D. José Manuel Vargas Gómez, en nombre y representación de la sociedad Aena, S.A. ("**Aena**"), domiciliada en Madrid, calle Arturo Soria número 109, con N.I.F. A-86212420, en su condición de Consejero Delegado de Aena y debidamente facultado al efecto, a los efectos del procedimiento de aprobación y registro por la Comisión Nacional del Mercado de Valores del Folleto Informativo correspondiente a la oferta de venta y admisión a negociación de acciones de Aena en las Bolsas de Valores de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia (la "**Oferta**"),

CERTIFICA

Que la versión en soporte informático del Folleto Informativo de la Oferta que se adjunta a la presente coincide con el folleto aprobado y registrado por la Comisión Nacional del Mercado de Valores en esta fecha.

Asimismo, se autoriza a la Comisión Nacional del Mercado de Valores para que haga público el mencionado Folleto Informativo en soporte informático en su página web.

Para que así conste, expido la presente certificación en Madrid, a 22 de enero de 2015.

_____

D. José Manuel Vargas Gómez
Presidente y Consejero Delegado de Aena, S.A.

FOLLETO INFORMATIVO

OFERTA PÚBLICA DE VENTA Y ADMISIÓN A NEGOCIACIÓN DE ACCIONES DE

AENA, S.A.

Número inicial de acciones ofrecidas: hasta 38.181.818

Ampliable en un máximo de: 3.818.182 acciones adicionales

El presente Folleto Informativo ha sido inscrito en el Registro Oficial de la Comisión Nacional del Mercado de Valores con fecha 23 de enero de 2015.

Según lo previsto en el Real Decreto 1310/2005, de 4 de noviembre y la Orden EHA 3537/2005, de 10 de noviembre, la Nota de Síntesis, el Documento de Registro y la Nota sobre las Acciones del presente Folleto han sido redactados de conformidad con los modelos establecidos en los Anexos I, III y XXII del Reglamento CE número 809/2004 de la Comisión, de 29 de abril de 2004, relativo a la aplicación de la Directiva 2003/71/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en cuanto a la información contenida en los folletos, incorporación por referencia, publicación de dichos folletos y difusión de publicidad, éste último introducido por Reglamento Delegado (UE) 486/2012 de la Comisión de 30 de marzo de 2012, por el que se modifica el Reglamento (CE) número 809/2004 en los que se refiere al formato y el contenido del folleto, del folleto base, de la nota de síntesis y de las condiciones finales, en cuanto a los requisitos de información.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

I. NOTA DE SÍNTESIS ..... - 1 -
II. FACTORES DE RIESGO ..... - 1 -
1. RIESGOS RELACIONADOS CON AENA Y SU NEGOCIO ..... - 1 -
2. RIESGOS RELACIONADOS CON LA REGULACIÓN DEL NEGOCIO DE AENA ..... - 17 -
3. RIESGOS RELACIONADOS CON LA ESTRUCTURA ACCIONARIAL DE AENA ..... - 23 -
4. RIESGOS RELACIONADOS CON LA OFERTA Y LAS ACCIONES DE AENA ..... - 24 -
III. DOCUMENTO DE REGISTRO ..... - 1 -
1. Personas responsables ..... - 1 -
1.1. Identificación de las personas responsables del documento de registro ..... - 1 -
1.2. Declaración de los responsables del documento de registro ..... - 2 -
2. Auditores de cuentas ..... - 2 -
2.1. Nombre y dirección de los auditores del emisor para el período cubierto por la información financiera histórica (así como su afiliación a un colegio profesional) ..... - 2 -
2.2. Si los auditores han renunciado, han sido apartados de sus funciones o no han sido reelegidos durante el período cubierto por la información financiera histórica, proporcionarán los detalles si son importantes ..... - 2 -
3. Información financiera seleccionada ..... - 4 -
3.1. Información financiera histórica seleccionada relativa al emisor, que se presentará para cada ejercicio durante el período cubierto por la información financiera histórica, y cualquier período financiero intermedio subsiguiente, en la misma divisa que la información financiera ..... - 4 -
3.2. Si se proporciona información financiera seleccionada relativa a períodos intermedios, también se proporcionarán datos comparativos del mismo período del ejercicio anterior, salvo que el requisito para la información comparativa del balance se satisfaga presentando la información del balance final del ejercicio ..... - 5 -
4. Factores de riesgo ..... - 7 -
5. Información sobre el emisor ..... - 7 -
5.1. Historia y evolución del emisor ..... - 7 -
5.2. Inversiones ..... - 31 -
6. Descripción del negocio ..... - 39 -
6.1. Actividades principales ..... - 39 -
6.2. Mercados Principales ..... - 117 -
6.3. Cuando la información dada de conformidad con los puntos 6.1. y 6.2. se haya visto influenciada por factores excepcionales, debe mencionarse este hecho ..... - 145 -
6.4. Si es importante para la actividad empresarial o para la rentabilidad del emisor, revelar información sucinta relativa al grado de dependencia del emisor de patentes o licencias, contratos industriales, mercantiles o financieros, o de nuevos procesos de fabricación. ..... - 146 -
6.5. Se incluirá la base de cualquier declaración efectuada por el emisor relativa a su posición competitiva. ..... - 146 -
7. Estructura organizativa ..... - 146 -
7.1. Si el emisor es parte de un grupo, una breve descripción del grupo y la posición del emisor en el grupo. ..... - 146 -

7.2. Lista de las filiales significativas del emisor, incluido el nombre, el país de constitución o residencia, la participación en el capital y, si es diferente, su proporción de derechos de voto. ..... - 147 -
8. Propiedad, instalaciones y equipo ..... - 149 -
8.1. Información relativa a todo inmovilizado material tangible existente o previsto, incluidas las propiedades arrendadas, y cualquier gravamen importante al respecto. ..... - 149 -
8.2. Descripción de cualquier aspecto medioambiental que pueda afectar al uso por el emisor del inmovilizado material tangible ..... - 160 -
9. Análisis operativo y financiero..... - 163 -
9.1. Situación financiera ..... - 163 -
9.2. Resultados de explotación..... - 163 -
10. Recursos financieros ..... - 174 -
10.1. Información relativa a los recursos financieros del emisor (a corto y a largo plazo) ..... - 174 -
10.2. Explicación de las fuentes y cantidades y descripción narrativa de los flujos de tesorería del emisor ..... - 175 -
10.3. Información sobre las condiciones de los préstamos y la estructura de financiación del emisor ..... - 176 -
10.4. Información relativa a cualquier restricción sobre el uso de los recursos de capital que, directa o indirectamente, haya afectado o pudiera afectar de manera importante a las operaciones del emisor..... - 187 -
10.5. Información relativa a las fuentes previstas de los fondos necesarios para cumplir los compromisos mencionados en 5.2.3. y 8.1. ..... - 188 -
11. Investigación y desarrollo, patentes y licencias..... - 188 -
12. Información sobre tendencias..... - 190 -
12.1. Tendencias recientes más significativas de la producción, ventas e inventario, y costes y precios de venta desde el fin del último ejercicio hasta la fecha del documento de registro. ..... - 190 -
12.2. Información sobre cualquier tendencia conocida, incertidumbres, demandas, compromisos o hechos que pudieran razonablemente tener una incidencia importante en las perspectivas del emisor, por lo menos para el ejercicio actual.... - 191 -
13. Previsiones o estimaciones de beneficios..... - 191 -
13.1. Declaración que enumere los principales supuestos en los que el emisor ha basado su previsión o su estimación..... - 192 -
13.2. Debe incluirse un informe elaborado por contables o auditores independientes que declare que, a juicio de esos contables o auditores independientes, la previsión o estimación se ha calculado correctamente sobre la base declarada, y que el fundamento contable utilizado para la previsión o estimación de los beneficios es coherente con las políticas contables del emisor. ..... - 192 -
13.3. La previsión o estimación de los beneficios debe prepararse sobre una base comparable con la información financiera histórica. ..... - 192 -
13.4. Si el emisor ha publicado en un Folleto una previsión de beneficios para una fecha no transcurrida, debe entonces proporcionar una declaración de si efectivamente ese pronóstico sigue siendo tan correcto como en la fecha del documento de registro, o una explicación de por qué el pronóstico ya no es válido, si ese es el caso. ..... - 192 -
14. Órganos de administración, de gestión y de supervisión, y altos directivos ..... - 193 -

14.1. Nombre, dirección profesional y cargo en el emisor de las siguientes personas, indicando las principales actividades que éstas desarrollan al margen del emisor, si dichas actividades son significativas con respecto a ese emisor: .... - 193 -
14.2. Conflictos de intereses de los órganos de administración, de gestión y de supervisión, y altos directivos. .... - 217 -
15. Remuneración y beneficios .... - 219 -
15.1. Importe de la remuneración pagada (incluidos los honorarios contingentes o atrasados) y prestaciones en especie concedidas a esas personas por el emisor y sus filiales por servicios de todo tipo prestados por cualquier persona al emisor y sus filiales. .... - 219 -
15.2. Importes totales ahorrados o acumulados por el emisor o sus filiales para prestaciones de pensión, jubilación o similares. .... - 220 -
16. Prácticas de gestión .... - 221 -
16.1. Fecha de expiración del actual mandato, en su caso, y período durante el cual la persona ha desempeñado servicios en ese cargo. .... - 221 -
16.2. Información sobre los contratos de los miembros de los órganos de administración, de gestión o de supervisión con el emisor o cualquiera de sus filiales que prevean beneficios a la terminación de sus funciones, o la correspondiente declaración negativa. .... - 222 -
16.3. Información sobre el comité de auditoría y el comité de retribuciones del emisor, incluidos los nombres de los miembros del comité y un resumen de su reglamento interno. .... - 222 -
16.4. Declaración de si el emisor cumple el régimen o regímenes de gobierno corporativo de su país de constitución. En caso de que el emisor no cumpla ese régimen, debe incluirse una declaración a ese efecto, así como una explicación del motivo por el cual el emisor no cumple dicho régimen. .... - 228 -
17. Empleados .... - 230 -
17.1. Número de empleados al final del período o la media para cada ejercicio durante el período cubierto por la información financiera histórica y hasta la fecha del documento de registro (y las variaciones de ese número, si son importantes) y, si es posible y reviste importancia, un desglose de las personas empleadas por categoría principal de actividad y situación geográfica. Si el emisor emplea un número significativo de empleados eventuales, incluir datos sobre el número de empleados eventuales por término medio durante el ejercicio más reciente. .... - 230 -
17.2. Acciones y opciones de compra de acciones .... - 236 -
17.3. Descripción de todo acuerdo de participación de los empleados en el capital del emisor. .... - 237 -
18. Accionistas principales .... - 237 -
18.1. En la medida en que tenga conocimiento de ello el emisor, el nombre de cualquier persona que no pertenezca a los órganos de administración, de gestión o de supervisión que, directa o indirectamente, tenga un interés declarable, según el derecho nacional del emisor, en el capital o en los derechos de voto del emisor, así como la cuantía del interés de cada una de esas personas o, en caso de no haber tales personas, la correspondiente declaración negativa. .... - 237 -
18.2. Si los accionistas principales del emisor tienen distintos derechos de voto, o la correspondiente declaración negativa. .... - 237 -
18.3. En la medida en que tenga conocimiento de ello el emisor, declarar si el emisor es directa o indirectamente propiedad o está bajo control y quién lo

ejerce, y describir el carácter de ese control y las medidas adoptadas para garantizar que no se abusa de ese control. ..... - 237 -
18.4. Descripción de todo acuerdo, conocido del emisor, cuya aplicación pueda en una fecha ulterior dar lugar a un cambio en el control del emisor. ..... - 237 -
19. Operaciones de partes vinculadas ..... - 237 -
19.1. Operaciones vinculadas con administradores y altos directivos ..... - 238 -
19.2. Operaciones con accionistas y empresas vinculadas ..... - 238 -
20. Información financiera relativa al activo y el pasivo del emisor, posición financiera y pérdidas y beneficios ..... - 245 -
20.1. Información financiera histórica ..... - 245 -
20.2. Información financiera pro-forma ..... - 275 -
20.3. Estados financieros ..... - 275 -
20.4. Auditoría de la información financiera histórica anual ..... - 275 -
20.5. Edad de la información financiera más reciente ..... - 276 -
20.6. Información intermedia y demás información financiera ..... - 276 -
20.7. Política de dividendos ..... - 300 -
20.8. Procedimientos judiciales y de arbitraje ..... - 301 -
20.9. Cambios significativos en la posición financiera o comercial del emisor ..... - 317 -
21. Información adicional ..... - 317 -
21.1. Capital social ..... - 317 -
21.2. Estatutos y escritura de constitución ..... - 321 -
22. Contratos relevantes ..... - 337 -
22.1. Contratos de actividad Aeronáutica ..... - 338 -
22.2. Actividad comercial ..... - 341 -
22.3. Aparcamientos ..... - 347 -
22.4. Contratos de seguros ..... - 348 -
23. Información de terceros, declaraciones de expertos y declaraciones de interés ..... - 349 -
23.1. Cuando se incluya en el documento de registro una declaración o un informe atribuido a una persona en calidad de experto, proporcionar el nombre de dicha persona, su dirección profesional, sus cualificaciones y, en su caso, cualquier interés importante que tenga en el emisor. Si el informe se presenta a petición del emisor, una declaración de que se incluye dicha declaración o informe, la forma y el contexto en que se incluye, y con el consentimiento de la persona que haya autorizado el contenido de esa parte del documento de registro ..... - 349 -
23.2. En los casos en que la información proceda de un tercero, proporcionar una confirmación de que la información se ha reproducido con exactitud y que, en la medida en que el emisor tiene conocimiento de ello y puede determinar a partir de la información publicada por ese tercero, no se ha omitido ningún hecho que haría la información reproducida inexacta o engañosa. Además, el emisor debe identificar la fuente o fuentes de la información ..... - 350 -
24. Documentos para consulta ..... - 351 -
25. Información sobre participaciones ..... - 353 -
IV. NOTA SOBRE LAS ACCIONES ..... - 1 -
1. Personas responsables ..... - 1 -
1.1. Identificación de las personas responsables de la Nota sobre las Acciones ..... - 1 -
1.2. Declaración de las personas responsables de la Nota sobre las Acciones ..... - 1 -
1.3. Declaraciones de las Entidades Coordinadoras Globales ..... - 1 -

2. Factores de riesgo ..... - 2 -
3. Información fundamental ..... - 2 -
3.1. Declaración sobre el capital circulante ..... - 2 -
3.2. Capitalización y endeudamiento ..... - 2 -
3.3. Interés de las personas físicas y jurídicas participantes en la Oferta ..... - 4 -
3.4. Motivos de la oferta y destino de los ingresos ..... - 5 -
4. Información relativa a los valores que van a ofertarse/emitirse a cotización ..... - 5 -
4.1. Descripción del tipo y la clase de los valores ofertados y/o admitidos a cotización, con el Código ISIN (número internacional de identificación del valor) u otro código de identificación del valor. ..... - 5 -
4.2. Legislación según la cual se han creado los valores. ..... - 6 -
4.3. Indicación de si los valores están en forma registrada o al portador y si los valores están en forma de título o de anotación en cuenta. En el último caso, nombre y dirección de la entidad responsable de la llevanza de las anotaciones. ..... - 6 -
4.4. Divisa de la emisión de los valores. ..... - 6 -
4.5. Descripción de los derechos vinculados a los valores, incluida cualquier limitación de esos derechos, y procedimiento para el ejercicio de los mismos. ..... - 6 -
4.6. En el caso de nuevas emisiones, declaración de las resoluciones, autorizaciones y aprobaciones en virtud de las cuales los valores han sido o serán creados y/o emitidos ..... - 9 -
4.7. En caso de nuevas emisiones, fecha prevista de emisión de los valores. ..... - 9 -
4.8. Descripción de cualquier restricción sobre la libre transmisibilidad de los valores. ..... - 9 -
4.9. Indicación de la existencia de cualquier oferta obligatoria de adquisición y/o normas de retirada y recompra obligatoria en relación con los valores. ..... - 9 -
4.10. Indicación de las ofertas públicas de adquisición realizadas por terceros sobre el capital del emisor, que se hayan producido durante el ejercicio anterior y el actual. Debe declararse el precio o de las condiciones de canje de estas ofertas y su resultado. ..... - 10 -
4.11. Por lo que se refiere al país del domicilio social del emisor y al país o países en los que se está haciendo la oferta o se solicita la admisión a cotización: ..... - 10 -
5. Cláusulas y condiciones de la oferta ..... - 20 -
5.1. Condiciones, estadísticas de la oferta, calendario previsto y procedimiento para la adquisición de la oferta ..... - 20 -
5.2. Plan de colocación y adjudicación ..... - 51 -
5.3. Precios ..... - 64 -
5.4. Colocación y aseguramiento ..... - 67 -
6. Acuerdos de admisión a cotización y negociación ..... - 78 -
6.1. Indicación de si los valores ofertados son o serán objeto de una solicitud de admisión a cotización, con vistas a su distribución en un mercado regulado o en otros mercados equivalentes, indicando los mercados en cuestión. Esta circunstancia debe mencionarse, sin crear la impresión de que se aprobará necesariamente la admisión a cotización. Si se conocen, deben darse las fechas más tempranas en las que los valores se admitirán a cotización. ..... - 78 -
6.2. Todos los mercados regulados o mercados equivalentes en los que, según tenga conocimiento de ello el emisor, estén admitidos ya a cotización valores de la misma clase que los valores que van a ofertarse o admitirse a cotización. ..... - 79 -
6.3. Si, simultáneamente o casi simultáneamente a la creación de los valores para los que se busca la admisión en un mercado regulado, se suscriben o se colocan

privadamente valores de la misma clase, o si se crean valores de otras clases para colocación pública o privada, deben darse detalles sobre la naturaleza de esas operaciones y del número y las características de los valores a los cuales se refieren. ..... - 79 -
6.4. Detalles de las entidades que tienen un compromiso firme de actuar como intermediarios en la negociación secundaria, aportando liquidez a través de las órdenes de oferta y demanda y descripción de los principales términos de su compromiso. ..... - 84 -
6.5. Estabilización: en los casos en que un emisor o un accionista vendedor haya concedido una opción de sobre-adjudicación o se prevé que puedan realizarse actividades de estabilización de precios en relación con la oferta ..... - 84 -
7. Tenedores vendedores de valores ..... - 86 -
7.1. Nombre y dirección profesional de la persona o de la entidad que se ofrece a vender los valores, naturaleza de cualquier cargo u otra relación importante que los vendedores hayan tenido en los últimos tres años con el emisor o con cualquiera de sus antecesores o personas vinculadas ..... - 86 -
7.2. Número y clase de los valores ofertados por cada uno de los tenedores vendedores de valores. ..... - 86 -
7.3. Compromisos de no disposición (lock-up agreements): ..... - 86 -
8. Gastos de la emisión/oferta ..... - 88 -
8.1. Ingresos netos totales y cálculo de los gastos totales de la emisión/oferta. ..... - 88 -
9. Dilución ..... - 90 -
9.1. Cantidad y porcentaje de la dilución inmediata resultante de la oferta ..... - 90 -
9.2. En el caso de una oferta de suscripción a los tenedores actuales, importe y porcentaje de la dilución inmediata si no suscriben la nueva oferta. ..... - 90 -
10. Información adicional ..... - 90 -
10.1. Si en la nota sobre los valores se menciona a los asesores relacionados con una emisión, una declaración de la capacidad en que han actuado los asesores. ..... - 90 -
10.2. Indicación de otra información de la nota sobre los valores que haya sido auditada o revisada por los auditores y si los auditores han presentado un informe. Reproducción del informe o, con el permiso de la autoridad competente, un resumen del mismo. ..... - 90 -
10.3. Cuando en la Nota sobre los valores se incluya una declaración o un informe atribuido a una persona en calidad de experto, proporcionar el nombre de esas personas, dirección profesional, cualificaciones e interés importante en el emisor, según proceda. Si el informe se presenta a petición del emisor, una declaración de que se incluye dicha declaración o informe, la forma y el contexto en que se incluye, y con el consentimiento de la persona que haya autorizado el contenido de esa parte de la Nota sobre los valores. ..... - 90 -
10.4. En los casos en que la información proceda de un tercero, proporcionar una confirmación de que la información se ha reproducido con exactitud y que, en la medida en que el emisor tiene conocimiento de ello y puede determinar a partir de la información pulicada por ese tercero, no se ha omitido ningún hecho que haría la información reproducida inexacta o engañosa. Además, el emisor debe identificar la fuente o fuentes de la información. ..... - 91 -
APÉNDICE I – DOCUMENTOS INCORPORADOS POR REFERENCIA ..... - 1 -
APÉNDICE II – ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS DE PROPÓSITO ESPECIAL DE AENA CORRESPONDIENTES A LOS EJERCICIOS 2013, 2012 Y 2011 AUDITADOS POR ERSNT & YOUNG ..... - 2 -

FOLLETO INFORMATIVO

I. NOTA DE SÍNTESIS

La presente nota de síntesis (la "**Nota de Síntesis**" o el "**Resumen**") se ha redactado de conformidad con el modelo contenido en el Anexo XXII "Obligaciones de información en las notas de síntesis" del Reglamento (CE) nº 809/2004 de la Comisión, de 29 de abril de 2004, relativo a la aplicación de la Directiva 2003/71/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en cuanto a la información contenida en los folletos así como al formato, la incorporación por referencia, la publicación de dichos folletos y la difusión de publicidad (el "**Reglamento 809/2004**").

Los elementos de información de la presente Nota de Síntesis (la "**Nota de Síntesis**") están divididos en 5 secciones (A-E) y numerados correlativamente dentro de cada sección de conformidad con la numeración exigida en el Anexo XXII del Reglamento 809/2004. Los números omitidos en esta Nota de Síntesis se refieren a elementos de información previstos en dicho reglamento para otros modelos de folletos. Por otra parte, aquellos elementos de información exigidos para este modelo de folleto pero no aplicables por las características de la operación o del emisor se mencionan como "no procede".

Sección A. Introducción y advertencias

Elemento	Obligaciones de información	
A.1	**Advertencia**	Esta Nota de Síntesis debe leerse como introducción al documento de registro ("**Documento de Registro**") y a la nota sobre las acciones ("**Nota sobre las Acciones**") de Aena, S.A. (todos ellos conjuntamente, el "**Folleto**"). El Folleto ha sido inscrito en el Registro Oficial de la Comisión Nacional del Mercado de Valores con fecha 23 de enero de 2015 y puede consultarse a través de la página web de la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV) (www.cnmv.es) y en el enlace de la página web de Aena (www.aena.es). Asimismo, está a disposición del público en las Entidades Aseguradoras. Toda decisión de invertir en los valores debe estar basada en la consideración por parte del inversor del Folleto en su conjunto. Cuando se presente ante un tribunal una demanda sobre la información contenida en el Folleto, el inversor demandante podría, en virtud del Derecho Nacional del Estado Miembro del que se trate, tener que soportar los gastos de la traducción del Folleto antes de que dé comienzo el procedimiento judicial. La responsabilidad civil solo se exigirá a las personas que hayan presentado la

		Nota de Síntesis, incluida cualquier traducción del mismo, y únicamente cuando la Nota de Síntesis sea engañosa, inexacta o incoherente en relación con las demás partes del Folleto, o no aporte, leída junto con las otras partes del Folleto, información fundamental para ayudar a los inversores a la hora de determinar si invierten o no en dichos valores.
A.2	**Posible venta posterior a la colocación final de los valores por parte de los intermediarios financieros**	No resulta de aplicación, ya que el emisor no ha dado su consentimiento a la utilización del Folleto para una venta posterior a la colocación final de los valores por parte de los intermediarios financieros.

Sección B. Emisor y posibles garantes

Elemento	Obligaciones de información	
B.1	**Nombre legal y comercial del emisor**.	El emisor tiene el nombre legal de Aena, S.A. ("**Aena**", "**Emisor**" o "**Sociedad**"). El nombre comercial del Emisor es Aena.
B.2	**Domicilio y forma jurídica del emisor, legislación conforme a la cual opera y país de constitución.**	Aena está inscrita en el Registro Mercantil de Madrid, tomo 28806, folio 211, hoja M-518648. Aena es una sociedad anónima española con domicilio social en la calle Arturo Soria 109, 28043 Madrid, número de identificación fiscal A-86212420 y número de teléfono + (34) 91.321.10.00. En tanto que es una sociedad anónima, Aena está sujeta a la regulación establecida por el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 julio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Sociedades de Capital ("**LSC**") y demás legislación concordante. Asimismo, Aena tiene un marco regulatorio específico derivado de su condición de (i) sociedad mercantil estatal con restricciones en materia presupuestaria, contable, patrimonial, de control financiero y de contratación; y (ii) gestor aeroportuario. El marco regulatorio actual del sector aeroportuario está establecido en la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia (en adelante "**Ley 18/2014**") que establece el régimen aplicable a la prestación de los servicios aeroportuarios básicos que generan unos

		ingresos que supusieron el 71,3% del total ingresos (definido como la suma de ingresos ordinarios y de otros ingresos de explotación, trabajos realizados por la empresa para su activo, imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras y excesos de provisiones) de Aena en el ejercicio 2013 con el carácter de prestación patrimonial de carácter público y, por lo tanto, regulados. Destacan de la Ley 18/2014 los siguientes aspectos: (i) Se establece la obligatoriedad del mantenimiento de la red de aeropuertos de interés general de Aena, no pudiéndose cerrar o enajenar total o parcialmente aeropuertos o infraestructuras necesarias para la prestación del servicio aeroportuario sin la autorización expresa del Consejo de Ministro, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos en el caso de aquellas instalaciones o infraestructuras aeroportuarias por valor igual o superior a 20 millones de euros o previa autorización del Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda para aquéllas cuyo valor sea inferior a 20 millones de euros, siendo preceptivo en ambos caso el informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. (ii) Proporciona visibilidad y predictibilidad de las tarifas a largo plazo. El periodo quinquenal del actual marco regulatorio para el establecimiento de tarifas genera visibilidad y predictibilidad de la evolución de las tarifas aeroportuarias en el largo plazo, atendiendo de esta forma tanto a los intereses de las compañías aéreas como a los de la Dirección General de Aviación Civil, de Aena y de los potenciales inversores de la compañía. (iii) Garantiza un retorno sobre los activos de los servicios aeroportuarios básicos y aplica el sistema *dual till*. El sistema regulatorio actual garantiza la recuperación de los costes de explotación junto con un retorno a los activos asociados a los servicios aeroportuarios básicos, calculado como el producto entre el coste de capital medio ponderado antes de impuestos sobre la base de activos regulados media del periodo. Asimismo, los costes totales de los servicios aeroportuarios básicos son recuperados únicamente con los ingresos generados por dichos servicios. En el sistema de *single till*, las tarifas aeroportuarias son fijadas teniendo en cuenta los ingresos generados por los servicios comerciales que se prestan en el aeropuerto, de manera que puede establecerse un subsidio cruzado entre actividades comerciales y aeroportuarias. Tal y como se recoge en dicha Ley 18/2014, durante el año 2014 de los costes totales de los servicios aeroportuarios básicos a recuperar se disminuyó en la cuantía resultante del 80% del resultado de actividades comerciales sujetas a precios privados dentro de la terminal; dicho porcentaje será del 60% para el 2015, 40% para el 2016, 20% para el 2017, y 0% en el 2018 y años sucesivos. Por tanto, a partir del 2018 aplicará el sistema *dual till* en su integridad. (iv) Introduce el mecanismo que regirá la determinación de las tarifas aeroportuarias desde el momento en el que se apruebe el primer Documento de Regulación Aeroportuaria ("**DORA**"), que es el instrumento básico de

		regulación que establece por periodos quinquenales las condiciones mínimas de operación de los aeropuertos en cuanto a niveles de calidad de servicio y capacidad, las inversiones y costes asociados, estableciendo a nivel agregado de la red de aeropuertos el precio máximo por pasajero que se podrá cobrar en cada uno de los años del quinquenio. Además, se fija un límite máximo de inversión media anual de 450 millones de euros hasta la finalización del 2º DORA, límite que no podrá superarse salvo por cambios normativos inaplazables e imprevisibles. (v) Favorece e incentiva una mayor eficiencia en la gestión de los servicios aeroportuarios básicos. Así, para el periodo 2015-2025 se establecen condiciones de eficiencia en forma de limitación del porcentaje en el que pueden incrementar las tarifas, limitándose dicho incremento a un máximo de 0%.
B.3	**Descripción y factores clave relativos al carácter de las operaciones en curso del emisor y de sus principales actividades declarando las principales categorías de productos vendidos y/o servicios prestados, e indicación de los mercados principales en los que compite el emisor.**	Aena fue constituida en desarrollo del Real Decreto-ley 13/2010, de 3 de diciembre, de actuaciones en el ámbito fiscal, laboral y liberalizadoras para fomentar la inversión y la creación de empleo, que definió el marco legal y político para la modernización del actual modelo de gestión aeroportuaria y, en particular, permitió separar el ejercicio de las funciones de gestión aeroportuaria y navegación aérea que, hasta entonces, eran ejercidas todas ellas por la entidad pública empresarial Enaire (hasta el 5 de julio de 2014 denominada Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea) ("**Enaire**"). En este sentido, Enaire, como accionista único de Aena, adoptó, entre otras, la decisión de aumentar el capital de Aena y realizar la aportación no dineraria de la totalidad de bienes, derechos, deudas y obligaciones afectos al desarrollo de las actividades aeroportuarias tomando como referencia el valor neto patrimonial de la rama de actividad a 31 de mayo de 2011 conforme a las normas contables en vigor. **Actividad de Aena** Aena es el primer operador aeroportuario del mundo[1] por número de pasajeros que, a fecha del presente Folleto, gestiona 46 aeropuertos y 2 helipuertos, entre ellos los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat. Adicionalmente, Aena, junto con otras empresas concesionarias gestiona aeropuertos fuera de España materializándose su presencia internacional en 15 aeropuertos (12 en México, 2 en Colombia y 1 en Reino Unido). Los aeropuertos de la red de Aena se pueden clasificar en: (i) *Hub* internacional (Adolfo Suárez Madrid-Barajas); (ii) *Hub* de vuelos domésticos y europeos (Barcelona-El Prat); (iii) aeropuertos turísticos; (iv) aeropuertos de negocios y visitas de fin de semana; y (v) aeropuertos regionales necesarios para mantener la

[1]Fuente elaboración de Aena a partir de ACI-Mundo 2013.

		conexión territorial (bases aéreas, helipuertos y aeropuertos de aviación general). Según estimaciones de Aena, en su red aeroportuaria operan 728 compañías aéreas comerciales que conectan con 147 países y prestan sus servicios 6.200 empresas generando 140.000 empleos directos y 440.000 empleos totales, lo que equivale al 2% de la población activa española. La gestión de Aena sigue un modelo en red y, por tanto, gestiona un conjunto de aeropuertos de características muy diferentes. El objetivo de esta forma de gestión es optimizar los costes gracias a las sinergias y economías de escala que se consiguen al contar con un mayor volumen de negocio y además ofrecer una calidad elevada y homogénea a lo largo de todos los aeropuertos de su red. La red de aeropuertos gestionada por Aena está organizada conforme a un esquema que diferencia los aeropuertos en función del número de pasajeros que reciben a lo largo del año: (i) Aeropuertos principales: Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat y Palma de Mallorca, que organizativamente dependen directamente de la Dirección de Red de Aeropuertos. (ii) Grupo Canarias: integrado por los 8 aeropuertos de la Comunidad Autónoma de Canarias. (iii) Grupo I: formado por aeropuertos con más de 2 millones de pasajeros al año. Este grupo lo componen 8 aeropuertos: Málaga-Costa del Sol, Alicante-Elche, Ibiza, Valencia, Bilbao, Sevilla, Girona-Costa Brava y Menorca. (iv) Grupo II: formado por aeropuertos que reciben entre 0,5 y 2 millones de pasajeros al año. Este grupo lo componen 11 aeropuertos de los cuales dos son bases aéreas (Murcia San Javier y Zaragoza) y el resto son : Almería, Asturias, FGL Granada-Jaén, Jerez, A Coruña, Reus, Santander, Santiago y Vigo. (v) Grupo III: formado por aeropuertos con menos de 0,5 millones de pasajeros al año. Es un grupo heterogéneo compuesto por aeropuertos, bases aéreas y helipuertos: Valladolid, León, Badajoz, Salamanca, Albacete, Melilla, San Sebastián, Pamplona, Burgos, Logroño-Agoncillo, Vitoria, Ceuta, Algeciras, Córdoba, Sabadell, Son Bonet, Madrid-Cuatro Vientos y Huesca-Pirineos. De entre los anteriores, la mayoría son titularidad de Aena: A Coruña, Alicante-Elche, Almería, Asturias, Barcelona-El Prat, Bilbao, Burgos, Córdoba, El Hierro, Fuerteventura, Girona-Costa Brava, FGL Granada-Jaén, Huesca-Pirineos, Ibiza, Jerez, La Gomera, La Palma, Logroño-Agoncillo, Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Melilla, Menorca, Palma de Mallorca, Pamplona, Reus, Sabadell, San Sebastián, Santander, Sevilla, Tenerife Sur, Valencia, Vigo y Vitoria.

		Otros son aeropuertos de uso conjunto con el Ministerio de Defensa: Gran Canaria, Lanzarote, Tenerife Norte, Madrid-Cuatro Vientos, Málaga-Costa del Sol, Son Bonet, Santiago y Zaragoza. Finalmente, dentro de la red de aeropuertos gestionada por Aena existen bases aéreas y aeródromos militares abiertos al uso civil. **Tráfico aéreo** El tráfico aéreo en los aeropuertos españoles de Aena ha pasado de los 73,2 millones de pasajeros en el año 1990 a los 187,4 millones en 2013, lo que supone un crecimiento acumulado del 156,0% y una media interanual de crecimiento del 4,2%. El año récord de tráfico de pasajeros fue 2007, con 210,5 millones de pasajeros. Ese mismo año el crecimiento acumulado era del 49,3% y el crecimiento medio interanual del 5,9%. A partir de 2007, el efecto de la evolución de los precios del petróleo, la competencia de otros medios de transporte (como el tren de alta velocidad), así como la crisis económica, provocaron un retroceso en los niveles de tráfico de pasajeros. Durante los años 2009 y 2010, el tráfico aéreo comenzó a repuntar hasta alcanzar en 2011 la cifra de 204,4 millones de pasajeros para el conjunto de la red. El tráfico internacional ha tenido un comportamiento más sólido que el tráfico doméstico donde se ha producido no sólo un crecimiento importante en términos absolutos (que ha pasado de 81,2 millones de pasajeros en el año 2000, a 129,1 millones en el 2013, lo que supone una cifra récord para Aena) sino también una mejora en la cuota del tráfico total de la red de Aena (del 57,4% en el año 2000 al 68,9% en el 2013). El tráfico nacional se situaba en 57,9 millones de pasajeros en el año 2000 y mantuvo una tendencia de crecimiento positiva hasta su máximo histórico en 2007 (89,1 millones de pasajeros). Desde ese año, y salvo un pequeño repunte en 2010, el mercado doméstico ha registrado descensos, debido principalmente al difícil entorno económico, la competencia del tren de alta velocidad y a la reestructuración de Iberia. En 2013, el tráfico nacional fue de 57,4 millones de pasajeros (-13,9% frente a 2012). Aunque todavía es pronto para hablar de un cambio de tendencia en el tráfico nacional, existen indicios de recuperación durante 2014, donde el tráfico nacional ha crecido en los primeros nueve meses un 1,5% hasta alcanzar los 44,9 millones de pasajeros comerciales nacionales. Esta combinación de efectos ha modificado ligeramente las cuotas de reparto, incrementando el porcentaje de pasajeros internacionales durante los primeros nueve meses de 2014 hasta el 71%.

La distribución del tráfico aéreo de pasajeros en 2013 por aeropuertos muestra que el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas supuso el 21,2% del tráfico total de la red de Aena, mientras que el aeropuerto de Barcelona-El Prat gestiona el 18,8%, por lo que conjuntamente ambos aeropuertos gestionaron el 40% del total de pasajeros de Aena. Adicionalmente, los 10 primeros aeropuertos por tráfico de pasajeros concentran el 82,4% del total.

Los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat ocupan el quinto y noveno puesto respectivamente en volumen de tráfico dentro de los aeropuertos de la Unión Europea tanto en el 2013, como en los nueve primeros meses de 2014.

En cuanto a la tipología de aerolíneas que operan en los aeropuertos de la red de Aena, la circunstancia más destacable de la evolución a lo largo de los últimos 10 años es el crecimiento de las aerolíneas conocidas como de bajo coste. En el 2013 el 54,9% del tráfico de pasajeros de Aena provino de compañías de bajo coste frente al 45,1% de compañías tradicionales.

Ryanair es la principal compañía de la red de Aena alcanzando en el año 2012 los 35,5 millones de pasajeros. Ryanair ha experimentado una contracción en 2013 que continuó durante los nueve primeros meses del 2014 (24,8 millones, es decir, un 3,9% menos que el mismo periodo de 2013).

Por otro lado, cabe destacar los crecimientos de pasajeros de Vueling, tanto en 2013, como en los nueve meses de 2014 (alcanzando 21,1 millones de pasajeros entre enero y septiembre de 2014, es decir, un 16% más que en el mismo periodo de 2013), Air Europa (11,4 millones, es decir, un 8% más que en los nueve primeros meses de 2013), easyJet (8,5 millones, es decir, un 3% más que en los nueve primeros meses de 2013), Iberia Express (4,6 millones, es decir, un 4% más que en los nueve primeros meses de 2013) y Norwegian Air (3,6 millones, es decir, un 53% más que en los nueve primeros meses de 2013).

Finalmente, Iberia tras una reducción de un 33,2% en el número de pasajeros en 2013, y compensada en parte por la creación de Iberia Express (de manera conjunta descendieron un 20,6%), se ha estabilizado en los nueve primeros meses del 2014 y también ha anunciado crecimientos a partir de invierno de 2014.

Líneas de negocio

Aena desarrolla sus actividades siguiendo tres líneas de negocio principales:

(i) **Aeropuertos** recoge principalmente las operaciones de Aena como gestor aeroportuario bajo dos actividades diferenciadas:

a. **Actividad Aeronáutica**: Los servicios dentro de la actividad aeronáutica se fundamentan en el uso por las compañías aéreas de las instalaciones y servicios operativos esenciales, destinados a facilitar la aproximación, el

		aterrizaje y despegue de las aeronaves (salvo las tareas propias de control aéreo que lleva a cabo Enaire), así como los servicios que permiten la facturación y el embarque/desembarque de los pasajeros, incluidos los de movilidad reducida, y su paso por los controles de seguridad. Dichas actividades se trasladan en ingresos por: pasajeros, aterrizajes, seguridad, pasarelas, *handling*, carburantes, estacionamientos, carga y otros servicios aeroportuarios. Las principales infraestructuras asociadas a la actividad aeronáutica están conformadas por, entre muchas otras, las pistas de despegue y aterrizaje, calles de rodadura y apartaderos de espera, plataformas de estacionamiento, sistema de tratamiento automático de equipajes y equipos e instalaciones de *handling* de pasajeros y aeronaves. Los ingresos de la Actividad Aeronáutica provienen de: i. Prestaciones públicas patrimoniales (tarifas aeroportuarias sujetas a la Ley 18/2014). Los ingresos provenientes de estas prestaciones ascendieron a la cifra de 2.094 millones de euros en 2013 (+14,5% frente a 2012) y a 1.672 millones de euros en los primeros nueve meses de 2014 suponiendo una variación positiva del 3,0% respecto del mismo periodo de 2013. La prestaciones son, entre otras, la puesta a disposición de los pasajeros de las instalaciones aeroportuarias no accesibles a los visitantes en terminales, plataformas y pistas (que supone un 45,4% en 2013 y 44,5% en los primeros nueve meses de 2014); los servicios de aterrizaje y de tránsito de aeródromo (que supone un 27,2% sobre el total de facturación de prestaciones públicas patrimoniales en 2013 y 28,0% en los primeros nueve meses de 2014); y la prestación de los servicios de inspección y control de pasajeros y equipajes en los recintos aeroportuarios (que supone un 15,8% en 2013 y 16,2% en los primeros nueve meses de 2014). ii. Precios privados no sujetos a regulación y cuyos ingresos ascendieron a la cifra de 77 millones de euros en 2013 (-5,2% frente a 2012) y a 53 millones de euros en los primeros nueve meses de 2014 suponiendo una variación negativa del 7,4% respecto del mismo periodo de 2013. Entre los servicios que generan esta tipología de ingresos destacan el suministro a las aeronaves de energía eléctrica, la utilización de mostradores para equipajes, los servicios prestados a Enaire, y el canon fijo por el almacenamiento y la distribución de carburante. b. **Actividad Comercial** cuya explotación es realizada principalmente por

		empresas arrendatarias, consecuencia de procesos de licitación públicos. Los ingresos derivados de la Actividad Comercial ascendieron a la cifra de 553 millones de euros en 2013 (3,6% frente a 2012) y a 477 millones en los primeros nueve meses de 2014, suponiendo una variación positiva del 13,5% respecto al mismo periodo de 2013. Las principales áreas son: *duty free* (que supone un 25,5% sobre el total de facturación de la Actividad Comercial en 2013 y 30,0% acumulado a septiembre de 2014) con más de 75 tiendas *duty free* en 26 aeropuertos; tiendas (que supone un 13,2% sobre el total de facturación de la Actividad Comercial en 2013 y 10,7% acumulado a septiembre de 2014); restauración, con más de 300 establecimientos al efecto (que supone un 16,7% sobre el total de facturación de la Actividad Comercial en 2013 y 18,3% acumulado a septiembre de 2014); alquiler de vehículos (que supone un 17,8% sobre el total de facturación de la Actividad Comercial en 2013 y 16,4% acumulado a septiembre de 2014); arrendamientos de las oficinas, locales y mostradores dentro de la terminal (que supone un 5,4% sobre el total de facturación de la Actividad Comercial en 2013 y 4,3% acumulado a septiembre de 2014); publicidad (que supone un 4,7% sobre el total de facturación de la Actividad Comercial en 2013 y 4,2% acumulado a septiembre de 2014); y otras actividades comerciales como la gestión de las salas VIP y centros de negocio (que supone un 16,7% sobre el total de facturación de la Actividad Comercial en 2013 y 16,1% acumulado a septiembre de 2014). (ii) **Servicios fuera de Terminal** incluye sustancialmente las actividades relacionadas con la gestión de aparcamientos, terrenos, almacenes y hangares y centros logísticos de carga situados fuera de las terminales. Los ingresos provenientes de este segmento alcanzaron los 146 millones de euros en el 2013 y 121 millones de euros acumulados al mes de septiembre de 2014, suponiendo una variación positiva del 11,1% respecto al mismo periodo de 2013. (iii) **Internacional** Aena ha desarrollado un portfolio de participaciones en aeropuertos internacionales que, aunque de reducido tamaño en relación a la dimensión del negocio en España, proporciona una muestra evidente de sus capacidades en el ámbito internacional. Para el desarrollo de su actividad internacional, Aena se vale de su filial Aena Desarrollo Internacional S.A. ("**Aena Internacional**"), que se sirve de la experiencia, *know-how*, y soporte técnico de su matriz, con las consiguientes sinergias y ventajas competitivas que ello representa. La estrategia de desarrollo internacional de Aena se basa en la actualidad en analizar las oportunidades de inversión caso a caso, en función de la coherencia de las distintas operaciones con la política de reducción de

		deuda. En 2012 se evaluó estratégicamente la posición de Aena Internacional en los activos en los que tenía presencia en función de su tamaño y potencialidad. A fecha del presente Folleto, Aena Internacional tiene presencia en 15 aeropuertos fuera de España (12 en México, 2 en Colombia y 1 en Reino Unido (Aeropuerto de Luton en Londres)). Dicha presencia se instrumenta a través de empresas concesionarias que tienen el derecho a la gestión de los activos durante el período de duración de la concesión. La actividad internacional ha contribuido en 2013 a los Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial de Aena con 11,1 millones de euros de resultado antes de impuestos, con unos ingresos de 8,3 millones de euros y un EBITDA de 2,1 millones de euros. **Inversiones** Las necesidades de inversión de Aena durante el periodo entre 2011 y septiembre 2014 se redujeron significativamente al haberse dotado en años anteriores a los aeropuertos de la red de la capacidad necesaria para absorber futuros crecimientos de tráfico, siendo esta capacidad extra y a unos precios muy competitivos la ventaja más significativa frente a aeropuertos de otros operadores. **Mercados principales en los que compite** A continuación se incluyen las características del mercado aeroportuario a nivel global y europeo: (i) El mercado aeroportuario a nivel global se beneficia del crecimiento estructural observado en el tráfico aéreo a largo plazo. (ii) A largo plazo el sector aeroportuario ha demostrado ser resistente ante las crisis económicas mostrando una alta correlación con el PIB y el comercio mundial. (iii) El crecimiento del tráfico aéreo se beneficia significativamente del tráfico internacional, con un crecimiento particularmente representativo procedente de países emergentes. (iv) Incremento del peso de las actividades no-aeronáuticas como las comerciales. (v) A pesar de la correlación positiva entre la evolución de la industria de las aerolíneas y la industria aeroportuaria, los aeropuertos tienen unas palancas de crecimiento de los ingresos diferentes y ofrecen una mayor diversificación y mejor adaptación a los ciclos económicos. (vi) Los aeropuertos tienen exposición a varios tipos de línea aérea como las tradicionales y las de bajo coste. Los operadores aeroportuarios se enfrentan a presiones competitivas de diversa

		índole. La naturaleza de dicha presión competitiva depende del tipo de aeropuerto de que se trate (e.g., aeropuertos *Hub*, turísticos, de negocios o fin de semana o regionales) y el tráfico predominante que haya en el mismo. Asimismo, existe una competencia entre aeropuertos en relación con el coste de escala situándose los aeropuertos españoles operados por Aena como aeropuertos altamente competitivos. De igual manera, los operadores aeroportuarios compiten en el mercado doméstico donde las distancias se reducen, con otros medios de transporte. Un caso especialmente significativo en este sentido es el del tren de alta velocidad ("**AVE**"). A la competencia actual en las rutas que ya están operativas del AVE (conectando Madrid con las principales ciudades de Cataluña, Comunidad Valenciana, Aragón y Andalucía) habrá que sumar las líneas actualmente en construcción o proyectadas que conectarán por alta velocidad la capital de España con otras ciudades en Galicia y País Vasco, entre otros. Asimismo, también hay que tener en cuenta la competencia que ejercen los transportes por carretera, tanto públicos como privados, en especial en el contexto de la crisis económica en el que la población prioriza el medio de transporte más económico frente al más rápido. En el segmento Actividad Comercial, y en el ámbito de las tiendas, destaca la competencia presentada por los grandes centros comerciales que realizan campañas dirigidas especialmente a turistas. Con el fin de resultar más competitivos, los aeropuertos y los operadores de las tiendas de los mismos están llevando a cabo campañas de promoción y marketing que tienen como objetivo dinamizar las áreas comerciales de los aeropuertos, así como optimizar y mejorar la percepción del precio. Por otro lado, y en relación con los productos o servicios prestados fuera de las áreas terminales, destaca la competencia que existe frente al taxi para las estancias en rotación y el transporte público y los aparcamientos cercanos al aeropuerto, para la oferta de bajo coste y larga estancia. Los operadores de alquiler de vehículos también presentan un alto nivel de competencia frente a las empresas que ofrecen el mismo servicio fuera del aeropuerto, tanto en el centro de la ciudad, como en las proximidades de los aeropuertos. Aena, con el fin de reducir este impacto, está implantando estrategias de precios dinámicos, acciones de comunicación y promoción, implantación de un nuevo sistema de gestión de reservas, así como la apertura a nuevos canales de comercialización (acuerdos con terceros, venta a empresas, etc). También se están empezando a incorporar servicios de valor añadido al pasajero (lavado de vehículos, mantenimientos menores, inspecciones ITV, etc.) y acciones de innovación y tecnología que permitan al pasajero tener un mejor servicio, y que por tanto hagan que los aparcamientos de los aeropuertos resulten más competitivos.

		En el segmento Internacional, los activos aeroportuarios existentes susceptibles de adquisición son atractivos para los grandes operadores aeroportuarios, fondos de pensiones, fondos de infraestructuras y fondos soberanos, las empresas globales concesionarias de infraestructuras o los grupos constructores internacionales. En ocasiones, los procesos internacionales requieren la aportación de credenciales que demuestren la experiencia en el negocio aeroportuario que no todas las corporaciones interesadas en el activo pueden proporcionar. Así, Aena está en posición de competir en dichos procesos debido a su tamaño, como mayor gestor aeroportuario por número de pasajeros, su red de aeropuertos que le permite extraer sinergias a la operación en red, su experiencia en la gestión de todo tipo de aeropuertos, la de negocio y la gestión de grandes proyectos de desarrollo de capacidad aeroportuaria, incluidas las transiciones operativas asociadas.
B.4. a	**Descripción de las tendencias recientes más significativas que afecten al emisor y a los sectores en los que ejerce su actividad.**	El perfil de crecimiento de Aena ha venido impulsado por una serie de acontecimientos y medidas que han contribuido a los resultados de la compañía. El tráfico de Aena, además de beneficiarse de un crecimiento estructural del tráfico aéreo a largo plazo, ha experimentado una evolución favorable durante los primeros once meses de 2014, gracias, entre otros, al incremento del número de rutas y a la mayor entrada de turistas. En línea con el objetivo de modernizar la gestión aeroportuaria, Aena ha llevado a cabo una profunda transformación desde principios de 2012 que se fundamenta principalmente en los siguientes pilares: (i) la mejora de la eficiencia en la gestión y la reducción de gastos operativos garantizando siempre al cliente los niveles de eficiencia y calidad; (ii) la racionalización de las inversiones; (iii) el incremento tanto de los ingresos comerciales como de los aeronáuticos; (iv) la renegociación de los contratos comerciales y (v) un nuevo enfoque de la estrategia internacional. De este modo Aena ha mejorado sus flujos de caja, obteniendo una mayor rentabilidad y reduciendo sus niveles de deuda. **Evolución del tráfico en el 2014** El número de pasajeros que han pasado por la red de aeropuertos de Aena, a 31 de diciembre de 2014 (acumulado) ha crecido un 4,5% en relación con el mismo período del año anterior, alcanzando la cifra de 195,9 millones, (8,5 millones de pasajeros más respecto al acumulado de diciembre de 2013). En noviembre de 2013 se produjo un cambio de tendencia en la evolución del tráfico que se ha consolidado a lo largo del 2014, ya que tras el crecimiento registrado en diciembre de 2014, se acumulan ya catorce meses de crecimiento consecutivo. El tráfico internacional sigue con la tendencia positiva registrada en 2013 (+2,1% frente a 2012) y a 31 de diciembre de 2014 acumulado (+5,7% frente al mismo

		periodo del 2013), superando la cifra de 136,4 millones de pasajeros. En lo que respecta al tráfico de pasajeros nacionales, desde julio de 2014 la tasa de variación se encuentra en cifras positivas. El tráfico nacional acumulado a septiembre alcanzó 44,9 millones de pasajeros, con un crecimiento del 1,5% respecto del mismo periodo de 2013. Tras registrar crecimientos tanto en octubre, noviembre y diciembre de 2014 (+5,3%, +1,8% y 3,1 en relación con el mismo período del año anterior, respectivamente) la tasa de crecimiento en los doce primeros meses del 2014 se sitúa en el +2,0% (frente al mismo periodo del año anterior) hasta alcanzar los 58,5 millones. Este crecimiento se debe al aumento del tráfico nacional fundamentalmente de los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Palma de Mallorca, Alicante-Elche y en los aeropuertos canarios. El número de operaciones acumuladas de la red, a 31 de diciembre de 2014 ha superado la cifra de 1,8 millones, lo que implica un crecimiento del +2,3% respecto al acumulado a 31 de diciembre del 2013. La variación mensual de operaciones acumuladas ha sido positiva desde marzo 2014. Teniendo en cuenta los incrementos de tráfico, anteriormente mencionados, junto con los mayores ingresos comerciales impulsados tanto por el crecimiento del tráfico como por las nuevas licitaciones y renegociaciones de contratos, se espera que los resultados operativos continúen con la tendencia mostrada durante el periodo enero-septiembre del año. La Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia (CNMC) ha publicado en fecha 17 de diciembre de 2014 una consulta pública para contar la opinión profesional de todos aquellos agentes interesados sobre los ajustes que se deben aplicar a los costes que se imputan a las actividades comerciales y aeronáuticas de los aeropuertos de Aena. En relación con dicha consulta pública, la CNMC aportó un informe en el que se propone que un determinado porcentaje de los costes considerados como aeronáuticos deberían considerarse como comerciales. El informe señala que con dicha metodología la base de costes regulatorios se vería disminuida en 100,1 millones de euros. Como consecuencia de la aplicación progresiva del *dual till*, este ajuste hubiera supuesto una variación aproximada de 40 millones de euros si se hubiese aplicado al proceso de aprobación de tarifas de 2015. El 14 de enero de 2015, el Ministerio de Fomento, órgano competente para la elaboración del DORA, remitió sus observaciones discrepando de las manifestadas por la CNMC en su consulta. En caso de aceptarse el ajuste propuesto por la CNMC en su consulta por parte del regulador, ello podría afectar de forma adversa al negocio, situación financiera y beneficios de Aena.
B.5	**Si el emisor es parte de un grupo, una descripción del grupo y la**	El Emisor es una sociedad anónima que a fecha del presente Folleto está íntegramente participada por la Entidad Pública Estatal Enaire. Asimismo, el Emisor es la sociedad dominante de un grupo de sociedades integradas por ocho (8) sociedades dependientes y cinco (5) sociedades asociadas ("**Grupo Aena**" o

	posición del emisor en el grupo.	"**Grupo**").
B.6	**En la medida en que tenga conocimiento de ello el emisor, el nombre de cualquier persona que directa o indirectamente, tenga un interés declarable, según el derecho nacional del emisor, en el capital o en los derechos de voto del emisor, así como la cuantía del interés de cada una de esas personas. En la medida en que sea del conocimiento del emisor, declarar si el emisor es directa o indirectamente propiedad o está bajo control de un tercero y de quién se trata, y describir el**	A fecha del presente Folleto, el titular directo del 100% del capital social del Emisor es Enaire. No obstante, se hace constar que a fecha del Folleto, ya están seleccionados los inversores de referencia que serán en el momento de la Oferta accionistas de Aena siempre y cuando el Precio del Tramo para Inversores Cualificados no sea superior al precio máximo de adquisición (*cap*) ofertado por cada uno de los mencionados inversores de referencia. Los inversores de referencia y su participación en el capital social de Aena son los siguientes: - Alba Participaciones, S.A.U., sociedad de nacionalidad española, con domicilio social en la calle Castelló 77, 28006 Madrid, inscrita en el Registro Mercantil de Madrid al tomo 10047, folio 1, hoja M-160575y titular del N.I.F. número A-28363125, y perteneciente al grupo de Corporación Financiera Alba, S.A., ha resultado adjudicataria de 12.000.000 acciones, representativas de un ocho por ciento (8%) del capital social de Aena. - Faero España, S.L., sociedad de nacionalidad española, con domicilio social en la calle Príncipe de Vergara 135, 28002 Madrid, inscrita en el Registro Mercantil de Madrid al tomo 32700, folio 71, hoja M-588638 y titular del N.I.F. número B-87102240, y perteneciente al grupo de Ferrovial, S.A., ha resultado adjudicataria de 9.750.000 acciones, representativas de un seis con cinco por ciento (6,5%) del capital social de Aena. - TCI Luxembourg S.à r.l., sociedad de nacionalidad luxemburguesa, con domicilio social en 8 Avenue Charles de Gaulle, L-1653, Luxemburgo, inscrita en el Registro Mercantil de Luxemburgo y titular del N.I.F. número N0183791C, y Talos Capital Limited, sociedad de nacionalidad irlandesa, con domicilio social en Arthur Cox Building, Earlsfort, Terrace, Dublin 2, Irlanda, inscrita en el Registro Mercantil de Irlanda y titular del N.I.F. número N0072609A han resultado adjudicatarias conjuntamente de 9.750.000 acciones, representativas de un seis con cinco por ciento (6,5%) del capital social de Aena. En concreto, TCI Luxembourg S.à r.l. ha adquirido 6.435.000 acciones y Talos Capital Limited 3.315.000 acciones. En todo caso, tras la Oferta y la admisión, Enaire seguirá ostentando la mayoría del capital social y, por lo tanto, el control sobre Aena. **Si los accionistas principales del emisor tienen distintos derechos de voto, en su caso.**

<table>
<tr><td></td><td>carácter de ese control.</td><td>No procede. Todas las acciones representativas del capital del Emisor gozan de los mismos derechos políticos y económicos.</td></tr>
<tr><td>B.7</td><td>Información financiera fundamental histórica seleccionada relativa al emisor, que se presentará para cada ejercicio del período cubierto por la información financiera histórica, y cualquier período financiero intermedio subsiguiente, acompañada de datos comparativos del mismo período del ejercicio anterior, salvo que le requisito para la información comparativa del balance se satisfaga presentando la información del balance final del ejercicio.</td><td>La información financiera histórica correspondiente a los ejercicios finalizados a 31 de diciembre de 2011, 2012, 2013 ha sido auditada por Ernst &Young, S.L. y ha sido extraída de los estados financieros consolidados para los ejercicios anuales terminados el 31 de diciembre de 2011, 2012 y 2013 preparados 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 2013 (que no difieren significativamente de las NIIF aplicables al Grupo existentes al cierre de los ejercicios 2012 y 2011), así como con la legislación mercantil aplicable a las entidades que preparan información financiera conforme a las NIIF, salvo por el tratamiento de los hechos posteriores a la fecha de formulación de las cuentas anuales consolidadas de cada uno de los ejercicios 2013, 2012, 2011 que implican cambios en las cuentas anuales por modificación de estimaciones (en adelante, “Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial”). Los hechos posteriores a partir de las respectivas fechas de formulación no se han ajustado en los correspondientes Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial consolidados con el propósito de mantener la coherencia con las cifras presentadas en las cuentas anuales consolidadas estatutarias de los ejercicios 2013 y 2012. Los hechos posteriores ocurridos desde la fecha de formulación de las últimas cuentas anuales consolidadas estatutarias correspondientes al ejercicio 2013 (24 de marzo de 2014) se presentan como desglose en la Nota 35 de los Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial y sus impactos se encuentran reflejados en los estados financieros intermedios resumidos consolidados correspondientes al periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2014, que han sido formulados el 15 de enero de 2015 por el Consejo de Administración de la Sociedad dominante de acuerdo con la NIC 34 sobre información financiera intermedia.

Los estados financieros intermedios resumidos consolidados para el período terminado el 30 de septiembre de 2014 han sido objeto de un informe de revisión limitada por Ernst &Young, S.L. y han sido preparados de acuerdo con la NIC 34 (“Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados”).

La siguiente tabla muestra las principales magnitudes de la Cuenta de Resultados Consolidada para los ejercicios 2011, 2012 y 2013:

<table>
<tr><td>(miles de euros)</td><td>31 de diciembre de 2011</td><td>31 de diciembre de 2012</td><td>31 de diciembre de 2013</td><td>% Var. dic. 11-dic. 12</td><td>% Var. dic. 12-dic. 13</td></tr>
<tr><td>Ingresos ordinarios</td><td>2.405.659</td><td>2.598.474</td><td>2.876.762</td><td>8,0%</td><td>10,7%</td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

Total Ingresos[(1)]	2.474.608	2.671.557	2.931.645	8,0%	9,7%
EBITDA[(2)]	869.416	1.054.423	1.559.520	21,3%	47,9%
EBITDA ajustado [(3)]	882.760	1.214.567	1.610.023	37,6%	32,5%
Margen EBITDA ajustado (% sobre ingresos totales)	35,7%	45,5%	54,9%	n.a.	n.a.
Resultado de explotación	35.273	221.002	741.788	526,5%	235,6%
Resultado financiero	(350.544)	(322.144)	(249.045)	(8,1%)	(22,7%)
Resultado del ejercicio atribuible al accionista de la dominante	(214.522)	(63.526)	596.655	(70,4%)	n.a.
Resultados (básicos y diluidos) por acción para el resultado del ejercicio	(1,43)	(0,42)	3,98	70,6%	n.a.

Fuente: Aena. Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial Auditados 2011, 2012 y 2013

(1) Total Ingresos: suma de ingresos ordinarios y de otros ingresos de explotación, trabajos realizados por la empresa para su activo, imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras y excesos de provisiones.

(2) EBITDA: resultado del ejercicio atribuible al accionista de la dominante antes de la amortización del inmovilizado, del resultado financiero, de la participación en el resultado de asociadas y del impuesto sobre las ganancias, o Earnings Before Interest, Tax, Depreciation and Amortization. Para una reconciliación entre el EBITDA y el resultado del ejercicio atribuible al accionista de la dominante véase la Nota 5 de los Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial para los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2011,2012 y 2013.

(3) EBITDA ajustado: durante el ejercicio 2013 el EBITDA calculado de la manera explicada anteriormente, se ajustó por los efectos ligados al Plan Social de Desvinculaciones Voluntarias por importe de 5.559 miles de euros y los deterioros y bajas de inmovilizado por importe de -56.062 miles de euros. Durante el ejercicio 2012 se ajustó por los costes ligados al Plan Social de Desvinculaciones Voluntarias por importe de -134.468 miles de euros y los deterioros y bajas de inmovilizado por importe de -25.676 miles de euros. Durante el ejercicio 2011 se ajustó por los deterioros y bajas de inmovilizado por importe de -13.344 miles de euros. Para una reconciliación entre el EBITDA ajustado y el resultado del ejercicio atribuible al accionista de la dominante véase la Nota 5 de los Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial para los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2011, 2012 y 2013.

La siguiente tabla muestra las principales magnitudes de la **Cuenta de Resultados Consolidada para los ejercicios intermedios correspondientes a los períodos de nueve meses finalizados el 30 de septiembre de 2013 y 2014**:

(miles de euros)	**30 de septiembre de 2013 (no auditado)**	**30 de septiembre de 2014 (no auditado)**	**% Var. sep.14-sep.13**
Ingresos ordinarios	2.214.629	2.328.522	5,1%
Total Ingresos(1)	2.252.833	2.394.152	6,3%
EBITDA(2)	1.271.496	1.460.245	14,8%
EBITDA ajustado (3)	1.267.771	1.463.204	15,4%
Margen EBITDA ajustado (% sobre ingresos totales)	56,3%	61,1%	n.a.
Resultado de explotación	658.155	852.690	29,6%
Resultado financiero	(191.485)	(341.802)	78,5%
Resultado del ejercicio atribuible al accionista de la dominante	341.406	371.055	8,7%
Resultados (básicos y diluidos) por acción para el resultado del ejercicio	2,28	2,47	8,3%

Fuente: Aena. Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados No Auditados a 30 de septiembre de 2014.

(1) Total Ingresos: suma de ingresos ordinarios y de otros ingresos de explotación, trabajos realizados por la empresa para su activo, imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras y excesos de provisiones.

(2) EBITDA: resultado del ejercicio atribuible al accionista de la dominante antes de la amortización del inmovilizado, del resultado financiero, de la participación en el resultado de asociadas y del impuesto sobre las ganancias, o Earnings Before Interest, Tax, Depreciation and Amortization. Para una reconciliación entre el EBITDA y el resultado del ejercicio atribuible al accionista de la dominante véase la Nota 5 de los Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados correspondientes al período de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2014.

(3) EBITDA ajustado: durante los primeros nueve meses de 2014 el EBITDA calculado de la manera explicada anteriormente, se ajustó por los efectos ligados al Plan Social de Desvinculaciones Voluntarias por importe de 1.230 miles de euros y los deterioros y bajas de inmovilizado por importe de -4.189 miles de euros. Durante los primeros nueve meses de 2013 se ajustó por los costes ligados al Plan Social de Desvinculaciones Voluntarias por importe de 5.341 miles de euros y los deterioros y bajas de inmovilizado por importe de -1.616 miles de euros. Para una reconciliación entre el EBITDA ajustado y el resultado del ejercicio atribuible al accionista de la dominante véase la Nota 5 de los Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados correspondientes al período de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2014.

A continuación se presenta una tabla con las principales magnitudes y ratios del

Estado de situación financiera consolidado a 31 de diciembre de 2011, 2012 y 2013:

Estado de situación financiera consolidado ejercicios 2011-2013					
(miles de euros)	**31 de diciembre de 2011**	**31 de diciembre de 2012**	**31 de diciembre de 2013**	**% Var. dic. 11-dic. 12**	**% Var. dic. 12 dic. - 13**
Activos no corrientes	16.524.804	16.274.440	15.822.785	(1,5%)	(2,8%)
Activos corrientes	421.648	442.588	622.553	5,0%	40,7%
Total activos	**16.946.452**	**16.717.028**	**16.445.338**	**(1,4%)**	**(1,6%)**
Total patrimonio neto	2.489.203	2.437.339	3.039.127	(2,1%)	24,7%
Total Deuda financiera (1)	12.199.341	12.085.682	11.473.861	(0,9%)	(5,1%)
Deuda financiera neta (2)	12.196.025	12.077.472	11.393.718	(1,0%)	(5,7%)

Fuente: Aena. Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial Auditados 2011, 2012 y 2013.

(1) Total Deuda financiera: Deuda financiera no corriente + Deuda financiera corriente

(2) Deuda financiera neta: Total Deuda financiera-Total Efectivo y otros activos líquidos equivalentes y saldo deudor de cash pooling (posición deudora respecto de la tesorería centralizada).

A continuación se presenta una tabla con las principales magnitudes y ratios del Estado de Situación Financiera consolidado correspondientes al 30 de septiembre de 2014 y al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2013:

(miles de euros)	**31 de diciembre de 2013**	**30 de sept. de 2014 (no auditado)**	**% Var. sept.-14 dic-13**
Activos no corrientes	15.822.785	16.129.514	1,9%
Activos corrientes	622.553	1.068.427	71,6%
Total activos	**16.445.338**	**17.197.941**	**4,6%**
Total patrimonio neto	3.039.127	3.412.325	12,3%
Total Deuda financiera (1)	11.473.861	10.914.469	(4,9%)
Deuda financiera neta (2)	11.393.718	10.406.235	(8,7%)

Fuente: Aena. Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados No Auditados a 30 de septiembre de 2014.

(1) Total Deuda financiera: Deuda financiera no corriente+ Deuda financiera corriente

		(2) Deuda financiera neta: Total Deuda financiera-Total Efectivo y otros activos líquidos equivalentes y saldo deudor de cash pooling. **Se adjuntará una descripción narrativa de todo cambio significativo en la situación financiera del emisor y los resultados de sus operaciones durante o después del período cubierto por la información financiera histórica fundamental.** Respecto de los cambios significativos en la situación financiera Aena durante o después del período cubierto por la información financiera histórica fundamental es preciso mencionar que, como consecuencia de la aportación realizada por Enaire en favor de Aena de la totalidad de bienes, derechos, deudas y obligaciones afectos al desarrollo de las actividades aeroportuarias, Enaire y Aena firmaron el 1 de julio de 2011 un contrato de reconocimiento de deuda por el que Aena reconocía formalmente adeudar a Enaire la cantidad de 11.673 millones de euros que representaban aproximadamente el 94,9% del endeudamiento. A septiembre de 2014, Aena responde frente a Enaire del pago 10.754 millones de euros que equivale a aproximadamente el 95,8% de la deuda de Enaire con las entidades financieras. En el marco del proceso de apertura del capital social de Aena a inversores privados, y con la finalidad de hacer compatibles con dicho proceso los acuerdos de financiación y acuerdos de cobertura suscritos con la totalidad de las entidades financieras, con fecha de 29 de julio de 2014 Enaire, Aena y las respectivas entidades financieras han acordado la novación modificativa y no extintiva de los correspondientes acuerdos de financiación cuyas características principales son: (i) el carácter solidario de Enaire y Aena con respecto a los acuerdos de financiación; (ii) eliminación de cláusulas limitativas a la transmisión de acciones y de la venta de un porcentaje superior al 49%; (iii) mantenimiento de la estructura vigente del Contrato de Reconocimiento de Deuda con las obligaciones de pago de Aena hacia Enaire; (iv) la unificación de las cláusulas que restringen la disposición de activos; (v) la obligatoriedad del cumplimiento de ciertos ratios financieros sobre la base de los estados financieros consolidados de Aena; (vi) la permisibilidad en el otorgamiento de ciertas garantías reales sobre activos internacionales en operaciones de financiación internacionales sin recurso a Aena; y (vii) 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. Respecto de los cambios significativos en los resultados operativos de Aena durante o después del período cubierto por la información financiera histórica fundamental

		es preciso mencionar que en el ejercicio 2011, 2012, 2013 y en el periodo enero-septiembre del 2014 los resultados obtenidos y reflejados en las tablas de cuentas de resultados anteriores son debidos desde el punto de vista de los ingresos a un incremento de las tarifas aeroportuarias, un aumento de los ingresos comerciales y a la renegociación de nuevas licitaciones de concursos; y desde el punto de vista de los gastos a la reducción de los mismos consecuencia del plan de eficiencia aeroportuaria en aras a reducir los gastos de los aeropuertos en pérdidas, al plan de desvinculaciones voluntarias y a la reducción del volumen de inversiones que han hecho que se genere suficiente caja en Aena reduciendo la deuda y cumpliendo con los compromisos existentes. Como hechos significativos acaecidos con posterioridad al período cubierto por la información financiera histórica destacan las tres sentencias del Tribunal Superior de Justicia de Madrid en materia de expropiación en virtud de las que se reconoce a los reclamantes el derecho a la retasación de las parcelas expropiadas para la ampliación del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. La cuantía total reclamada por los expropiados asciende aproximadamente a 1.910 millones de euros de los que Aena ha provisionado en el balance de cierre del período finalizado el 30 de Septiembre de 2014 la cantidad de 759 millones de euros en concepto de retasación del justiprecio y 159 millones de euros en concepto de intereses de demora, teniendo un impacto en el resultado de Aena antes de impuestos de dicho período de 159 millones, por los intereses demora mencionados.
B.8	**Información financiera seleccionada pro forma, identificada como tal.**	No procede. No se ha incluido información financiero pro forma.
B.9	**Si se realiza una previsión o estimación de los beneficios, indicar la cifra.**	No procede. Aena ha optado por no incluir ninguna previsión o estimación de beneficio.
B.10	**Descripción de la naturaleza de cualquier salvedad en el informe de auditoría sobre la información**	Los informes de auditoría relativos a los Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial del Grupo Aena para los ejercicios 2011, 2012, 2013 no contienen salvedades. El informe sobre la revisión limitada de los Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados para el periodo enero-septiembre de 2014 no contiene

	financiera histórica.	salvedades.
B.11	**Si el capital de explotación no es suficiente para los actuales requisitos del emisor, inclúyase explicación.**	Aena considera que el capital circulante de que dispone en la actualidad es suficiente para atender las necesidades de negocio previstas por Aena para los próximos 12 meses.

Sección C. Valores

Elemento	Obligaciones de información	
C.1	**Descripción del tipo y de la clase de valores ofertados y/o admitidos a cotización, incluido, en su caso, el número de identificación del valor.**	Los valores que se ofrecen son hasta 42.000.000 acciones ordinarias de Aena de 10 euros de valor nominal cada una de ellas, de una única clase y serie, que atribuirán a sus titulares plenos derechos políticos y económicos, representativas del 28% del capital social del Emisor ("**Acciones**"). La oferta inicial de las Acciones ("**Oferta**") será de hasta 38.181.818 acciones ordinarias de 10 euros de valor nominal cada una de ellas, representativas aproximadamente del 25,45% del capital social de Aena (que supone un 90% del importe inicial de la Oferta). El importe inicial de la Oferta podrá ampliarse en el supuesto de que se ejercite la opción de *green shoe* por un importe de hasta 3.818.182 acciones de 10 euros de valor nominal cada una de ellas, representativas aproximadamente del 2,55% del capital social de Aena (que supone un 10% del importe inicial de la Oferta). En todo caso, tras la Oferta y la admisión, Enaire seguirá ostentando la mayoría del capital social y, por lo tanto, el control sobre Aena. La Agencia Nacional de Codificación de Valores Mobiliarios, entidad dependiente de la CNMV, con ocasión de la inscripción en los registros oficiales de la CNMV de la Nota sobre los Valores, asignará un código ISIN a las nuevas Acciones.

C.2	**Divisa de la emisión de los valores.**	Las acciones de Aena están denominadas en euros (€).
C.3	**Número de acciones emitidas y desembolsadas totalmente, así como las emitidas pero aún no desembolsadas en su totalidad. Indicar el valor nominal por acción, o que las acciones no tienen ningún valor nominal.**	A la fecha del Folleto, el capital social de Aena es de mil quinientos millones de euros (1.500.000.000 euros) y se halla representado por ciento cincuenta millones de acciones (150.000.000) de diez euros (10 €) de valor nominal cada una, pertenecientes a una única clase y serie. El capital social se halla íntegramente suscrito y desembolsado.
C.4	**Descripción de los derechos vinculados a las acciones.**	Las Acciones otorgarán a sus titulares los derechos previstos para los accionistas en la LSC y en los Estatutos Sociales de Aena; tales como (i) derecho a participar íntegramente en los dividendos que se acuerden repartir; (ii) derecho de asistencia y voto en la Junta General de accionistas de Aena; (iii) derecho de suscripción preferente en las ofertas de suscripción de valores de la misma clase; (iv) derecho de participación en los beneficios sociales de Aena; y (v) derecho de participación en cualquier excedente en caso de liquidación.
C.5	**Descripción de cualquier restricción sobre la libre transmisibilidad de los valores.**	Los Estatutos Sociales de Aena no contienen restricciones a la libre transmisibilidad respecto de las acciones representativas de su capital social actualmente en circulación.
C.6	**Indicación de si los valores ofertados son o serán objeto de una solicitud de**	Se solicitará la admisión a negociación oficial de la totalidad de las Acciones del Emisor en las Bolsas de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia, así como su inclusión en el Sistema de Interconexión Bursátil (SIBE), incluidas las Acciones que se emitan como consecuencia de la Oferta.

	admisión a cotización en un mercado regulado e indicación de todos los mercados regulados en los que los valores son o serán cotizados.	Conforme al calendario previsto, la admisión a negociación de las Acciones tendrá lugar el 11 de febrero de 2015 (la "**Fecha de Admisión**").
C.7	**Descripción de la política de dividendos**	Aena ha adoptado una política de distribución del 50% del beneficio neto de cada ejercicio siendo la primera distribución con cargo a los resultados del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015.

Sección D. Riesgos

Elemento	Obligaciones de información	
D.1	**Información fundamental sobre los principales riesgos específicos del emisor o de su sector de actividad**	**Riesgos relacionados con Aena y su negocio:** • El negocio de Aena está directamente relacionado con los niveles de tráfico de pasajeros y de operaciones aéreas. • Aena puede verse afectada por desarrollos (económicos y financieros) negativos en España y otros países. • Aena opera en un entorno competitivo tanto respecto de otros aeropuertos, como respecto de otros medios de transporte que pueden afectar a sus ingresos. • Aena se enfrenta a riesgos derivados de la concentración de las aerolíneas y depende de los ingresos de sus dos principales aeropuertos. • Aena está expuesta a ciertos riesgos relacionados con la actividad comercial como consecuencia de que los ingresos están vinculados a las ventas generadas por la actividad comercial. • Aena depende de los servicios prestados por terceros en las operaciones de sus aeropuertos pudiendo tener un impacto en la actividad de Aena.

		• 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). • Sucesos como atentados terroristas, guerras o epidemias globales podrían tener un impacto negativo en el tráfico aéreo internacional. • 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 cobertura de seguro podría ser insuficiente. • La actividad internacional de Aena está sujeta a riesgos asociados al desarrollo de operaciones en terceros países y al hecho de que las perspectivas de rentabilidad puedan no ser las esperadas. • La rentabilidad de Aena podría verse afectada si no es capaz de mantener sus actuales niveles de eficiencia. • Aena podría tener que abandonar la explotación de la base aérea abierta al tráfico civil de Murcia-San Javier. • Aena está expuesta a riesgos relacionados con su endeudamiento cuyas obligaciones pueden llegar a limitar la actividad de Aena y la posibilidad de acceder a financiación, distribuir dividendos o realizar sus inversiones, entre otros. • Aena está, y podrá continuar estando en el futuro, expuesta a un riesgo de pérdida en los procedimientos judiciales o administrativos en los que está incursa. • Cambios en la legislación fiscal podrían dar lugar a impuestos adicionales u otros perjuicios para la situación fiscal de Aena. • El Gobierno de Canarias ha manifestado su intención de solicitar la competencia ejecutiva sobre la gestión de los aeropuertos canarios.

		• La Generalitat de Cataluña ha solicitado a la Comisión Europea pronunciamiento sobre la adecuación o no al derecho comunitario del régimen aeroportuario recogido en la Ley 18/2014. **Riesgos relacionados con la regulación del negocio de Aena:** • Aena es una sociedad mercantil estatal y como tal, su capacidad de gestión puede verse limitada. • La alta dirección de Aena, por sus características de sociedad mercantil estatal, está sujeta al régimen retributivo público. • Aena opera 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 obligación de obtener la certificación de cumplimiento del Reglamento (UE) nº. 139/2014 podría requerir ejecutar inversiones superiores a las previstas y disminuir o impedir la operatividad de uno o más aeropuertos de la red de Aena. • La normativa para la protección del medioambiente podría limitar las actividades o el crecimiento de los aeropuertos de Aena, y/o requerir importantes desembolsos. **Riesgos relacionados con la estructura accionarial de Aena:** • El principal accionista de Aena es una compañía perteneciente al Estado Español. El Estado Español continuará teniendo el control de las operaciones de Aena y sus intereses podrán diferir de aquellos de los demás accionistas.
D.3	**Información fundamental sobre los principales riesgos específicos de los valores**	• No existe un mercado de negociación para las acciones de la Sociedad, y no puede garantizarse que se desarrolle un mercado de negociación activo. • No puede garantizarse que el precio de la Oferta se corresponda con el precio de cotización de las acciones tras la misma. • Futuras ventas de acciones podrían tener un efecto adverso sobre el precio de mercado de las acciones de Aena. • El precio de las acciones de Aena podría ser volátil y estar sujeto a repentinos y significativos descensos. • No puede asegurarse la distribución de dividendos en un futuro.

		• La Oferta quedará automáticamente revocada en caso de no admisión a negociación de las acciones de Aena. • Accionistas en países con divisa distinta a la del euro están expuestos a riesgos de tipo de cambio. • Los accionistas de algunas jurisdicciones fuera de España podrían no ser capaces de ejercitar sus derechos de suscripción preferente para la adquisición de nuevas Acciones. • Puede ser difícil para los accionistas fuera de España realizar notificaciones judiciales o ejecutar sentencias extranjeras contra la Sociedad y los Consejeros. • Las acciones ofertadas no serán libremente transferibles en Estados Unidos.

Sección E. Oferta

Elemento	Obligaciones de información	
E.1	**Ingresos netos totales y cálculo de los gastos totales de la oferta, incluidos los gastos estimados aplicados al inversor por el emisor o el oferente.**	Se espera que el importe efectivo de la Oferta, tomando como referencia la banda de precios indicativa y no vinculante (la "**Banda de Precios**") (de entre 43 y 55 euros por acción, sea de entre 1.642 y 2.100 millones de euros (tomando en consideración el importe inferior y el superior de la Banda de Precios) si no se ejercita la opción de *green shoe* y de entre 1.806 y 2.310 millones de euros (tomando en consideración los mismos importes) si se ejercita la opción de *green shoe*. Dada la dificultad de precisar exactamente su importe definitivo a la fecha de la presente Nota de Síntesis, una previsión aproximada, a efectos meramente indicativos, de los gastos relacionados con la Oferta y la admisión a cotización sería de entre 17,85 y 18,55 millones de euros (sin ejercitar la opción de *green shoe*, asumiendo que no haya redistribución entre tramos y tomando como referencia un precio de 49 euros por cada acción (precio medio de la Banda de Precios)). Enaire no repercutiría ningún gasto a ningún inversor en relación con la oferta.
E.2.a	**Motivos de la oferta, destino de los ingresos,**	La Oferta tiene como finalidad, fundamentalmente: (i) ampliar la base accionarial del Emisor de modo que se consiga la difusión necesaria para la admisión a negociación oficial de las acciones en las Bolsas de Valores de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia y su integración en el Sistema de Interconexión Bursátil (SIBE o

	previsión del importe neto de los ingresos.	Mercado Continuo); (ii) facilitar el acceso del Emisor a financiación para el futuro crecimiento del Grupo Aena; (iii) potenciar el prestigio, la transparencia y la imagen de marca del Grupo Aena como consecuencia de su condición de sociedad cotizada; (iv) ofrecer liquidez a los accionistas de Aena mediante la negociación de las acciones de Aena en las Bolsas de Valores de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia; y (v) monetizar parte de la participación de Enaire en Aena manteniendo su control. En todo caso, y por la estructura de la Oferta, Aena no ingresará importe alguno.
E.3	**Descripción de las condiciones de la oferta**	La Oferta en su conjunto está dividida en dos tramos: Tramo Minorista (dividido en Subtramo Minorista General y Subtramo para Empleados) y Tramo para Inversores Cualificados. Los empleados a los que se dirige la Oferta son los de Aena, Enaire y Aena Internacional. Al Tramo Minorista se le asignan inicialmente 3.818.182 acciones, que representan el 10% del número de acciones objeto de la Oferta (sin incluir la opción de compra green shoe). El 10% de la cantidad total asignada inicialmente al Tramo Minorista (esto es, 381.818 acciones) se asignará al Subtramo para Empleados. Por tanto, al Tramo para Inversores Cualificados se le asignan inicialmente 34.363.636 acciones, que representan el 90% del número de acciones objeto de la Oferta (sin incluir la opción de compra green shoe). No obstante lo anterior, el número de acciones asignadas a cada uno de los Tramos podrá verse modificado en función de la redistribución entre Tramos que el Accionista Oferente pueda llevar a cabo. En todo caso, el tamaño del Tramo para Inversores Cualificados no podrá ser, en ningún caso, inferior al 40% del importe total de la Oferta. El importe mínimo por el que podrán formularse Mandatos o Solicitudes en el Subtramo Minorista General será de 1.500 euros y el importe máximo será de 200.000 euros ya se trate de Mandatos no revocados, de Solicitudes o de la suma de ambos. Los Mandatos presentados en el Subtramo para Empleados deberán tener un importe mínimo de 1.500 euros y un importe máximo de 15.000 euros. Finalmente, las Propuestas de compra en el Tramo para Inversores Cualificados no podrán tener un importe inferior a 100.000 euros; no existe un importe máximo para la formulación de las Propuestas de compra en este Tramo. Al solo objeto de que los inversores dispongan de una referencia para la formulación de sus peticiones de compra, vista la propuesta de banda de precios formulada por los Coordinadores Globales, Enaire ha establecido una Banda de Precios indicativa y no vinculante para las acciones de Aena objeto de la presente Oferta, de entre 43 y 55 euros por acción. La Banda de Precios implica asignar a Aena una capitalización bursátil de la

totalidad de sus acciones de entre 6.450 y 8.250 millones de euros, aproximadamente.

El calendario inicialmente previsto para cada uno de los Tramos y Subtramos de la Oferta es el siguiente:

Subtramo Minorista General y Subtramo para Empleados

Actuación	**Fecha**
Firma del Contrato de Colocación del Tramo Minorista	22 de enero de 2015
Registro del Folleto Informativo por la CNMV	23 de enero de 2015
Inicio del Periodo de Formulación de Mandatos de compra Inicio del Periodo de Revocación de Mandatos de compra	26 de enero de 2015
Fin del Periodo de Formulación de Mandatos de compra Fijación del Precio Máximo Minorista	3 de febrero de 2015
Inicio del Periodo de Solicitudes Vinculantes de compra	4 de febrero de 2015
Fin del Periodo de Solicitudes Vinculantes de compra Fin del Periodo de Revocación de Mandatos de compra	6 de febrero de 2015
Asignación definitiva de acciones al Tramo Minorista	7 de febrero de 2015
Realización del prorrateo	Hasta el 8 de febrero de 2015 (incluido)
Fijación del Precio Minorista	9 de febrero de 2015
Adjudicación de acciones a inversores ("**Fecha**	10 de febrero de 2015

de la Operación”)	
Admisión a negociación oficial	11 de febrero de 2015
Liquidación de la Oferta	13 de febrero de 2015

Tramo para Inversores Cualificados

Actuación	**Fecha**
Registro del Folleto por la CNMV	23 de enero de 2015
Inicio del Periodo de Prospección de la Demanda (book-building) en el que se formularán Propuestas de compra por los inversores	26 de enero de 2015
Fin del Periodo de Prospección de la Demanda	9 de febrero de 2015
Fijación del Precio del Tramo para Inversores Cualificados de la Oferta Selección de Propuestas de compra Firma del Contrato de Aseguramiento del Tramo para Inversores Cualificados Inicio del plazo de confirmación de Propuestas de compra	9 de febrero de 2015
Finalización del plazo de confirmación de Propuestas de compra Adjudicación de acciones a inversores y Fecha de Operación	10 de febrero de 2015
Admisión a negociación oficial	11 de febrero de 2015
Liquidación de la Oferta	13 de febrero de 2015
Fin del periodo de estabilización	11 de marzo de 2015

Subtramo Minorista General

		La formulación, recepción y tramitación de los Mandatos y Solicitudes del Subtramo Minorista General deberán presentarse exclusivamente ante alguna de las Entidades Colocadoras del Tramo Minorista (o sus Entidades Colocadoras Asociadas o representantes), donde el inversor deberá abrir (o tener abiertas) una cuenta corriente y una cuenta de valores. Se podrán presentar además por vía telefónica, telemática, y a través de teléfonos móviles con acceso internet, siempre que la Entidad Colocadora en cuestión acepte dichos procedimientos. No más tarde del 10 de febrero de 2015 se procederá a la asignación definitiva de las acciones tanto en este Subtramo con en el Subtramo para Empleados. Los Mandatos serán revocables, en su totalidad, pero no parcialmente, hasta las 14:00 horas de Madrid del día 6 de febrero de 2015 (dentro del horario de atención al público que tenga establecido la Entidad Colocadora del Tramo Minorista ante la que se presente el Mandato). Las Solicitudes y los Mandatos, a partir de las 14:00 horas de Madrid del día 6 de febrero de 2015 se considerarán irrevocables, salvo en el caso de presentación de suplemento al Folleto, en cuyo caso existiría el derecho de revocación durante un plazo no inferior a dos días hábiles desde la presentación del suplemento. Subtramo para Empleados El Mandato o la Solicitud del Subtramo para Empleados habrá de formularse ante las Entidades Tramitadoras, en el modelo que facilite cada una de dichas Entidades, acompañado del documento que justifica la condición de empleado que estará disponible en la intranet corporativa de Aena y Enaire. Los Mandatos o Solicitudes sólo podrán ser unipersonales y los empleados sólo podrán presentar un Mandato o Solicitud en este Subtramo (sin perjuicio de poder presentar Mandatos y/o Solicitudes en el Subtramo Minorista General). El Precio Minorista de Empleados será el Precio Minorista de la Oferta con un descuento del 10% (redondeado por exceso o por defecto al céntimo de euro más próximo). **No obstante lo anterior, tal y como se explica a continuación, debe tenerse en cuenta que (i) el mencionado descuento se compensará con el total de retribuciones a percibir por el trabajador de tal forma que no suponga incremento retributivo; y (ii) la retribución en especie que supone el descuento en el precio se considerará rendimiento del trabajo gravable. Por tanto, la existencia del mencionado descuento no implica que, en lo que al precio se refiere, la suscripción de acciones mediante los Mandatos y Solicitudes realizados en este Subtramo sea más favorable que la suscripción mediante los Mandatos y Solicitudes que se pueden hacer en el Subtramo Minorista General.** Salvo que los empleados (conjuntamente con sus cónyuges o familiares hasta segundo grado) no tengan una participación, directa o indirecta, en la sociedad en la que prestan sus servicios superior al 5%, y los títulos se mantengan durante al menos tres años, dicho descuento tendrá la consideración de retribución en especie y estará sometido a los límites de masa salarial establecidos en la normativa presupuestaria y, en concreto, en las leyes anuales de presupuestos del Estado, y por tanto se compensará con el total de retribuciones a percibir por el trabajador, de tal forma que no suponga

		incremento retributivo. A fecha de este Folleto, y salvo que se modifique la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2015, ello implica que el importe del descuento de que se beneficie cada empleado le será deducido de su última nómina del año, o en caso de ser insuficiente ésta, de las últimas nóminas, de modo que el empleado no tendrá un aumento salarial como consecuencia del referido descuento. Así, por ejemplo, si un empleado presenta un Mandato o Solicitud en este Subtramo por el importe máximo permitido, esto es, 15.000 euros, el descuento que le resultaría de aplicación sería de 1.500 euros (10% de 15.000 euros). Esos 1.500 euros serían deducidos de su última nómina del año, siempre y cuando dicha nómina tuviera un importe igual o superior a 1.500 euros. Si el importe de la última nómina fuera inferior a 1.500 euros, el exceso sobre dicha cantidad le sería deducido al empleado de su nómina anterior. Estas deducciones de la nómina no serían de aplicación en caso de que antes de fin de año se modificara la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2015 a fin de exonerar a los empleados que participen en la presente Oferta de los límites salariales actualmente recogidos en dicha Ley. En este sentido, dado que no será de aplicación la exención prevista para entregas de acciones a trabajadores por no cumplirse todos los requisitos legales para ello, la retribución en especie que supone el descuento en el precio se considera rendimiento del trabajo gravable, lo que supondría la obligación de realizar un ingreso a cuenta del IRPF. Esto podría tener un impacto en el cálculo del tipo de retención aplicable al trabajador en cada caso (i.e. se trataría de un supuesto de regularización del tipo de retención al alza, motivada por el aumento de retribución total anual por la entrega de acciones con descuento). Si finalmente no se modifica la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2015, y por tanto se debe practicar la deducción del descuento en la última (o últimas) nómina(s) del año, podría producirse un nuevo supuesto legal de regularización del tipo de retención (esta vez a la baja), de forma que el efecto sería neutral para el trabajador (i.e. con motivo de la entrega de acciones no se habría practicado retención o ingreso a cuenta excesivo en términos anuales). Para poder disfrutar de este descuento, los empleados deberán mantener las acciones de Aena adquiridas en el contexto del Subtramo para Empleados en propiedad hasta transcurridos 180 días desde la fecha de admisión a negociación de las acciones de Aena. Los Mandatos y Solicitudes realizados por empleados dentro del Subtramo para Empleados se atenderán íntegramente. Si fuese necesario, el Accionista Oferente podría reducir el Tramo para Inversores Cualificados con la finalidad de atender todos los Mandatos y todas las Solicitudes realizados por empleados dentro de este Subtramo. Los Mandatos serán revocables, en su totalidad, pero no parcialmente, hasta las 14:00 horas de Madrid del día 6 de febrero de 2015 (dentro del horario de atención al público que tenga establecido la Entidad Colocadora del Tramo Minorista ante la que se presente el Mandato). Las Solicitudes se considerarán irrevocables, salvo en el caso de presentación de suplemento al Folleto, en cuyo caso existiría el derecho de revocación durante un plazo no inferior a dos días hábiles desde la presentación del suplemento.

		Tramo para Inversores Cualificados Las Propuestas sólo podrán formularse ante alguna de las Entidades Aseguradoras y únicamente constituyen una indicación de interés, sin que tengan carácter vinculante. Las Entidades Aseguradoras podrán exigir provisión de fondos. Tras la fijación del Precio del Tramo para Inversores Cualificados, las Entidades Coordinadoras Globales prepararán una propuesta de adjudicación que presentarán al Accionista Oferente, quien aceptará, total o parcialmente, o rechazará estas Propuestas a su entera discreción y sin necesidad de motivación alguna. Las Entidades Coordinadoras Globales comunicarán a cada una de las Entidades Aseguradoras el precio por acción, el número de acciones definitivamente asignado a este Tramo y la relación de Propuestas seleccionadas de entre las recibidas de dicha Entidad Aseguradora. Tras esto, se abrirá el proceso de confirmación de Propuestas, que una vez confirmadas, serán irrevocables y se convertirán en órdenes de compra en firme.
E.4	**Descripción de cualquier interés que sea importante para la emisión/oferta, incluidos los conflictivos.**	El Emisor desconoce la existencia de cualquier vinculación o interés económico significativo entre las Entidades Coordinadoras Globales, Entidades Colocadoras y las Entidades Aseguradoras con Aena distintas a las que son objeto de la presente Oferta. Sin perjuicio de lo anterior, Aena es co-acreditada frente a algunas de las Entidades Colocadoras y Entidades Aseguradoras (en concreto, Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A., Banco de Sabadell, S.A., Bankinter, S.A., Bankia, S.A., Banco Popular Español, S.A., Banco Santander, S.A., Société Générale, Unicaja Banco, S.A. y Targo Bank, S.A.) en virtud del contrato de Reconocimiento de Deuda y de las novaciones de los Acuerdos de Financiación.
E.5	**Nombre de la persona o de la entidad que se ofrece a vender el valor.** **Acuerdos de no enajenación: partes implicados; e indicación de período de bloqueo.**	Enaire es la única entidad que ofrece las Acciones. Las Entidades Colocadoras de la Oferta, junto con sus respectivas Entidades Colocadoras Asociadas, son Merrill Lynch International, Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A. (y su Entidad Colocadora Asociada Unoe Bank, S.A.), Goldman Sachs International, Morgan Stanley & Co. International plc, Banco Santander, S.A. (y sus Entidades Colocadoras Asociadas Santander Investment, S.A., Santander Investment Bolsa, SV, S.A.U., Open Bank, S.A.), HSBC Bank plc, J.P. Morgan Securities plc, Crédit Agricole Corporate and Investment Bank, Société Générale, RBC Europe Limited, Banca March, S.A., Banco de Caja España de Inversiones, Salamanca y Soria, S.A., Banco Cooperativo Español, S.A. (y sus Entidades Colocadoras Asociadas Caja Rural "Ntra. Madre del Sol" de Adamuz, Caja Rural de Albal, Caja Rural "San Jose" de Alcora, Caixa Rural d'Algemesi, Caja Rural "San Jose" de Almassora, Caja Rural de Almendralejo, Caja Rural de Extremadura, Caja Rural de Baena, Ntra. Sra. de Guadalupe, S.C.Cdto. Andaluza, Caixa Rural Benicarlo, Caja Rural de Betxi, Caja Rural de Burgos, Segovia,

		Fuentepelayo y Castelladans, Caja Rural "Ntra. Sra. del Campo" de Cañete de las Torres, Caja Rural de Casas Ibañez, Caja Rural de Córdoba, Caja Rural Regional San Agustin de Fuente Alamo Murcia, Caja Rural de Gijon, Caja Rural de Granada, Caja Rural de l'Alcudia, Caixa Rural les Coves de Vinromá, Coop. Cdto. Val., Caixa Rural Galega, Caja Rural de Jaen, Caja Rural Comarcal de Mota del Cuervo, Caja Rural "Ntra. Sra. del Rosario" de Nueva Carteya, Caja Rural "Ntra. Sra. de la Esperanza" de Onda, Caja Rural Central, Caja Rural de Asturias, Caja Rural de Navarra, Caixa Popular, Caixa Rural, Caja Rural de Salamanca, Caja Siete, Caja Rural, scc, Caja Rural del Sur, Caja Rural de Soria, Caja Rural de Teruel, Caja Rural de Albacete, Ciudad Real y Cuenca "Globalcaja", Caja Rural Castilla-La Mancha, Caja Rural de Utrera, Caja Rural la Vall "San Isidro", Caja Rural de Villamalea, Caixa Rural Vinaros, Caja Rural de Zamora, Caja Rural de Aragón), Banco de Sabadell, S.A., Banco Mare Nostrum, S.A., Banco Mediolanum, S.A., Banco Popular Español, S.A. (y sus Entidades Colocadoras Asociadas Banco Pastor, S.A., Bancopopular-e, S.A., Popular Banca Privada, S.A., Targobank, S.A. y Popular Bolsa, S.V.,S.A.), Bankia, S.A., Bankinter, S.A. (y su Entidad Colocadora Asociada Mercavalor, S.V., S.A., BEKA Finance, Sociedad de Valores, S.A., Caixabank, S.A., Caja Laboral Popular Cooperativa de Crédito, CECABANK, S.A. (y sus Entidades Colocadoras Asociadas , Ahorro Corporación, S.A., Banco Castilla la Mancha, S.A., Catalunya Banc, S.A., Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Ontinyent, Colonya Caixa de Estalvis de Pollensa, ABANCA Corporación Bancaria, S.A. y Liberbank, S.A.), GVC Gaesco Sociedad de Valores, S.A., Ibercaja Banco, S.A., Norbolsa, S.V., S.A. (y sus Entidades Colocadoras Asociadas Kutxabank S.A., Cajasur Banco S.A.U. y Caja de Crédito de los Ingenieros, Sociedad Cooperativa de Crédito), Renta 4 Banco, S.A. (y su Entidad Colocadora Asociada ING BANK NV, Sucursal en España), y Unicaja Banco, S.A. (y su Entidad Colocadora Asociada Unicorp Patrimonio, S.V., S.A.). El Accionista Oferente y el Emisor tienen un compromiso de no disposición (*lock-up agreement*) derivado del Contrato de Aseguramiento. Desde la firma del Contrato de Aseguramiento y por un período de 180 días desde la fecha de admisión a negociación de las acciones de Aena en las Bolsas de Valores españolas, ni el Oferente ni el Emisor podrán sin la previa autorización por escrito de las Entidades Aseguradoras: (i) emitir, ofrecer, pignorar, vender, anunciar la intención o compromiso de vender, vender ninguna opción o contrato de compra, comprar ninguna opción o contrato de venta, otorgar ninguna opción, derecho o warrant para comprar, prestar, pignorar o de cualquier otro modo transferir o disponer, directa o indirectamente, de acciones de Aena o cualquier otro valor convertible en, ejercitable o canjeable por acciones de Aena, o presentar ninguna solicitud de registro bajo la US Securities Act en relación con las acciones anteriores, todo ello ya sea directa o indirectamente; o

		(ii) contratar ninguna permuta (swap) o cualquier otro acuerdo o transacción que transfiera, en su totalidad o en parte, directa o indirectamente, cualquiera de los derechos económicos asociados a la propiedad de las acciones de Aena, e independientemente de que cualquier permuta (swap) u operación de las descritas en los apartados (i) y (ii) anteriores se liquide mediante la entrega de acciones de Aena o de cualquier valor convertible en, ejercitable o canjeable por acciones de Aena, por diferencias (en efectivo) o de cualquier otro modo. Estos compromisos de no disposición de Aena no se aplicarán, sin embargo, a la emisión de acciones de Aena, a las opciones para adquirir acciones de Aena u otros beneficios otorgados en relación con algún plan de beneficios para empleados de los descritos en el Folleto o en los documentos de la Oferta. Igualmente, estos compromisos de no disposición de Enaire no se aplicarán, sin embargo, a la transmisión de acciones de Aena (a) en virtud de la presente Oferta (incluyendo el Tramo Minorista) y la venta a los Inversores de Referencia, (b) objeto del préstamo de valores concedido por Enaire a las Entidades Coordinadoras Globales, (c) en virtud de la opción de compra otorgada por Enaire a las Entidades Aseguradoras por sobre-adjudicación regulada en el Contrato de Aseguramiento del Tramo para Inversores Cualificados, (d) realizadas a favor de cualquier otra sociedad o entidad dentro del sector público, siempre que el adquirente de dichas acciones acepte quedar vinculado por los mismos compromisos de no disposición aquí descritos por el plazo de tiempo restante hasta que se cumplan los 180 días arriba descritos, y (e) en el marco de una oferta pública de adquisición de las acciones de Aena. Cada uno de los Inversores de Referencia, de conformidad con los términos del Contrato de Compraventa por el que han adquirido la participación en el Emisor indicada en el apartado E.4 anterior, ha adquirido el compromiso de mantener su participación en Aena durante el plazo de un año desde la fecha de admisión a negociación de las acciones de Aena en las Bolsas de Valores españolas.
E.6	**Cantidad y porcentaje de la dilución inmediata resultante de la oferta**	Enaire, en virtud de la Oferta, y si esta se coloca íntegramente, reducirá su participación al 51% del capital social de Aena.
E.7	**Gastos estimados aplicados al inversor por el emisor o el**	No se prevé que existan gastos ni comisiones que el Emisor o el Accionista Oferente vayan a repercutir la inversión en relación con la oferta. No obstante lo anterior, las entidades depositarias de las Acciones podrán establecer de acuerdo con la legislación vigente, las comisiones y gastos

	oferente.	repercutibles al tenedor de las Acciones en concepto de administración y/o custodia que libremente determinen, y que en su momento hayan sido comunicadas al Banco de España y/o a la CNMV como organismo superior. Dichas comisiones y gastos repercutibles se podrán consultar en los correspondientes folletos de tarifas de gastos y comisiones que legalmente están obligadas a publicar las entidades sujetas a la supervisión de Banco de España y de la CNMV. Estos folletos de tarifas se pueden consultar en los organismos superiores mencionados.

II. FACTORES DE RIESGO

Antes de adoptar la decisión de invertir en las acciones de Aena objeto de la oferta pública de venta (la "**Oferta**"), los inversores deben considerar y evaluar minuciosamente toda la información contenida en el presente Folleto y deben tener en cuenta los factores de riesgo descritos a continuación.

Si cualquiera de los riesgos descritos a continuación se materializase, el negocio, situación financiera y los resultados de las operaciones de Aena podrían verse afectados de modo adverso y significativo. Asimismo, debe tenerse en cuenta que los mencionados riesgos podrían tener un efecto adverso en el precio de las acciones de Aena, lo que podría llevar a una pérdida parcial o total de la inversión realizada.

Los riesgos descritos a continuación no son los únicos a los que se enfrenta Aena. Factores de riesgo adicionales, desconocidos en la actualidad o que en la actualidad se consideran irrelevantes, podrían también afectar de modo adverso y significativo al negocio, la situación financiera y los resultados de las operaciones de Aena.

Este Folleto también incluye declaraciones directas que implican riesgos e incertidumbres. Los resultados reales podrían diferir de los anticipados en dichas declaraciones como resultado de ciertos factores, incluidos los riesgos descritos a continuación.

A los efectos de los factores de riesgo descritos a continuación todas las referencias hechas a Aena deberán entenderse hechas asimismo a todas aquellas sociedades que forman parte del grupo empresarial del que Aena es sociedad matriz definido anteriormente como el "Grupo Aena" o el "Grupo".

1. RIESGOS RELACIONADOS CON AENA Y SU NEGOCIO

1.1. El negocio de Aena está directamente relacionado con los niveles de tráfico de pasajeros y de operaciones aéreas

Los ingresos de Aena están estrechamente vinculados a los niveles y tipología del tráfico de pasajeros, así como al número de operaciones (aterrizajes y despegues) en los aeropuertos que opera. Estas variables determinan directamente los ingresos aeronáuticos e influyen también en los ingresos de carácter comercial (tiendas, restaurantes, aparcamientos, etc.). Durante el periodo 2000-2007 el tráfico aéreo de pasajeros registró crecimientos medios anuales del 5,9% hasta alcanzar los 211 millones de pasajeros en 2007. Posteriormente, en el periodo 2008-2013, coincidiendo con la crisis económica, se produjo un cambio de tendencia, que con diferentes altibajos, llegó a situar el tráfico de pasajeros en 187,4 millones en 2013. Durante el año 2014, se observa una recuperación del tráfico, con un crecimiento del 4,6% durante los primeros nueves meses de 2014, hasta alcanzar los 153,3 millones de pasajeros, comparado con el mismo periodo del año anterior.

El hecho de que las tarifas aeroportuarias que percibe Aena por la prestación de servicios aeroportuarios regulados y que representaron un 71,8% de los ingresos ordinarios de Aena a 30 septiembre de 2014, estén reguladas y no puedan ser incrementadas libremente (tal y como se menciona en el riesgo 2.3), refuerza la estrecha vinculación de los ingresos de Aena a los niveles de tráfico aéreo así como al volumen de operaciones en los aeropuertos que opera.

Los niveles y tipología del tráfico de pasajeros y el número de operaciones aéreas dependen de numerosos factores que escapan al control de Aena, los cuales afectan sobre todo al tráfico internacional (que representa en los nueve primeros meses de 2014 el 71% del tráfico total de pasajeros comerciales de la red de Aena), al tráfico doméstico (que representa en el citado periodo de 2014 el 29% del tráfico total de pasajeros comerciales de Aena), o a ambos tipos de tráfico, así como en el número de operaciones aéreas. Entre esos factores, que se desarrollan con más detalle en los siguientes apartados, destacan los riesgos derivados de la competencia y de la concentración de la estructura de mercado de Aena, la situación económica y política de España y otros países o la eventual ocurrencia de sucesos tales como atentados terroristas, epidemias, desastres naturales o accidentes aéreos.

Todos esos riesgos pueden provocar un descenso del nivel de tráfico de pasajeros y del volumen de operaciones tanto a nivel global como en zonas geográficas determinadas, por lo que el negocio, la situación financiera y los resultados de las operaciones de Aena podrían verse afectados de modo adverso y significativo.

1.2. Aena puede verse afectada por desarrollos (económicos y financieros) negativos en España y otros países

La crisis económica y financiera global que comenzó en 2007 dio lugar a una alta volatilidad y falta de liquidez en el crédito global y en otros mercados financieros. La recesión de la economía española y mundial supuso un incremento de la tasa de paro, falta de confianza del consumidor, disminución en las valoraciones del mercado, aumento de la volatilidad del mercado, elevada prima de riesgo y una generalizada disminución de la actividad empresarial.

El negocio de Aena es especialmente sensible al desarrollo económico y financiero de España (al estar la mayoría de sus activos y operaciones situados y gestionados en el territorio español) y a la situación económica de otros países de donde proceden sus ingresos económicos debido al nivel de tráfico aéreo procedente de estos países (como Reino Unido y Alemania). El deterioro de las condiciones económicas y financieras en España y en esos países, sobre las que Aena no tiene control alguno, podría provocar una reducción en el tráfico de pasajeros y en el volumen de operaciones que utilizan los aeropuertos de Aena, por lo que el negocio, situación financiera y los resultados de las operaciones de Aena podrían verse afectados de modo adverso y significativo.

1.3. Aena opera en un entorno competitivo

Los aeropuertos de Aena, dependiendo del tipo y ubicación, compiten por un lado en el negocio de los *hubs* aeroportuarios y por otro como destinos turísticos. Además se enfrentan a la competencia de otros medios de transporte, en particular los trenes de alta velocidad en

trayectos inferiores a tres horas. El grado de competencia que experimenta Aena afecta tanto a sus ingresos aeronáuticos como a sus ingresos comerciales. Se describen a continuación los diferentes riesgos competitivos a los que se enfrenta Aena.

(i) *Hubs* aeroportuarios

La competencia en el mercado de los *hubs* afecta en especial a los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat. Ambos compiten directamente con otros aeropuertos que actúan como *hub* para ser destino europeo de rutas intercontinentales o de conexiones intraeuropeas, como Londres-Heathrow, Paris-Charles de Gaulle, Frankfurt-am Main y Amsterdam-Schiphol pudiendo verse negativamente afectados por el incremento de la capacidad de estos y otros aeropuertos competidores, o por la construcción de nuevos aeropuertos en un futuro. Si Aena no es capaz de mantener la actual condición de *hub* de los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat (incluso aunque se debiera a un cambio de estrategia de las aerolíneas), el negocio, la situación financiera y los resultados de las operaciones de Aena podrían verse afectados de modo adverso y significativo.

(ii) Destinos turísticos

Otros aeropuertos de la red de Aena, en particular los situados en las Islas Canarias, Islas Baleares y en la costa mediterránea, compiten principalmente como destinos turísticos, y, en consecuencia, su negocio depende en gran medida de la afluencia de turismo nacional y sobre todo internacional en esas áreas, que son factores sobre los que Aena no tiene control. Aena afronta la competencia de otros destinos turísticos, especialmente en el sur de Europa y el norte de África, que podría incrementar en el futuro en la medida en que mejore la percepción de los pasajeros sobre la estabilidad política, seguridad o desarrollo de la oferta turística en estos destinos turísticos. El comportamiento de las líneas aéreas de bajo coste, que se han convertido en actores fundamentales del mercado de transporte turístico europeo, puede afectar negativamente al volumen de tráfico aéreo en estos destinos turísticos. Si los destinos turísticos de la red de aeropuertos de Aena recibieran menos afluencia turística, el negocio, la situación financiera y los resultados de las operaciones de Aena podrían verse afectados de modo adverso y significativo.

(iii) Competencia del AVE

La creciente competencia de otros medios de transporte, y muy especialmente de los trenes de alta velocidad ("**AVE**") en trayectos inferiores a tres horas, tiene un impacto negativo claro en el tráfico doméstico de los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat, Sevilla, Valencia, Málaga-Costa del Sol y Alicante-Elche. Además, el Gobierno de España tiene planes para el desarrollo de nuevas líneas de AVE desde Madrid hacia otras regiones, como Galicia y País Vasco, cuya apertura probablemente afecte al tráfico aéreo de los aeropuertos de esas regiones. La elección del AVE frente al avión en trayectos inferiores a tres horas depende básicamente del precio de los billetes de uno y otro medio de transporte, así como de la conveniencia y frecuencia de sus operaciones. Por tanto, en la medida en que la política tarifaria del AVE siga siendo competitiva, y sus frecuencias sean equiparables o mayores que las del avión, es probable que los viajeros prefieran el AVE frente al avión, por lo que el negocio, la

situación financiera y los resultados de las operaciones de Aena podrían verse afectados de modo adverso y significativo.

1.4. Aena se enfrenta a riesgos derivados de la concentración de las aerolíneas y depende de los ingresos de sus dos principales aeropuertos

Una parte significativa del negocio de Aena depende de un grupo relativamente reducido de compañías aéreas y de los ingresos de sus dos principales aeropuertos (Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat).

(i) Dependencia de aerolíneas

En el ámbito de la creciente competencia, la estrategia cada vez más seguida por las compañías aéreas es la de formar o unirse a alianzas que crean redes de rutas en todo el mundo para maximizar las ventas, ofreciendo a los pasajeros un servicio integral, de forma que estos traten con un único proveedor para los distintos tramos de su desplazamiento. Además, las compañías aéreas que han formado alianzas se benefician de un poder de negociación más elevado, y cambios en su estrategia podrían tener un impacto significativo en los aeropuertos gestionados por Aena.

Los principales clientes de Aena son por un lado el Grupo IAG (Iberia, Vueling, Iberia Express y British Airways) con una cuota del 23,7% del total de tráfico de pasajeros en el año 2013 y, por otro, las compañías aéreas de bajo coste no miembros del Grupo IAG (como Ryanair), que representaron el 39% del total de tráfico de pasajeros de Aena a cierre de 2013 (54,9% si se incluyen las dos compañías de bajo coste del Grupo IAG, Vueling e Iberia Express).

Ninguna de esas líneas aéreas están obligadas a continuar prestando servicios en los aeropuertos de Aena y no se puede ofrecer ninguna seguridad de que, si alguna de ellas reduce el uso de dichos aeropuertos, Aena fuera capaz de reemplazar los ingresos perdidos con los ingresos procedentes de otras líneas aéreas. Factores tales como cambios en la estrategia de estas compañías (y en particular el que algunas de dichas compañías sigan empleando los aeropuertos de la red de Aena como *hubs*), dificultades en su situación financiera (incluyendo su eventual insolvencia o desaparición), el cierre o reubicación de sus rutas a otros aeropuertos ajenos a la red de Aena u otros factores que puedan afectar a las compañías o a las alianzas podrían repercutir negativamente en los niveles de tráfico de pasajeros y operaciones en los aeropuertos de Aena y, como resultado, el negocio, la situación financiera y los resultados de las operaciones de Aena podrían verse afectados de modo adverso y significativo.

La dependencia del Grupo IAG afecta sobre todo a los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat. En el primer caso, el Grupo IAG es el operador dominante (al ubicarse en dicho aeropuerto el principal *hub* de Iberia) con una cuota del 39,5% del total del tráfico de pasajeros durante 2013. En el segundo caso, el Grupo IAG es también el principal operador, con un 40,0% de cuota de mercado en 2013, en su mayoría correspondiente a Vueling.

En relación con las compañías de bajo coste, la más relevante es Ryanair, que representó el 17,3% del tráfico total de pasajeros de Aena en 2013 y fue además en ese año el operador dominante de algunos aeropuertos, entre los que destaca el de Alicante-Elche, donde Ryanair tuvo una cuota del 27,7% del tráfico total de pasajeros.

(ii) Dependencia de los dos principales aeropuertos

En 2013 el 31% de los ingresos ordinarios de Aena se generaron en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas (30% a 30 de septiembre de 2014) y el 23% en el aeropuerto Barcelona-El Prat (23% a 30 de septiembre de 2014). Como resultado de la contribución sustancial a los ingresos derivados de estos dos aeropuertos, cualquier evento o condición que les afecte podría provocar que el negocio, la situación financiera y los resultados de las operaciones de Aena se viesen afectados de modo adverso y significativo.

Durante los nueve primeros meses de 2014, el tráfico de pasajeros en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas se incrementó en un 4,1% hasta alcanzar los 31,5 millones de pasajeros. A pesar de este incremento en 2014, el tráfico de pasajeros en el aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas ha disminuido en los últimos años de aproximadamente 52,1 millones de pasajeros en 2007 a aproximadamente 39,7 millones de pasajeros en 2013. Los factores determinantes de esta disminución en el tráfico de pasajeros, que ha afectado sobre todo al tráfico nacional, han sido la reducción de operaciones de Iberia (que como se ha indicado tiene su principal centro de operaciones en ese aeropuerto), la competencia del AVE (en particular en el corredor Madrid-Barcelona), la recesión económica española y la pérdida de peso de Madrid como destino turístico. Si continuaran reduciéndose los ingresos del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas a consecuencia de estos u otros factores, esto podría provocar que el negocio, la situación financiera y los resultados de las operaciones de Aena podrían verse afectados de modo adverso y significativo.

1.5. Exposición a ciertos riesgos relacionados con la actividad comercial

Una parte significativa de los ingresos ordinarios de Aena (un 19,2% en 2013 y un 20,5% en el acumulado a 30 de septiembre de 2014) proviene de la actividad comercial desarrollada en las terminales de los aeropuertos, en concreto de las rentas pagadas por las compañías que explotan las instalaciones comerciales de dichas terminales. Los contratos de esas instalaciones comerciales contemplan normalmente una renta variable basada en el importe de las ventas, con unos niveles de ingresos mínimos garantizados independientemente de las ventas que realice el operador.

En consecuencia, los ingresos de Aena están estrechamente vinculados a las ventas generadas en esas instalaciones comerciales. Esos ingresos están muy concentrados en un grupo limitado de clientes y dependen de una serie de factores que escapan al control de Aena. Se describen a continuación ambos riesgos.

(i) Concentración de clientes

Una parte muy significativa de la actividad comercial de Aena está concentrada en tres compañías, que son los principales o los únicos clientes de Aena en sus respectivas líneas de negocio.

En 2013, el 100% de los ingresos por tiendas *duty free* (que a su vez representaron en 2013 el 25,5% de los ingresos ordinarios de la actividad comercial de Aena y en el acumulado a 30 de septiembre de 2014 el 30,0%) procedieron del grupo World Duty Free Group. En 2013, el 32% de los ingresos de restauración correspondieron a la empresa Áreas, S.A ("**Áreas**") (el acumulado a 30 de septiembre de 2014 ascendió al 36,4%) que representaron el 5,4% del total de ingresos comerciales y el 6,7% acumulado a 30 de septiembre de 2014 (la actividad de restauración representó en 2013 el 16,7% de los ingresos totales de la actividad comercial de Aena y el 18,3% acumulado a 30 de septiembre de 2014). En 2013 el 90% de los ingresos de publicidad correspondieron a la empresa Corporación Europea de Mobiliario Urbano, S.A. ("**Cemusa**") y el 90,2% durante el período acumulado a 30 septiembre de 2014 (la actividad de publicidad representó en el 2013 el 4,7% de los ingresos totales de la actividad comercial de Aena y el 4,3% durante el período acumulado a 30 de septiembre de 2014 y los ingresos de publicidad de Cemusa representaron a su vez el 4,2% del total de ingresos comerciales y el 3,9% acumulado a 30 de septiembre de 2014).

En conjunto, los ingresos devengados por los contratos anteriormente descritos con estos tres operadores representaron el 35,1% del total de los ingresos por la actividad comercial del segmento aeropuertos durante 2013 (40,5% acumulado a 30 de septiembre de 2014). Eventuales cambios en los planes de negocio de estas compañías o las dificultades financieras que pudieran experimentar podrían derivar en disminuciones de los ingresos procedentes de sus actividades comerciales.

Adicionalmente, en caso de que las ventas reales registradas por alguna de esas compañías fueran inferiores a sus costes operativos (incluida la renta mínima garantizada anual en sus contratos) o sus beneficios fueran inferiores a lo esperado, tales compañías podrían demandar la revisión de sus contratos para reducir o eliminar la renta mínima garantizada (tal como ha hecho World Duty Free Group, según se indica en el epígrafe 20.8.2 de este Folleto), o su finalización anticipada. En caso de que Aena aceptara estas pretensiones pese a tener el derecho legal de exigir el cumplimiento del contrato, los posibles contratos que se derivarían de dichos cambios o de nuevos concursos podrían tener condiciones de cánones y rentas mínimas garantizadas inferiores a los vigentes en los actuales contratos.

(ii) Otros factores determinantes de los ingresos por la actividad comercial

Las ventas en las instalaciones comerciales de los aeropuertos de Aena dependen en primer lugar del volumen de tráfico de pasajeros de aeropuertos, por lo que cualquier caída de tráfico puede tener un impacto negativo en dichas ventas y, por consiguiente, en el mantenimiento de los contratos con esas instalaciones comerciales. Las ventas se ven asimismo afectadas por la competencia de las áreas comerciales de los aeropuertos extranjeros de origen o destino de los

pasajeros de los aeropuertos de Aena, así como de los centros comerciales próximos a estos últimos. Dicha competencia (que afecta también a los servicios de fuera de terminal, en particular a los aparcamientos de los aeropuertos) repercute negativamente en los ingresos de la actividad comercial de Aena.

Otros factores que pueden tener un impacto en el negocio de los espacios comerciales de los aeropuertos de Aena son el riesgo de ampliación de la Unión Europea (que podría reducir el número de pasajeros con derecho a comprar bienes libres de impuestos), los efectos de las políticas de salud que buscan reducir el consumo de tabaco y el alcohol (que podrían frenar la expansión de este área de las actividades de negocio), el endurecimiento por parte de gobiernos extranjeros de los requisitos para la obtención de visados y la evolución de los tipos de cambio (ya que cuando el euro se aprecia, los precios de las tiendas son menos atractivos para los turistas procedentes de los países con otras monedas). Como consecuencia de estos u otros factores, el negocio, la situación financiera y los resultados de las operaciones de Aena podrían verse afectados de modo adverso y significativo.

1.6. Impacto de los servicios prestados por terceros en las operaciones de los aeropuertos de Aena

La operación de los aeropuertos de Aena depende en gran medida de servicios prestados por terceros, tales como los proveedores de servicios de navegación aérea, las aerolíneas o las compañías de *handling*. A modo de ejemplo, Enaire, como actual accionista único de Aena, presta servicios de control aéreo a Aena, tal y como aparecen descritos en el apartado 19 del presente Documento de Registro, en 21 de sus aeropuertos. Aena también depende de compañías que proporcionan la energía eléctrica, suministro de combustible a las aeronaves y de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado para los servicios de migración y aduanas a los pasajeros internacionales y otros aspectos de seguridad. En paralelo, Aena subcontrata buena parte de sus operaciones, entre las que se encuentra el mantenimiento de la mayor parte de sus instalaciones, la seguridad, la limpieza o el control de fauna. Asimismo, la interrupción de los servicios de autobús, ferrocarril, metro o taxi que conectan los aeropuertos con los núcleos urbanos más cercanos pueden también afectar a las operaciones de Aena.

Aena no es responsable de las actuaciones de terceros ni puede controlarlas (más allá de exigir el cumplimiento de sus contratos). Fallos en la ejecución de las actividades por estos terceros, debidos a falta de diligencia o conflictos laborales, entre otras causas, podrían afectar a la calidad del servicio, interrumpir la actividad de Aena o afectar al cumplimiento de sus obligaciones contractuales o legales.

Por otra parte, Aena emplea determinados equipos únicos que son críticos para la operatividad de sus aeropuertos, como los equipos de tratamiento automatizado de equipajes (SATE), o el transporte ferroviario ligero (*people mover*) de la Terminal 4 del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas. Aena depende de los fabricantes de esos equipos para el suministro de piezas de repuesto y su mantenimiento, actualización o mejora. La incapacidad de esos fabricantes de suministrar puntualmente recambios o servicios de apoyo (por dificultades financieras, cambios en su estrategia de producción o dificultades técnicas o de otro tipo) o de cumplir sus

obligaciones contractuales podría afectar negativamente a las operaciones de Aena y acarrear consecuencias económicas adversas para Aena. Adicionalmente, la incapacidad de Aena para solventar este tipo de problemas encontrando proveedores alternativos podría condicionar la vida útil y rentabilidad del activo pudiendo afectar de forma adversa al negocio, situación financiera y resultados de Aena.

1.7. Los conflictos laborales podrán tener un impacto en las actividades de Aena

Las relaciones laborales en Aena podrían complicarse y dar lugar a situaciones de conflictividad laboral. Las huelgas u otros problemas laborales que afecten a Aena, las aerolíneas, los controladores aéreos u otros proveedores de servicios, en España o en el extranjero, podrían perturbar el negocio y operaciones de Aena. Estos conflictos podrían afectar no solo a Aena, sino a otras compañías involucradas en la operación de los aeropuertos, como subcontratistas, compañías de *handling*, compañías aéreas o proveedores de servicios de navegación y control aéreo (tanto a nivel nacional como internacional). La imagen pública, las operaciones, los ingresos, resultados y posición financiera de Aena, podrían verse afectados negativamente a consecuencia de dichas disputas laborales.

1.8. 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

La operación de infraestructuras complejas como los aeropuertos y la coordinación de los numerosos agentes que intervienen en su operación requieren de la existencia de diversos sistemas de información altamente especializados, como los de gestión de operaciones y asignación de medios, los de información al público, los de control de accesos y circuitos cerrados de televisión para la gestión de la seguridad, los que monitorizan el estado de las instalaciones, los sistemas de navegación aérea, la facturación y embarque de pasajeros, el sistema de tratamiento automatizado de equipajes, los terminales punto de venta y las comunicaciones de voz, datos y radio que usan los agentes. Asimismo, son de vital importancia para el funcionamiento de la compañía los sistemas de gestión empresarial como los de facturación a clientes, los de contabilidad y activos fijos, los de presupuestos, los de gestión de recursos humanos, los de contratación de proveedores y comercial, la Web Pública, etc. El correcto funcionamiento de estos sistemas es fundamental para las operaciones y la gestión del negocio. Además, estos sistemas pueden requerir modificaciones o mejoras como resultado de los cambios tecnológicos, el crecimiento del negocio o la evolución en sus funcionalidades.

Aun cuando Aena cuenta con planes de contingencia para la continuidad del negocio, infraestructuras TIC redundantes, procedimientos de prueba y certificación, auditorías de seguridad TIC, etc., estos sistemas de información no pueden ser protegidos completamente frente a eventos tales como desastres naturales, fraudes, virus o hackers informáticos, fallos en las comunicaciones, averías de equipamientos, errores del software de base necesarios o de sus actualizaciones o cualquier otro problema técnico.

Aena ha implementado procedimientos de continuidad del negocio, así como planes de recuperación de desastres tecnológicos para paliar este tipo de incidencias, y podría incurrir en el futuro en costes significativos para protegerse de amenazas contra la seguridad o para aliviar los problemas causados por violaciones en la misma. No obstante, no se puede garantizar que dichas medidas vayan a ser suficientes para prevenir interrupciones en todos los casos que, en caso de producirse, podrían afectar significativamente a las operaciones, produciendo un aumento de costes, un descenso de los ingresos y, en general, provocando un perjuicio importante al negocio y/o la imagen de Aena.

1.9. Aena está expuesta a riesgos relacionados con la operación en los aeropuertos (seguridad operacional y física)

Aena, en cumplimiento con la normativa de la Unión Europea, está obligada a aplicar medidas que refuerzan sustancialmente la seguridad de los pasajeros y los vuelos. Entre dichas medidas, de obligado cumplimiento por parte de todos los Estados miembros de la UE, destacan la inspección del 100% de los equipajes facturados y las inspecciones manuales aleatorias de pasajeros y equipajes de mano. No obstante, Aena está expuesta a amenazas externas que podrían atentar contra la seguridad de pasajeros y trabajadores como es el caso de atentados terroristas.

Asimismo, como operador de aeropuertos, Aena tiene la obligación de realizar tareas específicas para garantizar la seguridad de las operaciones realizadas en sus instalaciones, tales como la gestión de los servicios de salvamento y extinción de incendios para aviones, desarrollo de actuaciones invernales (hielo/nieve), controles de fauna (las aves pueden causar serios daños a los motores y acristalamiento de los aviones, constituyendo un serio riego sobre la seguridad en el tráfico aéreo), monitorización de los coeficientes de fricción de la pista y todas aquellas tareas de control de las actividades realizadas en torno a la aeronave que pudieran suponer un riesgo sobre la seguridad operativa.

Las incidencias en la prevención o gestión de este tipo de riesgos pueden exponer a Aena a responsabilidades que pueden suponer tanto el pago de indemnizaciones y multas como daños en su reputación y la interrupción de sus operaciones, lo cual podría afectar de forma adversa al negocio, situación financiera y beneficios de Aena.

1.10. Sucesos como atentados terroristas, guerras o epidemias globales podrían tener un impacto negativo en el tráfico aéreo internacional

Al igual que el resto de operadores aeroportuarios, Aena está expuesta a la amenaza de atentados terroristas. Si este riesgo se materializara, en España o el resto del mundo, podría producirse una merma en la percepción de la seguridad del transporte aéreo por los usuarios y, como consecuencia, una reducción del tráfico aéreo durante un tiempo indefinido, lo que podría perjudicar significativamente al negocio, la situación financiera y los resultados operativos de Aena.

Además, si el atentado tuviera lugar en uno de los aeropuertos operados por Aena, éste se vería cerrado total o parcialmente durante el tiempo necesario para atender a las víctimas, investigar

las circunstancias del ataque y reconstruir las zonas dañadas, con la consiguiente reducción de los ingresos y un aumento de costes por reconstrucción de zonas afectadas (en la medida en que estos no fueran cubiertos por las pólizas de seguros contratadas o por el Consorcio de Compensación de Seguros, un programa de aseguramiento del riesgo por catástrofes obligatorio gestionados por las autoridades españolas). Asimismo, en este caso, Aena podría tener que hacer frente a la responsabilidad que las víctimas pudieran exigirle por los daños sufridos.

El negocio de Aena podría verse también afectado por el desencadenamiento de guerras o conflictos bélicos en cualquier región del mundo. Las guerras pueden dar lugar a un aumento de los precios del combustible, los suministros y los tipos de interés para contratos de arrendamiento de aeronaves, lo que a su vez podría conllevar un aumento en los precios de los billetes de avión y la consiguiente disminución de la demanda del transporte aéreo en general. De la misma forma, la existencia de un conflicto bélico o un atentado podría traducirse, como ya ha sucedido, en un aumento de las medidas de seguridad, incrementando como es lógico, los gastos derivados de dicha seguridad.

Por otra parte, la existencia o amenaza de una epidemia podría también tener un efecto negativo en el tráfico de pasajeros con la consiguiente disminución de ingresos, particularmente si se producen recomendaciones de las autoridades estatales dirigidas a evitar desplazamientos a determinadas regiones, y podría conllevar para Aena la obligación de afrontar costes derivados de las medidas especiales de protección de la salud que se deberían poner en marcha para limitar los efectos de la epidemia.

1.11. Aena está expuesta al riesgo de un accidente importante de aviación

Un accidente importante de alguno de los aviones que operan en los aeropuertos de Aena podría conllevar reparaciones de las instalaciones afectadas, interrupciones temporales de la operativa del aeropuerto afectado, así como importantes reclamaciones potenciales de los pasajeros afectados o terceros, sanciones o multas de las autoridades y daños a la reputación, en la medida en que el incidente pudiera ser achacable a errores o negligencia de Aena.

Adicionalmente, un accidente importante, en los aeropuertos de Aena o en otros lugares, produciría una merma en la percepción de la seguridad del transporte aéreo por los usuarios, lo que puede generar rechazo hacia este medio de transporte, con la consiguiente reducción del tráfico aéreo y reducción de los ingresos de Aena y afectar negativamente el negocio, la situación financiera y los resultados de las operaciones de Aena.

1.12. Los desastres naturales y las condiciones meteorológicas podrían afectar de forma adversa al negocio

Los desastres naturales, tanto en España como en otros países, podrían suspender el tráfico aéreo en amplias zonas del planeta, obstaculizar las operaciones, dañar la infraestructura necesaria para las mismas o afectar a los destinos atendidos por los aeropuertos. Cualquiera de estos efectos podría reducir el volumen de tráfico de pasajeros y el negocio, la situación financiera y los resultados de las operaciones de Aena podrían verse afectados de modo adverso y significativo. Por otra parte, no se puede garantizar que en caso de producirse pérdidas por

desastres naturales, éstos no excedan los límites preestablecidos en cualquiera de las pólizas de seguro.

Además, condiciones meteorológicas adversas podrían suponer el cierre de las instalaciones o la interrupción de las operaciones, lo que igualmente haría que el negocio, la situación financiera y los resultados de las operaciones de Aena se vieran afectados de modo adverso y significativo.

1.13. La cobertura de seguro podría ser insuficiente

Aun cuando Aena busca asegurar todos los riesgos a los que está razonablemente expuesta y considera que sus coberturas de seguro responden a los estándares de mercado habituales, no puede garantizar que sus pólizas cubrirían la totalidad de sus responsabilidades o daños en el caso de un incidente. Como se indica en el apartado 22 del Documento de Registro, Aena mantiene pólizas para cubrir su responsabilidad civil como operador aeroportuario y pólizas parar cubrir daños a sus instalaciones y equipos, que también cubren la pérdida de beneficios (lucro cesante).

Sin embargo, Aena podría estar obligada a soportar importantes costes en el caso de que (i) sus pólizas de seguro no cubriesen un determinado siniestro; (ii) las cantidades aseguradas por dichas pólizas fuesen insuficientes; o (iii) la compañía aseguradora fuera incapaz de pagar los importes asegurados, todo ello sin perjuicio del incremento de las primas del seguro.

Asimismo, en el caso de que se produjese alguno de los supuestos mencionados, Aena podría incurrir en gastos adicionales si la prima de seguro se incrementara por la concurrencia de algún siniestro, o por las condiciones propias de mercado, lo cual podría afectar de forma adversa al negocio, situación financiera y beneficios de Aena.

1.14. Riesgos de la internacionalización

El segmento Internacional representó en 2013 un 0,3% (manteniéndose el mismo porcentaje durante los primeros nueve meses de 2014) del total de los ingresos ordinarios de Aena y el valor en libros de las inversiones en asociadas internacionales fue de 100,2 millones de euros en el 2013 (119,9 millones de euros a 30 de septiembre del 2014). Aena tiene (i) el control recientemente adquirido sobre la sociedad concesionaria del aeropuerto de Luton (Reino Unido), así como (ii) intereses minoritarios en diversos aeropuertos fuera de España en México y Colombia. En consecuencia, Aena se enfrenta a diversos riesgos asociados al desarrollo de operaciones en terceros países, entre los que cabe mencionar la situación económica y la evolución del tráfico aéreo en dichos países, la adaptación a su normativa correspondiente, la adecuación a los cambios legales y regulatorios aplicables a las empresas extranjeras, el desconocimiento de los procesos judiciales, la ausencia, pérdida o falta de renovación de contratos favorables con las autoridades locales o fluctuaciones sustanciales en los tipos de cambio. Todo ello puede traducirse en cargas desproporcionadas en la gestión que podrían ocasionar perjuicios en el negocio, los resultados operativos o la situación financiera de Aena.

Aena podría expandir su presencia internacional en el futuro, normalmente mediante adquisiciones o inversiones financieras, lo cual podría suponer nuevos riesgos. Estas

adquisiciones estarían sometidas a un análisis previo caso por caso en función de su coherencia con la política de reducción de deuda. Los resultados que pudieran derivarse de estas adquisiciones o inversiones podrían no responder a las expectativas de rentabilidad esperadas. Además, las operaciones internacionales actuales de Aena así como los negocios que eventualmente adquiera estarían expuestos a una serie de riesgos como son las dificultades en el mantenimiento de estándares de seguridad y calidad, el establecimiento de políticas, controles y procedimientos uniformes, la retención del personal clave, la aparición de obligaciones imprevistas y los costes o complicaciones regulatorias que puedan surgir en dichas adquisiciones. Por otra parte, aunque Aena lleva a cabo los correspondientes procesos de revisión (*due diligence*) a la hora de analizar sus inversiones, no se puede asegurar que esa revisión revele todos los riesgos asociados con esa inversión o adquisición, o el alcance completo de los riesgos detectados.

Por último, en la medida en que las operaciones internacionales actuales y futuras se efectúen en conjunto con otros socios y no estén en consecuencia controladas por Aena, podrían producirse desacuerdos con los otros socios que pongan en peligro el éxito de dichas inversiones. La inversión en negocios sobre los que Aena ostente un control conjunto o influencia significativa expone a Aena al riesgo de que el resto de socios con estrategias distintas, puedan bloquear el negocio, la financiación o la toma de decisiones sobre asuntos tales como la distribución de dividendos o nombramiento de miembros del consejo de administración, lo cual podría ser decisivo para el éxito de la inversión, o puedan incluso tomar decisiones contrarias a los intereses de Aena. Además, los socios podrían incumplir con las obligaciones establecidas en cualquier pacto de socios o podrían tener problemas económicos que pudieran afectar de forma adversa la inversión en un negocio concreto.

Igualmente, en la medida en que las operaciones deban ser autorizadas por el Consejo de Ministros, que verifica la coherencia de la operación con la política económica general, operaciones que eventualmente autorice el Consejo de Administración de Aena podrían finalmente no llevarse a cabo.

El negocio, la situación financiera y los resultados de las operaciones de Aena podrían verse afectados de modo adverso y significativo por todos estos riesgos.

1.15. La rentabilidad de Aena podría verse afectada si no es capaz de mantener sus actuales niveles de eficiencia

En los últimos dos años Aena ha adoptado una serie de medidas (tales como la renegociación de los contratos con proveedores - tanto para la optimización de precios como para la reducción de los volúmenes de los contratos-, el ajuste de los horarios operativos de ciertos aeropuertos a la demanda existente, entre otros) que le han llevado a disminuir sus costes operativos en un 16% (255 millones de reducción en el período 2011-2013 obtenidos por la diferencia resultante anualmente entre la suma del aprovisionamiento, los gastos de personal ajustados por las previsiones del Plan Social de Desvinculación Voluntaria y otros gastos de explotación) y a alcanzar un margen de EBITDA ajustado del 54,9% en 2013, doblando prácticamente dicho EBITDA ajustado, que ha pasado de 883 millones de euros en 2011 a 1.610 millones de euros

en 2013, lo que sitúa a Aena como uno de los operadores aeroportuarios más eficientes de Europa.

Una vez adoptadas las medidas mencionadas, Aena considera que puede ser complicado mejorar o garantizar que ese grado de eficiencia sea sostenible en el tiempo. Factores, entre otros, como la caída del tráfico aéreo a consecuencia de un empeoramiento del ciclo económico o, al contrario, aumentos importantes en los volúmenes de tráfico que provoquen un incremento de los costes operativos podrían impedir a Aena mantener los niveles de eficiencia alcanzados, lo que podría afectar negativamente a los resultados operativos y a la situación financiera de Aena. Adicionalmente, si Aena no alcanza ciertos niveles de eficiencia determinados en su marco regulatorio podría no ser capaz de cubrir sus costes a través de las tarifas aéreas y generar así un déficit operativo que, de conformidad con el referido marco regulatorio, no sería recuperable tras la finalización estimada del Documento de Regulación Aeroportuaria ("**DORA**") en el año 2021 y sucesivos.

1.16. Aena podría tener que abandonar la explotación de la base aérea abierta al tráfico civil de Murcia-San Javier

Aena gestiona la base aérea abierta al tráfico civil de Murcia-San Javier, instalación que generó en 2013 unos ingresos de explotación de 12,4 millones de euros y un tráfico de 1,14 millones de pasajeros con un valor neto contable del activo fijo de 68,5 millones de euros. Durante los nueve primeros meses de 2014 estas cifras ascendieron a 9,8 millones de euros, 0,93 millones de pasajeros y 65,6 millones de euros, respectivamente.

El Ministerio de Fomento suscribió en diciembre de 2011 un protocolo con la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, mediante el que se comprometía a que el tráfico civil se efectúe únicamente a través del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (Corvera), cuya gestión no es competencia de Aena sino de la Comunidad Autónoma, destinándose la Base Aérea de San Javier únicamente a la aviación militar. El protocolo establecía que deberían respetarse los intereses legítimos de Aena y de sus trabajadores, si bien no se especificaba de qué forma.

Bajo los términos de dicho acuerdo, una vez el aeropuerto de Corvera inicie su actividad, Aena podría cesar sus operaciones en la base aérea siendo indemnizada por el cierre del mismo al tráfico civil. En este caso, Aena debería re-evaluar el valor del activo en su balance, así como el impacto en su cuenta de resultados. Además, si Aena recibiera la indemnización mencionada, no es posible saber con certeza la cuantía ni el momento del pago de la misma. Asimismo, si el Aeropuerto de Murcia San Javier fuese cerrado, Aena podría tener que devolver parte de la financiación recibida para la ampliación de la Base Aérea por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), dentro del programa 2007-2013 cuyo importe máximo estimado es de 10 millones euros.

1.17. Aena está expuesta a riesgos relacionados con su endeudamiento

A 30 de septiembre de 2014, el importe de deuda financiera bruta de Aena era de 10.914.469 miles de euros. Si los flujos de caja operativos u otros recursos (financiación no dispuesta o

líneas de crédito) no fueran suficientes para repagar la deuda, Aena podría verse obligada a reestructurar o refinanciar todo o parte de esa deuda antes del momento de su vencimiento en condiciones peores que las actuales. En este sentido, debe tenerse en cuenta que estos datos no reflejan los efectos de la toma de control de la sociedad concesionaria del aeropuerto de Luton (ver apartado 6.1.1.A.3.2 del presente Documento de Registro).

El 29 de julio de 2014 Aena y Enaire suscribieron una serie de contratos de novación con diversos prestamistas en virtud de los cuales Aena se ha convertido en co-acreditado de varios acuerdos de financiación que a 30 de septiembre de 2014 alcanzaban un total de 11.227.027 miles de euros de los cuales Aena es responsable frente a Enaire de 10.769.067 miles de euros. A 30 de junio de 2014 (la última fecha de obligación de comunicación de ratios financieros según los contratos de financiación) el ratio de Deuda Financiera Neta covenants / covenants EBITDA correspondiente a los últimos doce meses finalizados el 30 de junio de 2014 de 6,1x (ver sección 10.3.B.4 del presente Documento de Registro). Anteriormente, Enaire era el único prestatario de dichos contratos. Como co-acreditado, Aena es responsable solidario junto con Enaire, por lo que cualquier incumplimiento por cualquiera de ambos co-acreditados de las obligaciones contraídas en los contratos de préstamo supondría un incumplimiento del otro co-acreditado, lo cual podría afectar de forma adversa al negocio, situación financiera y beneficios de Aena.

En este contexto, Aena deberá cumplir, entre otras, con las obligaciones relativas a las restricciones de disposición de activos y el mantenimiento de ciertos ratios financieros (cuyo incumplimiento podría considerarse como incumplimiento de una obligación contractual que podría ser alegada por las distintas entidades financieras para considerar vencidos anticipadamente los mismos). Estas obligaciones podrían limitar la actividad de Aena y, a su vez, su nivel de endeudamiento podría limitar su posibilidad de acceder a financiación adicional en condiciones equivalentes, o incluso, más onerosas, independientemente de su capacidad para la generación de caja.

Todo lo anterior puede limitar la capacidad de Aena para pagar dividendos a sus accionistas, retrasar o reducir sus inversiones u obligarle a renunciar a operaciones de negocio, incluyendo adquisiciones. El negocio, la situación financiera y los resultados de las operaciones de Aena podrían verse afectados de modo adverso y significativo por cualquiera de estas actuaciones.

Por otra parte, a septiembre de 2014, el 48% de la deuda de Aena devenga intereses variables referenciados al Euribor y el resto a tipos fijos a vencimiento y fijos revisables en intervalos de uno a cuatro años. Aena está por tanto sujeta a un riesgo de variación de tipos de interés, que podría afectar negativamente a sus resultados en caso de incrementos de dichos tipos.

1.18. Aena está, y podrá continuar estando en el futuro, expuesta a un riesgo de pérdida en los procedimientos judiciales o administrativos en los que está incursa

Aena está, y podrá seguir estando en futuro, involucrada en diversos procedimientos judiciales y administrativos (incluyendo procesos expropiatorios). Así, por ejemplo, Aena está involucrada en tres importantes procesos expropiatorios en relación con la expansión del aeropuerto Adolfo

Suárez Madrid-Barajas en los que los demandantes (solicitando el reconocimiento al derecho de retasación) reclaman la cantidad de 1.910 millones de euros. Sobre la base de informes de la Abogacía del Estado relativos al análisis de la potencial responsabilidad de Aena, Aena ha provisionado la cantidad de 918 millones de euros por dichos tres procedimientos.

Asimismo Aena está expuesto a cuatro procedimientos medioambientales destacando el procedimiento relativo al sobrevuelo de aviones en el núcleo de población denominado Ciudad Santo Domingo (Algete, Madrid) por el que algunos habitantes, considerando vulnerado su derecho fundamental a la intimidad domiciliaria debido a niveles excesivos de ruido en sus viviendas, interpusieron un recurso contencioso-administrativo contra Aena y el Ministerio de Fomento reclamando la paralización en la utilización de la pista 18R del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. Recientemente, mediante auto de 2 de diciembre de 2014, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid (i) ha declarado no ejecutada la sentencia del Tribunal Supremo, de 13 de octubre de 2008, (en la que se estimó parcialmente el recurso de los reclamantes) por estimar que permanece la lesión del derecho fundamental como consecuencia de la intensidad provocada por los sobrevuelos; y (ii) ha acordado, como medida de ejecución de la misma, una reducción del número de sobrevuelos de la urbanización Ciudad Santo Domingo del 30% de la pista 18R. Este auto fue recurrido en reposición por Aena, solicitándose asimismo la suspensión de la ejecución del auto. El 18 de diciembre de 2014, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid accedió a la suspensión de la ejecución del auto. Por lo tanto, a fecha del presente Folleto, 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. Una vez se resuelva el recurso de reposición por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid, el auto que lo resuelva será recurrible en casación ante el Tribunal Supremo.

De igual manera, Aena está involucrada en otros procesos de expropiación, medioambientales, relativos a la construcción, comerciales y de otra índole. La resolución de dichos procesos podría exponer a Aena a sanciones, desembolsos pecuniarios, perjuicios económicos, restricciones operativas o daños reputacionales que podrían provocar efectos adversos significativos sobre el negocio, los resultados operativos o la situación financiera de Aena. Los principales procedimientos en los que está incursa Aena y las provisiones registradas en relación con esos procedimientos se describen en el apartado 20.8 del Documento de Registro y a las Notas 17 y 25 de los Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados no auditados a 30 de septiembre de 2014.

1.19. Cambios en la legislación fiscal podrían dar lugar a impuestos adicionales u otros perjuicios para la situación fiscal de Aena

Existe un riesgo de que la normativa fiscal, ya sea de ámbito nacional, autonómica o local, aplicable a Aena sea objeto de modificación y que dicha modificación tenga un efecto perjudicial para la situación fiscal de Aena. Así, por ejemplo, nuevas restricciones en la deducibilidad de los gastos financieros, modificaciones en los tipos impositivos o el incremento de los tributos sobre activos inmobiliarios podrían afectar negativamente a los resultados de Aena y reducir los fondos disponibles para la distribución de dividendos.

1.20. El Gobierno de Canarias ha manifestado su intención de solicitar la competencia ejecutiva sobre la gestión de los aeropuertos canarios.

El Gobierno de Canarias ha manifestado su intención de reclamar las competencias ejecutivas sobre los ocho aeropuertos del archipiélago, así como su intención de impugnar el proceso de enajenación de hasta el 49% del capital social de Aena. La reclamación se basa en el artículo 33.13 del Estatuto de Autonomía de Canarias que atribuye a la Comunidad Autónoma las mencionadas competencias ejecutivas en caso de que el Estado renuncie a la gestión directa de los aeropuertos. El Gobierno canario entiende que esa renuncia a la gestión directa de los aeropuertos por parte del Estado se produciría como consecuencia de la entrada de inversores privados en el capital social de Aena.

En caso de prosperar, dicha reclamación tendría como resultado el traspaso a la Comunidad Autónoma de Canarias de las competencias ejecutivas, que se traducen en la posibilidad de dictar reglamentos para la regulación de su propia competencia funcional, en materia de asistencia en tierra a aeronaves y viajeros y de explotación de la superficie de los aeropuertos. Aena considera que, en caso de prosperar la reclamación, en ningún caso afectaría a la titularidad ni a la gestión por parte de Aena de los mencionados aeropuertos que son competencias en las que no se discute la reserva a favor del Estado. El referido traspaso de competencias deberá ser acordado, en su caso, por la Comisión Mixta paritaria integrada por representantes del Estado y de la Comunidad Autónoma de Canarias prevista en el Estatuto de Autonomía y posteriormente formalizado a través del correspondiente Real Decreto.

El 12 de enero de 2015 se publicó en el Boletín Oficial del Estado el acuerdo de fecha 22 de diciembre de 2014 de la Comisión Bilateral de Cooperación constituida por la Administración General del Estado y la Comunidad Autónoma de las Islas Canarias, en relación con la Ley 18/2014. En el acuerdo se adoptó la decisión de (i) iniciar negociaciones para resolver las discrepancias manifestadas en relación con la Ley 18/2014 (entre ellas las descritas en el presente factor de riesgo; (ii) designar un grupo de trabajo para proponer a la mencionada Comisión Bilateral de Cooperación la solución que proceda; y (iii) comunicar dicho acuerdo al Tribunal Constitucional.

Tal y como se menciona en el apartado 6.1.1.B.1.4 del Documento de Registro, los ochos aeropuertos canarios tuvieron en el 2013 un EBITDA de 200,9 millones de euros, lo que representó el 12,9% del total EBITDA de Aena, y un tráfico de 32,6 millones de pasajeros en 2013, lo que representó un 17,4% del total del tráfico de pasajeros de Aena.

1.21. La Generalitat de Cataluña ha solicitado a la Comisión Europea pronunciamiento sobre la adecuación o no al derecho comunitario del régimen aeroportuario recogido en la Ley 18/2014

En fecha 29 de octubre de 2014, la Generalitat de Cataluña informó a la Comisión Nacional del Mercado de Valores de que, en esa misma fecha, había instado al Director General de Competencia de la Comisión Europea que se pronunciase sobre la adecuación, o no, al derecho comunitario de las disposiciones incluidas en la Ley 18/2014 (que traspone el RDL 8/2014).

Esta petición se basa en el informe emitido por la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia el 2 de Julio de 2014. En concreto, la Generalitat de Cataluña solicita un pronunciamiento respecto de (i) la adecuación de la calificación de toda la red de aeropuertos como un servicio económico de interés general, así como (ii) la posible concurrencia de ayudas de Estado en forma de subsidios cruzados que se derivan de dicha Ley para dar cumplimiento al requisito de "sostenibilidad económica de la red". Para ello, se basa en el informe elaborado por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) sobre el borrador de Real Decreto-ley por el que se establece el marco jurídico de la regulación aeroportuaria y el régimen de transparencia y consulta de fijación de tarifas aeroportuarias (que ha devenido en la Ley 18/2014). En dicho informe, la CNMC destaca las siguientes cuestiones respecto de la calificación de la red de aeropuertos como un servicio económico de interés general: (i) la falta de información justificativa que muestre que todos los aeropuertos son necesarios para cumplir con la misión de servicio público, (ii) la ausencia de valoración respecto de alternativas viables , y (iii) el riesgo de que la Comisión Europea pueda establecer reparos a través del control de legalidad para el que está legitimada. Respecto de la concurrencia de subsidios cruzados, la CNMC apunta en su informe que un sistema de subsidios cruzados provoca una ausencia de incentivos a la minimización de costes puesto que las ganancias de eficiencia de los aeropuertos más rentables se encuentran limitadas por la financiación de éstos de los aeropuertos deficitarios.

Tras la recepción de la carta, la Comisión Europea ha dado traslado de la misma a la Representación Permanente de España ante la UE para que se aclaren las cuestiones planteadas en ella.

Aena actúa como un operador privado en una economía de mercado y cumple con la normativa europea que permite la existencia de una red de aeropuertos y, en concreto, con lo previsto en el artículo 4 de Directiva 2009/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2009, relativa a las tasas aeroportuarias, que autoriza a la Entidad Gestora de una red de aeropuertos a establecer un sistema común y transparente de tasas aeroportuarias que abarque la red de aeropuertos.

2. RIESGOS RELACIONADOS CON LA REGULACIÓN DEL NEGOCIO DE AENA

2.1. AENA es una sociedad mercantil estatal y como tal, su capacidad de gestión puede verse limitada

Aena es una sociedad mercantil estatal y mantendrá dicha condición mientras la participación, directa o indirecta, en su capital social de las entidades que integran el sector público estatal sea superior al 50 por ciento.

Aena, como sociedad mercantil estatal, se regirá fundamentalmente por el ordenamiento jurídico privado, especialmente el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital (en adelante, la "**LSC**"), pero

estará también sujeta a normas de derecho público en materia patrimonial (Ley 33/2003 de 3 de noviembre, de Patrimonio de las Administraciones Públicas (la "**LPAP**")), presupuestaria, contable y de control financiero (Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria ("**LGP**") y Ley de Presupuestos Generales del Estado, el Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público), de retribución del personal de alta dirección (Real Decreto 451/2012, que regula el régimen retributivo de los máximos responsables y directivos en el sector público empresarial y otras entidades (el "**RD 451/2012"**)) y de contratación (Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre Procedimientos de Contratación de Sectores Especiales (la "**LCSE**").

La sujeción a la LPAP determina que el Consejo de Ministros tenga atribuidas una serie de facultades relacionadas, en esencia, con las modificaciones estructurales de Aena y con aquellos actos que impliquen la disposición de las acciones de Aena. Asimismo, estaría sujeta a la previa autorización del Consejo de Ministros la realización por Aena de operaciones de adquisición o enajenación de acciones que conlleven operaciones de saneamiento con un coste estimado superior a 10 millones de euros o las adquisiciones de más del 50% del capital de cualquier sociedad, nacional o extranjera.

La adquisición de más del 50% de cualquier sociedad implicará que la sociedad en la que se adquieren las acciones pase a tener la consideración de sociedad mercantil estatal, y, por tanto, esté sujeta a la LPAP, la LGP y la LCSE, así como a la normativa en materia de retribución del personal de alta dirección.

Por su parte, de la sujeción a la LGP deriva, principalmente, la obligación de elaborar anualmente un presupuesto de explotación y un presupuesto de capital que se integrarán en los Presupuestos Generales del Estado y como tales son públicos y están sometidos a la aprobación de las Cortes Generales, así como un programa de actuación plurianual. Esos presupuestos de explotación y de capital y el programa de actuación plurianual se presentarán por Enaire de forma consolidada con Aena al formar ambas entidades un grupo empresarial. La LGP impone también a Aena la sujeción al régimen de auditoría pública por parte de la Intervención General de la Administración del Estado y del Tribunal de Cuentas.

Por último, la sujeción a las normas de contratación del sector público impone una serie de obligaciones en relación con los contratos de obras, suministros y servicios encaminados a garantizar la publicidad, transparencia y concurrencia de los procedimientos de contratación que lleve a cabo Aena.

La sujeción a todas estas normas, que no resultan de aplicación a las sociedades mercantiles que no tengan la consideración de sociedades mercantiles estatales (a excepción de la normativa en materia de contratación), y por tanto, no resultan de aplicación a los potenciales competidores de Aena, podría llegar a limitar la capacidad y flexibilidad operativa de Aena. Estas normas establecen controles, procesos y restricciones que pueden restringir la agilidad operativa y la toma de decisiones estratégicas de Aena. Por lo tanto, el negocio, la situación financiera y los resultados operativos de Aena podrían verse afectados de modo adverso y significativo.

2.2. La alta dirección de Aena, por sus características de sociedad mercantil estatal, está sujeta al régimen retributivo público

La aplicación de las normas en materia de retribución del personal de alta dirección determina la sujeción al marco regulatorio aplicable al modelo retributivo de los máximos responsables y directivos en el sector público empresarial, que puede resultar más restrictivo que el aplicable al resto de sociedades mercantiles. Al igual que en el conjunto del sector público empresarial esto puede condicionar la política de contratación de altos directivos.

2.3. Aena opera 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.

Aena opera en un entorno regulado. La normativa española y europea, así como las decisiones de organismos nacionales e internacionales con jurisdicción sobre los aeropuertos y el transporte aéreo, tienen una influencia directa en los resultados de Aena. Como en todos los sectores regulados, cambios o desarrollo futuros en la normativa o en su interpretación por parte de las autoridades gubernamentales o los tribunales podrían resultar en costes adicionales para Aena y/o tener impactos negativos en sus ingresos, resultados operativos y posición financiera.

La regulación afecta en primer lugar al modelo de gestión de la red de aeropuertos de interés general. Aena está obligada, conforme a la normativa vigente y tal y como se describe en el apartado 5.1.4 del Documento de Registro, a mantener la red de aeropuertos de interés general, no pudiéndose cerrar o enajenar total o parcialmente aeropuertos o infraestructuras necesarias para la operación sin la autorización expresa del Consejo de Ministros, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos en el caso de aquellas instalaciones o infraestructuras aeroportuarias por valor igual o superior a 20 millones de euros o previa autorización del Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda para aquéllas cuyo valor sea inferior a 20 millones de euros, siendo preceptivo en ambos caso el informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

En su condición de gestor de la red de aeropuertos españoles, y en cumplimiento del marco regulatorio vigente, Aena tiene la responsabilidad de gestionar y desarrollar las infraestructuras que gestiona de acuerdo con criterios de servicio público. Sin perjuicio de que Aena gestiona la red en su conjunto con un objetivo de rentabilidad global, ello podría implicar la obligación de llevar a cabo inversiones no directa o no inmediatamente rentables en sí mismas (tales como elementos de seguridad o movilidad, de servicio al pasajero) o inversiones en aeropuertos cuyo tráfico e ingresos asociados no permitirían de forma aislada la obtención de un retorno satisfactorio sobre el capital, así como la obligación de mantener operativos aeropuertos cuyos ingresos no permiten, por sí solos, la recuperación de los costes incurridos. La falta de flexibilidad en relación con ciertas disposiciones e inversiones y el hecho de que Aena esté obligada a mantener inversiones que no son rentables pueden tener impactos negativos en sus ingresos, resultados operativos y condición financiera. Además, de conformidad con la Ley 18/2014, se podrá desarrollar reglamentariamente el proceso mediante el cual se instrumentaría el cierre o venta de cualquiera de las instalaciones o infraestructuras aeroportuarias. En dicho

desarrollo se podrán contemplar las trasferencias al Estado por las plusvalías generadas durante el proceso de enajenación.

Asimismo, la regulación afecta a las tarifas aeroportuarias, prestaciones públicas patrimoniales que constituyen el 72,6% de la cifra de ingresos ordinarios consolidada de Aena a 31 de diciembre de 2013 (71,8% en el periodo enero-septiembre de 2014). El mecanismo de fijación de esas tarifas, recientemente modificado por la Ley 18/2014 se basa en un modelo encaminado a la obtención de los ingresos necesarios para cubrir los costes de los servicios aeroportuarios básicos que se reconozcan como eficientes por el regulador y proporcionar una remuneración de la base de activos regulados.

La CNMC ha publicado en fecha 17 de diciembre de 2014 una consulta pública para contar la opinión profesional de todos aquellos agentes interesados sobre los ajustes que se deben aplicar a los costes que se imputan a las actividades comerciales y aeronáuticas de los aeropuertos de Aena. En relación con dicha consulta pública, la CNMC aportó un informe en el que se propone que un determinado porcentaje de los costes considerados como aeronáuticos deberían considerarse como comerciales. El informe señala que con dicha metodología la base de costes regulatorios se vería disminuida en 100,1 millones de euros. Como consecuencia de la aplicación progresiva del dual till, este ajuste hubiera supuesto una variación aproximada de 40 millones de euros si se hubiese aplicado al proceso de aprobación de tarifas de 2015. EL 14 de enero de 2015, el Ministerio de Fomento, órgano competente para la elaboración del DORA, remitió sus observaciones discrepando de las manifestadas por la CNMC en su consulta. En caso de aceptarse el ajuste propuesto por la CNMC en su consulta por parte del regulador, ello podría afectar de forma adversa al negocio, situación financiera y beneficios de Aena.

Los detalles relativos a la consulta de la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia se detallan en el apartado 5.1.4.II del Documento de Registro (en el que también se describen las facultades de esta) y a la Nota 25 de los Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados no auditados a 30 de septiembre de 2014.

El marco regulatorio garantiza un equilibrio entre ingresos y costes regulados de forma prospectiva, al principio de cada periodo regulatorio, por lo que eventuales desviaciones respecto a los costes previstos en el DORA podrían tener una repercusión negativa sobre los resultados de Aena.

La nueva regulación establece en la disposición transitoria sexta que las tarifas aéreas crecerán un máximo del 0% (es decir, no aumentarán) durante los próximos 10 años y limita la cuantía de costes recuperables con las tarifas cobradas en determinados períodos. Estas limitaciones tarifarias podrían dar lugar a una situación de déficit en caso de que los costes operativos de Aena aumentaran por encima de determinados umbrales o que el volumen del tráfico aéreo fuera insuficiente o que cambios normativos de carácter inaplazable o imprevisible exigieran la ejecución de inversiones por encima de 450 millones de euros. De conformidad con el marco regulatorio aplicable, ese eventual déficit acumulado durante el primer y segundo DORA no sería recuperable tras la finalización de cada quinquenio con los ingresos derivados de los servicios aeroportuarios. Además, tal y como se establece en el apartado segundo de la

disposición transitoria sexta de la Ley 18/2014, durante el periodo de vigencia del primer DORA, en el supuesto de que (i) tuvieran que autorizarse inversiones por importe superior a 450 millones de euros, o (ii) se produjera un aumento imprevisible de los costes fuera de control del operador, y siempre que no fuera posible reducirlos aplicando medidas de eficiencia, el Consejo de Ministros podría acordar aumentar las tarifas. Además, atendiendo a razones de interés general, el Consejo de Ministros podrá acordar que una parte del impacto de los sucesos enumerados, sea asumido por Aena. Por otro lado, en la nueva regulación se prevé que determinados incumplimientos (*e.g.* en función de la calidad del servicio o del retraso en la ejecución de inversiones planificadas), se penalicen.

Además, tal y como sucede en otros regímenes regulatorios, hay ciertos aspectos del nuevo régimen regulatorio aplicable a la actividad aérea que están pendientes de desarrollo. Es previsible que dicho desarrollo regulatorio tenga lugar antes de la entrada en vigor del primer DORA. Aena no puede asegurar que dichos desarrollos o futuros cambios en el régimen regulatorio aplicable no afecten negativamente al negocio, la situación financiera y los resultados de las operaciones de Aena.

Por otra parte, el Gobierno determina las medidas de seguridad (*security*) que Aena debe aplicar en sus aeropuertos. Las autoridades europeas o nacionales podrían adoptar reglas más estrictas como respuesta a actos terroristas, epidemias u otros acontecimientos, lo que podría derivar en requisitos operativos más exigentes, la obligación de implantar programas para mejorar las instalaciones, y molestias adicionales para los pasajeros, con el consiguiente incremento de gastos o inversión asociados para Aena o la disminución del atractivo del transporte aéreo. Cualquiera de estas medidas puede incrementar los costes y reducir el número de pasajeros en el tráfico aéreo.

El Gobierno también establece el marco regulatorio para la seguridad operativa (*safety*) en el transporte aéreo y supervisa su cumplimiento mediante la Agencia Estatal de Seguridad Aérea ("**AESA**"). Este marco afecta a la capacidad de operación de los aeropuertos y a las inversiones requeridas en los mismos, por lo que su endurecimiento o discrepancias con las autoridades en su interpretación podrían implicar costes adicionales y crear restricciones en el uso de las instalaciones de Aena, lo que afectaría a su negocio, situación financiera y resultados operativos.

Por último, la asignación de las franjas horarias (*slots*) a las compañías aéreas y otros operadores en la red de aeropuertos de Aena la realiza un organismo independiente (la Asociación Española para la Coordinación y Facilitación de Franjas horarias, AECFA) siguiendo lo previsto en el Reglamento (CEE) 95/1993, de 18 de enero sobre normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos que aplica al resto de los países de la Unión Europea así como el RDL 1/2014, de 24 de enero, de reforma en materia de infraestructuras y transporte y otras medidas económicas, por lo que Aena no tiene control respecto a la asignación de los citados slots, lo que limita la capacidad de seleccionar aquellas compañías aéreas que, a juicio de Aena, podrían ser más adecuadas para operar en la red de aeropuertos de Aena.

2.4. La obligación de obtener la certificación de cumplimiento del Reglamento (UE) nº. 139/2014 podría requerir ejecutar inversiones superiores a las previstas y disminuir o impedir la operatividad de uno o más aeropuertos de la red de Aena

El Reglamento (UE) nº 139/2014 de la Comisión, por el que se regula la certificación de los aeropuertos europeos, establece la obligatoriedad de que la mayoría de los aeropuertos de la red de Aena (38 de los 46 aeropuertos de la red, así como los dos helipuertos), obtengan una certificación confirmando que cumplen con los estándares de seguridad operacional exigidos por la aviación civil internacional. El Reglamento también establece la posibilidad de que se admitan desviaciones en el cumplimiento de determinadas normas, cuando no fuera viable en aeropuertos ya construidos. En este proceso de certificación de aeródromo quedan exceptuados las bases militares (Albacete, Salamanca, León, Valladolid, Murcia San Javier y Badajoz) y los aeropuertos VFR (reglas de vuelo visuales) sin tráfico comercial (Sabadell, Son Bonet, Córdoba y Madrid-Cuatro Vientos).

El Reglamento establece un período transitorio hasta el 31 de diciembre de 2017 para la certificación, en aquellos aeropuertos para los que fueran necesarias obras u otras actuaciones de adecuación. A 30 de septiembre de 2014, 15 aeropuertos de la red de Aena incluyendo los de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat, Palma de Mallorca, Málaga-Costa del Sol y Alicante-Elche, habían obtenido ya la certificación (conforme a la regulación nacional vigente en ese momento, el Real Decreto 862/2009) y para los 23 restantes que la requieren hay establecido un plan para que la obtengan antes de que finalice el plazo.

No obstante, retrasos en la ejecución de las actuaciones previstas, la obtención de disconformidades por parte de la Agencia Europea de Seguridad Aérea en las inspecciones, o la no aprobación de excepciones al cumplimiento de determinadas normas, podrían conllevar la necesidad de realizar inversiones superiores a las previstas, o la obligación de disminuir o suspender las operaciones en algunos aeropuertos de la red de Aena. Por ello, el negocio, la situación financiera y los resultados operativos de Aena podrían verse afectados.

2.5. La normativa para la protección del medioambiente podría limitar las actividades o el crecimiento de los aeropuertos de Aena, y/o requerir importantes desembolsos

Las actividades de los aeropuertos se rigen por una estricta normativa de protección al medioambiente, en particular, sobre contaminación acústica, calidad del aire, protección de los recursos hídricos y gestión de residuos. Especialmente:

- Los proyectos de ampliación de los aeropuertos deben someterse a procedimientos de evaluación de impacto ambiental, los cuales pueden hacer que los proyectos deban ser abandonados o modificados significativamente.

- Aena está obligada a ejecutar Planes de Aislamiento Acústico ("**PAA**") de importante cuantía, en las viviendas y otras edificaciones que se vean afectadas por la inversión planeada en las que se superen los objetivos de calidad acústica establecidos en la normativa medioambiental aplicable, derivando dicha obligación de la declaración de

impacto medioambiental necesaria para la ejecución de nuevas infraestructuras, o del establecimiento de servidumbres acústicas. A 30 de septiembre de 2014, Aena estaba llevando a cabo un total de 19 PAA en el entorno de los aeropuertos de su red, teniendo registrada a dicha fecha una provisión por este concepto de 143,0 millones de euros (la totalidad de las provisiones por actuaciones medioambientales registradas a 30 de septiembre de 2014). No se puede garantizar que las provisiones realizadas sean suficientes para cumplir con las obligaciones medioambientales y puedan exigirse nuevas provisiones en el futuro.

- Si bien no son directamente aplicables a Aena, las regulaciones aplicables a las compañías aéreas, en particular en términos de calidad del aire y consumo de combustible, tienen impacto en el volumen de operaciones del aeropuerto (en términos del volumen y el tipo de tráfico) y, por tanto, en el nivel de ingresos de Aena.

- Decisiones regulatorias de ámbito nacional o regional pueden suponer costes adicionales al transporte aéreo y tener por tanto un impacto negativo en la demanda.

Un endurecimiento del desarrollo normativo en materia medioambiental o de su interpretación por las autoridades, o la resolución de litigios en contra de Aena por incumplimientos de la normativa ambiental (ver a este respecto el apartado 20.8 del Documento de Registro), podrían derivar en desembolsos significativos para Aena y crear restricciones en el uso de equipos o instalaciones o tener un impacto en su reputación, lo que podría perjudicar el negocio, situación financiera y resultados operativos de Aena.

3. RIESGOS RELACIONADOS CON LA ESTRUCTURA ACCIONARIAL DE AENA

3.1. El principal accionista de Aena es una compañía perteneciente al Estado Español. El Estado Español continuará teniendo el control de las operaciones de Aena y sus intereses podrán diferir de aquellos de los demás accionistas

De conformidad con los términos de la Oferta y del Concurso Público (tal y como aparece definido en el apartado 6.3. del Nota de Valores), y asumiendo el íntegro ejercicio de la opción de *green-shoe*, el Estado Español de manera indirecta (a través de Enaire) ostentará al menos el 51% del capital social de Aena. Como consecuencia de ello, el Estado Español ejercerá una influencia sustancial en la elección de administradores y altos directivos, la política de dividendos, los cambios en el capital social y demás modificaciones estatutarias y las decisiones de inversión y desinversión de Aena, y, en general, en todas las decisiones competencia del Consejo de Administración de Aena.

Los intereses del Estado en todas esas materias podrían no coincidir con los intereses del resto de los accionistas. Adicionalmente, el Estado Español podría retrasar o evitar un cambio de control y dificultar o imposibilitar algunas operaciones que requieran su consentimiento.

4. RIESGOS RELACIONADOS CON LA OFERTA Y LAS ACCIONES DE AENA

4.1. No existe un mercado de negociación para las acciones de la Sociedad, y no puede garantizarse que se desarrolle un mercado de negociación activo

La Oferta se enmarca en la salida a Bolsa de Aena, no existiendo en la actualidad un mercado en el que se negocien sus acciones.

Aena ha solicitado la admisión a negociación de sus acciones en las Bolsas de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia, y espera que se negocien en el Sistema de Interconexión Bursátil de las Bolsas Españolas el día 11 de febrero de 2015, sujeto al cumplimiento de los procedimientos ordinarios establecidos en España.

En caso de que las acciones de Aena se admitan a negociación en las Bolsas de Valores españolas, no puede asegurarse que se vaya a desarrollar y mantener un mercado activo de negociación para sus acciones o que, si se desarrolla tal mercado, proporcione la suficiente liquidez.

Adicionalmente, si Enaire y las entidades coordinadoras globales acuerdan reducir el número de acciones vinculadas a la Oferta, la liquidez y el precio de intercambio de las acciones de Aena podrían verse comprometidos.

4.2. No puede garantizarse que el precio de la Oferta se corresponda con el precio de cotización de las acciones tras la misma

El inversor que compre acciones de Aena en la Oferta pagará un precio que no se ha establecido en los mercados de negociación públicos.

La Banda de Precios indicativa y no vinculante para las acciones objeto de la Oferta se ha establecido tras negociaciones entre Enaire y las entidades coordinadoras globales, sin que exista ningún experto independiente que asuma responsabilidad alguna por la valoración de las acciones resultante de la misma.

No puede garantizarse que, tras la Oferta, las acciones de la Sociedad vayan a cotizar a un precio igual o superior al precio de Oferta, por lo que el inversor podría perder parte o toda su inversión.

4.3. Futuras ventas de acciones podrían tener un efecto adverso sobre el precio de mercado de las acciones de Aena

La venta de un número sustancial de acciones de Aena en el mercado tras la presente Oferta, o la percepción por el mercado de que dicha venta podría tener lugar, podrían afectar negativamente al precio de cotización de las acciones o a la capacidad de Aena para aumentar su capital social y ofrecer las acciones públicamente.

Aena ha acordado, salvo algunas excepciones, no emitir, ofrecer o enajenar cualesquiera acciones durante un período de 180 días a partir de la admisión a cotización de las acciones en las Bolsas de Valores sin el consentimiento previo por escrito de las entidades coordinadoras globales de la Oferta. Enaire (el "**Accionista Oferente**") y los inversores de referencia referidos en el apartado 7.3 de la Nota sobre las Acciones han celebrado acuerdos similares que prohíben la enajenación de acciones durante los 180 días siguientes a la admisión a cotización de las acciones de Aena.

Al término de esos períodos de no transmisión ("*lock-up*"), el Accionista Oferente y los mencionados inversores de referencia podrían vender las acciones de su titularidad y Aena podría emitir nuevas acciones, en el marco de transacciones públicas o privadas. Tales emisiones provocarían la dilución de la participación en Aena de los actuales accionistas y las ventas de acciones por parte de los inversores de referencia de Aena podrían afectar negativamente al precio de cotización de sus acciones.

4.4. El precio de las acciones de Aena podría ser volátil y estar sujeto a repentinos y significativos descensos

El precio de mercado de las acciones de Aena podría ser volátil. Fluctuaciones en los resultados operativos de Aena u otros factores fuera del control de Aena como fluctuaciones en los resultados operativos de sus competidores, publicidad negativa, cambios en las recomendaciones de los analistas bursátiles sobre Aena o, en general, sobre el sector de actividad en el que opera Aena y en la situación de los mercados financieros, podrían tener un efecto material adverso en el precio de mercado de las acciones. A lo largo de los últimos años, los mercados de valores en España y en el resto del mundo han sufrido una volatilidad alta en los precios y los volúmenes de negociación.

Esta volatilidad podría tener efectos significativos en el precio de mercado de las acciones de Aena, con independencia de sus resultados de explotación y situación financiera.

4.5. No puede asegurarse la distribución de dividendos en un futuro

Tal y como se indica en el apartado 20.7 del presente Documento de Registro, la política adoptada por Aena en cuanto a la distribución de dividendos es la de distribuir entre sus accionistas el 50% del beneficio neto de cada ejercicio. No obstante lo cual, la capacidad de Aena para distribuir dividendos podría verse afectada por los riesgos descritos en el presente Folleto. Los dividendos dependen de los ingresos y situación financiera, las obligaciones asumidas en los contratos financieros (pagos al servicio de la deuda y covenants), los requisitos de liquidez, los requisitos regulatorios y otros factores que se estimen relevantes. No puede asegurarse por lo tanto que se distribuirán dividendos en un futuro. Además, Enaire tiene la capacidad para decidir sobre la distribución de dividendos futuros así como determinar su cuantía.

4.6. La Oferta quedará automáticamente revocada en caso de no admisión a negociación de las acciones de Aena

Aena ha solicitado la admisión a negociación oficial de sus acciones bursátil en las Bolsas de Valores de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia y su incorporación al Sistema de Interconexión Bursátil.

En caso de no producirse la admisión a negociación bursátil de las acciones de Aena antes de las 23:59 horas de Madrid del día 11 de marzo de 2015, la Oferta se entenderá automáticamente revocada en sus dos Tramos, y quedarán resueltas las compraventas derivadas de la Oferta.

En tal caso, será devuelto a los inversores adjudicatarios de las acciones y, en su caso, a las Entidades Aseguradoras que hubieran adquirido acciones en virtud de la Oferta, el importe satisfecho por los mismos incrementado en el interés legal (fijado actualmente en el 3,5%), calculado desde la fecha de desembolso por éstos hasta la fecha de la efectiva devolución, estando aquéllos y éstas obligados a restituir las acciones adjudicadas.

4.7. Accionistas en países con divisa distinta a la del euro están expuestos a riesgos de tipo de cambio

Los accionistas residentes en países en los que el euro no es la divisa oficial estarán expuestos a un riesgo de inversión adicional por las variaciones en el tipo de cambio entre su divisa y el euro. Las acciones de Aena se denominan en euros y cualquier dividendo distribuido en un futuro también será en euros. No hay garantía de que una inversión en Acciones Ofertadas no se pudiera ver negativamente afectada por las variaciones del tipo de cambio entre el euro y otras divisas.

4.8. Los accionistas de algunas jurisdicciones fuera de España podrían no ser capaces de ejercitar sus derechos de suscripción preferente para la adquisición de nuevas Acciones

De conformidad con la LSC, en el caso de emisión de nuevas acciones, los titulares de acciones tienen, en términos generales, el derecho de suscribir un número de acciones proporcional a su participación en el capital social de la sociedad a los efectos de evitar su dilución.

No obstante, es posible que los titulares de acciones de Aena en jurisdicciones diferentes a la Unión Europea, en función de la regulación aplicable en dichas jurisdicciones, no puedan ejercitar sus derechos de suscripción preferente, a menos que se cumplan los requisitos establecidos en sus respectivas regulaciones o resulte de aplicación algún supuesto de exención.

Aena puede decidir no cumplir con dichas formalidades y no se puede garantizar que haya exención disponible. Cualquier accionista afectado en este sentido podría perder los derechos de suscripción preferente, reduciéndose su participación relativa en el capital de Aena. En particular, los titulares de acciones de Aena que residan en Estados Unidos podrían ver limitado el ejercicio o la venta de sus derechos de suscripción preferente respecto a las acciones de Aena, a menos que se registre un documento de oferta (*Registration Statement*) de conformidad con la

United States Securities Act de 1933 ("**Securities Act**") (ley del mercado de valores estadounidense) o resulte de aplicación una exención en dicho registro y se decida acogerse a ella.

No hay garantía de que Aena pueda registrar dicho documento de oferta, de que resulte de aplicación algún supuesto de exención que permita ejercitar el derecho de suscripción preferente a los titulares de acciones de Aena que residan en Estados Unidos o de que se pueda utilizar alguna de las exención en el supuesto de que alguna de ellas pudiera aplicar.

4.9. Puede ser difícil para los accionistas fuera de España realizar notificaciones judiciales o ejecutar sentencias extranjeras contra la Sociedad y los Consejeros

Aena es una sociedad anónima domiciliada en España. Los derechos de los accionistas se rigen por la Ley española y por sus Estatutos y pueden ser diferentes a los derechos de los accionistas en sociedades domiciliadas en otros países. Además, la mayoría de los actuales Consejeros residen en España y la mayoría de los activos de Aena y sus Consejeros estarán localizados en España. Por tanto, podría resultar difícil para los accionistas fuera de la Unión Europea realizar notificaciones judiciales o ejecutar sentencias extranjeras contra Aena o los Consejeros.

4.10. Las acciones ofertadas no serán libremente transferibles en Estados Unidos

Las acciones ofrecidas y vendidas a inversores situados en Estados Unidos serán consideradas como valores restringidos (según estos se definen en la Regla 144 de la *Securities Act*) y como tales no podrán ser ofrecidas, revendidas, pignoradas o transferidas de cualquier modo, salvo: (i) fuera de Estados Unidos conforme a las Reglas 903 o 904 de la Regulación S; (ii) a un inversor cualificado (*Qualified Institutional Buyer*) que participe en una operación no sujeta a requisitos registrales conforme a la *Securities Act* o que cumpla con los requisitos de la Regla 144 de la *Securites Act*; (iii) al amparo de una declaración de registro (*Registration Statement*) de conformidad con la *Securites Act*; (iv) que se realice conforme al Artículo 144 de la Ley de Valores; o (v) en otra operación en la que no se requiera registro conforme a la Ley de Valores; y, en cada caso, en conformidad con la normativa aplicable en materia de valores de cualquier estado de Estados Unidos de América o de cualquier otra jurisdicción.

III. DOCUMENTO DE REGISTRO

1. Personas responsables

1.1. Identificación de las personas responsables del documento de registro

D. José Manuel Vargas Gómez, en nombre y representación de Aena, S.A. ("**Aena**"), entidad domiciliada en calle Arturo Soria 109, 28043 Madrid, en su condición de Presidente y Consejero Delegado de dicha entidad y en virtud de la autorización vigente otorgada a su favor por el Consejo de Administración de Aena en su sesión del 20 de enero de 2015, asume la responsabilidad por el contenido del presente folleto informativo (el "**Folleto**"), el cual se compone de Resumen, Factores de Riesgo, el presente Documento de Registro (el "**Documento de Registro**") y la Nota sobre las Acciones.

D. Jesús Fernández Rodríguez, en nombre y representación de la entidad pública empresarial Enaire ("**Enaire**"), entidad domiciliada en calle Arturo Soria 109, 28043 Madrid, en su condición de Secretario General de dicha entidad y en virtud de la autorización vigente otorgada a su favor por la Comisión para la dirección del proceso de enajenación de acciones de Aena, con competencias ejecutivas, en su sesión del 20 de enero de 2015, asume conjuntamente con Aena la responsabilidad por los siguientes apartados del Folleto (incluyendo su correspondiente reflejo en la Nota de Síntesis):

(i) Apartado 1 de los Factores de Riesgo (Riesgos relacionados con Aena y su negocio): factores de riesgo 1.9 (Seguridad operacional y física), 1.14 (Internacionalización), 1.16 (Aeropuerto de Murcia-San Javier), 1.19 (Cambios en la regulación fiscal) y 1.20 (Canarias).

(ii) Apartado 2 de los Factores de Riesgo (Riesgos regulatorios).

(iii) Apartado 3 de los Factores de Riesgo (Estructura accionarial).

(iv) Apartado 4 de los Factores de Riesgo (Riesgos relacionados con la oferta).

(v) Apartado 5.1.4 del Documento de Registro (Marco regulatorio).

(vi) Información sobre los miembros del Consejo de Administración recogida en los apartados 14.1 y 14.2 del Documento de Registro.

(vii) Información sobre remuneración del Consejo de Administración en el apartado 15 del Documento de Registro.

(vii) Apartado 16.3 del Documento de Registro (Comités de Auditoría y Retribuciones).

(viii) Apartado 16.4 del Documento de Registro (Cumplimiento recomendaciones gobierno corporativo).

(ix) Apartado 18 del Documento de Registro (Accionistas principales).

(x) Apartado 20.7 del Documento de Registro (Política de Dividendos).

(xi) Apartado 21.2.2 del Documento de Registro (Regulación órgano administración en Estatutos y Reglamento).

(xii) Apartado 21.2.5 del Documento de Registro (Regulación Junta General en Estatutos y Reglamento).

(xiii) Capítulo IV (Nota sobre las Acciones), con la excepción de los apartados 3.1 y 3.2 de los que, por lo tanto, solamente responderá Aena.

1.2. Declaración de los responsables del documento de registro

D. José Manuel Vargas Gómez, y D. Jesús Fernández Rodríguez, en la representación que ostentan y en el caso del segundo de ellos en relación únicamente con las secciones del Folleto indicadas en el apartado 1.1 anterior, asumen conjuntamente la responsabilidad por el contenido del Folleto y la veracidad del mismo y aseguran, tras comportarse con una diligencia razonable para garantizar que así es, que la información contenida es, según su conocimiento, conforme a los hechos y no incurren en ninguna omisión que pudiera afectar a su contenido.

2. Auditores de cuentas

2.1. Nombre y dirección de los auditores del emisor para el período cubierto por la información financiera histórica (así como su afiliación a un colegio profesional)

Ernst &Young, S.L. (en adelante, "**EY**") domiciliada en Plaza Pablo Ruiz Picasso 1, Torre Picasso, 28020, Madrid, provista de C.I.F. número B-78.970.506 e inscrita en el Registro Oficial de Auditores de Cuentas (R.O.A.C.) con el número S0530 y en el Registro Mercantil de Madrid al tomo 12749, libro 0, folio 215, sección 8, hoja M-23123, inscripción 116, ha auditado los Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial correspondientes a los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2011, 2012 y 2013. Asimismo, EY ha emitido un informe de revisión limitada de los Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados correspondientes al período de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2014.

2.2. Si los auditores han renunciado, han sido apartados de sus funciones o no han sido reelegidos durante el período cubierto por la información financiera histórica, proporcionarán los detalles si son importantes

PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L. (en adelante, "**PwC**") domiciliada en Madrid, Torre PwC, Paseo de la Castellana número 259B, provista de N.I.F. número B-79031290 e inscrita en el Registro Oficial de Auditores de Cuentas (R.O.A.C.) con el número S0242 y en el Registro Mercantil de Madrid al tomo 9.267, libro 8.054, folio 75, sección 3ª, hoja 87250-1, en calidad de auditor de Aena ha auditado las cuentas anuales individuales de Aena correspondientes a los ejercicios terminados el 31 de diciembre 2011, 2012 y 2013 así como cuentas anuales

consolidadas de Aena correspondientes a los ejercicios terminados el 31 de diciembre 2011, 2012 y 2013. PwC es el auditor nombrado por Aena para la auditoría de las cuentas anuales estatutarias objeto de depósito en el Registro Mercantil de Madrid.

A los efectos de la Oferta y con fecha de 14 de noviembre de 2014 Aena convocó un concurso público de "Servicios de auditoría externa a realizar en relación con el proceso de enajenación del capital social de Aena vía oferta pública de venta de acciones" (el "**Proceso**"), cuyo alcance comprende todos los trabajos necesarios (incluyendo en su caso la emisión de los informes de auditoría relativos a los Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial del Grupo Aena para los ejercicios terminados el 31 de diciembre 2011, 2012 y 2013) para la emisión de las "*Comfort letters*" necesarias para la Oferta y la revisión limitada de los Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados no auditados correspondientes al período de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2014.

En relación con este concurso público, PwC comunicó a Aena el 4 de diciembre de 2014 que no presentaría su oferta técnica y económica debido a que PwC no quería que, si resultasen adjudicatarios de dicho concurso público, su actuación se pusiera en duda y pudiera afectar o condicionar la Oferta; y todo ello por las cuestiones suscitadas sobre su independencia en relación con la emisión de las "*Comfort Letters*", las circunstancias acaecidas en relación con el proceso de contratación de dicho servicio y las circunstancias de la resolución de mutuo acuerdo del contrato.

Simultáneamente PwC comunicó por carta al Comité de Auditoría y al Presidente de Aena que con fecha 1 de diciembre de 2014, el Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas (ICAC) le había remitido una comunicación de inicio de actuaciones de diligencias previas sobre los trabajos realizados por su firma para Aena y sociedades dependientes correspondientes a los ejercicios 2011, 2012, 2013 y 2014. El contenido de dichas diligencias previas, según se expone en la carta remitida por PwC, está enfocado a los aspectos de independencia, amenazas y salvaguardas, y otros servicios prestados por el auditor. Aena no ha sido informado del alcance de dichas diligencias previas. Por otra parte, en esa misma carta PwC notifica que ha desarrollado su labor como auditores de Aena y sociedades dependientes bajo los requerimientos de independencia requeridos por la normativa en vigor.

PwC no ha renunciado ni ha sido apartado de sus funciones como auditor durante el periodo cubierto por la información financiera histórica.

3. Información financiera seleccionada

3.1. Información financiera histórica seleccionada relativa al emisor, que se presentará para cada ejercicio durante el período cubierto por la información financiera histórica, y cualquier período financiero intermedio subsiguiente, en la misma divisa que la información financiera

A continuación se incluye información financiera seleccionada que resume los resultados y la situación financiera de Aena, así como su evolución durante el periodo cubierto por la información financiera histórica. Esta información financiera seleccionada se ha extraído de los Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial de Aena para los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2011, 2012 y 2013 con la única finalidad de cumplir con la Directiva 2003/71/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en cuanto a la información histórica que debe incluirse en el Folleto, según los requisitos establecidos en el Anexo I del Reglamento (CE) nº809 de 29 de abril de 2004, y que se adjuntan como Apéndice II al presente Folleto.

A. Principales magnitudes financieras de la Cuenta de Resultados Consolidada a 31 de diciembre de 2011, 2012 y 2013.

La siguiente tabla muestra las principales magnitudes de la Cuenta de Resultados Consolidada para los ejercicios 2011, 2012 y 2013:

(miles de euros)	31 de diciembre de 2011	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2013	% Var. dic. 11-dic. 12	% Var. dic. 12-dic. 13
Ingresos ordinarios	2.405.659	2.598.474	2.876.762	8,0%	10,7%
Total Ingresos(1)	2.474.608	2.671.557	2.931.645	8,0%	9,7%
EBITDA(2)	869.416	1.054.423	1.559.520	21,3%	47,9%
EBITDA ajustado (3)	882.760	1.214.567	1.610.023	37,6%	32,6%
Margen EBITDA ajustado (% sobre ingresos totales)	35,7%	45,5%	54,9%	n.a.	n.a.
Resultado de explotación	35.273	221.002	741.788	526,5%	235,6%
Resultado financiero	(350.544)	(322.144)	(249.045)	(8,1%)	(22,7%)
Resultado del ejercicio atribuible al accionista de la dominante	(214.522)	(63.526)	596.655	70,4%	n.a.
Resultados (básicos y diluidos) por acción para el resultado del ejercicio	(1,43)	(0,42)	3,98	70,6%	n.a.

Fuente: Aena. Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial Auditados 2011, 2012 y 2013.

(1) Total Ingresos: suma de ingresos ordinarios y de otros ingresos de explotación, trabajos realizados por la empresa para su activo, imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras y excesos de provisiones.

(2) EBITDA: resultado del ejercicio atribuible al accionista de la dominante antes de la amortización del inmovilizado, del resultado financiero, de la participación en el resultado de asociadas y del impuesto sobre las ganancias, o Earnings Before Interest, Tax, Depreciation and Amortization. Para una reconciliación entre el EBITDA y el resultado del ejercicio atribuible al accionista de la dominante véase la Nota 5 de los Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial para los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2011, 2012 y 2013.

(3) EBITDA ajustado: durante el ejercicio 2013 el EBITDA calculado de la manera explicada anteriormente, se ajustó por los efectos ligados al Plan Social de Desvinculaciones Voluntarias por importe de 5.559 miles de euros y los deterioros y bajas de inmovilizado por importe de -56.062 miles de euros. Durante el ejercicio 2012 se ajustó por los costes ligados al Plan Social de Desvinculaciones Voluntarias por importe de -134.468 miles de euros y los deterioros y bajas de inmovilizado por importe de -25.676 miles de euros. Durante el ejercicio 2011 se ajustó por los deterioros y bajas de inmovilizado por importe de -13.344 miles de euros. Para una reconciliación entre el EBITDA ajustado y el resultado del ejercicio atribuible al accionista de la dominante véase la Nota 5 de los Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial Auditados 2011, 2012 y 2013 para los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2011, 2012 y 2013.

B. Principales magnitudes financieras del Estado de Situación Financiera consolidado a 31 de diciembre de 2011, 2012 y 2013.

A continuación se presenta una tabla con las principales magnitudes y ratios del Estado de situación financiera consolidado a 31 de diciembre de 2011, 2012 y 2013:

Estado de situación financiera consolidado ejercicios 2011-2013

(miles de euros)	31 de diciembre de 2011	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2013	% Var. dic. 11-dic. 12	% Var. dic. 12 dic. - 13
Activos no corrientes	16.524.804	16.274.440	15.822.785	(1,5%)	(2,8%)
Activos corrientes	421.648	442.588	622.553	5,0%	40,7%
Total activos	**16.946.452**	**16.717.028**	**16.445.338**	**(1,4%)**	**(1,6%)**
Total patrimonio neto	2.489.203	2.437.339	3.039.127	(2,1%)	24,7%
Total Deuda financiera (1)	12.199.341	12.085.682	11.473.861	(0,9%)	(5,1%)
Deuda financiera neta (2)	12.196.025	12.077.472	11.393.718	(1,0%)	(5,7%)

Fuente: Aena. Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial Auditados 2011, 2012 y 2013.

(1) Total Deuda financiera: Deuda financiera no corriente + Deuda financiera corriente

(2) Deuda financiera neta: Total Deuda financiera - Total Efectivo y otros activos líquidos equivalentes y saldo deudor de cash pooling.

Una explicación detallada sobre las partidas que componen el Estado de situación financiera consolidado y los ratios se proporcionan en la sección 10 y 20 del presente Documento de Registro.

3.2. Si se proporciona información financiera seleccionada relativa a períodos intermedios, también se proporcionarán datos comparativos del mismo período del ejercicio anterior, salvo que el requisito para la información comparativa del balance se satisfaga presentando la información del balance final del ejercicio

A continuación se incluye información financiera seleccionada que resume los resultados y la situación financiera de Aena, así como su evolución durante el periodo cubierto por la información financiera intermedia resumida. Esta información financiera seleccionada se ha

extraído de los Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados de Aena para el periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2014. Estos Estados Financieros Resumidos Consolidados a 30 de septiembre de 2014 han sido sometidos a revisión de EY. Las cifras correspondientes al 30 de septiembre de 2013 (no sometidas a auditoría o revisión) y 31 de diciembre de 2013 (auditadas) se presentan solo a efectos comparativos. Los Estados Financieros Resumidos Consolidados se presentan de acuerdo con la NIC 34 y se incorporan por referencia al presente Folleto.

A. Principales magnitudes financieras de la Cuenta de Resultados Consolidada a 30 de septiembre de 2013 y 2014.

La siguiente tabla muestra las principales magnitudes de la Cuenta de Resultados Consolidada para los ejercicios intermedios correspondientes a los períodos de nueve meses finalizados el 30 de septiembre de 2013 y 2014:

(miles de euros)	**30 de septiembre de 2013 (no auditado)**	**30 de septiembre de 2014 (no auditado)**	**% Var. sep.14-sep.13**
Ingresos ordinarios	2.214.629	2.328.522	5,1%
Total Ingresos[(1)]	2.252.833	2.394.152	6,3%
EBITDA[(2)]	1.271.496	1.460.245	14,8%
EBITDA ajustado [(3)]	1.267.771	1.463.204	15,4%
Margen EBITDA ajustado (% sobre ingresos totales)	56,3%	61,1%	n.a.
Resultado de explotación	658.155	852.690	29,6%
Resultado financiero	(191.485)	(341.802)	78,5%
Resultado del ejercicio atribuible al accionista de la dominante	341.406	371.055	8,7%
Resultados (básicos y diluidos) por acción para el resultado del ejercicio	2,28	2,47	8,7%

Fuente: Aena. Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados No Auditados a 30 de septiembre de 2014.

(1) Total Ingresos: suma de ingresos ordinarios y de otros ingresos de explotación, trabajos realizados por la empresa para su activo, imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras y excesos de provisiones.

(2) EBITDA: resultado del ejercicio atribuible al accionista de la dominante antes de la amortización del inmovilizado, del resultado financiero, de la participación en el resultado de asociadas y del impuesto sobre las ganancias, o Earnings Before Interest, Tax, Depreciation and Amortization. Para una reconciliación entre el EBITDA y el resultado del ejercicio atribuible al accionista de la dominante véase la Nota 5 de los Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados no auditados correspondientes al período de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2014.

(3) EBITDA ajustado: durante los primeros nueve meses de 2014 el EBITDA calculado de la manera explicada anteriormente, se ajustó por los efectos ligados al Plan Social de Desvinculaciones Voluntarias por importe de 1.230 miles de euros y los deterioros y bajas de inmovilizado por importe de -4.189 miles de euros. Durante los nueve primeros meses de 2013 se ajustó por los costes ligados al Plan Social de Desvinculaciones Voluntarias por importe de 5.341 miles de euros y los deterioros y bajas de inmovilizado por importe de -1.616 miles de euros. Para una reconciliación entre el EBITDA ajustado y el resultado del ejercicio atribuible al accionista de la dominante véase la Nota 5 de los Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados no auditados correspondientes al período de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2014.

B. Principales magnitudes financieras del Estado de Situación Financiera consolidado a 30 de septiembre de 2014.

A continuación se presenta una tabla con las principales magnitudes y ratios del Estado de Situación Financiera consolidado al 30 de septiembre de 2014 y a 31 de diciembre de 2013:

(miles de euros)	**31 de diciembre de 2013**	**30 de sept. de 2014 (no auditado)**	**% Var. sept.-14 dic- 13**
Activos no corrientes	15.822.785	16.129.514	1,9%
Activos corrientes	622.553	1.068.427	71,6%
Total activos	**16.445.338**	**17.197.941**	**4,6%**
Total patrimonio neto	3.039.127	3.412.325	12,3%
Total Deuda financiera (1)	11.473.861	10.914.469	(4,9%)
Deuda financiera neta (2)	11.393.718	10.406.235	(8,7%)

Fuente: Aena. Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados No Auditados a 30 de septiembre de 2014.

(1) Total Deuda financiera: Deuda financiera no corriente + Deuda financiera corriente

(2) Deuda financiera neta: Total Deuda financiera - Total Efectivo y otros activos líquidos equivalentes y saldo deudor de cash pooling (posición deudora respecto de la tesorería centralizada).

4. Factores de riesgo

Véase el apartado II ("**Factores de Riesgo**") anterior.

5. Información sobre el emisor

5.1. Historia y evolución del emisor

5.1.1. Nombre legal y comercial del emisor

La denominación social y comercial completa del Emisor es Aena, S.A.

5.1.2. Lugar de registro del emisor y número de registro

Aena está inscrita en el Registro Mercantil de Madrid, tomo 28806, folio 211, hoja M-518648.

5.1.3. Fecha de constitución y período de actividad del emisor, si no son indefinidos

Aena fue constituida en Madrid el 31 de mayo de 2011, por tiempo indefinido, mediante escritura otorgada ante el Notario de Madrid, don José María Regidor, el día 31 de mayo de 2011, bajo el número 619 de su orden de protocolo e inscrita en el Registro Mercantil de Madrid, al tomo 28806, folio 211, hoja M-518648. Más información relativa a la constitución de Aena se encuentra en el apartado 5.1.5 del presente Documento de Registro.

5.1.4. Domicilio y personalidad jurídica del emisor, legislación conforme a la cual opera, país de constitución, y dirección y número de teléfono de su domicilio social (o lugar principal de actividad empresarial si es diferente de su domicilio social)

Aena es una sociedad anónima española con domicilio social en la calle Arturo Soria 109, 28043 Madrid, número de identificación fiscal A-86212420 y número de teléfono + (34) 91.321.10.00.

En tanto que sociedad anónima, Aena está sujeta a la regulación establecida por la LSC y demás legislación concordante. Asimismo, Aena tiene un marco regulatorio específico derivado de su condición de (i) sociedad mercantil estatal, y (ii) gestor aeroportuario. Dicho marco regulatorio se describe a continuación.

I. Marco regulatorio de Aena como sociedad mercantil estatal

Aena se constituyó como una sociedad mercantil estatal, que son aquellas en las que las entidades que integran el sector público estatal ostenten una participación en su capital social superior al cincuenta por ciento (50%).

La condición de Aena como sociedad mercantil estatal determina el régimen jurídico que le resulta de aplicación. Estas sociedades se caracterizan porque se rigen por el ordenamiento jurídico privado, y en especial, por lo previsto en la LSC, salvo en las materias en que les sean de aplicación la normativa presupuestaria, contable, patrimonial, de control financiero y contratación:

- En materia presupuestaria, Aena y su accionista Enaire están sujetas a las obligaciones previstas en la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria (la "**LGP**"). Entre las obligaciones previstas, cabe destacar las siguientes:

  (a) Elaboración de un Programa de Actuación Plurianual ("**PAP**"), un presupuesto de explotación y un presupuesto de capital que se integrarán en los Presupuestos Generales del Estado. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 66.3 de la LGP, el PAP y los presupuestos de explotación y de capital se presentarán por Enaire de forma consolidada con Aena al formar ambas entidades un grupo empresarial.

  Los presupuestos de explotación y de capital, están constituidos por una previsión de la cuenta de resultados, del estado de flujos de efectivo y del balance, correspondientes al ejercicio relativo al proyecto de Presupuestos Generales del Estado. Asimismo incluyen los estados financieros señalados para el ejercicio cerrado y para el ejercicio corriente.

  Por su parte, el PAP incluye, entre otros, las previsiones plurianuales de los objetivos a alcanzar para el período de tres años y el programa de inversiones para un periodo de tres años.

  Toda esta información financiera, tiene su reflejo en la Ley de Presupuestos

Generales del Estado. Por tanto, el presupuesto de inversiones de tres años del PAP y los presupuestos de explotación y de capital de Enaire son públicos y están sometidos a la aprobación de las Cortes Generales.

(b) Elaboración de una memoria explicativa del contenido de los presupuestos, de la ejecución del ejercicio anterior y de la previsión del ejercicio en curso.

(c) Sujeción al régimen de autorización para la modificación de presupuestos de capital y explotación, previsto en la LGP.

(d) Sujeción al régimen de auditoría pública por parte de la Intervención General de la Administración del Estado y del Tribunal de Cuentas.

- En materia patrimonial, Aena está sujeta a lo previsto en los artículos 166 y siguientes de la citada Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas (LPAP), y su normativa de desarrollo. En la LPAP el artículo 169 prevé el régimen de autorizaciones por parte del Consejo de Ministros, que afecta, entre otras, a las siguientes operaciones:

(a) La creación, transformación, fusión, escisión y extinción de sociedades mercantiles estatales, así como los actos y negocios que impliquen la pérdida o adquisición de esta condición por sociedades existentes. Por tanto, en el caso de adquirir Aena una participación superior al cincuenta por ciento (50%) del capital social de una sociedad, será necesaria la autorización del Consejo de Ministros.

(b) Los actos de adquisición o enajenación de acciones de las sociedades mercantiles que, sin tener la naturaleza de sociedades mercantiles estatales, se encuentren en el supuesto de grupo de sociedades previsto en el artículo 42 del Código de Comercio respecto de la Administración General del Estado o sus organismos públicos cuando impliquen la asunción de posiciones de control, o la pérdida de las mismas.

(c) La suscripción de acuerdos, tales como pactos de sindicación de acciones, que obliguen a ejercer los derechos inherentes a los títulos en sociedades mercantiles de común acuerdo con otros accionistas.

(d) Las operaciones de adquisición o enajenación de acciones que conlleven operaciones de saneamiento con un coste estimado superior a diez millones de euros (10.000.000 €).

Aena, como sociedad mercantil estatal, está sometida al marco regulatorio aplicable al modelo retributivo de los máximos responsables y directivos en el sector público empresarial, así como a determinadas restricciones en materia de composición del Consejo de Administración, así como sometida a los límites de capacidad de contratación de personal fijo o temporal establecidos anualmente en las Leyes de Presupuestos Generales del Estado.

- En relación con el modelo retributivo de los máximos responsables y directivos de Aena:

(a) Las restricciones previstas en la normativa aplicable en cuanto a los límites de retribución afectan tanto al máximo responsable de Aena (*i.e.* el presidente ejecutivo, o el consejero delegado), como a sus directivos (*i.e.* aquellos que ejerzan funciones separadas con autonomía y responsabilidad, solo limitadas por los criterios e instrucciones emanadas del máximo responsable o del Consejo de Administración aplicable, entre otros al Comité de Dirección).

(b) No tendrán la consideración de máximo responsable o directivo quienes estén vinculados a Aena por relación funcionarial. En este caso, el régimen retributivo vendrá determinado por la relación funcionarial.

(c) Las retribuciones a fijar en los contratos mercantiles y de alta dirección deben clasificarse en básica y complementaria. La retribución complementaria, a su vez, está compuesta por el complemento de puesto y por el complemento variable. El importe máximo de la retribución viene marcado por lo recogido en el RD 451/2012. Asimismo, existen límites de masas salariales establecidos en las Leyes de los Presupuestos General del Estado.

- Por otro lado, existen limitaciones en cuanto al número máximo de miembros del Consejo de Administración y el número mínimo y máximo de directivos de las sociedades mercantiles estatales:

  (a) Miembros del Consejo de Administración: Se establece un máximo de quince (15) miembros para las sociedades clasificadas en el Grupo I, de conformidad con los criterios establecidos en el RD 451/2012, grupo en el que se incluye a Aena.

  (b) Directivos: Se establece un mínimo de cuatro (4) directivos y un máximo de diez (10) directivos.

- Por último, en materia de contratación, Aena está sujeta al Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, así como a la norma reguladora de la contratación en sectores especiales, esto es, la Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales. Esta norma determina una serie de obligaciones en relación con los contratos de obras, suministros y servicios encaminadas a garantizar la publicidad, transparencia y concurrencia en los procedimientos de contratación que lleve a cabo Aena.

II. Marco regulatorio de Aena como gestor aeroportuario

Debido al sector regulado en el que opera Aena, existen una serie de regulaciones específicas: (i) reguladoras de los servicios que pueden ser prestados por Aena; (ii) en materia de tarifas; (iii) en materia de supervisión de la actividad; y (iv) relativas a las obligaciones de Aena como gestor aeroportuario. Estas normas determinan en gran medida el funcionamiento de Aena.

(i) Ámbito de aplicación: Servicios aeroportuarios regulados

La regulación aeroportuaria se aplica sobre la prestación de los servicios aeroportuarios básicos. La prestación de estos servicios genera unos ingresos que supusieron el 71,3% de la cifra de negocio de Aena en el ejercicio 2013 (69,8% a 30 de septiembre de 2014) y que tiene la consideración de prestación patrimonial de carácter público.

En concreto, los servicios aeroportuarios básicos son los correspondientes a:

- La utilización de las pistas 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.

- Servicios de meteorología.

- 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 públicas patrimoniales de carácter público.

- Puesta a disposición de los pasajeros de las instalaciones aeroportuarias no accesibles a los visitantes en terminales, plataformas y pistas, necesaria 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).

- 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.

- Utilización del recinto aeroportuario para el transporte y suministro de combustibles y lubricantes.

- Utilización del recinto aeroportuario para la prestación de servicios de asistencia en tierra que no se encuentre gravado por otra contraprestación específica.

Por otro lado, Aena desarrolla una serie de actividades distintas de los servicios aeroportuarios básicos, sujetas a un régimen de libertad de precios. Entre dichas actividades, cabe destacar las siguientes categorías:

- Servicios aeroportuarios: mostradores de facturación y máquinas *autocheck-in*, sistema de

energía a 400 Hz, tarjetas de identificación.

- Servicios comerciales: arrendamientos, tiendas y tiendas *Duty Free*, restauración, alquiler de vehículos, publicidad, otras explotaciones comerciales, salas VIP, suministros, telecomunicaciones.

- Servicios fuera de terminal: aparcamiento de vehículos, terrenos y superficies pavimentadas, almacenes y hangares.

(ii) Principales aspectos marco regulatorio actual

Debe tenerse en cuenta que el presente análisis no explicita todas las posibles consecuencias del marco regulatorio. Por tanto, se aconseja a los inversores y potenciales inversores que consulten con sus abogados o asesores. Del mismo modo, los inversores y potenciales inversores habrán de estar atentos a los cambios que la legislación vigente en este momento o sus desarrollos reglamentarios en el futuro.

El marco regulatorio actual viene recogido en la Ley 18/2014, que entró en vigor el día de su publicación, 17 de octubre del 2014. En esta Ley se recoge que de forma transitoria en lo relativo a la determinación de la actualización de las prestaciones patrimoniales de carácter público, en el procedimiento de consulta y acuerdos sobre el nivel de calidad servicio con las aerolíneas se seguirán aplicando los artículos del marco regulatorio anterior que los recogen (artículos 92, 98 y 100 de la ley 21/2003 de 7 de julio) hasta la fecha de aplicación del primer Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA), que deberá ser aprobado como máximo dentro de los tres años posteriores a la entrada en vigor de dicha Ley. Los principales aspectos del marco regulatorio actual son los siguientes:

- Obligatoriedad de mantenimiento de la red aeroportuaria.

  En la Ley 18/2014 se establece la obligatoriedad del mantenimiento de la red de aeropuertos de interés general de Aena, no pudiéndose cerrar o enajenar total o parcialmente aeropuertos o infraestructuras necesarias para la prestación del servicio aeroportuario sin la autorización expresa del Consejo de Ministros, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos en el caso de aquellas instalaciones o infraestructuras aeroportuarias por valor igual o superior a 20 millones de euros o previa autorización del Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda para aquéllas cuyo valor sea inferior a 20 millones de euros, siendo preceptivo en ambos caso el informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

- Cumplimiento de parámetros operativos: calidad de servicio, capacidad de infraestructuras, etc.

  En el marco jurídico regulatorio vigente se recoge el cumplimiento de niveles de calidad de servicio y de capacidad de infraestructuras, cuyo cumplimiento o incumplimiento en función de objetivos e indicadores que se definan a tal efecto dará lugar a incentivos o penalizaciones de impacto económico.

- Proporciona visibilidad y predictibilidad de las tarifas a largo plazo.

  El periodo quinquenal para el establecimiento de tarifas del actual marco regulatorio, en contraposición al sistema anterior de establecimiento en base anual (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 (la "**Ley 1/2011**")), genera visibilidad y predictibilidad de la evolución de las tarifas aeroportuarias en el largo plazo, atendiendo de esta forma tanto a los intereses de las compañías aéreas como a los del Regulador (*i.e.* la Dirección General de Aviación Civil (en adelante "**DGAC**")), de la CNMC, de Aena y de los potenciales inversores de la compañía.

- Establecimiento de un ingreso máximo por pasajero a nivel de red (*Price Cap*).

  Se establece en el DORA un ingreso máximo anual por pasajero ("**IMAP**") a nivel de red de los servicios aeroportuarios básicos en función del tráfico esperado y de los costes eficientes estimados autorizados de dichos servicios. El IMAP se irá ajustando año a año en función del cumplimiento de los niveles de calidad de servicio y de la programación anual de las inversiones estratégicas, entre otros factores.

- Garantiza un retorno sobre los activos de los servicios aeroportuarios básicos (base de activos regulados "**RAB**") y aplica el sistema *dual till*.

  El sistema regulatorio actual, al igual que el anterior recogido en la Ley 21/2003, garantiza la recuperación de los costes de explotación junto con un retorno a los activos asociados a los servicios aeroportuarios básicos. A diferencia del sistema anterior (ley 21/2003) en el que estaban definidos los valores para el cálculo de dicho retorno, el coste de capital y los parámetros y variables sobre los que se fundamenta su cálculo en el sistema regulatorio actual serán desarrollados en el DORA. Antes de la aplicación del primer DORA, el cálculo del retorno de la RAB se realizará de acuerdo a lo recogido en el artículo 92 de la ley 21/2003.

  En el sistema regulatorio actual, los costes totales de los servicios aeroportuarios básicos son recuperados únicamente con los ingresos generados por dichos servicios (*dual till*). El 100% del se alcanza en el año 2018.

  Tras el cierre del proceso de aprobación de tarifas para el 2015, la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia ("**CNMC**"), como órgano de supervisión y control en materia de tarifas aeroportuarias, al amparo de lo previsto en el artículo 10 de la Ley 3/2013, ha lanzado una consulta pública relativa a la propuesta realizada por esta Comisión de ajuste de los costes imputables a las actividades comerciales de los aeropuertos de Aena. La CNMC ha entendido imprescindible contar con la opinión profesional de todos aquellos agentes interesados en proporcionar su punto de vista sobre la propuesta, que han podido aportar sus comentarios hasta el 23 de enero de 2014.

  En relación con dicha consulta pública, la CNMC aportó un informe en el que se propone que un determinado porcentaje de los costes considerados como aeronáuticos deberían

considerarse como comerciales. El informe señala que con dicha metodología la base de costes regulatorios se vería disminuida en 100,1 millones de euros. Como consecuencia de la aplicación progresiva del *dual till*, este ajuste hubiera supuesto una variación aproximada de 40 millones de euros si se hubiese aplicado al proceso de aprobación de tarifas de 2015

El Ministerio de Fomento, a través de la DGAC, remitió sus observaciones a la CNMC respecto de la citada consulta entre las que destacan: (i) "*que la propuesta de la CNMC no es compatible con el marco normativo establecido por el legislador y presenta carencias importantes para considerarla aplicable*"; (ii) "*que la CNMC, en la definición de sus procesos de consulta debería respetar siempre los preceptos establecidos en el marco normativo aplicable, por el legislador a instancias del regulador social*"; y (iii) que la CNMC debería retirar su propuesta por (a) "*no ser coherente con el marco legal*"; (b) "*por no ajustarse al objetivo para el que se propone*"; (c) "*por carecer de precedentes y soporte teórico*"; (d) "*porque su estimación tiene carencias e incorrecciones técnicas relevantes*"; y (e) "*porque se aplica de forma parcial y sin suficiente transparencia*".

Debe destacarse además que la CNMC no tiene facultades reguladoras en este ámbito sin perjuicio de tener facultades de control y supervisión como se indica más adelante.

- Favorece e incentiva una mayor eficiencia en la gestión de los servicios aeroportuarios básicos.

  El marco regulatorio actual recoge que solo se podrán recuperar aquellos costes que sean eficientes, transparentes, no discriminatorios y objetivos. Para ello, está establecido que los costes operativos (sin amortización ni coste de capital) de Aena por unidad de tráfico, deberán estar por debajo de la media de los costes de los 5 principales gestores de aeropuertos europeos cotizados comparables más eficientes, sin incluir Aena.

  Una vez aprobados los costes para el quinquenio existe un incentivo a la mejora por parte de Aena, dado que ganancias de eficiencia sobre costes aprobados no conllevarán ningún ajuste posterior o devolución por parte del operador. Esto opera también en el sentido contrario.

  Para el periodo 2015-2025 se establecen condiciones de eficiencia en forma de limitación del porcentaje en el que pueden incrementar las tarifas, limitándose dicho incremento a un máximo de 0% (ver disposición transitoria sexta de la Ley 18/2014).

- Mayor participación de las aerolíneas en las consultas de fijación de tarifas (niveles de calidad de servicio, estándares de capacidad de infraestructuras, costes operativos, inversiones, etc.).

- Definición de funciones de regulación y supervisión y régimen de sanciones.

  El marco regulatorio actual establece los organismos responsables para las funciones de regulación y supervisión y sus competencias, así como el régimen de sanciones e

infracciones. La DGAC, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea ("**AESA**") y la CNMC se reparten dichas competencias.

(iii) Régimen tarifario

El marco legal aplicable en España en relación con las tarifas aeroportuarias ha ido evolucionando a lo largo de los últimos años en sintonía con el régimen tarifario recogido en la normativa europea y, en concreto, en la Directiva 2009/12/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2009, relativa a las tasas aeroportuarias.

En este sentido, a través de la Ley 1/2011, se introdujo un nuevo régimen de tarifas aeroportuarias, diferenciando entre (i) las prestaciones patrimoniales de carácter público que percibe Aena por la prestación de servicios aeroportuarios básicos, y (ii) los precios privados, que son los ingresos que Aena puede percibir en relación con todos los servicios y actividades que no tengan la consideración de prestaciones patrimoniales públicas. Esta diferenciación iba encaminada a la recuperación total de los costes de explotación y de capital asociados a la prestación de servicios aeroportuarios básicos. Para cumplir con este propósito pero al mismo tiempo evitar una subida brusca de tarifas, dada la separación entre tarifas aplicadas y el coste total de dichos servicios, se estableció de forma temporal la aplicación de un sistema de caja única o *single till*, estableciéndose que fuera evolucionando progresivamente a un sistema de caja doble o *dual till*.

La principal diferencia entre ambos sistemas (*single till* o *dual till*) está en la forma de calcular las tarifas aeroportuarias.

En el sistema de *single till*, las tarifas aeroportuarias son fijadas teniendo en cuenta los ingresos y costes generados por los servicios comerciales que se prestan en el aeropuerto, de manera que puede establecerse un subsidio cruzado entre actividades comerciales y aeroportuarias. En cambio, bajo el enfoque de caja doble o *dual till* las tarifas aeroportuarias se establecen al margen de los resultados de las actividades comerciales.

Es decir, lo que se busca a través del sistema *dual till* es que los costes de los servicios aeroportuarios básicos de la red se cubran enteramente con ingresos de servicios aeroportuarios básicos. Este sistema de progresiva evolución del *single till* al *dual till* se sigue manteniendo en los mismos términos en el actual marco regulatorio que viene recogido en la Ley 18/2014. Tal y como se recoge en dicha Ley 18/2014, durante el año 2014 de los costes totales de los servicios aeroportuarios básicos a recuperar se disminuirá un monto equivalente al 80% del resultado de actividades comerciales sujetas a precios privados dentro de la terminal; dicho porcentaje será del 60% para el 2015, 40% para el 2016, 20% para el 2017, y 0% en el 2018 y años sucesivos. Por tanto, a partir del 2018 aplicará el sistema *dual till* en su integridad.

La Ley 18/2014, introduce el mecanismo que regirá la determinación de las tarifas aeroportuarias desde el momento en el que se apruebe el primer Documento de Regulación Aeroportuaria ("**DORA**"), que es el instrumento básico de regulación que establece por periodos quinquenales las condiciones mínimas de operación de los aeropuertos en cuanto a niveles de calidad de servicio y capacidad, las inversiones y costes asociados, estableciendo a nivel agregado de la red

de aeropuertos el precio máximo anual por pasajero que se podrá cobrar en cada uno de los años del quinquenio.

Los principales aspectos que recoge el DORA son los siguientes:

- Información de objetivos de Aena y de la red de aeropuertos para el quinquenio.
- Previsiones de tráfico aéreo.
- Indicadores relacionados con la calidad y condiciones de servicio para cada aeropuerto.
- Condiciones mínimas de servicio de infraestructuras (horarios mínimos de apertura o régimen de uso).
- Indicadores relacionados con la capacidad de las infraestructuras de cada aeropuerto.
- Programa detallado de inversiones para cada aeropuerto.
- Costes operativos y de capital anuales que se tomarán como base para el cálculo del ingreso máximo anual por pasajero.
- Establecimiento del IMAP para cada uno de los años del quinquenio. Este aspecto proporciona visibilidad sobre las tarifas a largo plazo.
- Valores que permitan establecer los incentivos y penalizaciones anuales.
- Esquema de incentivos comerciales a aplicar en el quinquenio.
- Costes por cada servicio aeroportuario básico.

El DORA aprobado para un quinquenio tiene carácter prospectivo, es decir, una vez aprobado no podrá ser modificado durante su vigencia ni dará lugar a compensación alguna al operador si hay variaciones entre los datos aprobados en el DORA y los reales, salvo por las excepciones previstas en la Ley 18/2014.

La consecuencia del carácter prospectivo del DORA es que el riesgo de variación de tráfico real con respecto al recogido en dicho documento no se transfiere a las aerolíneas sino que es a cuenta y riesgo del operador. Del mismo modo, ineficiencias o eficiencias sobre los costes aprobados en el DORA son también a cuenta y riesgo del operador aeroportuario, con las salvedades previstas en el artículo 31.5 de la Ley 18/2014 donde se establece el régimen de aprobación de los incrementos de gastos de explotación o inversiones que pudieran derivarse de cambios normativos o excepcionales que sean de carácter inaplazable e imprevisible.

Tal y como se ha señalado, el DORA tiene una duración quinquenal. Para su aprobación, el punto de partida es la elaboración de una propuesta de planificación plurianual por parte de Aena. Posteriormente, Aena debe iniciar un período de consultas con las asociaciones representativas de usuarios sobre su propuesta de DORA. La duración mínima de las consultas será de dos meses

y durante este periodo de consultas, Aena proporcionará a las asociaciones representativas de usuarios información suficiente para valorar su propuesta de DORA, y los valores esperados de las principales variables operativas y financieras (incluido el retorno de la RAB).

De la propuesta de DORA y de la información relativa a dicha propuesta Aena dará traslado, para conocimiento, a la DGAC y a la CNMC en la misma fecha en que se la remita a las asociaciones representativas de usuarios.

Finalmente, corresponde a la DGAC elaborar el DORA, para lo cual deberá recabar los informes de la CNMC, la Dirección General de Política Económica y la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, y elevarlo antes los órganos competentes del Ministerio de Fomento para su posterior aprobación por el Consejo de Ministros, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos.

En la actualidad, todavía no se ha aprobado el primer DORA, existiendo para ello un plazo máximo de 3 años desde la entrada en vigor de la Ley 18/2014 (octubre de 2014). Por ello, en la Disposición transitoria cuarta de la Ley 18/2014 se ha previsto un régimen transitorio aplicable para la determinación de la cuantía de las tarifas aeroportuarias hasta la entrada en vigor del primer DORA.

De acuerdo con este régimen transitorio, la cuantía de las tarifas hasta la entrada en vigor del primer DORA vendrá determinada por el régimen anterior, establecido en la Ley 21/2003. En ambos escenarios, régimen actual o anterior, se aplicarán los límites de incremento máximo de las cuantías de las tarifas dispuestos en la Disposición transitoria sexta, que limita a un 0% el porcentaje de incremento de las tarifas hasta el año 2025.

En concreto, las prestaciones patrimoniales de carácter público que representan los servicios aeroportuarios básicos y sobre los que aplicaría dicho incremento máximo anual de cuantía del 0 % son las siguientes:

- Prestación pública por aterrizaje y servicios de tránsito de aeródromo: El importe a abonar por este tipo de prestaciones, por cada aeronave, es el resultado de aplicar al peso máximo al despegue de la aeronave, el importe de las cuantías unitarias que se definen en el artículo 75 de la Ley 21/2003, así como el recargo por ruido previsto en el artículo 76 de la Ley 21/2003.

- Prestaciones públicas por salida de pasajeros, PMRs y seguridad: Se establecen en el artículo 78 de la Ley 21/2003 una serie de importes unitarios por pasajero, establecidos en función del aeropuerto de que se trate.

- Prestación pública por servicios de estacionamiento: En el artículo 83 de la Ley 21/2003 se recoge la fórmula para el cálculo de la cuantía de la contraprestación de estacionamiento, que se determina en función del peso y el tiempo de permanencia de la aeronave en posición de estacionamiento.

- Prestación pública por suministro de combustibles y lubricantes: El importe de la

contraprestación se determina aplicando al volumen de combustible o lubricante suministrado una cuantía unitaria que viene recogida en el artículo 85 de la Ley 21/2003.

- Prestación pública por uso de pasarelas: El importe de la contraprestación se determina en función del peso y el tiempo de permanencia de la aeronave en posición de pasarela. En el artículo 87 de la Ley 21/2003 se prevé la fórmula para su cálculo así como las cuantías unitarias de los criterios que determinan la contraprestación.

- Prestación pública por servicios de asistencia en tierra: La cuantía de la contraprestación se determina en función del peso máximo al despegue de cada aeronave y el tipo de servicio. Los importes se detallan en el artículo 89 de la Ley 21/2003.

- Prestación patrimonial pública por servicios meteorológicos: El importe a abonar es el resultado de aplicar al peso máximo al despegue de la aeronave, una cuantía unitaria de 0,18 euros.

En relación con la determinación de la evolución de las tarifas aeroportuarias, tras la entrada en vigor de la Ley 18/2014, se rige bajo el concepto del IMAP.

Este esquema de ingresos está basado fundamentalmente en el modelo de la *Civil Aviation Authority* británica y busca garantizar un retorno sobre la base de activos regulados.

La metodología de estimación del IMAP permite la recuperación de los costes esperados de los servicios aeroportuarios básicos a nivel de red que sean eficientes y que estén oportunamente reconocidos por el regulador.

El IMAP se calcula a nivel de red y se establece, para periodos quinquenales, en función de las siguientes variables:

- Previsión de tráfico de pasajeros.

- Costes esperados de la prestación de los servicios aeroportuarios básicos reconocidos como eficientes por parte del regulador. Entre estos costes, se incluyen los gastos de explotación y el coste de capital.

  Los gastos de explotación son, fundamentalmente, los gastos esperados por (i) aprovisionamientos, (ii) gastos de personal, (iii) otros gastos de explotación, (iv) la amortización de los activos incluidos en la base de activos regulados, (v) el deterioro y el resultado obtenido por la enajenación de activos contenidos en la base de activos regulados, y (vi) costes de las tasas que Aena tenga previsto abonar a la DGAC, AESA, y a la CNMC por las actividades de regulación y supervisión.

  El coste de capital, cuyos parámetros y variables sobre los que se fundamenta su cálculo serán desarrollados en el DORA.

- Compensaciones por el menor volumen de inversiones efectivamente realizadas con respecto a las aprobadas en el DORA en periodo anterior.

La recuperación de los costes reconocidos para el quinquenio no requiere que estos se recuperen exactamente año a año por los ingresos esperados, sino que podrán ser recuperados en el conjunto del quinquenio, sin que puedan trasladarse déficits entre DORAs.

El IMAP de un periodo se puede ajustar por cuatro razones:

- Por el grado de cumplimiento de los niveles de calidad del servicio (el rango máximo de ajuste irá del +2% al -2% del IMAP).

- Por el retraso de ejecución de los proyectos de inversión estratégicos (el valor máximo de la penalización no podrá superar al 2% de la programación anual de inversiones).

- Para ajustar al 100% del ingreso máximo por pasajero de años anteriores.

- Para ajustar las desviaciones de inversiones y gastos de explotación excepcionales recogidos en el artículo 31.5 de la Ley 18/2014.

El IMAP una vez corregido o ajustado por los cuatro factores mencionados anteriormente recibe el nombre de ingreso máximo anual por pasajero ajustado ("**IMAAJ**"). La actualización del IMAP se hace de forma anual pero los datos utilizados para su ajuste corresponden a los dos ejercicios anteriores.

Anualmente, una vez establecido el IMAAJ, Aena aplicará a cada tarifa el porcentaje que suponga el incremento del IMAAJ de ese año con respecto al del año anterior, y lo someterá al procedimiento de consulta establecido en la Ley 18/2014.

Si la aplicación de dicho porcentaje a cualquiera de las tarifas aeroportuarias supusiera que los ingresos esperados ajustados a recuperar por cada tarifa fueran superiores a los costes estimados de los servicios que remunera, la tarifa se incrementará sólo en el porcentaje que permita cubrir tales costes. Los ingresos esperados ajustados dejados de percibir como consecuencia de esta limitación se recuperarán incrementando de forma lineal el porcentaje de revisión de las demás tarifas con el límite de la recuperación de los costes estimados.

Las tarifas aeroportuarias que Aena fije en cada ejercicio no representarán unos ingresos esperados que excedan el IMAAJ de ese año.

Además, en la fijación de tarifas se tendrá en cuenta que cualquier reducción de ingresos esperados motivada por bonificaciones por razones de interés general se compensará con el incremento de otras tarifas no bonificadas, con el objeto de garantizar el valor esperado de los ingresos regulados requeridos para el quinquenio.

Por otro lado, además de introducir el DORA como nuevo instrumento básico de regulación, la Ley 18/2014 recoge una serie de medidas encaminadas a lograr condiciones de eficiencia. Para el periodo 2015-2025 se definen unas condiciones de eficiencia específicas que se concretan en la aplicación de incrementos máximos tarifarios del 0% para cada año de dicho periodo. Para ello, el primer DORA estará sometido a las siguientes reglas:

- Se fija un límite máximo de inversión media anual de 450 millones de euros, límite que no podrá superarse salvo por cambios normativos inaplazables e imprevisibles.

- El déficit tarifario acumulado durante el primer DORA, junto con el correspondiente a años anteriores, no podrá ser trasladado al segundo DORA.

- No podrán incrementarse las tarifas salvo por cambios normativos inaplazables e imprevisibles que elevasen la inversión por encima de 450 millones de euros de media, o bien por incremento imprevisible de los costes fuera de control del operador, reflejados por un aumento en el índice P en el anexo VIII de la Ley 18/2014, por encima del 1%, sin poderse compensar este efecto con medidas de eficiencia.

- Aun produciéndose las situaciones anteriores el Consejo de Ministros podrá acordar por razones de interés general y atendiendo a la evolución de la actividad económica, que los impactos enumerados sean asumidos parcialmente por Aena.

  En el segundo DORA de este periodo, se establecen las mismas condiciones que en el anterior, salvo la asunción parcial por parte de Aena de las situaciones autorizadas que motivasen la necesidad de aumentar ingresos, y la posibilidad de autorizar inversiones por encima de los 450 millones de euros por otros motivos excepcionales a los recogidos en el primer DORA.

Además, hasta el año 2025, el ratio resultante de dividir los costes regulados (sin incluir amortizaciones ni costes de capital) por las unidades de tráfico aéreo (denominada ATU, que es una magnitud igual al número de pasajeros + (10 x toneladas de carga) + (100 x operaciones)) no podrá superar el valor de dicho ratio registrado en el año 2014.

(iv) Supervisión de Aena

Aena, como operador en un sector regulado, está sujeto al control por parte de diversos organismos. Entre ellos, destacan (i) la DGAC, (ii) la Agencia Estatal de Seguridad Aérea ("**AESA**"), y (iii) la CNMC.

A continuación se detallan las facultades de cada uno de ellos, que podrán también aplicar el régimen de infracciones y sanciones en el marco de dichas facultades.

- **Funciones de la DGAC**

  (a) Elaborar el DORA y elevarlo ante los órganos competentes del Ministerio de Fomento para su posterior aprobación por el Consejo de Ministros.

  (b) Iniciar el procedimiento de modificación del DORA cuando existan razones fundadas para considerar que concurren las circunstancias excepcionales

  (c) Realizar el seguimiento del DORA a través de los informes de AESA y CNMC.

  (d) Elevar al Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, para su

aprobación, previo informe de AESA y de la CNMC, las desviaciones, positivas o negativas, a las inversiones aprobadas en el DORA.

- **Funciones de AESA**

  (a) Informar el DORA y sus modificaciones.

  (b) Supervisar el cumplimiento de los estándares de calidad de servicio.

  (c) Supervisar el cumplimiento del programa de inversiones y el retraso de los plazos establecidos para las inversiones estratégicas.

  (d) Informar sobre recuperación de inversiones y gastos de explotación cuyo origen son cambios normativos de obligado cumplimiento no previstos en la aprobación del DORA.

  (e) Informar sobre el grado de cumplimiento de los estándares de capacidad de las infraestructuras aeroportuarias y las condiciones mínimas de servicio de dichas infraestructuras.

- **Facultades de la CNMC**

  (a) Informar el DORA y sus modificaciones, así como acerca del cierre o enajenación de instalaciones o infraestructuras aeroportuarias.

  (b) Supervisar el procedimiento de consulta y transparencia llevado a cabo por el operador y dictar resoluciones vinculantes al respecto, y verificar que las actualizaciones de sus tarifas aeroportuarias se ajustan al porcentaje que resulte de aplicar el IMAAJ.

  (c) Velar por que las tarifas aeroportuarias de Aena no se apliquen de forma discriminatoria.

  (d) Resolver los conflictos entre Aena y las asociaciones representativas de usuarios de los aeropuertos de la red en materia de tarifas aeroportuarias con la facultad de incluir modificaciones tarifarias en sus resoluciones.

  (e) Publicar un informe anual sobre su actividad como autoridad de supervisión en materia de tarifas aeroportuarias, en su caso, mediante la incorporación a la memoria anual.

(v) Obligaciones de Aena como gestor aeroportuario

Además del régimen tarifario y de la normativa relativa a la prestación de servicios aeroportuarios regulados, Aena está sujeta a las siguientes normas, de carácter nacional e internacional, reguladoras de la actividad de los gestores aeroportuarios. A saber:

- Ley 21/2003: En la Ley 21/2003 se establecen las obligaciones por razones de seguridad exigidas a Aena. Entre dichas obligaciones, cabe destacar las siguientes:

  (a) Asegurar la continuidad del uso en adecuadas condiciones de seguridad de la red de aeropuertos, aeródromos e instalaciones aeroportuarias gestionada.

  (b) Cumplir las condiciones de seguridad exigidas en relación con el diseño, construcción, uso y funcionamiento la red de aeropuertos, aeródromos e instalaciones aeroportuarias gestionadas.

  (c) Disponer de un plan de emergencia de protección civil en coordinación con los planes aprobados por los órganos competentes en dicha materia.

  (d) Cumplir los deberes legalmente establecidos de formación de su personal en materia de seguridad operacional y de la aviación civil.

- Directiva 96/67/CE del Consejo de 15 de octubre de 1996, relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad, que obligó a las autoridades aeroportuarias a dar entrada a agentes de asistencia en tierra previa selección a través de las correspondientes convocatorias de licitaciones.

III. Otros aspectos regulados

(i) Certificación de aeródromos

El Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, también denominado Convenio de Chicago, establece, en su artículo 15 "Derechos aeroportuarios y otros similares", lo siguiente:

"*Todo aeropuerto de un Estado contratante que esté abierto a sus aeronaves nacionales para fines de uso público estará igualmente abierto, en condiciones uniformes y a reserva de lo previsto en el artículo 68 a las aeronaves de todos los demás Estados contratantes. Tales condiciones uniformes se aplicarán por lo que respecta al uso, por parte de las aeronaves de cada uno de los Estados contratantes, de todas las instalaciones y servicios para la navegación aérea, incluso los servicios de radio y de meteorología, que se provean para uso público para la seguridad y rapidez de la navegación aérea.*"

En virtud de dicha previsión, se exige a los Estados contratantes, entre los que se encuentra el Estado Español, dotar a todos los aeródromos abiertos al uso público bajo su jurisdicción de condiciones uniformes en lo relativo a su diseño y servicios, mediante las cuales se garantice la seguridad de las operaciones de las aeronaves de dichos Estados.

El Estado Español tiene atribuida constitucionalmente (artículo 149.1.20 CE) la competencia exclusiva sobre aeropuertos de interés general y el control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo, servicio meteorológico y matriculación de aeronaves. Son aeropuertos declarados de interés general los que reúnen las condiciones para servir al tráfico aéreo internacional, los que

inciden en la ordenación del transporte o del espacio aéreo, o en el control del mismo o son aptos para ser designados como aeropuertos alternativos de los anteriores y sobre los que recae un interés para la defensa nacional.

Por otro lado, al amparo de lo establecido en la Ley 28/2006, de 18 de julio de Agencias Estatales, se autoriza la creación de AESA, organismo independiente para la ejecución de las funciones de ordenación, supervisión e inspección de la seguridad del transporte aéreo y de los sistemas de navegación aérea y de seguridad aeroportuaria, así como para las funciones de detección, análisis y evaluación de los riesgos de seguridad en este modo de transporte, atribuyéndosele, asimismo, el ejercicio de las potestades inspectoras y sancionadoras en materia de aviación civil, la iniciativa para la aprobación de la normativa reguladora en los ámbitos de la seguridad aérea y la protección del usuario del transporte aéreo.

En el marco de las competencias que tiene asignadas, corresponde a la AESA la certificación de los aeropuertos de interés general, certificación que se efectúa conforme a las previsiones contenidas en el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de los aeródromos de uso público y el Reglamento de certificación y verificación de aeropuertos y otros aeródromos de uso público y que recoge las normas y recomendaciones de la OACI en cuanto a los criterios de uniformidad que han de ser observados por los Estados contratantes, en lo que respecta al diseño y servicios de las infraestructuras aeroportuarias de su titularidad.

Véase apartado II del Presente Documento de Registro relativa a la obligación de obtener la certificación.

(ii) Regulación medioambiental

El marco regulatorio vigente está representado por la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental ("**Ley 21/2013**").

En concreto, en la Ley 21/2013 se establece la regulación en materia de evaluación medioambiental que, a su vez, incluye tanto la evaluación de impacto ambiental, que se centra en proyectos concretos, como la evaluación ambiental estratégica, que afecta a los planes aprobados por una Administración.

Evaluación de impacto ambiental

La Ley 21/2013 establece dos tipos de procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos: ordinario y simplificado.

- Son objeto de evaluación de impacto ambiental ordinaria aquellos proyectos incluidos en el Anexo I de la Ley 21/2013, entre los que se incluyen la construcción de aeropuertos con pistas de despegue y aterrizaje de una longitud igual o superior a 2.100 metros. El procedimiento finaliza con la emisión de una declaración de impacto ambiental.

- Asimismo, se someterán a evaluación de impacto ambiental simplificada todos aquellos

proyectos incluidos en el Anexo II de la Ley 21/2013. En este segundo grupo de proyectos se encuentran, entre otros, (i) las construcciones y ampliaciones de pista de aeropuertos cuya longitud total (incluida la ampliación) no supere los 2.100 metros, y (ii) cualquier modificación en las instalaciones u operación de los aeródromos que figuran en los Anexos I o II de la Ley 21/2013 que pueda tener efectos significativos para el medio ambiente al suponer un incremento significativo en las emisiones a la atmósfera, generación de residuos, utilización de recursos naturales o afección a espacios protegidos de la red ecológica europea de áreas de conservación de la biodiversidad, Red Natura 2000. Este procedimiento finaliza con la emisión del correspondiente Informe de Impacto Ambiental.

Esta regulación implica, por un lado, un coste por la realización de los estudios ambientales necesarios y, por otro, un tiempo de tramitación ambiental previa que debe tenerse en cuenta a la hora de prever tanto el inicio de las obras como la puesta en marcha y explotación de una determinada infraestructura.

Asimismo, derivadas del procedimiento de evaluación ambiental, las correspondientes resoluciones que dan por finalizado el procedimiento (bien ordinario, bien simplificado) exigen la aplicación de una serie de medidas preventivas, correctoras e incluso compensatorias que deben ser incorporadas en el proyecto constructivo definitivo y que suponen un coste adicional para la puesta en marcha de una infraestructura, así como llevar a cabo la vigilancia ambiental del cumplimiento de las mismas, debiendo reportar el contenido y desarrollo de esta actividad a la Autoridad ambiental estatal, asumiendo la responsabilidad asociada a la misma.

Entre las medidas cabe destacar por su importancia, debido a su complejidad y a la necesaria dotación presupuestaria para poder llevarlas a cabo, el establecimiento, cuando la resolución ambiental así lo indica, de planes de aislamiento acústico para las viviendas incluidas dentro de la isófona establecida por dicha resolución o la ejecución de medidas que compensen la afección de la construcción y/o operación de la nueva infraestructura a espacios pertenecientes a Red Natura 2000 y que no han podido ser evitadas con la aplicación de otro tipo de medidas.

Evaluación ambiental estratégica

En la Ley 21/2013 se establecen dos procedimientos de evaluación ambiental estratégica: ordinaria y simplificada.

Son objeto de evaluación ambiental estratégica ordinaria aquellos planes y sus modificaciones que sean adoptados o aprobados por una Administración, cuya elaboración y aprobación venga exigida por una disposición legal o reglamentaria y que establezcan el marco para la futura actualización de proyectos sometidos a evaluación de impacto ambiental y se refieran, entre otras materias, a transporte. En este caso se encontrarían los Planes Directores de los aeropuertos de interés general para el Estado gestionados por Aena ya que se refieren a transporte. Su elaboración y aprobación viene exigida por una disposición legal (Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio) y establecen el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación

de impacto ambiental. El procedimiento finaliza con la emisión de una declaración ambiental estratégica.

Asimismo, se someterán a evaluación ambiental estratégica simplificada aquellas modificaciones menores de los Planes Directores. El procedimiento finalizará con la emisión de un informe ambiental estratégico.

Esta regulación implica, por un lado, un coste por la realización de los estudios ambientales necesarios y, por otro, un tiempo de tramitación ambiental que debe tenerse en cuenta a la hora de prever la aprobación del correspondiente Plan Director.

Los informes ambientales estratégicos (memorias ambientales, en su anterior denominación) con los que finalizan los procesos de evaluación ambiental estratégica imponen una serie de obligaciones a Aena.

Estas obligaciones ambientales son de dos tipos: medidas de integración ambiental y medidas de seguimiento del Plan Director.

- Las medidas de integración ambiental consisten en el desarrollo de una serie de planes o programas asociados a los principales: ciclo del agua, fauna, residuos, etc. En la práctica, ha supuesto la revisión de las actuaciones ya reguladas en los sistemas de gestión ambiental y/o integrados de cada uno de los aeropuertos afectados, así como en la definición e implementación de actuaciones para la mejora de la red global de Aena, como, por ejemplo, la definición del Plan de Ahorro y Eficiencia Energética.

- Las medidas de seguimiento del Plan Director se materializan en la elaboración y remisión a la Autoridad ambiental estatal de una serie de informes anuales y/o quinquenales en los que se analiza la evolución y actividad desarrollada en su consecuencia, respecto a unos indicadores ambientales de actividad.

<u>Calidad de suelos</u>

El marco regulatorio actual (Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados (“**RD 9/2005**”), y Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados) exige el envío en un plazo de 2 años de Informes Preliminares de Situación a las Comunidades Autónomas de aquellos suelos en los que se desarrollen actividades potencialmente contaminantes. Asimismo, deben presentar el informe preliminar de situación aquellas empresas que producen, manejan o almacenan más de 10 toneladas al año de sustancias peligrosas o almacenan combustibles para uso propio con un consumo medio anual superior a 300.000 litros y un volumen total de almacenamiento igual o superior a 50.000 litros. Los informes correspondientes a todos los aeropuertos españoles de la red ya han sido remitidos.

A partir de dichos informes las Comunidades Autónomas podrán solicitar a Aena un régimen de envío de informes de situación periódicos incluidas mediciones de parámetros para evaluar el riesgo de contaminación de suelos.

En la práctica las Comunidades Autónomas están solicitando la actualización del Informe de situación de suelo cada 5 años, encontrándose en esta fase de revisión la mayor parte de los aeropuertos de la red de Aena.

Adicionalmente, en los casos en que así consideren, podrán iniciar un procedimiento de declaración de suelos contaminados que obligaría a la recuperación ambiental en el plazo y con las condiciones que la Comunidad Autónoma correspondiente establezca. Además incluiría, para dichos suelos, el apunte de nota al margen en el Registro de la Propiedad.

Al margen de las obligaciones legales establecidas por el RD 9/2005, Aena concluyó en el 2009 una campaña muestral de caracterización de la totalidad de los terrenos de su propiedad en aquel momento. Como consecuencia de esta campaña se detectaron una serie de suelos con indicios de contaminación. Dichos suelos se han ido descontaminando en sucesivas campañas anuales, habiéndose ejecutado hasta la fecha prácticamente el 100% de las descontaminaciones en los terrenos pertenecientes a Aena.

No obstante, dentro del recinto aeroportuario se encuentran localizadas algunas áreas con contaminación procedente de las instalaciones de combustible; en estos casos son los arrendatarios los que se encuentran realizando las actuaciones de descontaminación pertinentes. Aena por su parte realiza el control y seguimiento de estas actuaciones.

Para ello hay en marcha un expediente para realizar el seguimiento de las actividades potencialmente contaminantes del suelo de los arrendatarios que tiene como objetivo controlar las actuaciones de descontaminación que llevan a cabo los responsables de la contaminación del subsuelo (fundamentalmente se trata de empresas que suministran combustible) de manera que se garantice que se han completado las tareas de limpieza de los suelos adecuadamente de forma previa al abandono de las parcelas arrendadas. De esta manera, se garantiza que todas las parcelas alcanzan índices de contaminación satisfactorios para Aena y que no sean en el futuro un pasivo ambiental para Aena.

A este respecto es necesario tener en cuenta que la obligación de descontaminar sigue el siguiente orden: causante de la contaminación, propietarios de los suelos (subsidiariamente) y poseedores de los suelos (subsidiariamente). En aquellos supuestos de bienes de dominio público en régimen de arrendamiento, (por ejemplo contratos de suministro de combustible en terrenos de Aena) responderán subsidiariamente en defecto del causante de la contaminación, por este orden, el poseedor (arrendatario) y el propietario de los suelos.

Contaminación acústica

La contaminación acústica es el factor medioambiental que puede llegar a tener mayor repercusión en la utilización de las infraestructuras aeroportuarias, debido a su gran repercusión social.

La regulación en la materia a nivel europeo viene determinada por el Reglamento (UE) 598/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de abril de 2014 relativo al establecimiento de normas y procedimientos con respecto a la introducción de restricciones operativas relacionadas

con el ruido en los aeropuertos de la Unión dentro de un enfoque equilibrado y que deroga la Directiva 2002/30/CE.

Las medidas adoptadas por Aena para reducir y controlar el impacto acústico se encuadran en el marco del «enfoque equilibrado» adoptado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en la resolución de la Asamblea A33-7 de octubre de 2001 y ratificado mediante la resolución A36-2 de septiembre de 2007. El enfoque equilibrado proporciona a los Estados contratantes de la OACI un enfoque internacionalmente convenido para afrontar el problema del ruido en los aeropuertos.

Una parte fundamental del método de «enfoque equilibrado» es la identificación de los problemas de ruido en un determinado aeropuerto, para lo que es necesario establecer tanto la situación actual como la evolución prevista del clima de ruido existente en el aeropuerto y las poblaciones del entorno. La identificación del problema permitirá seleccionar las medidas que proporcionen el mayor beneficio medioambiental con la máxima eficacia económica. El método incluye cuatro grupos principales de medidas que deben seleccionarse de forma equilibrada en función del problema existente: reducción del ruido en la fuente, planificación y gestión de la utilización de los terrenos, procedimientos operacionales de reducción del ruido y como último recurso las restricciones a las operaciones de las aeronaves que limiten el acceso de determinados tipos de aeronaves al aeropuerto.

Para la evaluación del ruido Aena utiliza diferentes instrumentos como son la elaboración de los Mapas Estratégicos de Ruido de los Grandes Aeropuertos (aquellos con más de 50.000 operaciones/año), la evaluación de la situación acústica tanto actual como del desarrollo previsible que se realiza con los Planes Directores, la Delimitación de las Servidumbres Acústicas y los Estudios de Impacto Ambiental, así como los Sistemas de Monitorizado de Ruido instalados en los principales aeropuertos de la red de Aena (Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat, Palma de Mallorca, Valencia, Alicante-Elche y Málaga-Costa del Sol).

En aplicación del enfoque equilibrado Aena ha introducido en los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat restricciones a la operación de las denominadas aeronaves marginalmente conformes (aquellas que cumplen los requisitos del capítulo 3 del Anexo 16 de OACI con un margen de nivel efectivo de ruido percibido, en decibelios, inferior a los 5 EPNdB (Nivel Efectivo de Ruido Percibido), imponiendo una reducción progresiva a la operación de este tipo de aeronaves de un 20% anual. Además, el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas posee un sistema de clasificación de aeronaves por el que se define una cuota de ruido (CR) para cada aeronave en función del nivel de ruido efectivo percibido certificado. Cada compañía aérea tiene un valor total asignado de cuota de ruido para la realización de sus operaciones. Las aeronaves clasificadas con CR 4 o superior tienen prohibida la operación en periodo nocturno.

Por lo que respecta al uso de pistas, en el caso del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas existe una limitación para la utilización de determinadas pistas en horario nocturno (desde 23 horas a las 7 horas), si bien el modo de operación autorizado tiene la capacidad suficiente para atender la demanda existente en este periodo.

En el caso del Aeropuerto de Palma de Mallorca existe una restricción para la utilización de la pista 06R en aterrizajes y de la 24 L para despegues salvo para aeronaves turbohélice por su afección a la población de Can Pastilla.

Por último, como consecuencia de las citadas Evaluaciones de Impacto Ambiental, y de acuerdo con sus respectivas Declaraciones de Impacto Ambiental (DIA), se establece la obligación de elaborar la isófona correspondiente al impacto acústico asociado a la actividad aeroportuaria. En este caso la isófona define el ámbito de actuación del correspondiente Plan de Aislamiento Acústico (PAA).

Aena actualmente lleva a cabo la ejecución de actuaciones de aislamiento acústico en el entorno de los aeropuertos de A Coruña, Alicante-Elche, Barcelona-El Prat, Bilbao, Girona-Costa Brava, Gran Canaria, Ibiza, La Palma, Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Málaga-Costa del Sol, Melilla, Menorca, Palma de Mallorca, Pamplona, Sabadell, Santiago, Tenerife Norte, Valencia y Vigo. Ver apartado 20 del presente Documento de Registro relativa a las provisiones que Aena ha dotado en este sentido.

Contaminación atmosférica

Aena está realizando los trámites necesarios con el objeto de obtener el registro o la autorización administrativa para las actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera (calderas, grupos electrógenos, plantas de tratamiento de aguas residuales (EDAR) y eras de secado de los lodos de las depuradoras) que son de su titularidad, conforme a la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera, y al Real Decreto 100/2011, de 28 de enero, por el que se actualiza el catálogo de actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera y se establecen las disposiciones básicas para su aplicación.

En lo que respecta al cumplimiento de las obligaciones derivadas del régimen comunitario de derechos de emisión (Ley 1/2005, de 9 de marzo, por la que se regula el régimen del comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero), sólo quedan afectadas actualmente las siguientes instalaciones de Aena: Planta de cogeneración del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, operada actualmente por la empresa SAMPOL Ingeniería y Obras, S.A; y las calderas y grupos electrógenos del Aeropuerto de Barcelona-El Prat, cuya gestión de derechos de emisión es realizada directamente por Aena.

Además, existen otras instalaciones en los aeropuertos y helipuertos (por ejemplo, sistemas de acondicionamiento térmico que utilizan gases fluorados como refrigerantes, o estaciones de suministro de combustible que emiten compuestos orgánicos volátiles) reguladas por normativa sectorial específica, cuyo cumplimiento legal queda asumido con el Sistema de Gestión Integrado.

Respecto a la calidad química del aire, Aena ha instalado estaciones de medición de la calidad del aire en varios aeropuertos (Alicante-Elche, Barcelona-El Prat, Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Málaga-Costa del Sol y Palma de Mallorca) que requieren de un mantenimiento periódico y de unos recursos para su explotación.

En cuanto a iniciativas voluntarias para mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), cabe destacar que los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat, Palma de Mallorca, Málaga-Costa del Sol y Lanzarote participan en el programa internacional "*Airport Carbon Accreditation*".

5.1.5. Acontecimientos importantes en el desarrollo de la actividad del emisor

i. Constitución de Aena y segregación de Enaire

Con anterioridad a la constitución de Aena (anteriormente denominada Aena Aeropuertos, S.A.) el 31 de mayo de 2011, tal y como se menciona en el apartado 5.1.3 del presente Documento de Registro, la actividad económica de gestión y explotación de los servicios aeroportuarios y las sociedades dependientes y asociadas que forman parte del perímetro de consolidación de la actual Aena estaban integradas en Enaire (hasta el 4 de julio de 2014 denominada Entidad Pública Empresarial Aena), su accionista único y entidad controlante constituida el 19 de junio de 1991 en virtud del artículo 82 de la ley 4/1990, de 29 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para 1990.

Enaire contó desde sus orígenes con personalidad jurídica propia, primero en el marco del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones y actualmente en el del Ministerio de Fomento.

Aena se creó como entidad legal independiente en virtud del artículo 7 del Real Decreto Ley 13/2010 de 3 de diciembre por el que se habilitó al Consejo de Ministros para constituir Aena. La autorización para la constitución efectiva tuvo lugar el 25 de febrero de 2011 en el acuerdo del Consejo de Ministros de dicha fecha en el que se autorizó la constitución de la sociedad mercantil estatal Aena de acuerdo con lo previsto en el artículo 166 de la LPAP.

Desde el 8 de junio de 2011, Aena ejerce de manera efectiva su actividad como sociedad gestora y explotadora de los servicios aeroportuarios, en cumplimiento del Real Decreto Ley 13/2010, de 3 de diciembre.

La implantación del nuevo modelo de gestión y explotación de los servicios aeroportuarios se ha realizado de forma paulatina, en diferentes fases y con diferentes marcos organizativos, basados en criterios de coste y eficiencia. En este sentido, hasta julio de 2014 ha existido un reducido colectivo de 73 trabajadores (incluida parte de la alta dirección), pertenecientes a las Unidades Corporativas de Enaire, que daban soporte global a todo el Grupo, aunque la mayor parte de sus funciones estaban destinadas a prestar servicio a Aena.

En julio de 2014, una vez anunciada el 13 de junio por el Consejo de Ministros la entrada de capital privado en Aena hasta el 49% de su capital, finalizó así completamente la segregación organizativa y de los recursos humanos entre Aena y Enaire, desapareciendo definitivamente las Unidades Corporativas que han dado soporte a ambas sociedades, incorporándose 58 personas en Aena y permaneciendo 15 en Enaire.

ii. Principales hitos de Aena

En su primer año de gestión en 1991, Enaire (entonces entidad pública empresarial Aena) contaba con 40 aeropuertos, por los que pasaban al año más de 75,6 millones de pasajeros y cerca de 900.000 aeronaves. En 2013, los pasajeros de sus 46 aeropuertos y 2 helipuertos de su red en España superaron los 187 millones, con 1.790.000 operaciones.

Aena Desarrollo Internacional, S.A. (definida anteriormente como Aena Internacional) se constituyó en 1991. En 1997 se convirtió en sociedad estatal para ser el instrumento para el desarrollo internacional de Aena, lo que supuso un paso adelante en la compañía. A Aena Internacional se incorporaron las concesiones de 2 aeropuertos en Colombia y 12 aeropuertos en México, a los que en 2013 se unió el aeropuerto de Londres-Luton.

En el año 1992, por ser España sede de los Juegos Olímpicos de Barcelona y de la Exposición Universal de Sevilla, se construyeron nuevas terminales en Barcelona, Sevilla, Málaga-Costa del Sol y Jerez.

Entre 1992 y 1995, se destaca la profunda remodelación de los aeropuertos de Palma de Mallorca y de Madrid (incluyendo la unión entre las terminales T1 y T2), así como las nuevas terminales de Melilla (1992), Federico García Lorca Granada-Jaén ("**FGL Granada-Jaén**") (1994), Bilbao (1995) y A Coruña (1995). En esos años se ampliaron también las terminales de Alicante-Elche (1993) y Almería (1995).

En el período 1996-1999 destacan las nuevas terminales de Vigo (1996), Fuerteventura (1997), El Hierro (1997) y Lanzarote (1998), así como el Dique Norte (hoy T3) de Madrid.

En 2003 se lanzó el denominado Plan Málaga para dotar al aeropuerto de las infraestructuras necesarias para atender a un turismo creciente y, en 2006, se puso en servicio la práctica totalidad de las instalaciones del Plan Barajas, cuyo elemento más singular fue la nueva T4 del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. A este esfuerzo inversor se sumó el Plan Levante dirigido a la modernización de los aeropuertos de Alicante-Elche y Valencia.

Las nuevas instalaciones del Aeropuerto de Barcelona-El Prat (la T1), se pusieron en servicio en 2009 y, en 2010, las de Málaga-Costa del Sol (T3). La nueva terminal de Alicante-Elche entra en servicio en 2011.

5.2. Inversiones

5.2.1. Descripción, (incluida la cantidad) de las principales inversiones del emisor en cada ejercicio para el período cubierto por la información financiera histórica y hasta la fecha del documento de registro

A. Inversiones realizadas con anterioridad a la información financiera histórica

Sin perjuicio de la información sobre la inversiones efectuadas durante el periodo de la información financiera histórica contemplada en este Documento de Registro (ejercicios 2011, 2012 y 2013 y el periodo de enero a septiembre de 2014), que se incluye en el apartado siguiente, interesa describir, por su relevancia, una serie de inversiones efectuadas con anterioridad a dicho periodo, que han situado a los aeropuertos de Aena entre los más modernos y competitivos del mundo, con unas infraestructuras de primer nivel y con un elevado potencial de crecimiento.

A fecha de 30 de septiembre de 2014, el inmovilizado material bruto ascendía a 23.475 millones de euros (22.601 millones de euros a 31 de diciembre de 2013; 22.583 millones de euros a 31 de diciembre de 2012; y 22.179 millones de euros a 31 de diciembre de 2011).

A continuación se describen las inversiones más relevantes realizadas con anterioridad al periodo de la información financiera histórica:

Plan Barajas

El plan de ampliación y modernización del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas comenzó en el año 2000 con el inicio de las siguientes grandes obras: dos pistas de vuelo, plataformas de estacionamiento, rodaduras y balizamiento. Finalizó el 4 de febrero de 2006 con la puesta en servicio de la Nueva Área Terminal.

Como consecuencia de las inversiones realizadas en el marco del Plan Barajas, el inmovilizado material bruto a fecha 31 de diciembre de 2013 del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas ascendía a 7.976 millones de euros.

Plan Barcelona

Las principales actuaciones se iniciaron a finales de 2003 y se pusieron en explotación en junio de 2009. Entre las más importantes destacan la Nueva Área Terminal, Plataforma Sur, Construcción de Aparcamientos y Ampliación del campo de Vuelo, en donde se incluye la nueva pista y la prolongación de la pista 07L-25R.

Como consecuencia de las inversiones realizadas en el marco del Plan Barcelona, el inmovilizado material bruto a fecha 31 de diciembre de 2013 del aeropuerto Barcelona-El Prat ascendía a 3.910 millones de euros.

Plan Málaga

Las principales actuaciones realizadas fueron: el nuevo edificio terminal, urbanización y accesos,

nuevo edificio de aparcamiento de vehículos y accesos provisionales y la estación de ferrocarril integrada en el edificio terminal. En el Campo de Vuelos destaca la Nueva Pista 12-30 y la Ampliación de la Plataforma de Estacionamiento de Aeronaves Zona Este. Se inició en el año 2004 con el comienzo de las obras del terminal y finalizó con la puesta en explotación de la 2ª Pista de Vuelo en junio de 2012.

Como consecuencia de las inversiones realizadas en el marco del Plan Málaga, el inmovilizado material bruto a fecha 31 de diciembre de 2013 del aeropuerto Málaga-Costa del Sol ascendía a 1.993 millones de euros.

B. Inversiones realizadas dentro del período cubierto por la información financiera histórica

Inversiones en el periodo 2011 – septiembre 2014

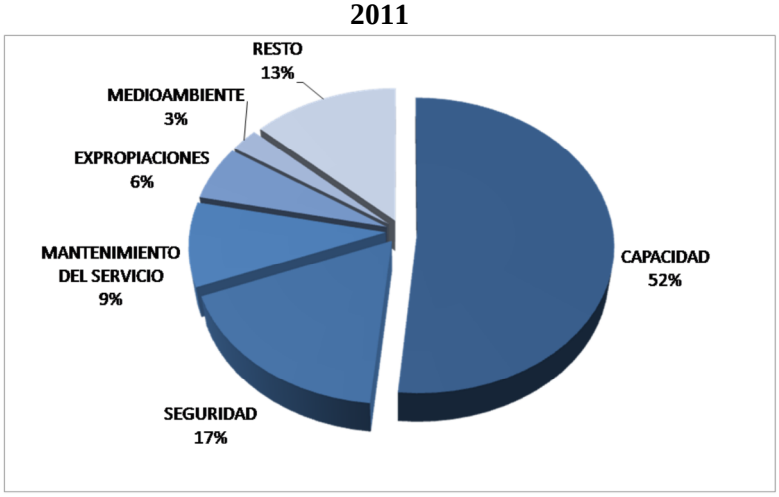
Las necesidades de inversión de Aena durante el periodo entre 2011 y septiembre 2014 se redujeron significativamente al haberse dotado en años anteriores a los aeropuertos de la red de la capacidad necesaria para absorber futuros crecimientos de tráfico en los próximos años.

Durante el periodo de enero a septiembre de 2014 los pagos por inversión en activos fijos (inmovilizado material, inmovilizado intangible e inversiones inmobiliarias) ha ascendido a 229,7 millones de euros, lo que supone una reducción del 38% respecto al mismo período del año anterior. En 2013 alcanzó la cifra de 492 millones de euros frente a los 815 millones de euros del 2012 y a los 1.084 millones de euros de 2011.

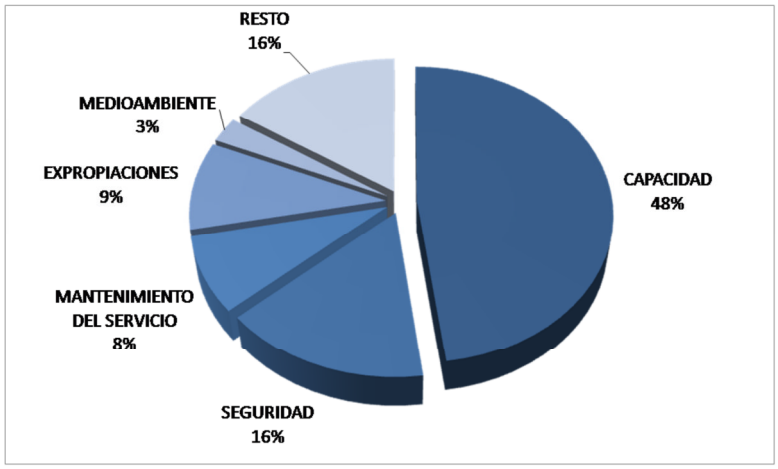
El plan de inversiones que Aena ha completado en los últimos años permitirá desarrollar una estrategia de crecimiento de los ingresos aeronáuticos y comerciales aprovechando la capacidad de la que se ha dotado a los aeropuertos.

La clasificación de estas inversiones atendiendo a su finalidad se describe en los siguientes gráficos:

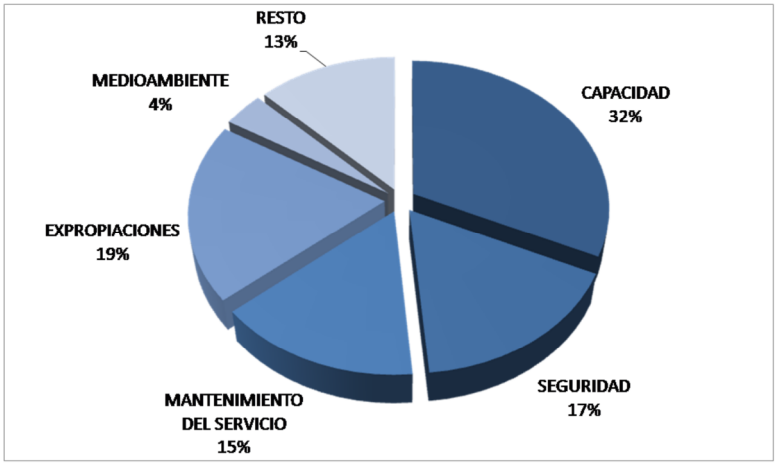
2011



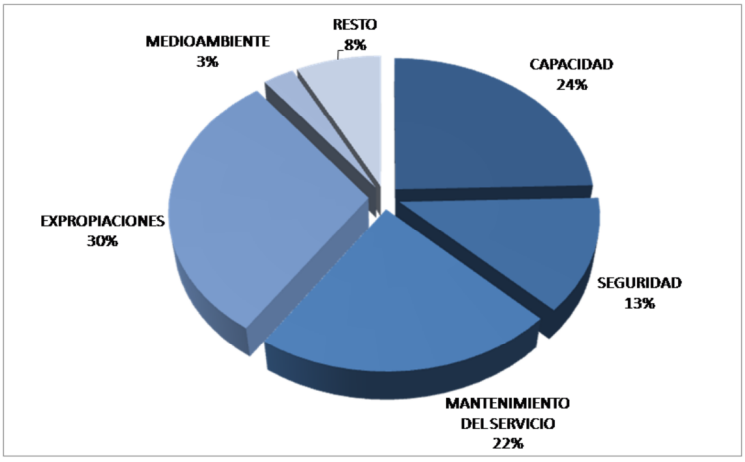
2012



2013



Periodo enero a septiembre de 2014



Fuente: Aena. Información no auditada.

En el periodo 2011-septiembre 2014 se han puesto en servicio importantes inversiones, muchas de las cuales tenían por objeto el incremento de la capacidad. Tras concluir un periodo de importantes inversiones en nuevas infraestructuras, las inversiones actuales se orientan principalmente a la mejora de las instalaciones y el mantenimiento del servicio, garantizando sus niveles de calidad, la seguridad operacional y el apoyo a la estrategia de incremento de ingresos comerciales, sin olvidar el compromiso con el Medio Ambiente.

Cabe destacar las siguientes:

INVERSIONES EN CAPACIDAD

El importe de las inversiones en capacidad realizadas en el período 2011 a septiembre 2014 asciende a 1.166 millones de euros (563 millones de euros en 2011, 391 millones de euros en 2012, 157 millones de euros en 2013 y 56 millones de euros en el periodo de enero a septiembre de 2014).

Actuaciones en Área Terminal

- En el año 2011 se pusieron en servicio las nuevas áreas terminales de los aeropuertos de Alicante-Elche, Santiago y La Palma, la inversión total ascendió a 659,8 millones de euros. En ese año también se finalizó la obra "Adecuación y Mejoras Operativas del Edificio Terminal de Bilbao" (30,4 millones de euros).

- En el año 2012 se pusieron en servicio las ampliaciones de los edificios terminales de los aeropuertos de Ibiza (74,6 millones de euros) y de Valencia (61,6 millones de euros). En ese año también se inauguró la zona sur de la Ampliación del Edificio Terminal de Vigo, iniciada en 2009, aunque la totalidad de la obra se finalizó en 2014. El presupuesto de la ampliación asciende a 44,0 millones de euros.

- En lo que respecta a la Ampliación del Edificio Terminal del aeropuerto de Gran Canaria, iniciada a finales de 2009, en el año 2013 se puso en servicio el dique sur; en julio del año 2014, el dique norte y, desde el último trimestre de 2014, está disponible la zona oeste. Con esta actuación se completa la ampliación del edificio terminal. El presupuesto total de la ampliación asciende a 138,6 millones de euros.

Actuaciones en Campo de Vuelo

- En 2011 finalizó la obra civil de la nueva pista de vuelo del aeropuerto de Málaga –Costa del Sol, que fue inaugurada en julio de 2012 (actuaciones en campo de vuelos 539,9 millones de euros).

- La ampliación de la pista de vuelo del aeropuerto de Córdoba finalizó su obra civil en septiembre de 2011 (66,1 millones de euros incluyendo expropiaciones).

- Respecto a la mejora y ampliación de plataformas para estacionamiento de aeronaves destacan las del aeropuerto de Santiago (32,4 millones de euros) y las dos del aeropuerto de Valencia finalizadas en 2011 (17,2 millones de euros). En el 2012 se finalizaron las

actuaciones en la plataforma Borde Este del aeropuerto de La Palma (6,8 millones de euros).

- En el periodo enero a septiembre de 2014 destaca la ampliación de la pista de vuelo del aeropuerto de A Coruña iniciada en 2011 con un presupuesto de 61 millones de euros.

INVERSIONES EN SEGURIDAD

En el ámbito de la seguridad el importe de las inversiones del período 2011-septiembre 2014 asciende a 431 millones de euros (191 millones de euros en 2011, 128 millones de euros en 2012, 83 millones de euros en 2013 y 29 millones de euros en el periodo de enero a septiembre de 2014).

Entre estas inversiones en seguridad, destacan las actuaciones en campos de vuelo para la Certificación de Aeródromos. En el año 2011 se finalizaron las actuaciones en los aeropuertos de Reus, Alicante-Elche, Vitoria, Menorca, Gran Canaria y Santiago. En el año 2012 se finalizó la adecuación de la pista 02-20 del aeropuerto de Barcelona–El Prat y las adecuaciones de los aeropuertos de Bilbao, Valencia, Lanzarote, Fuerteventura y Girona-Costa Brava. En el año 2013 se finalizaron las actuaciones en los aeropuertos de Vigo y Zaragoza. La obra de adecuación de canales de drenaje y RESAs en el campo de vuelo del aeropuerto de Barcelona-El Prat se puso en servicio en 2013, aunque finalizó en 2014.

De las inversiones en ejecución en 2014 en el ámbito de la Seguridad destacan el plan de renovación de los equipos automáticos detectores de explosivos, incluidos los explosivos líquidos, y los equipos de rayos X (23,1 millones de euros, en el periodo de enero a septiembre de 2014), así como las actuaciones de mejora de la Seguridad Operacional para obtener y mantener la certificación de los aeropuertos de acuerdo al Real Decreto 862/09 (4,4 millones de euros, en el periodo de enero a septiembre de 2014).

INVERSIONES EN MANTENIMIENTO DEL SERVICIO

En mantenimiento del servicio el importe de las inversiones del período 2011-septiembre 2014 asciende a 295 millones de euros (101 millones de euros en 2011, 67 millones de euros en 2012, 76 millones de euros en 2013 y 51 millones de euros en el periodo de enero a septiembre de 2014).

En el período 2011-2013 las actuaciones más importantes puestas en servicio fueron las nuevas centrales eléctricas de los aeropuertos de Alicante-Elche, Almería, FGL Granada-Jaén y Santiago que se pusieron en servicio en el año 2011, y la del aeropuerto de Valencia que se puso en servicio en el año 2012.

En 2014 se podrían destacar como actuaciones más significativas puestas en servicio en éste ámbito, la regeneración de la plataforma del aeropuerto de Sevilla, y el suministro e instalación de pasarelas de embarque y equipos de servicio a aeronaves en varios aeropuertos.

INVERSIONES EN EXPROPIACIONES

La actividad aeroportuaria de Aena exige en ciertas ocasiones la ampliación de la superficie general de los aeropuertos que gestiona. Como consecuencia de ello, existe la necesidad recurrente de realizar expropiaciones que, en algunas ocasiones, han derivado en litigios por reclamaciones de los antiguos propietarios en relación al pago del justiprecio y cuyo pago se realiza por Aena a medida que se ejecutan las sentencias.

Así, durante el período 2011-septiembre 2014, su importe asciende a 309 millones de euros (65 millones de euros en 2011, 79 millones de euros en 2012, 96 millones de euros en 2013 y 69 millones de euros en el periodo de enero a septiembre de 2014).

En el periodo 2011-2013, se han pagado (excluyendo intereses de demora) 239,7 millones de euros (10% del total) correspondiéndose a pagos por sentencias de las expropiaciones de los terrenos, principalmente para el desarrollo del Plan Director del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid Barajas (101,6 millones de euros), los pagos asociados a la expropiaciones de terrenos en Coruña (42,9 millones de euros), y los correspondientes al Aeropuerto de Barcelona – El Prat (33 millones de euros).

En 2014, a 30 de septiembre, (excluyendo intereses de demora) se han pagado 69,2 millones de euros (30% del total) correspondiéndose a pagos por sentencias de los terrenos expropiados con anterioridad, principalmente para el desarrollo del Plan Director del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. En el mismo periodo de 2013 se pagaron 45,7 millones de euros en expropiaciones de terrenos (9,3% del total invertido en el periodo). Durante el año 2013 completo, la inversión en expropiaciones supuso el 19% del total.

INVERSIONES EN MEDIO AMBIENTE

El importe de las inversiones del período 2011-septiembre 2014 en el ámbito del Medio Ambiente, asciende a 75 millones de euros (28 millones de euros en 2011, 23 millones de euros en 2012, 19 millones de euros en 2013 y 6 millones de euros en el periodo de enero a septiembre de 2014).

En el periodo 2011 – 2013 se han invertido 68,7 millones de euros (3% del total del periodo), principalmente en las actuaciones derivadas de las declaraciones de impacto ambiental en varios aeropuertos, principalmente dedicados a aislamiento acústico.

Durante el periodo de enero a septiembre de 2014, se han invertido 6,4 millones de euros (3% del total del periodo de enero a septiembre), principalmente en las actuaciones derivadas de las declaraciones de impacto ambiental en varios aeropuertos, siendo el aislamiento acústico uno de los objetivos más importantes. En el mismo periodo de 2013, la inversión en medio ambiente fue de 14 millones de euros (4% del total del periodo de enero a septiembre). Durante todo el 2014 se continuará con estas inversiones, en las que destacan las actuaciones en los aeropuertos de Bilbao, Alicante-Elche, Ibiza, Tenerife Norte y Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

RESTO DE INVERSIONES

En cuanto al resto de inversiones, el importe del período 2011- septiembre 2014, asciende a 352 millones de euros (144 millones de euros en 2011, 128 millones de euros en 2012, 62 millones de euros en 2013 y 17 millones de euros en el periodo de enero a septiembre de 2014).

Entre otras inversiones destacables puestas en servicio en este periodo se encuentran las actuaciones en aparcamientos, ya que en el año 2012 se pusieron en servicio los edificios para aparcamiento de vehículos de los aeropuertos de Vigo, Valencia y Sevilla.

En 2014, destacan las obras de remodelación de las áreas comerciales de los aeropuertos Adolfo Suarez Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat, Málaga-Costa del Sol y Gran Canaria, y la Construcción del aparcamiento P3, situado en la zona norte del aeropuerto de Gran Canaria.

Durante el período cubierto por la información financiera histórica y hasta la fecha del presente Documento de Registro, se han realizado una serie de adquisiciones de participaciones en el área internacional (Aerocali y Luton), tal y como aparecen descritas las operaciones y definidas las sociedades en el apartado 6.1.1.A.3.

5.2.2. Descripción de las inversiones principales del emisor actualmente en curso, incluida la distribución de estas inversiones geográficamente (nacionales y en el extranjero) y el método de financiación (interno o externo)

Las inversiones en curso son en su mayoría aquellas ya iniciadas en períodos anteriores y mencionadas en el apartado 5.2.1 y que corresponden con inversiones en materia de capacidad, mantenimiento del servicio y de seguridad. Las inversiones realizadas durante los nueve primeros meses de 2014 en estas materias representan aproximadamente el 60% del total en el periodo.

Dichas inversiones se han financiado con la generación de caja de la compañía de los últimos períodos y con los préstamos concedidos y no dispuestos durante los nueve primeros meses de 2014 (78,9 millones de euros correspondientes a cobros de subvenciones FEDER).

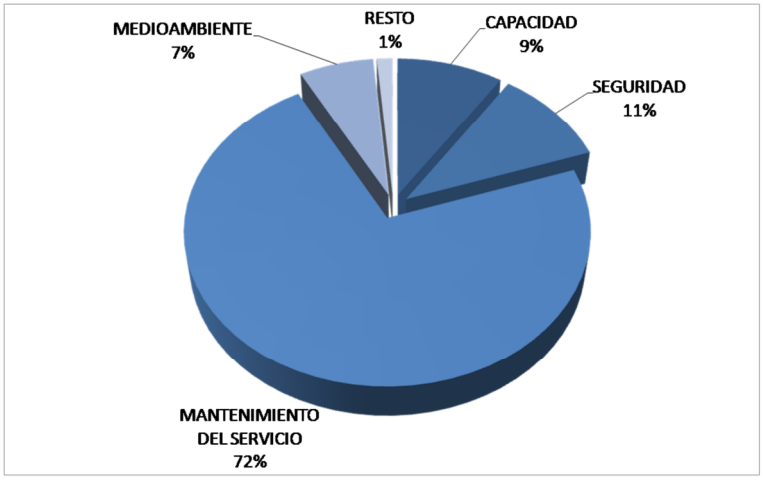
5.2.3. Información sobre las principales inversiones futuras del emisor sobre las cuales sus órganos de gestión hayan adoptado ya compromisos firmes

La planificación de las inversiones se realiza con carácter plurianual, por lo que existen actualmente inversiones en curso que suponen compromisos de pago para los próximos años.

En este epígrafe se incluyen exclusivamente inversiones adjudicadas que son las únicas respecto de las que existe un compromiso firme. A 30 de septiembre de 2014, el volumen de la inversión ya adjudicada para los próximos años es de 307,0 millones de euros. Por otro lado, está planificado el pago de expropiaciones pendientes de resolución y debidamente provisionadas por Aena por un importe de 1.137,2 millones de euros (incluyendo intereses de demora), que se irá efectuando conforme se ejecuten las correspondientes resoluciones judiciales.

De las anteriores inversiones son las partidas de mantenimiento de servicio y de expropiaciones (especialmente las expropiaciones de los aeropuertos Adolfo Suarez Madrid-Barajas y Málaga-Costa del Sol) las más importantes. A continuación se muestra el desglose de las inversiones adjudicadas.

Volumen relativo de inversión adjudicada por finalidad (no se incluyen expropiaciones)



Fuente: Aena. Información no auditada.

De conformidad con la Ley 18/2014, se fija para el primer y segundo DORA un límite máximo de inversión media anual de 450 millones de euros siendo la intención de Aena de cumplir dicho límite. Sin perjuicio de las mencionadas inversiones futuras existen otras inversiones no adjudicadas (y por lo tanto no cuantificadas) a fecha del presente Documento de Registro derivadas del cumplimiento de la normativa medioambiental y de la certificación de aeropuertos.

6. Descripción del negocio

6.1. Actividades principales

A. INTRODUCCIÓN

Aena es el primer operador aeroportuario del mundo[2] por volumen de pasajeros, con 187,4 millones de pasajeros en 2013. En la actualidad gestiona 46 aeropuertos y 2 helipuertos. Aena es propietaria de dos de los diez aeropuertos más importantes de la Unión Europea en términos de pasajeros, Adolfo Suárez Madrid-Barajas (en quinta posición con 39,7 millones pasajeros en 2013*) y Barcelona-El Prat (en novena posición con 35,2 millones de pasajeros en 2013*), adicionalmente cinco de sus aeropuertos tienen un tráfico anual superior a los 8 millones de pasajeros (Palma de Mallorca, Málaga-Costa del Sol, Gran Canaria, Alicante-Elche y Tenerife Sur). (*Fuente: ACI-Europe 2013 Airport Traffic Report).

La amplitud de la red española de aeropuertos de Aena (46 aeropuertos y 2 helipuertos) junto con la diversidad de los mismos, han permitido a Aena obtener una amplia experiencia en la gestión de aeropuertos de distinta tipología y tamaño. Si bien todos los aeropuertos atienden a tráfico de distintas tipologías, puede existir alguna de ellas que predomine. En este sentido, los aeropuertos de la red de Aena podrían clasificar como sigue:

- *Hub* internacional (Adolfo Suárez Madrid-Barajas).
- *Hub* de vuelos domésticos y europeos (Barcelona-El Prat).
- Aeropuertos turísticos.
- Aeropuertos de negocios y visitas de fin de semana.
- Aeropuertos regionales necesarios para mantener la conexión territorial (bases aéreas, helipuertos y aeropuertos de aviación general).

Aena desarrolla sus actividades siguiendo tres líneas de negocio principales:

1) Aeropuertos (que se desglosa a su vez en dos sub-segmentos, A) Actividad Aeronáutica y B) Actividad Comercial); 2) Servicios fuera de terminal, y; 3) Internacional.

Los tres aeropuertos principales de la red son Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat y Palma de Mallorca, integrándose el resto de aeropuertos en los siguientes grupos:

- Grupo Canarias: integrado por los 8 aeropuertos de la Comunidad Autónoma de Canarias.
- Grupo I: formado por aeropuertos con más de 2 millones de pasajeros al año.

[2] Fuente elaboración de Aena a partir de ACI-Mundo 2013.

- Grupo II: formado por aeropuertos que reciben entre 0,5 y 2 millones de pasajeros al año.

- Grupo III: formado por aeropuertos con menos de 0,5 millones de pasajeros al año.

Según estimaciones de Aena, en su red aeroportuaria operan 728 compañías aéreas comerciales, que conectan con 147 países, y prestan sus servicios 6.200 empresas, que generan 140.000 empleos directos y 440.000 empleos totales, lo que equivale al 2% de la población activa española.

La gestión de Aena sigue un modelo en red y, por tanto, gestiona el conjunto de aeropuertos de muy diferentes características. El objetivo de esta forma de gestión es optimizar los costes gracias a las sinergias y economías de escala que se consiguen al contar con un mayor volumen de negocio y además ofrecer una calidad elevada y homogénea en todos los aeropuertos de su red.

Un aspecto fundamental del nivel de actividad de Aena es su vinculación con el turismo en España, el cual representó el 10,9% del PIB de 2012 con una cifra de 112.000 millones de euros, y en 2014 alcanzó una cifra record de 61,7 millones de turistas. Estos datos sitúan a España como el tercer mayor país por número de turistas a nivel mundial y segundo mayor país por ingresos derivados del turismo en el año 2013 (fuente: WTO 2014). En cuanto al medio de transporte utilizado, un 80% de los turistas extranjeros que visitaron España en 2014 utilizaron el avión (fuente: Frontur noviembre 2014). Adicionalmente, Aena, conjuntamente con otras empresas gestiona aeropuertos fuera de España y su presencia internacional se materializa en 15 aeropuertos (12 en México, 2 en Colombia y 1 en Reino Unido).

B. DESCRIPCIÓN GENERAL

B.1. PRINCIPALES MAGNITUDES DE AENA

- Operador de 46 aeropuertos y 2 helipuertos en España.

- Dos aeropuertos entre los diez primeros de la Unión Europea: Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat (quinta y novena posición por número de pasajeros en 2013 respectivamente) (fuente: *ACI-Europe 2013 Airport Traffic Report*).

- 187,4 millones de pasajeros utilizaron la red de aeropuertos de Aena en 2013, de los cuales 129,1 millones de pasajeros fueron internacionales (69% del total).

- 2.876,8 millones de euros de ingresos ordinarios en 2013.

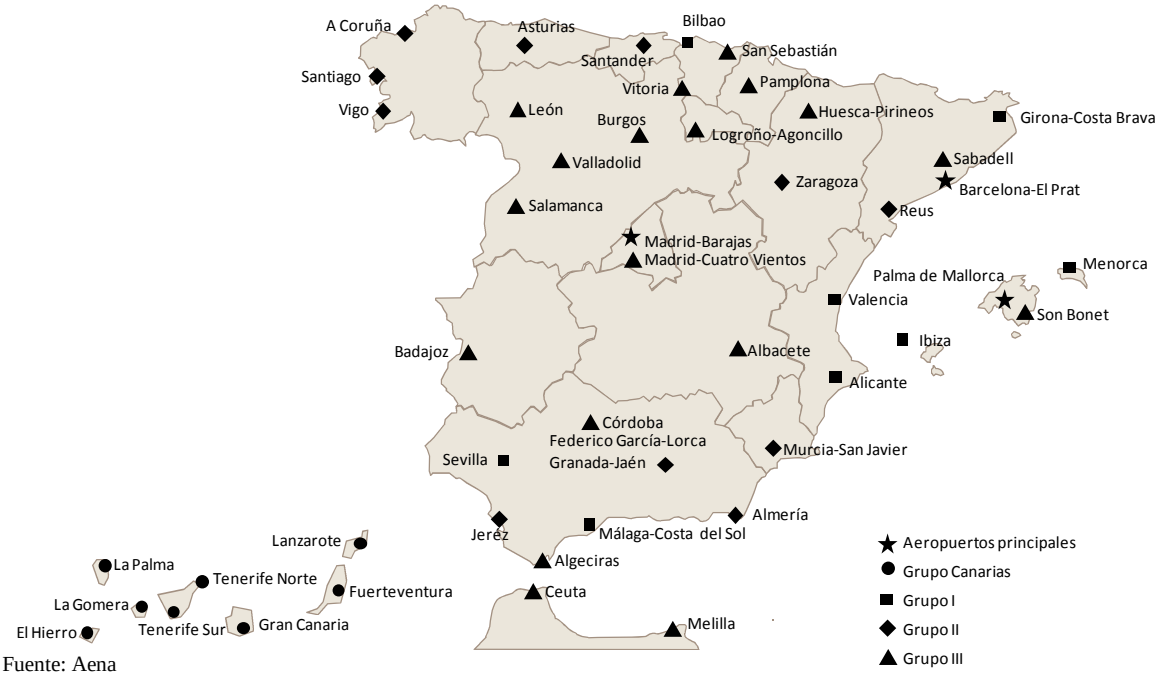
- 1.610,0 millones de euros de EBITDA ajustado en 2013.

- 596,7 millones de euros de beneficio neto en 2013.

B.2. PRESENCIA GEOGRÁFICA Y TIPOLOGÍA DE AEROPUERTOS

Los 46 aeropuertos y 2 helipuertos de la red de Aena en España se distribuyen por todo el territorio nacional.

I) Distribución geográfica de los aeropuertos de Aena



Fuente: Aena

II) Tipología de aeropuertos de la red de Aena

Aena cuenta con una base diversificada de aeropuertos con diferentes tipologías: *Hub* internacional (Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat), aeropuertos turísticos (e.g. Málaga-Costa del Sol, Palma de Mallorca, etc.), aeropuertos de negocios y de visitas de fin de semana (e.g. Bilbao, Sevilla, etc.) y aeropuertos regionales necesarios para mantener la conexión territorial (bases aéreas, helipuertos y aeropuertos de aviación general).

Tal como se ha hecho referencia en la introducción de esta sección, la red de Aena está organizada conforme a un esquema que diferencia los aeropuertos en función del número de pasajeros que reciben a lo largo del año:

- *Aeropuertos principales: Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat y Palma de Mallorca, que organizativamente dependen directamente de la Dirección de Red de Aeropuertos.*

- *Grupo Canarias: integrado por los 8 aeropuertos de la Comunidad Autónoma de Canarias.*

- *Grupo I: formado por aeropuertos con más de 2 millones de pasajeros al año. Este grupo lo componen 8 aeropuertos: Málaga-Costa del Sol, Alicante-Elche, Ibiza, Valencia, Bilbao, Sevilla, Girona-Costa Brava y Menorca.*

- *Grupo II: formado por aeropuertos que reciben entre 0,5 y 2 millones de pasajeros al año. Este grupo lo componen 11 aeropuertos: Almería, Asturias, FGL Granada-Jaén, Jerez, A Coruña, Murcia-San Javier, Reus, Santander, Santiago, Vigo y Zaragoza.*

- *Grupo III:* formado por aeropuertos con menos de 0,5 millones de pasajeros al año. Es un grupo heterogéneo compuesto por aeropuertos, bases aéreas y helipuertos: Valladolid, León, Badajoz, Salamanca, Albacete, Melilla, San Sebastián, Pamplona, Burgos, Logroño-Agoncillo, Vitoria, Ceuta, Algeciras, Córdoba, Sabadell, Son Bonet, Madrid-Cuatro Vientos y Huesca-Pirineos.

III) Naturaleza de los Aeropuertos de Aena

- *Aeropuertos titularidad de Aena:* A Coruña, Alicante-Elche, Almería, Asturias, Barcelona-El Prat, Bilbao, Burgos, Córdoba, El Hierro, Fuerteventura, Girona-Costa Brava, FGL Granada-Jaén, Huesca-Pirineos, Ibiza, Jerez, La Gomera, La Palma, Logroño-Agoncillo, Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Melilla, Menorca, Palma de Mallorca, Son Bonet, Pamplona, Reus, Sabadell, San Sebastián, Santander, Sevilla, Tenerife Sur, Valencia, Vigo y Vitoria.

- *Aeropuertos de uso conjunto con el Ministerio de Defensa:* Gran Canaria, Lanzarote, Tenerife Norte, Madrid-Cuatro Vientos, Málaga-Costa del Sol, Son Bonet, Santiago y Zaragoza.

- *Bases aéreas y aeródromos militares abiertos al uso civil:* Badajoz, Salamanca, Murcia-San Javier, Valladolid, Albacete, y León.

  Aena tiene un convenio con el Ministerio de Defensa para establecer las claves de reparto de los derechos de uso y los criterios de compensación por la utilización de las Bases Aéreas Abiertas al Tráfico Civil y el Aeródromo de utilización conjunta de Zaragoza por aeronaves civiles desarrollado en el apartado 22 del Documento de Registro.

- *Helipuertos titularidad de Aena:* Los helipuertos de Ceuta y Algeciras se asientan sobre terrenos pertenecientes a las Autoridades Portuarias, por lo que la actividad desarrollada por Aena se fundamenta en Concesiones Administrativas otorgadas por Puertos del Estado, por treinta y veinticinco años respectivamente.

B.3. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE TRÁFICO

I) Evolución del tráfico de pasajeros de Aena

Evolución Anual del Tráfico de Pasajeros en los Aeropuertos de la Red de Aena en el Periodo 2000-2013 (millones de pasajeros)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Ac. Sep. 2014	Variaciones		
																Ene-Sep 14/13	13/00 AC*	13/00 TACC**
Doméstico	57,9	59,6	58,1	62,9	68,5	76,4	81,5	89,1	82,0	75,7	76,6	76,2	66,7	57,4	44,9	1,5%	(0,8)%	(0,1)%
Internacional	81,2	83,3	83,2	89,0	95,6	102,9	109,9	119,6	120,4	110,7	115,1	127,1	126,4	129,1	107,7	6,0%	59,0%	3,6%
Total comercial	**139,0**	**142,9**	**141,3**	**152,0**	**164,1**	**179,3**	**191,4**	**208,7**	**202,3**	**186,4**	**191,7**	**203,3**	**193,2**	**186,5**	**152,6**	**4,6%**	**34,1%**	**2,3%**
Total	**141,0**	**144,6**	**143,1**	**153,8**	**166,1**	**181,3**	**193,6**	**210,5**	**203,9**	**187,6**	**192,8**	**204,4**	**194,2**	**187,4**	**153,3**	**4,6%**	**32,9%**	**2,2%**

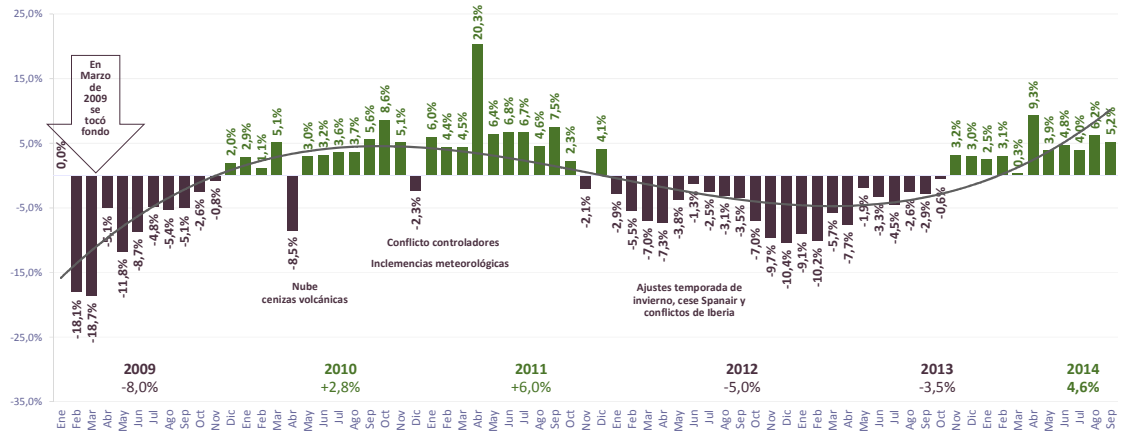
Fuente: Aena. Información no auditada.
Enero-septiembre 14/13: Crecimiento de los datos acumulados de enero a septiembre 2014, comparados con los mismos datos de 2013.
*13/00 AC: Crecimiento acumulado del número de pasajeros de 2000 a 2013.
**13/00 TACC: Tasa anual de crecimiento compuesto del número de pasajeros de 2000 a 2013.

El tráfico aéreo en los aeropuertos de Aena ha pasado de los 73,2 millones de pasajeros en el año 1990 a los 187,4 millones en 2013, lo que supone un crecimiento acumulado del 156,0% y una media interanual de crecimiento del 4,2%.

El año récord de tráfico de pasajeros fue 2007, con 210,5 millones de pasajeros. Ese mismo año el crecimiento acumulado era del 49,3% y el crecimiento medio interanual del 5,9%. A partir de 2007, el efecto de la evolución de los precios del petróleo, la competencia de otros medios de transporte (como el tren de alta velocidad), así como la crisis económica, provocaron un retroceso en los niveles de tráfico de pasajeros. Durante los años 2009 y 2010, el tráfico aéreo comenzó a repuntar hasta alcanzar en 2011 la cifra de 204,4 millones de pasajeros para el conjunto de la red.

Posteriormente, en el período 2012-2013, se produjo otra contracción del tráfico que llegó a descender a 187,4 millones de pasajeros en 2013 (-8,3% frente a 2011). Este descenso vino ligado a la pérdida de tráfico nacional (-24,6% en 2013 comparado con 2011), motivado por la crisis financiera en España y la restructuración de Iberia, que conllevó el cierre o la disminución de frecuencias de ciertas rutas, que no se pudo compensar con el sólido crecimiento del tráfico internacional (+1,5% en 2013 comparado con 2011).

Variación mensual respecto al año anterior del tráfico total de Aena



Fuente: Aena. Información no auditada.

En noviembre de 2013, se produjo un cambio de tendencia en la evolución del tráfico que se ha consolidado en los primeros nueve meses de 2014 ya que, tras el crecimiento registrado en septiembre, se acumulan ya once meses de crecimiento consecutivo.

En los primeros nueve meses de 2014, se han gestionado un total de 153,3 millones de pasajeros en la red de aeropuertos de Aena, un 4,6% más que en el mismo periodo del año anterior.

II) Análisis de la tipología del tráfico

Históricamente, el tráfico internacional[3] ha tenido un comportamiento más sólido que el tráfico doméstico, y se ha producido no sólo un crecimiento importante en términos absolutos (que ha pasado de 81,2 millones de pasajeros en el año 2000, a 129,1 millones en el 2013, lo que supone una cifra récord para Aena) sino también una mejora en la cuota del tráfico total de la red de Aena (del 58,3% en el año 2000 ha pasado al 69,1% en el 2013).

El tráfico internacional sigue con la tendencia positiva registrada en 2013 (+2,1% frente a 2012), creciendo en el acumulado a septiembre de 2014 un 6,0%, debido a la incipiente recuperación económica en los países emisores de turistas, la inestabilidad en los destinos

[3] *Criterios estadísticos de tráfico*

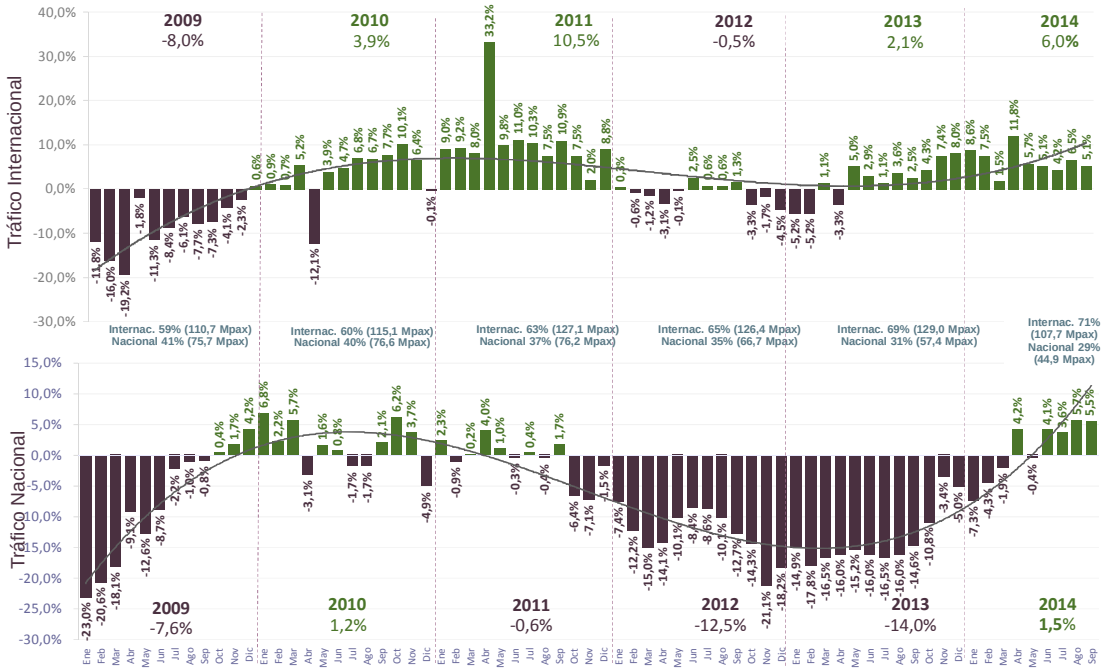
Clasificación doméstico / Internacional: Un vuelo (o un pasajero) se considera doméstico (nacional) cuando tanto el origen como el destino es un aeropuerto de España. Un vuelo (o un pasajero) se considera internacional cuando o el origen o el destino no es un aeropuerto de España.

Tráfico Comercial: corresponde a la suma del tráfico comercial nacional e internacional, sin incluir tránsitos ni otras clases de tráfico (vuelos de Aviación General y Trabajos Aéreos).
Tráfico Total: incluye todos los tipos de tráfico y contabiliza los tránsitos sólo en llegadas.

turísticos del norte de África, como Egipto o Túnez y la oferta a precios más bajos que han atraído a más turistas hacia España, impulsando el crecimiento del tráfico aéreo en la red de Aena.

El tráfico nacional se situaba en 57,9 millones de pasajeros en el año 2000 y mantuvo una tendencia de crecimiento positiva hasta su máximo histórico en 2007 (89,1 millones de pasajeros). Desde ese año, y salvo un pequeño repunte en 2010, el mercado doméstico ha registrado descensos, debido principalmente al difícil entorno económico, la competencia del tren de alta velocidad y a la reestructuración de Iberia. En 2013, el tráfico nacional fue de 57,4 millones de pasajeros (-13,9% frente a 2012).

Variación mensual respecto al año anterior del tráfico Nacional e Internacional de Aena



Fuente: Aena. Información no auditada.

Aunque todavía es pronto para hablar de un cambio de tendencia en el tráfico nacional, existen indicios de recuperación durante 2014, donde el tráfico nacional se ha incrementado ligeramente (+4%). Esta combinación de efectos, modifica ligeramente durante los nueve primeros meses de 2014 las cuotas de reparto entre el tráfico nacional (29%) y el internacional (71%).

III) Distribución del tráfico por zonas y mercados

En este apartado se profundiza con mayor nivel de detalle en la información de la evolución del tráfico según origen/destino y se desglosa por zonas y países.

En la siguiente tabla se observa el incremento de la cuota del tráfico con Europa, que pasa del 58,3% en 2012 al 61,9% en 2013, motivado por un crecimiento anual del 2,4%, y en cifras absolutas, 2,7 millones de pasajeros más que en 2012. En sentido contrario, se aprecia el

descenso del tráfico doméstico, como se ha indicado anteriormente, con una cuota del 30,9% en 2013 frente al 34,5% en 2012, consecuencia de una disminución de cerca del 14%, es decir, 9,4 millones de pasajeros menos que en 2012.

Región	Pasajeros 2011	Pasajeros 2012	Pasajeros 2013	Pasajeros Enero-Sep. 2014	% Var 13/12	% Var Enero-Sep. 14/13	Cuota 2012	Cuota 2013	Cuota Enero-Sep 2014
Europa [1]	113.533.847	113.302.245	116.031.530	97.102.793	2,4%	5,9%	58,3%	61,9%	63,4%
España	76.725.143	67.196.423	57.837.728	45.209.035	(13,9%)	1,4%	34,5%	30,9%	29,5%
América Latina y Caribe	5.874.306	5.741.783	5.431.982	4.190.206	(5,4%)	2,2%	3,0%	2,9%	2,7%
Norteamérica [2]	4.036.341	3.822.670	3.596.898	3.028.408	(5,9%)	7,0%	2,0%	1,9%	2,0%
África	2.561.280	2.315.348	2.418.282	1.960.828	4,4%	8,8%	1,2%	1,3%	1,3%
Oriente Medio	1.237.373	1.489.341	1.726.866	1.485.478	15,9%	14,3%	0,8%	0,9%	1,0%
Asia-Pacífico	418.081	362.889	361.843	292.366	(0,3%)	7,8%	0,2%	0,2%	0,2%
Tráfico Total de Pasajeros	**204.386.371**	**194.230.699**	**187.405.129**	**153.269.108**	**(3,5%)**	**4,6%**	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**

Fuente: Aena. Información no auditada.
(1) Excluye España (2) Incluye EE.UU. y Canadá

En la siguiente tabla se desglosan los destinos más relevantes por mercados, que coinciden con países de la Unión Europea. Más concretamente, el tráfico se concentra en Reino Unido (25,5%), Alemania (17,9%), Italia (7,5%) y Francia (7,3%) porcentajes calculados sobre el total de tráfico de pasajeros en 2013 excluyendo España.

Ranking	País	2011	2012	2013	Enero-Sep. 2014	% Var 13/12	% Var Enero-Sep. 14/13	% / Total de Pasajeros de 2013	% / Total de Pasajeros Enero-Sep. 2014
1	**España**	76,7	67,2	57,8	45,2	(13,9%)	(0,6%)	30,9%	29,5%
2	**Reino Unido**	31,7	31,5	33,0	27,8	4,8%	5,1%	17,6%	18,2%
3	**Alemania**	22,4	22,3	23,2	19,4	4,1%	7,2%	12,4%	12,6%
4	**Italia**	11,8	10,8	9,7	8,3	(10,4%)	7,6%	5,2%	5,4%
5	**Francia**	9,2	9,6	9,4	7,9	(2,2%)	5,9%	5,0%	5,1%
6	**Holanda**	5,7	5,6	5,6	4,6	(0,2%)	6,0%	3,0%	3,0%
7	**Suiza**	4,5	4,8	4,9	4,1	2,4%	4,3%	2,6%	2,6%
8	**Bélgica**	4,3	4,3	4,5	3,9	3,5%	11,9%	2,4%	2,6%
9	**Irlanda**	2,9	2,9	3,0	2,5	4,4%	(0,1%)	1,6%	1,6%
10	**Noruega**	2,3	2,4	3,0	2,3	22,2%	1,6%	1,6%	1,5%
	SUBTOTAL	**171,4**	**161,4**	**154,2**	**126,0**	**(4,8%)**	**4,3%**	**82,3%**	**82,2%**
	Pasajeros totales	**204,4**	**194,2**	**187,4**	**153,3**	**(3,5%)**	**4,6%**	**100,0%**	**100,0%**

Fuente: Aena. Información no auditada.

IV) Distribución de tráfico por aeropuertos

La distribución del tráfico aéreo de pasajeros en 2013 por aeropuertos muestra que el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas supone el 21,2% del tráfico total de la red de Aena, mientras que el aeropuerto de Barcelona-El Prat gestiona el 18,8%, por lo que conjuntamente ambos aeropuertos gestionan el 40% del total de pasajeros de Aena. Adicionalmente, los 10 primeros aeropuertos por tráfico de pasajeros concentran el 82,4% del total.

En la tabla a continuación se puede apreciar que el aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas es el que se ha visto afectado en mayor medida por las causas de la reducción del tráfico en Aena, crisis económica, restructuración de Iberia y competencia del AVE, además de por una pérdida de peso del destino turístico Madrid y una búsqueda de otros mercados por parte de compañías de bajo coste, lo que en términos absolutos ha supuesto un descenso de casi 10 millones de pasajeros entre 2011 y 2013 (-20%). En 2013 el aeropuerto madrileño tuvo 39,7 millones de pasajeros, cifra muy inferior a su record histórico de 52 millones alcanzado en 2007. La tendencia se ha invertido a partir de febrero de 2014 y los datos de tráfico acumulado a septiembre de 2014 muestran un crecimiento de un 4,1% respecto al mismo periodo de 2013.

El aeropuerto de Barcelona-El Prat ha crecido de forma continuada en las últimas décadas y ha alcanzado su máximo histórico en 2013, debido a la fuerte expansión de Vueling iniciada en 2010.

En cuanto a los aeropuertos de carácter eminentemente turístico, en general se han beneficiado de los buenos resultados del sector tanto en 2013, como en los nueve primeros meses de 2014.

Los aeropuertos de negocios y de visita de fin de semana, se han visto afectados en mayor medida por la crisis económica y en 2013 han experimentado descensos de tráfico en muchos de los casos, como son Sevilla, Bilbao o Valencia. En 2014, esta tendencia ha cambiado en algunos de ellos que han comenzado a crecer.

Los aeropuertos regionales han experimentado un gran descenso del tráfico en términos relativos en línea con la caída generalizada del tráfico nacional.

Puesto	Aeropuerto	Pasajeros 2011	Pasajeros 2012	Pasajeros 2013	Pasajeros Enero-Sep. 2014	% Var 13/12	% Var Enero-Sep. 14/13	Cuota 2013	Cuota Enero-Sep. 2014
1	**Adolfo Suárez Madrid-Barajas**	49.671.270	45.190.528	39.735.618	31.463.168	(12,1%)	4,1%	21,2%	20,5%
2	**Barcelona-El Prat**	34.398.226	35.144.503	35.216.828	29.305.985	0,2%	6,9%	18,8%	19,1%
3	**Palma de Mallorca**	22.726.707	22.666.858	22.768.032	19.529.581	0,4%	(1,5%)	12,2%	12,7%
4	**Málaga-Costa del So**	12.823.117	12.581.944	12.925.186	10.950.416	2,7%	6,6%	6,9%	7,1%
5	**Gran Canaria**	10.538.829	9.892.067	9.770.039	7.498.993	(1,2%)	8,0%	5,2%	4,9%
6	**Alicante-Elche**	9.913.731	8.855.444	9.638.835	7.988.554	8,8%	4,9%	5,1%	5,2%
7	**Tenerife Sur**	8.656.487	8.530.729	8.701.728	6.729.808	2,0%	6,9%	4,6%	4,4%
8	**Ibiza**	5.643.180	5.555.048	5.726.579	5.512.510	3,1%	8,3%	3,1%	3,6%
9	**Lanzarote**	5.543.744	5.168.775	5.334.599	4.443.173	3,2%	13,1%	2,8%	2,9%
10	**Valencia**	4.979.511	4.752.020	4.618.072	3.568.352	(2,8%)	(1,6%)	2,5%	2,3%
	SUBTOTAL	**164.894.802**	**158.337.916**	**154.435.516**	**126.990.540**	**(2,5%)**	**5,3%**	**82,4%**	**82,9%**
	Pasajeros totales	**204.386.371**	**194.230.699**	**187.405.129**	**153.269.108**	**(3,5%)**	**4,6%**	**100,0%**	**100,0%**

Fuente: Aena. Información no auditada.

Ranking aeroportuario por número de pasajeros de la Unión Europea

Como se aprecia en la siguiente tabla, los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat ocupan el quinto y noveno puesto respectivamente en volumen de tráfico dentro de los aeropuertos de la Unión Europea. El aeropuerto de Barcelona-El Prat está creciendo a mayor ritmo que todos los aeropuertos que ocupan posiciones superiores en el ranking (a excepción de Gatwick). Por otro lado, el aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid–Barajas está creciendo al mismo ritmo que Ámsterdam y por encima de los tres mayores aeropuertos europeos; Heathrow, París Charles de Gaulle y Frankfurt.

(Millones de pasajeros)		Enero-Sep. Ac. 2013	Enero-Sep Ac.2014	%Var
1º	Heathrow	55,1	55,7	*1,0%*
2º	Paris CDG	47,3	48,5	*2,5%*
3º	Frankfurt	44,2	45,6	*3,2%*
4º	Amsterdam	40,3	42,0	*4,3%*
5º	**Adolfo Suárez Madrid - Barajas**	**30,2**	**31,5**	***4,1%***
6º	Munich	29,4	30,1	*2,4%*
7º	Roma	28,1	29,6	*5,4%*
8º	Gatwick	27,6	29,7	*7,6%*
9º	**Barcelona - El Prat**	**27,4**	**29,3**	***6,9%***
10º	Paris Orly	21,5	21,9	*2,1%*

Fuente: Aena. ACI - Europa.

V) Distribución de tráfico por aerolíneas

En cuanto a la tipología de aerolíneas que operan en los aeropuertos de la red de Aena, la circunstancia más destacable de la evolución a lo largo de los últimos 10 años es el crecimiento de las aerolíneas conocidas como de bajo coste. La respuesta de las aerolíneas tradicionales a la competencia de las compañías de bajo coste ha sido la creación de sus propias filiales de bajo coste (por ejemplo, en marzo de 2012 comenzó a operar Iberia Express, filial de Iberia de bajo coste para el corto y medio radio). Este hecho unido a la entrada y expansión en el mercado español de otras compañías de bajo coste, como es el ejemplo de Norwegian con seis bases en aeropuertos de la red, incluidos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat, ha desembocado en el aumento del número de aerolíneas de bajo coste, lo que se podrá traducir en una reducción y diversificación del riesgo de los aeropuertos de la red de Aena según se vayan consolidando.

La siguiente tabla muestra la distribución de tráfico de pasajeros por tipo de aerolínea (de bajo coste o tradicional) en la red de aeropuertos de Aena en 2013:

Bajo Coste	Tradicionales
54,9%*	45.1%

Fuente: ACI Europa.
**Incluye Vueling*

Ranking de aerolíneas por volumen de pasajeros

Los principales clientes de Aena son por un lado el Grupo IAG (Iberia, Vueling, Iberia Express y British Airways) con una cuota del 23,7% del total de tráfico de pasajeros en el año 2013 y, por otro, las compañías aéreas de bajo coste no miembros del Grupo IAG (como Ryanair), que

representaron el 39% del total de tráfico de pasajeros de Aena a cierre de 2013 (54,9% si se incluyen las dos compañías de bajo coste del Grupo IAG, Vueling e Iberia Express).

En relación con las compañías de bajo coste, Ryanair es la principal compañía de la red de Aena y en el año 2012 alcanzó los 35,5 millones de pasajeros. Ryanair ha experimentado una contracción en 2013, que continuó durante el periodo de enero a septiembre de 2014 (24,8 millones, -3,9%). No obstante, la compañía ha anunciado crecimientos a partir de invierno de 2014.

Por otro lado, cabe destacar los crecimientos de pasajeros de Vueling, tanto en 2013 como en los nueve primeros meses de 2014 (alcanza 21,1 millones de pasajeros,+16%), Air Europa (11,4millones,+8%), Grupo easyJet (9,9 millones, +4%), Iberia Express (4,6 millones, +4%) y Norwegian Air (3,6 millones,+53%).

Finalmente, Iberia tras una reducción del 33,2% en 2013, compensada en parte por la creación de Iberia Express (de manera conjunta descendieron un 20,6%), se estabilizó en los nueve primeros meses de 2014 y también ha anunciado crecimientos a partir de invierno de 2014.

Puesto	Compañías	Pasajeros 2011	Pasajeros 2012	Pasajeros 2013	Pasajeros Enero-Sep. 2014	% Var 13/12	% Var Enero-Sep. 14/13	Cuota 2013	Cuota Enero-Sep. 2014
1	**Ryanair**	34.157.575	35.550.355	32.414.356	24.833.775	(8,8%)	(3,9%)	17,4%	16,2%
2	**Vueling**	17.715.240	20.835.696	23.514.788	21.144.058	12,9%	15,6%	12,6%	13,8%
3	**Air Europa**	14.052.917	12.483.249	13.745.780	11.386.636	10,1%	8,3%	7,4%	7,4%
4	**Iberia**	24.275.953	19.811.051	13.242.781	10.033.114	(33,2%)	(0,3%)	7,1%	6,5%
5	**Grupo easyJet**	12.775.596	13.503.764	11.983.860	9.857.915	(11,3%)	4,1%	6,4%	6,4%
6	**Air Berlín**	8.984.674	11.101.277	10.003.191	7.583.845	(9,9%)	(6,0%)	5,4%	4,9%
7	**Air Nostrum**	8.128.071	7.464.052	6.404.086	4.973.059	(14,2%)	1,1%	3,4%	3,2%
8	**Iberia Express**	0	4.201.758	5.824.219	4.614.742	38,5%	3,7%	3,1%	3,0%
9	**Naysa Binter Canarias Airl.**	5.171.338	4.812.282	4.981.030	3.883.381	3,5%	9,0%	2,7%	2,5%
10	**Thomson Air.**	4.346.119	4.293.054	4.241.962	3.381.820	(1,2%)	(1,2%)	2,3%	2,2%
	Subtotal	**129.607.483**	**134.056.538**	**126.356.053**	**101.692,345**	**(5,8%)**	**4,4%**	**67,8%**	**66,3%**
	Pasajeros Comerciales	**203.305.122**	**193.158.226**	**186.467.784**	**153.269.108**	**(3,5%)**	**4,6%**	**100,00%**	**100,0%**

Fuente: Aena. Información no auditada.

VI) Otras magnitudes operativas por unidad de gestión

Otras magnitudes relevantes a la hora de medir el tráfico aéreo son el número de movimientos de aeronaves u operaciones, que se refiere a la suma de los despegues y los aterrizajes, y las mercancías, que se contabilizan en kilogramos y representan la suma de la mercancía que llega al aeropuerto, la saliente y la mercancía en tránsito.

En el caso de los movimientos, en general evolucionan de forma proporcional al número de pasajeros, si bien, en algunos casos en los que se optimizan los factores de ocupación o se incrementa el tamaño de las aeronaves pueden evolucionar de forma más lenta.

Por otra parte, es importante destacar el papel de la carga en los aeropuertos de Vitoria (perteneciente al Grupo III) y Zaragoza (perteneciente al Grupo II), que sirven como centros logísticos de carga aérea. En ambos casos, la tendencia fue positiva en 2013 y en los nueve primeros meses de 2014.

Aeropuertos y Grupos de Aeropuertos	Movimientos de Aeronaves					Mercancías				
	Miles 2013	Miles Enero-Sep. 2014	% 13/12	% Enero-Sep. 14/13	% s/Total 2013	Toneladas 2013	Toneladas Enero-Sep. 2014	% 13/12	% Enero-Sep. 14/13	% s/Total 2013
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	333	257	(10,8%)	2,1%	18,6%	346.603	265.174	(4,0%)	7,1%	54,2%
Barcelona-El Prat	277	220	4,7%	3,2%	15,4%	100.288	74.980	3,9%	3,8%	15,7%
Palma de Mallorca	170	143	2,2%	(1,4%)	9,5%	12.237	8.821	(10,8%)	(6,9%)	1,9%
Grupo Canarias	299	241	(6,0%)	11,3%	16,7%	39.461	30.208	(9,1%)	3,9%	6,2%
Grupo I	420	341	(3,2%)	2,0%	23,4%	28.434	21.541	2,9%	1,9%	4,5%
Grupo II	163	124	(5,3%)	(2,5%)	9,1%	74.231	65.873	0,4%	21,4%	11,6%
Grupo III	129	95	(21,0%)	(4,8%)	7,2%	37.700	33.059	7,9%	20,2%	5,9%
Total Aena	**1.791**	**1.422**	**(7,0%)**	**2,7%**	**100%**	**638.953**	**499.656**	**(1,9%)**	**8,3%**	**100%**

Fuente: Aena. Información no auditada.

B.4. PRINCIPALES LÍNEAS DE NEGOCIO

El Grupo desarrolla sus actividades a través de 3 principales líneas de negocio: 1) Aeropuertos, 2) Servicios fuera de terminal y, 3) Internacional.

1) El segmento de Aeropuertos recoge principalmente las operaciones de Aena como gestor aeroportuario bajo dos actividades diferenciadas: A) Actividad Aeronáutica y B) Actividad Comercial.

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

3) El segmento Internacional corresponde con la actividad de desarrollo internacional, que coincide con las operaciones de la subsidiaria Aena Internacional.

6.1.1. Descripción de, y factores clave relativas al carácter de las operaciones de la Sociedad y de sus principales actividades, declarando las principales categorías de servicios prestados en cada ejercicio durante el período cubierto por la información financiera histórica

A. DESCRIPCIÓN DE LAS PRINCIPALES LÍNEAS DE NEGOCIO

Aena divide su actividad en 3 líneas de negocio que se describen con mayor detalle a continuación: el segmento Aeropuertos, que a su vez se subdivide en los sub-segmentos Actividad Aeronáutica y Actividad Comercial, el segmento Servicios Fuera de Terminal y el segmento Internacional.

En el apartado 9.2.2 del presente Documento de Registro se recoge la cuenta de resultados para los ejercicios 2011, 2012 y 2013 de cada uno de dichos segmentos, así como mayor información sobre la evolución de los resultados de cada uno de ellos.

A.1. AEROPUERTOS

El segmento de aeropuertos, recoge las operaciones de dos sub-segmentos: 1) Actividad Aeronáutica y 2) Actividad Comercial (gestión de los espacios comerciales dentro de las terminales).

A.1.1. ACTIVIDAD AERONÁUTICA

Los servicios dentro de la actividad aeronáutica se fundamentan en el uso por las compañías aéreas de las instalaciones y servicios operacionales esenciales, destinados a facilitar la aproximación, el aterrizaje y despegue de las aeronaves (salvo las tareas propias de control aéreo que lleva a cabo Enaire), así como los servicios que permiten la facturación y el embarque/desembarque de los pasajeros, incluidos los de movilidad reducida, y su paso por los controles de seguridad. Dichas actividades se trasladan en ingresos por: pasajeros, aterrizajes,

seguridad, pasarelas, *handling*, carburantes, estacionamientos, carga y otros servicios aeroportuarios.

La siguiente tabla muestra las principales partidas de la cuenta de pérdidas y ganancias de la línea de negocio Actividad Aeronáutica en 2011, 2012 y 2013 y en los primeros nueve meses de 2014.

Actividad Aeronáutica (miles de euros)	31 de diciembre de 2011	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2013	30 de septiembre 2014 (no auditado)	% Var dic. 13/ dic. 12	% Var sep. 14/ sep. 13
Ingresos Ordinarios	1.730.121	1.910.395	2.171.357	1.725.626	13,7%	2,7%
I. Prestaciones Patrimoniales[(1)]	1.653.630	1.829.170	2.094.345	1.672.397	14,5%	3,0%
II. Precios Privados[(1)]	76.491	81.225	77.012	53.229	(5,2%)	(7,4%)
Otros Ingresos de Explotación	57.152	66.612	46.160	46.795	(30,7%)	44,6%
Total Ingresos	**1.787.273**	**1.977.007**	**2.217.517**	**1.772.421**	**12,2%**	**3,5%**
Total Gastos (inc. Amortización)	**(2.093.701)**	**(2.098.244)**	**(1.849.845)**	**(1.312.683)**	**(11,8%)**	**(3,3%)**
EBITDA	**409.489**	**594.457**	**1.067.541**	**980.568**	**79,6%**	**11,4%**
EBITDA Ajustado[(2)]	**421.232**	**731.473**	**1.102.198**	**976.577**	**50,7%**	**11,3%**

Fuente: Aena. Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial Auditados 2011, 2012, 2013 y Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados No Auditados a 30 de septiembre de 2014.

[(1)] En los Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial auditados 2011-2013 el Catering figuraba dentro del epígrafe "servicios aeroportuarios" como precio privado y el canon fijo de carburante figuraba como prestación pública patrimonial. Desde el 1 de enero de 2013 el Catering pasa a ser prestación pública patrimonial (LPGE) y el canon fijo de carburante se reclasifica de acuerdo a su naturaleza de precio privado. En este documento ambos conceptos están clasificados de acuerdo a la normativa vigente no coincidiendo con los Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial auditados 2011-2013.

[(2)]Excluye los gastos asociados a la provisión por el Plan de Desvinculaciones Voluntarias ("PSDV") (véase apartado 17 del presente Documento de Registro) para 2012 (€116.9m), para 2013 (-€4.8m) y para el periodo enero-septiembre de 2014 (-€1,1m) y los gastos asociados a deterioros y bajas de inmovilizado para 2011 (€11.7m) para 2012 (€20.1m) y para 2013 (€39.4m) y para el periodo enero-septiembre de 2014 (-€2,9).

Las principales infraestructuras asociadas a la actividad aeronáutica están conformadas por las pistas de despegue y aterrizaje, calles de rodadura y apartaderos de espera, plataformas de estacionamiento, pasarelas telescópicas y sistema de conexión a 400Hz, equipos de extinción de incendios, equipos e instalaciones de inspección y control de pasajeros y equipajes, control de accesos y circuito cerrado de televisión, aire acondicionado para suministro a las aeronaves en pasarela, instalaciones y equipos para la gestión del tránsito aéreo de aeródromo, equipos, sistemas e instalaciones de asistencia a las personas con movilidad reducida, instalaciones de guiado de aeronaves, instalaciones y sistemas de información al pasajero, instalaciones destinadas al control del ruido, servicios e instalaciones para transporte de pasajeros entre terminales, equipos de control de fauna e instalaciones asociadas, sistema de tratamiento automático de equipajes y equipos e instalaciones de *handling* de pasajeros y aeronaves.

Los ingresos de la actividad aeronáutica provienen de dos conceptos diferenciados: I) prestaciones públicas patrimoniales y II) precios privados, según se detalla a continuación.

I. Prestaciones públicas patrimoniales

La Ley 18/2014 establece el procedimiento para la determinación de las tarifas aeroportuarias y responde a los principios del Derecho de la Unión Europea (Directiva 12/2009/CE), por el que la aprobación de tarifas se debe realizar mediante un procedimiento de consultas con las compañías aéreas y la supervisión por la Comisión Nacional para los Mercados y la Competencia (CNMC). Para más detalle véase sección 5 del presente Documento de Registro en relación al marco regulatorio de Aena.

La siguiente tabla muestra los ingresos ordinarios derivados de las prestaciones públicas patrimoniales dentro de la Actividad Aeronáutica en 2011, 2012 y 2013 y en el periodo enero-septiembre de 2014.

Actividad Aeronáutica[1] (miles de euros)	31 de diciembre de 2011	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2013	30 de septiembre 2014 (no auditado)	% Var. dic. 13-dic. 12	% Var. sep. 14-sep. 13
Prestaciones Patrimoniales	**1.653.630**	**1.829.170**	**2.094.345**	**1.672.397**	**14,5%**	**3,0%**
Aterrizaje y servicios de tránsito de aeródromo	509.533	547.877	570.589	468.571	4,1%	6,2%
Estacionamientos	19.694	25.955	25.750	20.888	(0,8%)	8,9%
Pasajeros	629.905	787.774	950.376	744.702	20,6%	0,9%
Pasarelas Telescópicas	96.808	91.451	96.890	75.967	5,9%	3,4%
Carga	10.517	10.207	11.424	4.570	11,9%	(45,3%)
Seguridad	202.284	261.812	330.089	270.597	26,1%	4,8%
Handling	75.233	68.309	72.968	58.481	6,8%	5,1%
Carburante [1]	26.796	25.409	27.048	21.608	6,5%	5,0%
Catering [1]	10.704	10.376	9.211	7.013	(11,2%)	(19,4%)
Servicios Aproximación	72.156	-	-	-	-	-

Fuente: Aena. Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial Auditados 2011, 2012, 2013 y Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados No Auditados a 30 de septiembre de 2014.

[1] En los Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial auditados 2011-2013 el Catering figuraba dentro del epígrafe "servicios aeroportuarios" como precio privado y el canon fijo de carburante figuraba como prestación pública patrimonial. Desde el 1 de enero de 2013 el Catering pasa a ser prestación pública patrimonial (LPGE) y el canon fijo de carburante se reclasifica de acuerdo a su naturaleza de precio privado. En este documento ambos conceptos están clasificados de acuerdo a la normativa vigente no coincidiendo con los Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial auditados 2011-2013.

Los ingresos por prestaciones públicas patrimoniales proceden de los siguientes conceptos:

- *Aterrizaje y servicios de tránsito de aeródromo (27,2% sobre el total de facturación de prestaciones públicas patrimoniales en 2013 y 28,0% en el periodo enero-septiembre de 2014)*: Utilización de las pistas por aeronaves y la prestación de los servicios precisos para dicha utilización, distintos de la asistencia en tierra a aeronaves, pasajeros y mercancías, así como los servicios de tránsito aéreo de aeródromo facilitados por el gestor aeroportuario (servicio de control en el despegue/aterrizaje de la aeronave y del movimiento en plataforma).

- *Estacionamientos (1,2% sobre el total de facturación de prestaciones públicas patrimoniales en 2013 y 1,2% en el periodo enero-septiembre de 2014)*: Utilización de las zonas de estacionamiento de aeronaves habilitadas al efecto en los aeropuertos. Se aplicará cuando la aeronave no esté ocupando posición de pasarela telescópica o de hangar, considerándose como tiempo de estacionamiento el tiempo entre calzos. Entre las cero y las seis, hora local, se interrumpirá el cómputo de tiempo a efectos de aplicación de la prestación.

- *Pasajeros (45,4% sobre el total de facturación de prestaciones públicas patrimoniales en 2013 y 44,5% en el periodo enero-septiembre de 2014)*: Puesta a disposición de los pasajeros de las instalaciones aeroportuarias no accesibles a los visitantes en terminales, plataformas y pistas, necesaria para poder hacer efectivo su contrato de transporte aéreo.

- *Pasarelas telescópicas (4,6% sobre el total de facturación de prestaciones públicas patrimoniales en 2013 y 4,5% en el periodo enero-septiembre de 2014)*: Utilización de las instalaciones aeroportuarias para facilitar el servicio de embarque y desembarque de pasajeros a través de pasarelas telescópicas o la simple ocupación de una posición de plataforma que impida la utilización de la correspondiente pasarela a otros usuarios.

- *Carga (0,5% sobre el total de facturación de prestaciones públicas patrimoniales en 2013 y 0,3% en el periodo enero-septiembre de 2014):* Utilización del recinto aeroportuario en las operaciones de carga y descarga de mercancías. Esta tarifa no se aplica desde el 5 de julio de 2014 aprobado en la Ley 18/2014.

- *Seguridad (15,8% sobre el total de facturación de prestaciones públicas patrimoniales en 2013 y 16,2% en el periodo enero-septiembre de 2014)*: 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 públicas patrimoniales de carácter público.

- *Handling (3,5% sobre el total de facturación de prestaciones públicas patrimoniales en 2013 y 3,5% en el periodo enero-septiembre de 2014)*: Utilización del recinto aeroportuario para la prestación de servicios de asistencia en tierra, servicios de rampa (de asistencia de equipajes y de operaciones en pista) y de limpieza y mantenimiento de la aeronave. Es un servicio prestado por los agentes *handling* a petición de las compañías aéreas.

- *Carburante (1,3% sobre el total de facturación de prestaciones públicas patrimoniales en 2013 y 1,3% en el periodo enero-septiembre de 2014)*: Utilización del recinto aeroportuario para el transporte y suministro de combustibles.

- *Catering (0,4 % sobre el total de facturación de precios privados en 2013 y 0,4% en el periodo enero-septiembre de 2014)*: El servicio de comida a bordo es prestado por los agentes *handling* de asistencia en tierra. Se diferencia de los otros conceptos de *handling* debido a que es una tarifa específica.

II. Precios privados

La siguiente tabla muestra los ingresos ordinarios generados por los principales servicios prestados por Aena a cambio de precios privados (o no regulados) dentro de la Actividad Aeronáutica en 2011, 2012 y 2013 y en el periodo enero-septiembre de 2014.

Servicios Aeroportuarios (miles de euros)	31 de diciembre de 2011	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2013	30 de septiembre 2014 (no auditado)	% Var. dic. 13-dic. 12	% Var sep. 14- sep. 13
Precios Privados [(1)] - Servicios Aeroportuarios	**76.491**	**81.225**	**77.012**	**53.229**	**(5,2%)**	**(7,4%)**
Sistema de Energía a 400 Hz	26.164	27.491	24.409	18.670	(11,2%)	0,5%
Mostradores de Facturación	26.262	25.268	25.861	20.714	2,3%	4,4%
Acuerdos de Servicio con Empresas del Grupo	8.514	17.838	13.801	4.332	(22,6%)	(55,5%)
Canon Fijo Carburante	2.586	2.761	3.771	2.621	36,6%	(0,7%)
Atención de Pasajeros Fast-Track	1.472	2.167	2.347	2.155	8,3%	25,9%
Otros Servicios Aeroportuarios	11.493	5.700	6.823	4.738	19,7%	(4,8%)

Fuente: Aena. Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial Auditados 2011, 2012, 2013 y Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados No Auditados a 30 de septiembre de 2014.

[(1)] En los Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial Auditados 2011-2013 el Catering figuraba dentro del epígrafe "servicios aeroportuarios" como precio privado y el canon fijo de carburante figuraba como prestación pública patrimonial. Desde el 1 de enero de 2013 el Catering pasa a ser prestación pública patrimonial (LPGE) y el canon fijo de carburante se reclasifica de acuerdo a su naturaleza de precio privado. En este documento ambos conceptos están clasificados de acuerdo a la normativa vigente no coincidiendo con los Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial Auditados 2011-2013.

Los precios privados no están sujetos a regulación. Por su naturaleza, se incluyen dentro de esta tipología de ingresos, los siguientes conceptos:

- Sistema de Energía a 400 Hz (31,7% sobre el total de facturación de precios privados en 2013 y 35,1% en el *periodo enero-septiembre* de 2014): Suministro a las aeronaves de energía eléctrica transformada en 400 hertzios, por los equipos e instalaciones del aeropuerto.

- Mostradores de Facturación (33,6% sobre el total de facturación de precios privados en 2013 y 38,9% en el *periodo enero-septiembre* de 2014): Los servicios que se realizan bajo este epígrafe son: Utilización de mostradores para equipajes con transportador de báscula, con cinta posterior sin transportador de báscula, y sin cinta; y máquinas *autocheck*-in para la facturación automática de pasajeros.

- Acuerdos de Servicio con Empresas del Grupo (17,9 % sobre el total de facturación de precios privados en 2013 y 8,1% en el *periodo enero-septiembre* de 2014). Incluye los servicios prestados entre Enaire y Aena suscritos a través de una serie de acuerdos que

regulan los términos y condiciones en la prestación recíproca de determinados servicios necesarios para el correcto desarrollo de la actividad tanto de Enaire como de Aena. Tales servicios se detallan en el punto 19.2 del presente documento de registro.

- Canon Fijo Carburante (4,9 % sobre el total de facturación de precios privados en 2013 y 4,9% en el *periodo enero-septiembre* de 2014). Por la realización de la actividad de almacenamiento y distribución de combustible en el recinto aeroportuario.

- Atención de Pasajeros Fast-Track (3,0 % sobre el total de facturación de precios privados en 2013 y 4,0% en el *periodo enero-septiembre* de 2014): Servicio de seguridad express para pasajeros con autorización de las compañías aéreas que han contratado el servicio con Aena S.A.

- Otros Servicios Aeroportuarios (8,9 % sobre el total de facturación de precios privados en 2013 y 8,9% en el *periodo enero-septiembre* de 2014): Los principales ingresos provienen de: servicios contraincendios, albergue de aeronaves, reintegros (seguridad a petición, anuncios en prensa y otros), consignas, tarjetas de identificación y otros ingresos de gestión corriente.

A.1.2. ACTIVIDAD COMERCIAL

La explotación de los servicios comerciales de Aena la realizan principalmente empresas arrendatarias, consecuencia de procesos de licitación públicos. Las principales infraestructuras asociadas a la actividad comercial son: áreas comerciales dentro de edificios terminales e infraestructuras asociadas, como la señalización comercial. La siguiente tabla muestra las principales partidas de la cuenta de pérdidas y ganancias de la línea de negocio Actividad Comercial en 2011, 2012 y 2013 y en el periodo enero-septiembre de 2014.

Actividad Comercial (miles de euros)	31 de diciembre de 2011	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2013	30 de septiembre 2014 (no auditado)	% Var. dic. 13- dic. 12	% Var sep. 14 – sep. 13 14/13
Ingresos Ordinarios	517.354	533.592	552.789	477.341	3,6%	13,5%
Otros Ingresos de Explotación	6.110	3.833	5.016	10.380	30,9%	196,7%
Total Ingresos	**523.464**	**537.425**	**557.805**	**487.721**	**3,8%**	**15,0%**
Total Gastos (Inc. Amortización)	**(204.965)**	**(213.622)**	**(199.339)**	**(131.989)**	**(6,7%)**	**(7,1%)**
EBITDA	**383.546**	**390.170**	**424.398**	**405.064**	**8,8%**	**22,2%**
EBITDA Ajustado[(1)]	**384.491**	**405.868**	**429.657**	**405.347**	**5,9%**	**22,5%**

Fuente: Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial Auditados 2011, 2012, 2013 y Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados No Auditados a 30 de septiembre de 2014.

(1) Excluye los gastos asociados a la provisión por el Plan de Desvinculaciones Voluntarias ("PSDV") (véase apartado 17 del presente Documento de Registro) para 2012 (€12.2m), para 2013 (-€0.5m) y para el periodo enero-septiembre de 2014 (-€0,09m) y deterioros y bajas de inmovilizado para 2011 (€0.9m) y 2012 (€3.5m), para 2013 (€5.8m) y para el periodo enero-septiembre de 2014 (€0,4m) excluye los gastos asociados a deterioros y bajas de inmovilizado.

Los ingresos ordinarios de la actividad comercial (cuyo 79,5% en el año 2013 proviene de los 7 mayores aeropuertos por ingresos) se muestran en la tabla que sigue a continuación:

(miles de euros)	31 de diciembre de 2011	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2013	30 de septiembre 2014 (no auditado)	% Var. dic. 13- dic. 12	% Var. Sep. 14-sep.13
Servicios Comerciales	**517.354**	**533.592**	**552.789**	**477.341**	**3,6%**	**13,5%**
Tiendas Libres de Impuestos (*Duty Free*)	117.519	121.969	140.925	143.093	15,5%	32,9%
Tiendas	72.206	77.147	72.929	51.206	(5,5%)	(9,2%)
Restauración	81.346	83.953	92.417	87.364	10,1%	21,4%
Arrendamientos	35.848	35.288	30.015	20.235	(14,9%)	(13,0%)
Alquiler de Vehículos	96.055	95.590	98.529	78.120	3,1%	2,4%
Publicidad	28.323	24.953	25.904	20.417	3,8%	5,6%
Resto de Actividades Comerciales	86.057	94.692	92.070	76.906	(2,8%)	16,9%

Fuente: Aena. Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial Auditados 2011, 2012, 2013 y Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados No Auditados a 30 de septiembre de 2014.

La siguiente tabla incluye los ingresos ordinarios de la Actividad Comercial de los siete principales aeropuertos, en términos de ingresos, durante el año 2013:

Aeropuerto	Millones de euros
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	132,3
Barcelona-El Prat	112,1
Palma de Mallorca	53,9
Málaga-Costa del Sol	48,5
Alicante-Elche	37,2
Tenerife Sur	30
Gran Canaria	25,6
TOP 7	**439,5**
Total Aena	**552,8**

Fuente: Aena. Información no auditada.

A continuación se detallan las principales áreas dentro de las Actividades Comerciales:

Los contratos comerciales de Aena varían según la tipología de la actividad del negocio basándose, en general, en una renta variable sobre las ventas realizadas (porcentajes que pueden variar por categorías de productos y/o servicios) y con unas Rentas Mínimas Garantizadas Anuales que establecen un importe mínimo a abonar por el arrendatario, independientemente del nivel de ventas alcanzado.

- *Duty free (25,5% sobre los ingresos ordinarios de la Actividad Comercial en 2013 y 30,0% acumulado a septiembre de 2014)*: Aena cuenta con más de 75 tiendas *Duty Free* en 26 aeropuertos, prácticamente la mitad de los puntos de venta se encuentra en los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat y, en ambos casos, se sitúan en después de los controles de seguridad. Las tiendas *Duty Free*, con más de 20 tiendas de paso obligatorio (*Walk Through Shops*), ofrecen productos que se engloban en

las categorías claves *de Duty Free*: bebidas alcohólicas, tabaco, perfumería y cosmética, alimentación y otros. Dentro de esta clasificación no se han incluido las categorías que no son estratégicas. En diciembre de 2012 se adjudicó a empresas del grupo World Duty Free ("**WDF**") el mayor concurso de tiendas libres de impuestos en los últimos años en el sector aeroportuario, repartidos en 3 lotes de aeropuertos, objeto de descripción en la sección 22 del presente Documento de Registro.

Este contrato de arrendamiento establece un sistema de rentas variables con un porcentaje sobre ventas que varía por aeropuerto, por categoría de producto y según se realice la compra en régimen fiscal Duty free o Duty Paid.

El arrendatario se compromete a ingresar a Aena, en cualquier caso, lo que se denomina la Renta Mínima Garantizada Anual, siempre que a final de año no se hayan obtenido a través de la suma de las rentas variables los importes comprometidos en contrato. Estas Rentas Mínimas Garantizadas están fijadas por contrato para cada uno de los Lotes y para cada uno de los años del contrato.

- Se ha pasado de tener una renta variable media de 27%, en el antiguo contrato con Aldeasa, a un 37% para los Lotes 1 y 2 y, un 42% en el lote 3, de renta media para el período del contrato, entendiendo renta media variable como la correspondiente a la media por aeropuerto, categoría y régimen fiscal ponderado por el peso de las rentas correspondientes. Respecto a la remodelación de las áreas comerciales, WDF se ha comprometido a ejecutar un Plan de inversiones en torno a los 100 millones de euros.

- Todo ello ha supuesto que en el 2013 esta partida sufriera una relevante mejora frente al año anterior (+15,5%), a pesar de la entrada en vigor del nuevo contrato a mediados de mayo de 2013.

- Las rentas mínimas garantizadas son las siguientes:

(millones de euros)								
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
RMGA	99,9	177,9	248,4	277,5	302,5	321,0	341,3	319,1
Las RMGA se han prorrateado en base a la entrada paulatina de cada tienda en cada año, y según los días reales de comienzo y fin de contrato.								

Fuente: Aena. Información no auditada.

- *Tiendas (13,2% sobre los ingresos ordinarios de la Actividad Comercial en 2013 y 10,7% acumulado a septiembre de 2014):* Aena ha realizado un esfuerzo para reforzar los ingresos derivados de las tiendas ubicadas en los aeropuertos. Prueba de ello son las 100 nuevas licitaciones en 2013 que permiten superar las 330 tiendas. La nueva estrategia está enfocada en una fuerte remodelación, incluyendo la incorporación de nuevas marcas de prestigio. Ejemplos de la nueva estrategia son el caso de la extensa remodelación de las plazas comerciales en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid- Barajas, la cual incluye del

orden de 20 nuevas tiendas de lujo, o la nueva oferta comercial en Barcelona-El Prat de más de 1.000 m^2.

- La nueva estrategia está enfocada a una fuerte remodelación, incluyendo la incorporación de nuevas marcas de prestigio y la creación de una nueva línea de negocio de lujo, dirigida a potenciar las ventas de los segmentos de gama alta en moda y complementos. Esta nueva línea de negocio se ha incorporado en los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas (19 locales), Barcelona-El Prat (4 locales), Palma de Mallorca (2 locales) y Málaga-Costa del Sol (1 local).

- Durante el año 2013, los ingresos por tiendas han decrecido un 5,5% frente al año anterior y han disminuido un 9,2% acumulado a septiembre de 2014. Este dato se ha visto minorado por la incorporación de la Multitienda del aeropuerto de Gran Canaria al régimen de Tiendas Libres de Impuestos. El resto de aeropuertos canarios se irán incorporando a lo largo del contrato, así como otros aeropuertos que no se contabilizaban en el régimen *Duty Free* (Asturias, Murcia-San Javier, Santander, A Coruña y FGL Granada-Jaén). Por tanto, con la entrada del nuevo contrato de *Duty Free*, parte de los ingresos de la línea de negocio de tiendas pasan a formar parte de la línea de negocio de *Duty Free*, dejándose de contabilizar en la partida de tiendas.

- *Restauración (16,7% sobre los ingresos ordinarios de la Actividad Comercial en 2013 y 18,3% acumulado a septiembre de 2014)*: Aena cuenta con más de 300 establecimientos de restauración. Los servicios de restauración son principalmente bares, cafeterías y restaurantes, y cuentan con una superficie total dedicada a esta actividad del orden de 124.000 m^2. Al igual que en el resto del área comercial, se está reformando y mejorando las zonas de restauración con la incorporación de nuevas marcas de reconocido prestigio (como Kabuki o Starbucks) y con presencia de marcas internacionales que representaron en el 2013 un 79% del total.

  - Destaca la renovación de la oferta comercial en el aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas con 47 establecimientos adjudicados en 2013 a la empresa Áreas, distribuidos en 18.000 m^2 entre sus terminales, y más de 200 máquinas *vending* para venta de productos de restauración de la empresa Maxelga 93. Como consecuencia de la nueva situación la presencia de marcas de reconocido prestigio ha alcanzado un 79%, se ha producido una mejora de las rentas mínimas garantizadas y existe un plan de inversión de 24,8 millones de euros.

  - Son de relevancia las acciones llevadas a cabo en el Aeropuerto de Lanzarote, donde se consiguió una mejora de la renta variable (del 22,6%, del contrato anterior al 33%).

  - Asimismo, son destacables las renegociaciones y mejora de la oferta de restauración en Palma de Mallorca con un incremento de las rentas variables percibidas, así como los nuevos desarrollos en el exterior de los terminales de Ibiza, Barcelona-El Prat y Alicante-Elche.

- Todo lo anteriormente comentado ha conseguido mejorar los ingresos de esta línea. En el año 2013 se ha producido un incremento de un 10,1% frente al año anterior.

- *Arrendamientos (5,4% sobre los ingresos ordinarios de la Actividad Comercial en 2013 y 4,2% acumulado a septiembre de 2014)*: Esta partida incluye los ingresos por el alquiler de las oficinas, locales y mostradores ubicados dentro del terminal, y que sirven de apoyo tanto a las compañías aéreas y operadores de *handling*, a otros servicios que requieran locales para realizar su actividad (limpieza, PMRs, etc.), así como a los arrendatarios comerciales que operan en el aeropuerto. Dichos alquileres suelen establecerse mediante contratos de duración anual en los que las rentas se pagan mensualmente.

  En 2013 esta partida ha disminuido en un 14,9%. Este descenso viene provocado principalmente por las superficies ocupadas por WDF que, con la entrada del nuevo contrato, dejan de contabilizarse en esta línea de negocio y se incorporan al nuevo contrato de WDF, permitiendo agilizar su gestión e incrementar la renta ofrecida de este nuevo contrato.

- *Alquiler de vehículos (17,8% sobre los ingresos ordinarios de la Actividad Comercial en 2013 y 16,4% acumulado a septiembre de 2014):* Este servicio es explotado por terceros a los que Aena cede los espacios para el desarrollo de la actividad comercial. Como contrapartida Aena ingresa unas rentas mensuales compuestas por tres cuantías: un 4,5% de renta variable sobre ventas, una renta fija por las infraestructuras que pone al servicio de los operadores (un punto en llegadas como receptivo de clientes y unas plazas de aparcamiento en el parking de rotación) y una renta por ocupación del terreno asignado para la gestión operativa de sus vehículos. Además está establecida una renta mínima garantizada anual (+9,25% de la totalidad de las facturaciones declaradas en el ejercicio por cada uno de sus arrendatarios y que sólo es de aplicación, si supera la cantidad total abonada mensualmente en todo el ejercicio por el arrendatario por renta variable y renta fija por la ubicación del punto de venta). El contrato actualmente vigente tiene carácter centralizado y finaliza a lo largo del 2016.

  - En 2012 se potenció la introducción de “segundas marcas” por parte de los operadores (Avis, Hertz, Europcar y Atesa), lo que permitió mejorar la oferta. Asimismo, este negocio dispone de licencias vacantes en algunos aeropuertos que podrían permitir la comercialización de las plazas a empresas que operan en el exterior. Estas acciones han contribuido a crecimientos superiores al 3%. El número de contratos de alquiler en 2013 creció un +3,5% respecto a 2012. Esta línea de negocio creció durante el año 2013 un +3,1%.

- *Publicidad (4,7% sobre los ingresos ordinarios de la Actividad Comercial en 2013 y 4,3% acumulado a septiembre de 2014):* Los ingresos que obtiene Aena provienen de la utilización de zonas e instalaciones de publicidad disponibles dentro del recinto aeroportuario.

- Como consecuencia de la finalización de los anteriores contratos durante 2012 comenzó el proceso de licitación de la publicidad en Aena. Tras su adjudicación en cuatro lotes de aeropuertos, inician su actividad en enero de 2013 la empresa Cemusa (lotes 1, 2 y 3, aeropuertos del Noreste, Sureste y Baleares respectivamente) y la empresa Juan José Fuentes Tabares (Lote 4, aeropuertos canarios).

- El actual contrato permite mantener el nivel de las rentas de los últimos años frente a las situaciones coyunturales desfavorables de este sector.

- Las actuaciones llevadas a cabo en 2013 se han centrado en la instalación de nuevos soportes digitales que permitirán mayor interacción con los pasajeros, adecuándose a las nuevas tendencias en publicidad. Asimismo, se ha determinado un portfolio de productos comercializables para aeropuertos de la red.

- Las rentas mínimas garantizadas anualmente por publicidad son las siguientes:

(millones de euros)

RMGA	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Lote 1: Zona Noroeste	10,8	11,8	12,1	13,1	13,5	14,4
Lote 2: Zona Sureste	9,7	10,3	10,6	11,0	11,4	11,7
Lote 3: Baleares	2,7	2,8	2,9	3,0	3,1	3,2
Lote 4: Zona Canarias	2, 6	2,6	2,8	3,0	3,1	3,3
Total RMGA	25,8	27,5	28,4	30,1	31,1	32,6

Fuente: Aena. Información no auditada.

- *Resto de actividades comerciales (16,7% sobre los ingresos ordinarios de la Actividad Comercial en 2013 y 16,1% acumulado a septiembre de 2014):* Gestión de salas VIP y Centros de Negocio, y otras actividades comerciales.

  - Salas VIP: en la actualidad, Aena gestiona 22 salas VIP en 11 aeropuertos que suponen una superficie aproximada de 20.000 de metros cuadrados visitadas por 1,5 millones de pasajeros durante el año 2013. La evolución positiva de sus ingresos se debe principalmente a la nueva estrategia de precios, así como las acciones comerciales que están derivando en un incremento en el número de usuarios y en un aumento del índice de penetración. Durante el año 2013, esta partida creció un 19%.

  - Asimismo, se vienen registrando relevantes mejoras en los ingresos por Servicios Bancarios por la mejora en las condiciones económicas de los nuevos contratos.

  - La disminución que se recoge en el año 2013 en esta partida se debe fundamentalmente a la reclasificación contable que se ha realizado de las máquinas de restauración (se incorporan a la línea de negocio de restauración) y diversas explotaciones (gasolineras, bases fijas de operaciones para la aviación corporativa (FBOs, etc.), que por su carácter inmobiliario se han trasladado contablemente a la partida de servicios fuera de terminal.

Los contratos correspondientes a ciertas líneas de negocio incluyen rentas mínimas garantizadas anuales (tiendas libres de impuestos, tiendas, restauración, rent a car) y no así las líneas de arrendamientos, suministros, salas vip y otras de menor relevancia.

La siguiente tabla establece el cálculo de rentas mínimas garantizadas que Aena espera recibir en virtud de los acuerdos suscritos en fecha 30 de septiembre de 2014, relacionados con las categorías indicadas en la misma tabla.

Dicha información se ha preparado como parte de los procesos de planificación comercial y operativa de Aena no habiendo sido auditada, ni extraída de los estados financieros, ni preparada con arreglo a las NIIF.

La mencionada información debe ser revisada como complemento y no sustituto de los estados financieros de Aena incluidos en el presente Documento de Registro. Esta información contiene declaraciones a futuro y está sujeta a riesgos conocidos y desconocidos, incertidumbres y suposiciones así como a otros factores que podrían provocar que las rentas reales recibidas difieran materialmente de aquellos expresados en la siguiente tabla.

En millones de euros	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**
Servicios comerciales	**426,8**	**511,5**	**503,7**	**493,2**	**476,6**	**429,4**	**384,9**
Tiendas Libres de Impuestos (Duty Free)	177,9	248,4	277,5	302,5	321,0	341,3	319,1
Tiendas	70,1	75,5	68,8	59,3	50,5	25,2	12,3
Restauración	91,9	97,8	99,2	100,3	72,6	63,0	53,5
Alquiler de Vehículos	59,4	61,4	28,0	-	-	-	-
Publicidad	27,5	28,4	30,1	31,1	32,6	-	-

Fuente: Aena. Información no auditada. Cifras de los contratos existentes actualmente. 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.).

Las rentas mínimas garantizadas corresponden a contratos en vigor y no incluyen por tanto previsibles nuevos concursos, esto explica la evolución a la baja de los mismos de la tabla anterior. La duración de los contratos oscila entre cuatro y cinco años para tiendas, excepto *duty free*, y entre ocho y diez años para restauración.

A.2. SERVICIOS FUERA DE TERMINAL

La siguiente tabla muestra las principales partidas de la cuenta de pérdidas y ganancias de la línea de negocio Actividad Servicios Fuera de Terminal en 2011, 2012 y 2013 y en el periodo enero-septiembre de 2014.

Servicios Fuera de Terminal (miles de euros)	31 de diciembre de 2011	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2013	30 de septiembre 2014 (no auditado)	% Var. dic. 13-dic. 12	% Var. sep. 14-sep. 13
Ingresos Ordinarios	158.238	145.511	146.178	120.691	0,5%	11,1%
Otros Ingresos de Explotación	5.632	2.424	3.545	8.237	46,2%	269,2%
Total Ingresos	**163.870**	**147.935**	**149.723**	**128.928**	**1,2%**	**16,3%**
Total Gastos (inc. Amortización)	**(142.025)**	**(132.811)**	**(135.574)**	**(94.226)**	**2,1%**	**2,1%**
EBITDA	**74.518**	**65.810**	**65.456**	**71.651**	**(0,5%)**	**24,8%**
EBITDA Ajustado [(1)]	**75.174**	**72.506**	**76.043**	**78.318**	**4,9%**	**36,7%**

Fuente: Aena. Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial Auditados 2011, 2012, 2013 y Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados No Auditados a 30 de septiembre de 2014.

(1) Excluye los gastos asociados a la provisión por el Plan de Desvinculaciones Voluntarias ("PSDV") (Véase apartado 17 del presente Documento de Registro) para 2012 (€5.3m), para 2013 (-€0.3m) y para el periodo enero-septiembre de 2014 (-€0,05m) y deterioros y bajas de inmovilizado para 2011 (€0.7m) y 2012 (€1.4m), para 2013 (€10.9m) y para el periodo enero-septiembre de 2014 (€6,7m) excluye los gastos asociados a deterioros y bajas de inmovilizado.

Las principales líneas de negocio en este segmento son las actividades relacionadas con la gestión de aparcamientos, terrenos, almacenes y hangares y centros logísticos de carga.

La siguiente tabla incluye los ingresos de la actividad Fuera de Terminal de los siete principales aeropuertos durante el año 2013:

Aeropuerto	Millones de euros
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	46,6
Barcelona-El Prat	35,8
Palma de Mallorca	8,3
Málaga-Costa del Sol	4,9
Alicante-Elche	4,0
Tenerife Sur	2,3
Gran Canaria	6,3
Top 7	**108,2**
Total Aena	**146,2**

Fuente: Aena. Información no auditada.

A continuación se recoge la evolución de ingresos de los principales conceptos dentro de la actividad de Servicios Fuera de Terminal en 2011, 2012 y 2013 y en el periodo enero-septiembre de 2014:

(miles de euros)	31 de diciembre de 2011	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2013	30 de septiembre 2014 (no auditado)	% Var. dic. 13-dic. 12	% Var. sep. 14-sep. 13
Servicios Fuera de Terminal	**158.238**	**145.511**	**146.178**	**120.691**	**0,5%**	**11,1%**
Aparcamiento	97.363	91.515	89.152	77.113	(2,6%)	16,5%
Terrenos	18.163	12.689	13.284	9.849	4,7%	(0,7%)
Almacenes y Hangares	18.356	17.817	21.966	14.661	23,3%	8,8%
Centros Logísticos de Carga	24.356	23.490	21.776	19.067	(7,3%)	0,1%

La sociedad CLASA hasta el 31 de diciembre de 2011 operaba como una entidad jurídica independiente cuyas magnitudes están incluidas en las magnitudes financieras consolidadas de Aena. A partir del 1 de enero de 2012 CLASA ha sido absorbida por Aena y sus cifras resultan incluidas en las cifras de la misma Aena.

Fuente: Aena. Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial Auditados 2011, 2012, 2013 y Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados No Auditados a 30 de septiembre de 2014.

A continuación se incluye una descripción de las principales áreas dentro de los servicios fuera de terminal

- *Aparcamientos (61,0% sobre los ingresos ordinarios de los Servicios Fuera de Terminal en 2013 y 63,9% acumulado a septiembre de 2014):* Aena dispone de más de 110.000 plazas de aparcamiento y una diversa tipología de servicios, como aparcamientos de proximidad, exprés, de larga estancia, VIP y de bajo coste, así como los destinados a los empleados de compañías aéreas y otras que realizan su actividad en los aeropuertos. Aena ha optado por la gestión propia del negocio de aparcamientos. Esta gestión propia consiste en la definición por parte de Aena de estrategias de políticas de precios y acciones de marketing (la utilización de las zonas de aparcamientos de vehículos establecidas en los aeropuertos) apoyándose en compañías expertas en la gestión de aparcamientos para la operación y mantenimiento de los mismos. Se están definiendo e implantando estrategias de precios, segmentación y ampliación de la oferta en productos y mejora de la calidad de gestión y servicio al cliente, con servicios de alto valor añadido. A finales del 2013 se adjudicó en dos lotes mediante concurso la gestión integral del servicio de aparcamientos en 32 aeropuertos de la red por un periodo de cinco años con posibilidad de prorrogarse por dos años adicionales. Dichos lotes fueron adjudicados a las empresas Saba Aeropuertos S.A. y Empark Aparcamientos y Servicios, S.A. que a través de estos contratos prestan a Aena el servicio de operación y mantenimiento de los aparcamientos mientras que es esta última la que se reserva la gestión del negocio en cuanto a política comercial y manejo de la cuenta de resultados. El objetivo de Aena con la introducción de los contratos de gestión integral es potenciar la homogeneización de los servicios prestados en todos los aparcamientos, aumentando la eficiencia y la calidad, así como minimizando los costes.

  En 2013, se suavizó el descenso y en el acumulado a septiembre de 2014 la variación es favorable con respecto al mismo periodo de 2013. El reciente modelo de negocio comercial adoptado para la gestión de los aparcamientos, ha permitido desarrollar una política de comercialización dinámica y proactiva, donde se han hecho grandes esfuerzos en ampliar el portfolio de productos, incorporar estrategias de *pricing* y marketing (comunicación y promoción), así como en implantar el sistema de reservas y alcanzar

acuerdos con diferentes canales (agregadores, agencias de viajes, etc.) lo que ha contribuido notablemente a la obtención de unos resultados positivos.

- *Activos inmobiliarios fuera del terminal:* esta partida engloba ingresos por arrendamientos de edificaciones (oficinas fuera del terminal, hangares, almacenes), así como terrenos, donde los arrendatarios construyen a su costa (hangares, instalaciones para el tratamiento de la carga, etc.), y superficies pavimentadas, donde se desarrollan actividades encaminadas a dar apoyo a las compañías que operan en el aeropuerto (mantenimiento de aeronaves y estacionamiento de equipos *handling* principalmente) que suponen 1,3 millones de metros cuadrados de activos inmobiliarios y con una superficie total aproximada de 2.000 hectáreas. Asimismo, se incluyen esta partida otros activos inmobiliarios, como gasolineras, FBOs (aviación ejecutiva), etc. Dicha actividad se recoge en los conceptos de *Terrenos* y *Almacenes y Hangares* descritos a continuación:

- *Terrenos (9,1% sobre los ingresos ordinarios de los Servicios Fuera de Terminal en 2013 y 8,2% acumulado a septiembre de 2014).* Dentro de esta partida se distinguen:

  Terrenos urbanizados: superficie que cuente a pie de terreno o parcela con los servicios urbanísticos básicos de acceso rodado, abastecimiento y evacuación de aguas y suministro de energía eléctrica con capacidad y características adecuadas para dar servicio suficiente a los usos y edificaciones existentes y a los usos que prevea el planeamiento urbanístico sobre las mismas.

  Terrenos no urbanizados: terreno pendiente de obras de urbanización y acondicionamiento para ser apto para su edificación y por tanto para ser considerado terreno urbanizado, según normativa urbanística aplicable.

  Las superficies pavimentadas engloban terrenos, urbanizados o no, que para el aeropuerto no tengan condición de edificables, cuya característica principal o valor primordial consista en la disposición de una infraestructura pavimentada por losas, riego asfáltico o material similar, y cuyo uso preferente es el de aparcamiento de vehículos en general, escaleras, horquillas y otros útiles de *handling* o de instalación de módulos desmontables de usos varios.

  La diferencia entre el arrendamiento de un activo u otro es principalmente que cuando se arriendan terrenos, -urbanizados o no- es para que el arrendatario pueda construir a su costa una instalación permanente en el mismo, que, cuando finaliza el periodo de arrendamiento, revierte a Aena. En las superficies pavimentadas no se puede edificar, y sólo colocar alguna instalación desmontable, por ello son superficies básicamente usadas para el apoyo de la actividad aeronáutica (estacionamiento de equipos principalmente).

  Durante el año 2013, los ingresos han crecido un 4,7% frente al año anterior. La disminución que se ha producido en el año 2012 frente a 2011 es debido a que, tras la incorporación de CLASA a Aena, se deja de facturar por Aena determinados conceptos a CLASA incluidos en esta partida. La cifra que se dejó de facturar se sitúa en torno a los 6 millones de euros.

- *Almacenes y Hangares (15,0% sobre los ingresos ordinarios de los Servicios Fuera de Terminal en 2013 y 12,1% acumulado a septiembre de 2014).* Se incluyen los ingresos por arrendamientos de edificaciones (tales como hangares, almacenes). También se incluyen ingresos generados por otros activos inmobiliarios (gasolineras, FBOs y las actividades de mantenimiento aeronáutico a terceros).

  En cuanto a los hangares, su uso es básicamente para el albergue y mantenimiento de aeronaves. Se han establecido nuevos precios desde el 1 de marzo de 2014, buscando un equilibrio con el precio de los terrenos e incorporando horquillas con descuentos en función del tamaño del hangar. La previsión es revisar los precios anualmente en función de la situación del mercado por aeropuerto (grado de ocupación y perspectivas a corto/medio plazo).

  También se están llevando a cabo estrategias la fidelización del cliente, estableciéndose para contratos de hangar por periodos de 3 años o superiores, un único precio por m^2, válido tanto para la zona de hangar, como para las oficinas y zonas de apoyo que se encuentran en el mismo.

  En cuanto a las FBOs, en estos momentos están operando en los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat y Palma de Mallorca, estando en proceso de licitación 2 FBOs en el Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol. Además, en la actualidad hay 17 gasolineras activas distribuidas en doce aeropuertos.

  Durante el año 2013, los ingresos han crecido un 23,3% frente al año anterior.

- *Carga Aérea,* entendida como el transporte de mercancías por vía aérea y las actividades inmobiliarias asociadas *(14,9% sobre los ingresos ordinarios de los Servicios Fuera de Terminal en 2013 y 15,8% acumulado a septiembre de 2014)*. La carga aérea en España se concentra en muy pocos aeropuertos, los cuatro primeros concentran el 87% del total de la carga aérea manejada en España, que alcanzó las 638.000 toneladas (Fuente: ESTOP, Estadísticas Operacionales de Aena). Adolfo Suárez Madrid- Barajas representó en 2013 el 54% del mercado, seguido de Barcelona-El Prat, con el 16%, Zaragoza, el 11% y Vitoria el 6% (Fuente: ESTOP, Estadísticas Operacionales de Aena). Para fomentar el desarrollo de esta actividad, Aena ha desarrollado infraestructuras específicas, que, en el caso de los principales aeropuertos, se agrupan en los denominados Centros de Carga Aérea, destacando especialmente los de Madrid y Barcelona-El Prat. El 1 de diciembre de 2012, Aena absorbió CLASA (Centros Logísticos Aeroportuarios, S.A) empresa que, entre otras funciones, se dedicaba a la promoción de la actividad de carga aérea y desarrolló un Plan Estratégico de Carga Aérea, para el impulso de esta actividad, con la finalidad de incrementar el volumen de toneladas trasportadas por vía aérea.

  Los ingresos han disminuido un 7,3% durante el 2013. De cara a la mejora de estos ingresos se están llevando a cabo diferentes actuaciones: i) Plan Estratégico de Carga Aérea para el impulso de esta actividad, con la finalidad de incrementar el volumen de toneladas trasportadas por vía aérea. Como medida para lograr dicho aumento, se han reducido las tarifas de carga hasta junio de 2014, siendo eliminadas totalmente a partir del

mes de julio. ii) Por otro lado, para facilitar la actividad a los operadores y su implantación en los aeropuertos de Aena, en junio de 2013, se revisaron las tarifas de arrendamiento de las oficinas de los Edificios de Servicios Generales de los Centros de Carga de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat y Valencia, ofreciendo una reducción media del 30% de las tarifas de oficinas y la flexibilización de las condiciones contractuales.

Durante el año 2014, se desarrollaron actividades para mejorar la ventaja competitiva de los aeropuertos, simplificando procesos (participación en los grupos de trabajo de la ventanilla única aduanera, desarrollo de la normativa específica de los productos farmacéuticos, etc.), y a la vez aumentar los ingresos por la explotación de los activos inmobiliarios relacionados con el manejo de las mercancías en los aeropuertos españoles.

A.3. INTERNACIONAL

Aena ha exportado sus fortalezas como principal gestor aeroportuario global a la gestión de activos aeroportuarios en el extranjero, desarrollando un portfolio de participaciones en aeropuertos internacionales que, aunque de reducido tamaño en relación a la dimensión del negocio en España, proporciona una muestra evidente de sus capacidades. Para el desarrollo de su actividad internacional, Aena se vale de su filial Aena Internacional, que se sirve de la experiencia, *know-how*, y soporte técnico de su matriz, con las consiguientes sinergias y ventajas competitivas que ello representa.

Aena Internacional tenía en 2012 participaciones minoritarias bajo diferentes esquemas en 27 aeropuertos repartidos en Latinoamérica (México, Colombia y Bolivia), Europa (Reino Unido y Suecia) y los Estados Unidos de América: en 22 de ellos a través de sociedades y en 5 con contratos de operación y gestión.

La estrategia internacional de Aena en la actualidad se basa en analizar las distintas oportunidades de inversión que se presentan caso por caso, en función de su coherencia con la política de reducción de deuda.

En 2012 se evaluaron los activos en que se tenía presencia en función de su tamaño y potencialidad.

En ejecución de dicha evaluación se realizó la desinversión de los activos de ACDL-TBI (sociedad de la que en 2004 Aena Internacional adquirió un 10%), materializándose las ventas de las participaciones en los aeropuertos de Cardiff (marzo 2013) y Belfast International en el Reino Unido, Skavsta en Suecia y Orlando en EEUU (septiembre 2013). Dichas ventas se hicieron unidas al proceso de desinversión que inició Abertis, S.A. socio mayoritario de TBI.

Simultáneamente, se realizó la adquisición indirecta de una participación del 40% en la sociedad concesionaria del Aeropuerto de London-Luton (London Luton Airport Operations Limited ("**LLAOL**")) en el Reino Unido (27 de noviembre 2013), junto con una opción para adquirir un 11% adicional del capital de dicha sociedad, y por consiguiente su control, durante un periodo de 11 meses.

El 18 de septiembre de 2014 el Consejo de Administración de Aena autorizó el ejercicio de la opción, así como su financiación mediante un aumento de capital de Aena Internacional, sujeto a la aprobación del Consejo de Ministros. En la misma fecha se produjo la autorización por el Consejo de Administración de Aena Internacional. El pasado 26 de septiembre el Consejo de Ministros autorizó a Aena Internacional la adquisición de dicho 11% cuyo ejercicio de la opción se ha producido con fecha 16 de octubre de 2014. Asimismo, en 2014 también se ha ampliado la participación en la sociedad de Aerocali que ha pasado del 33,3% al 50% (29 de mayo de 2014). En la actualidad, Aena Internacional tiene presencia en 15 aeropuertos fuera de España (12 en México, 2 en Colombia y 1 en el Reino Unido). Dicha presencia se instrumenta a través de empresas concesionarias que tienen el derecho a la gestión de los activos durante el período de duración de la concesión.

La siguiente tabla muestra el periodo de vigencia de las actuales concesiones así como la participación de Aena Internacional en las empresas concesionarias y/o operadoras.

Aeropuertos Internacionales	Pasajeros 2013 (m)	Período de Concesión	Nombre de la Sociedad	Participación Aena Internacional
Grupo Aeroportuario del Pacífico ("GAP") (México) Aguascalientes, Bajío, Hermosillo, Guadalajara, La Paz, Los Mochis, Manzanillo, Mexicali, Morelia, Puerto Vallarta, San José del Cabo, Tijuana	23,2	Vencimiento en 2048 (50 años) con posibilidad de prórroga	Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A.P.I de C.V. (“AMP”)	33,3% en AMP (5,8% de GAP a través de la participación en AMP)
Luton (Reino Unido)	9,7	Vencimiento en 2031	London Luton Airport Holdings III Limited (“LLAHIII”)	51,00 %
Cali (Colombia)	4,5	Vencimiento en 2020 (20 años con posibilidad de prórroga)	Aerocali S.A. (“Aerocali”)	50,00%
Cartagena de Indias (Colombia)	3,4	Vencimiento en 2020 (15 años + prórroga de 9 años)	Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. (“SACSA”)	37,89%

Fuente: Aena. Información no auditada.

Cabe destacar que, independientemente del porcentaje de participación, en todas ellas Aena Internacional desempeña un papel clave como socio industrial, habiendo aportado las referencias y experiencia necesarias como operador aeroportuario desde el momento de la licitación de la concesión o para la adquisición y complementando, en la mayoría de los casos, su participación accionarial con contratos de asistencia técnica y transferencia de tecnología con las sociedades concesionarias de dichos aeropuertos.

Por otro lado, Aena Internacional ha venido desarrollando proyectos de asesoramiento en la gestión aeroportuaria de activos en los que no posee participación accionarial (lo que le permite exportar su conocimiento y tecnología al exterior al tiempo que establece relaciones y desarrolla su conocimiento de nuevos mercados que pueden constituir objetivos de su expansión internacional futura).

Mapa de presencia internacional actual

Fuente: Aena. Información no auditada.

La actividad internacional ha contribuido en 2013 a los Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial de Aena con 11,1 millones de euros de resultado antes de impuestos, con unos ingresos de 8,3 millones de euros y, un EBITDA de 2,1 millones de euros. La siguiente tabla muestra la contribución de Aena Internacional a los estados financieros consolidados de Aena:

(miles de euros)	31 de diciembre de 2011	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2013	30 de septiembre 2014 (no auditados)	% Var. dic. 13-dic. 12	% Var. sep.14-sep. 13
Total Ingresos explotación segmento internacional	**8.043**	**10.317**	**8.253**	**6.110**	**(20,0%)**	(1,8%)
Gastos	(6.686)	(6.852)	(6.752)	(3.592)	(1,5%)	(12,8%)
EBITDA	**2.011**	**4.139**	**2.125**	**2.962**	**(48,7%)**	15,1%
Resultado de explotación (a)	**1.357**	**3.465**	**1.501**	**2.518**	**(56,7%)**	19,5%
Resultado financiero segmento internacional (b)	**938**	**1.132**	**4.370**	**540**	**286,0%**	(467,3%)
% Participación s/resultado de asociadas (c)	**8.400**	**9.561**	**5.257**	**2.874**	**(45,0%)**	(37,6%)
Resultado antes de impuestos (a+b+c)	**10.695**	**14.158**	**11.128**	**5.932**	**(21,4%)**	(9,7%)

Fuente: Aena. Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial Auditados 2011, 2012, 2013 y Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados No Auditados a 30 de septiembre de 2014.

La participación de cada una de las sociedades asociadas incluidas en el segmento Internacional en el epígrafe "participación por resultados en Asociada" en las cuentas de resultados consolidadas del Grupo ha sido el siguiente:

Participación resultado por asociada (miles de euros)	31 de diciembre de 2011	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2013	30 de septiembre de 2014 (no auditados)
AMP	4.391	6.234	4.753	4.951
Luton[(1)]	-	-	(3.377)	(5.325)
Aerocali	891	1.247	1.678	1.844
SACSA	1.410	2.080	2.203	1.404
ACSA (la concesión finalizó en febrero 2012)	1.708	-	-	-
Total	**8.400**	**9.561**	**5.257**	**2.874**

Fuente: Aena. Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial Auditados 2011, 2012, 2013 y Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados No Auditados a 30 de septiembre de 2014.

(1) Corresponde a la información financiera consolidada de la sociedad holding, London Luton Airport Holdings III Limited ("LLAHIII"), tenedora de las acciones de la sociedad que explota el aeropuerto de Luton, por el periodo comprendido entre la fecha de adquisición 27 de noviembre y el 31 de diciembre de 2013 y comprendido entre el 1 de enero y el 30 de septiembre de 2014, incluyendo costes de financiación y adquisición.

*A pesar de las pérdidas aportadas por el consolidado de LLAHIII, la sociedad operativa del aeropuerto **LLAOL** en 2013 ha tenido unos ingresos de 146,7 millones de euros y un EBITDA de 48,6 millones de euros, de acuerdo con la normativa contable aplicable en el Reino Unido.*

Las diferencias fundamentales en la cuenta de resultados entre LLAOL y el consolidado de LLAHIII que, por efecto del ejercicio de la opción de compra del 11% adicional Aena Internacional consolidará contablemente al cierre del ejercicio 2014 por tener mayoría accionarial, radican en la estructura financiera de la operación y la amortización.

A continuación se incluye una descripción de los activos internacionales incluidos en el portfolio de Aena Internacional.

A.3.1. GRUPO AEROPORTUARIO DEL PACÍFICO, S.A.B., DE C.V. (GAP) - MÉXICO

La compañía Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B., de C.V. ("**GAP**") se constituyó en 1998 como parte del programa del Gobierno Federal mexicano para la apertura del Sistema Aeroportuario Mexicano a la inversión privada, contando con una concesión durante 50 años, prorrogable otros 50 años por acuerdo de las partes, para la operación de 12 aeropuertos localizados principalmente en la costa Pacífico de México. Entre los activos gestionados por GAP destacan los que dan servicio a importantes ciudades como Guadalajara y Tijuana, y los que se ubican en cuatro de los principales destinos turísticos de México: Puerto Vallarta, Los Cabos, La Paz y Manzanillo. Los otros seis aeropuertos sirven a las ciudades de Hermosillo, Bajío, Morelia, Aguascalientes, Mexicali y Los Mochis.

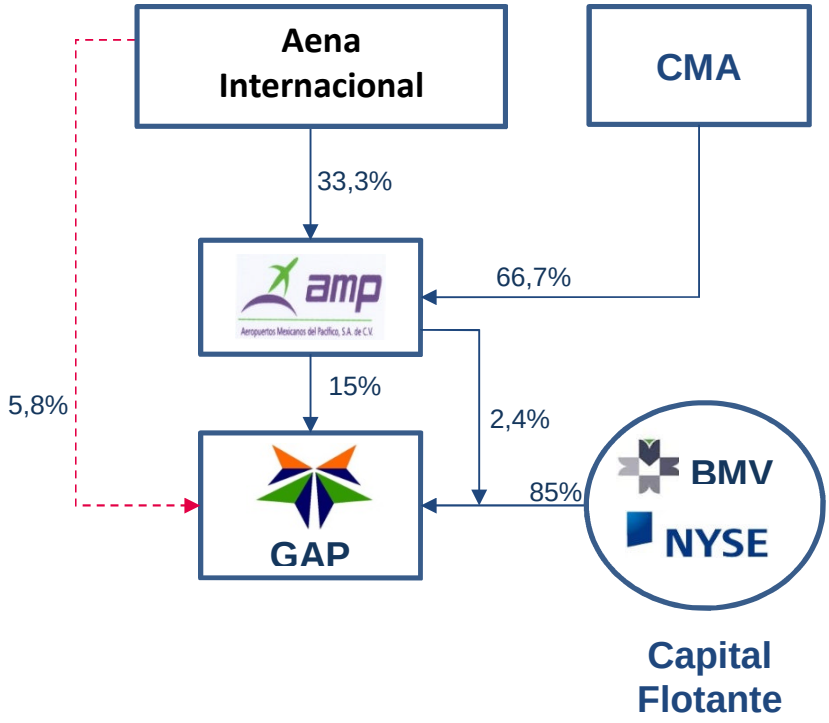
Red de Aeropuertos de GAP
12 Aeropuertos con 23,2 millones de pasajeros en 2013

Los aeropuertos están ubicados en 9 de las 32 entidades federativas de México y cubren un territorio ligeramente superior a la superficie de España, que cuenta con una población aproximada de 28,2 millones de habitantes. Todos los aeropuertos están calificados como internacionales y cinco de ellos se sitúan entre los diez principales de México en términos de tráfico (fuente: GAP).

En el año 2013, el tráfico total del grupo ascendió a 23,2 millones de pasajeros (de los cuales el 66% provenía de vuelos nacionales y el 34% de vuelos internacionales), frente a 21,3 millones en 2012. Desde el punto de vista regulatorio, de acuerdo con la legislación mexicana, GAP se rige por un sistema *price cap* con *dual-till*, basado en la fijación de tarifas máximas por periodos de cinco años. Para ello, el marco regulatorio refleja, entre otros factores, las proyecciones de los ingresos, costes e inversiones de los aeropuertos, así como el coste estimado de capital relacionado con los servicios regulados y los ajustes de eficiencia determinados por la autoridad regulatoria. De esta forma, se permite que el operador recupere mediante las tarifas reguladas los costes que se consideran adecuados por el regulador, junto con un retorno sobre el capital invertido.

La participación de Aena Internacional en GAP se lleva a cabo a través de la sociedad Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, SAPI de CV ("**AMP**"). Aena Internacional tiene una participación del 33,33% de AMP y es, además, su socio operador, es decir, el accionista que aporta la experiencia en gestión aeroportuaria de acuerdo a los requerimientos de las Autoridades Mexicanas. El 66,67% restante está en manos de Controladora Mexicana de Aeropuertos, SA de CV, socio mexicano.

El siguiente organigrama muestra la composición accionarial de AMP.



AMP es el socio estratégico de GAP y posee por sus acciones BB una serie de derechos especiales, que incluyen, entre otros: designación de 4 de los 11 miembros del Consejo de Administración de la sociedad y sus suplentes, designación del Director General y otros directivos, así como veto en decisiones clave como aprobación del presupuesto, plan de negocios, cambio de estatutos, etc. Al mismo tiempo, AMP proporciona a GAP servicios de asistencia técnica y transferencia de tecnología regulados a través de un contrato por el que percibe un 5% del EBITDA de GAP.

La inversión en AMP a 30 de septiembre de 2014 que figura en las cuentas de Aena asciende a 70,9 millones de euros.

Magnitudes principales de GAP

millones de euros	31 de diciembre de 2011	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2013	TACC 2011-2013	30 de septiembre de 2013 (no auditado)	30 de septiembre de 2014 (no auditados)	% Var. sep.14-sep. 13
Tráfico (m pasajeros)	**20,2**	**21,3**	**23,2**	**7,1%**	**17,1**	**18,6**	**9,0%**
Ingresos	273,0	287,7	290,7	3,2%	211,6	236,4	11,7%
EBITDA	**142,5**	**171,1**	**181,1**	**12,7%**	**131,3**	**155,1**	**18,2%**
Margen EBITDA	*52%*	*59%*	*62%*	*9,2%*	*62%*	*66%*	-
Tipo de cambio Euro / Peso Mexicano	18,09	17,19	17,99	-	18,37	17,82	-

Fuente: 2011, 2012 y 2013 Estados financieros auditados de GAP. Normativa Contable: NIIF
Cifras no auditadas acumuladas a septiembre 2014 y 2013. Normativa Contable: NIIF.

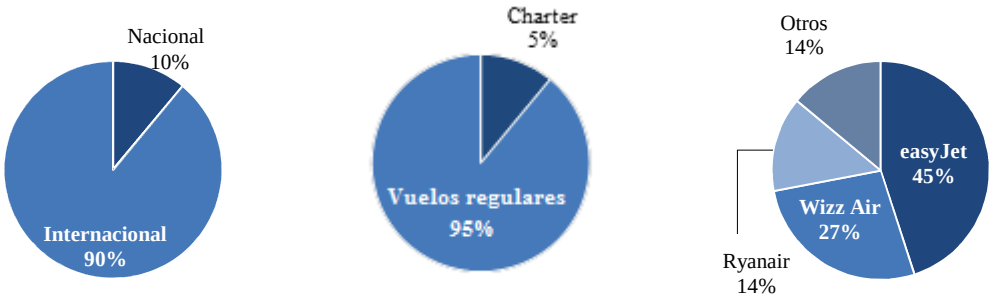
A.3.2. LONDON-LUTON (REINO UNIDO)

El aeropuerto de Luton es el cuarto aeropuerto de Londres, el mayor mercado metropolitano del mundo tanto por número de pasajeros (c.140 millones) como por aeropuertos (6 aeropuertos), y quinto del Reino Unido por número de pasajeros, además de ser una de las mayores bases de la compañía de bajo coste EasyJet con c. 45% del tráfico total (fuente: London Luton Airport).

El tráfico en el aeropuerto de Luton en 2013 fue de 9,7 millones de pasajeros. Se trata de un aeropuerto que destaca por su exposición internacional, con 90% de su tráfico total de pasajeros, así como por su cobertura de aerolíneas de bajo coste (fuente: London Luton Airport).

Desglose de Tráfico London Luton (2013)

Destino	Tipo	Aerolíneas



Fuente: Estadísticas LLAOL

El aeropuerto de Luton está gestionado, en régimen de concesión, por la sociedad LLAOL. El contrato de concesión se suscribió el 20 de agosto de 1998 y finaliza el 31 de marzo de 2031. El contrato de concesión contempla la existencia de la sociedad London Luton Airport Group Limited ("**LLAGL**") como garante de la operadora.

A raíz del proceso de desinversión en 2013 por ACDL-TBI, anterior propietario de la sociedad concesionara del aeropuerto de Luton (LLAOL), Aena Internacional, siguiendo su nueva estrategia de desarrollo internacional, adquirió LLAOL junto con Aerofi, SàRL ("**Aerofi**"), empresa filial de Ardian (antes AXA Private Equity). Así, el 27 de noviembre de 2013 se formalizó la compra por un precio de 394,4 millones de libras (9,7x EBITDA 2013, 10,4x EBITDA 2013 antes de partidas excepcionales). La operación se instrumentó a través de la sociedad London Luton Airport Holdings III ("**LLAHIII**"), de la que Aena Internacional suscribió una participación del 40% y Aerofi adquirió el 60% restante. La aportación de Aena Internacional por el 40% de LLAHIII ascendió a 39,4 millones de libras, que financió mediante dividendos procedentes de la venta de participaciones minoritarias en aeropuertos internacionales, sin necesidad por tanto de aportar fondos adicionales por parte de Aena. El resto de la operación, que no fue cubierto con *equity*, se financió a través de (i) un préstamo de accionistas por importe de 94,7 millones de libras, aportado en su totalidad por Aerofi; y (ii) una financiación bancaria por importe de 220 millones de libras, sin recurso a los accionistas de la sociedad. En el marco de esta operación también se concedió un crédito *revolving* por importe de 15 millones de libras y una financiación de *capex* por importe de 50 millones de libras, de los cuales a a 30 de septiembre de 2014, no se ha dispuesto cantidad alguna.

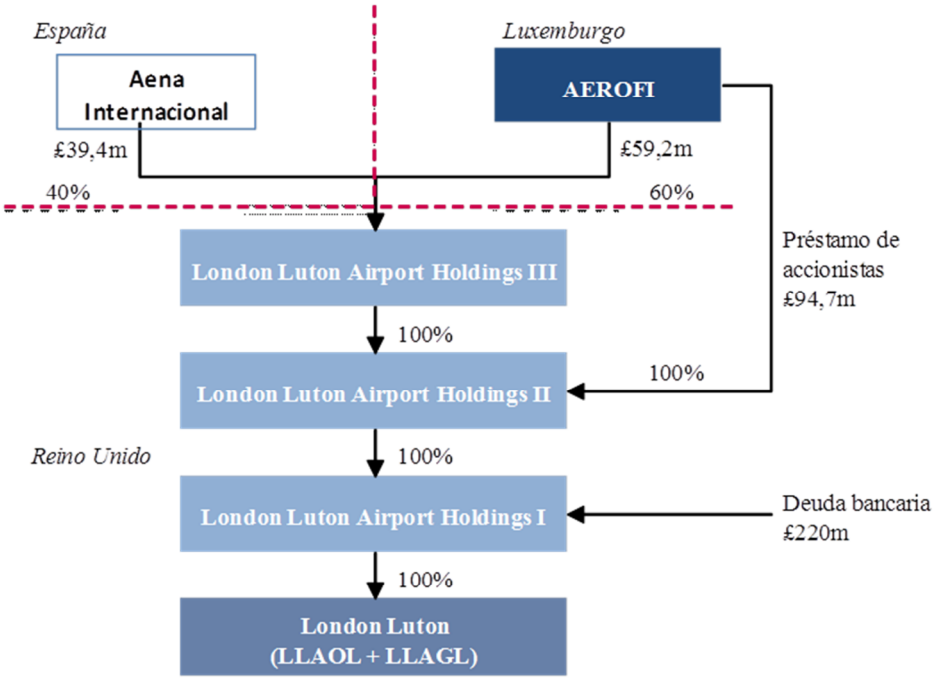
Por tanto, dicha deuda afecta a los *covenants* de la financiación bancaria de Aena.

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

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

El incumplimiento de dichos covenants, en caso de no subsanarlos se dispararía un procedimiento que podría suponer el vencimiento anticipado del préstamo.

La estructura de la operación fue la siguiente:



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

LLAHI es donde está ubicada la deuda bancaria de los 220 millones de libras, y por tanto es la que tiene que hacer frente al pago del principal y de los intereses de la financiación externa, además de asumir contablemente la depreciación del activo intangible adquirido. La depreciación incluida en LLAHI es la correspondiente al activo intangible o concesión del

aeropuerto desde el momento de la adquisición y dividido a prorrata durante toda la vida de la concesión.

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

El 18 de septiembre de 2014 el Consejo de Administración del accionista único de Aena Internacional, Aena, autorizó el ejercicio de la opción para la adquisición del 11% adicional del capital de dicha sociedad, así como su financiación mediante una ampliación de capital por importe de 78 millones de euros, condicionando dicha autorización a su posterior autorización por el Consejo de Ministros, de acuerdo con lo previsto en la Ley de Patrimonio de las Administraciones Públicas. El ejercicio de la operación fue también aprobada, con la misma condición y en la misma fecha, por el Consejo de Administración de Aena Internacional. Posteriormente, el 26 de septiembre de 2014, el Consejo de Ministros autorizó a Aena Internacional el ejercicio de la opción de compra. Con fecha 16 de octubre de 2014 se ejerció dicha opción. La financiación de la operación se realizó con fondos disponibles en Aena y se instrumentó vía aumento de capital en Aena Internacional.

El ejercicio de dicha opción llevó aparejado la asunción del 51% del préstamo de los accionistas que tenía Aerofi, cuyo importe total es de 94,7 millones de libras (para Aena Internacional 48,3 millones de libras).

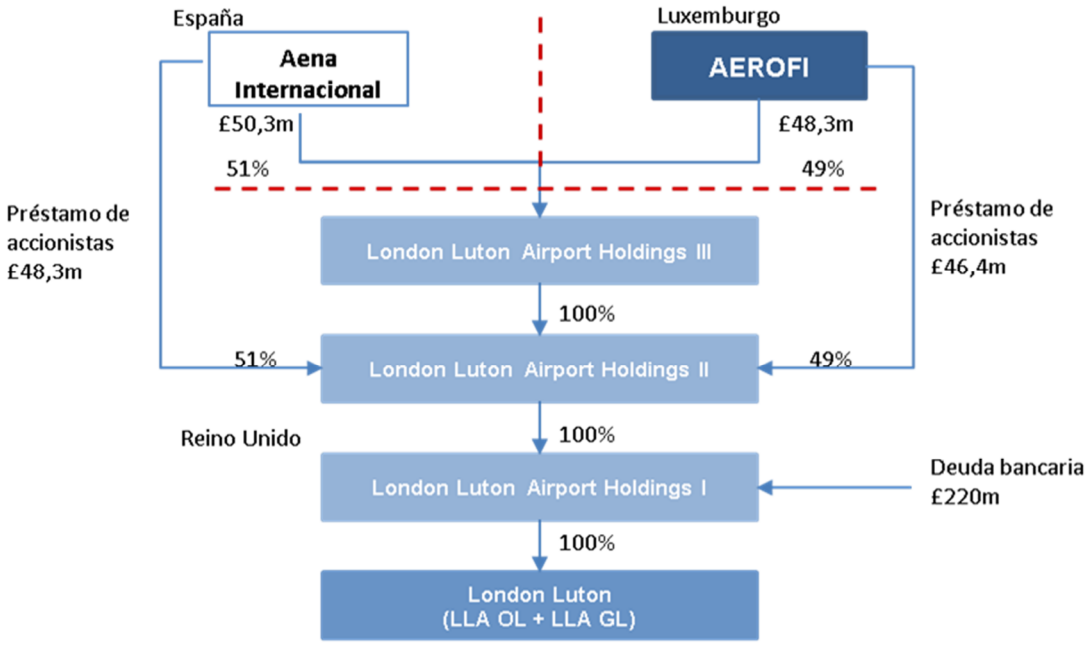
El importe total que Aena ha desembolsado por la operación es de 62 millones de libras que se desglosa como sigue:

-Por la opción del 11%: 13,7 millones de libras.

-Por el 51% del préstamo de accionistas: 48,3 millones de libras.

El aumento de participación supondrá que London Luton Airports Holding III pasará a consolidarse en el Grupo Aena por el método de integración global. Aena no espera que la adquisición de Luton tenga un impacto significativo en los estados financieros del ejercicio anual 2014.

Estructura con detalle de las sociedades una vez ejercitada la opción



Magnitudes principales de LLAOL

millones de euros	31 de diciembre de 2011	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2013	TACC 2011-2013	30 septiembre 2013 (no auditado)	30 septiembre 2014 (no auditado)	% Var. sep.14-sep. 13
Tráfico (m pasajeros)	**9,5**	**9,6**	**9,7**	**1,0%**	**7,5**	**8,1**	**7,9%**
Ingresos	133,7	144,3	146,7	4,7%	109,9	120,9	10,0%
EBITDA	**41,9**	**44,4**	**48,6**	**7,6%**	**37,4**	**40,8**	**9,1%**
Margen EBITDA	*31%*	*31%*	*33%*	*2,7%*	*34%*	*34%*	-
Tipo de cambio Euro / Libra GBP	0,84	0,82	0,83	-	0,85	0,82	-

Fuente: 2011, 2012 y 2013 Estados financieros auditados de LLAOL. Normativa contable: UK Accounting Standards. Acumulado a septiembre 2014 y 2013. LLAG Información no auditada. UK Accounting Standards.

Cabe destacar que Luton es un aeropuerto no sujeto al sistema regulatorio que marca la *Civil Aviation Authority* de Reino Unido para otros aeropuertos londinenses. En este contexto, Luton ha conseguido aprobación de las autoridades británicas para la realización de un plan de inversiones que permitiría incrementar la capacidad del aeropuerto hasta los 18 millones de pasajeros. Este incremento en capacidad podría ayudar a mejorar la posición competitiva de

Luton en relación a otros aeropuertos de Londres (en particular Heathrow y Gatwick), que se encuentran actualmente saturados o próximos a sus niveles de saturación.

Asimismo, entre las distintas actuaciones realizadas por Aena Internacional en Luton, destacan los incentivos al crecimiento de tráfico acordadas con el Luton Borough Council, la obtención de la aprobación del Proyecto Curium con la finalidad mencionada del aumento de capacidad del aeropuerto, acciones comerciales como el lanzamiento de la licitación del negocio duty free, el inicio de la implantación de una nueva imagen y marca corporativa, acciones de mejora del acceso por ferrocarril o el lanzamiento de un programa de mejora de la atención al pasajero con especial atención a la sensibilización de personal de seguridad del aeropuerto.

Además, London Luton ha cerrado un acuerdo el 27 de marzo de 2014 con EasyJet a 10 años (hasta 2024) cuyo objetivo es que la aerolínea duplique el número de pasajeros pasando de cuatro a nueve millones al año.

Desde la adquisición de Luton por parte de Aena Internacional y Aerofi, el comportamiento de la compañía ha sido muy positivo. En los primeros nueve meses de 2014 el tráfico ha crecido un 7,9% en comparación con el mismo periodo del año 2013, mientras que el EBITDA de LLAOL ha sido para el mismo periodo un 9,1% superior. Durante este periodo también se han realizado los proyectos necesarios para mejorar la accesibilidad, la satisfacción y calidad percibida por los usuarios tanto para la renovación del servicio de transporte en tren al centro de Londres como para la mayor comodidad en el uso de las instalaciones aeroportuarias y comerciales.

A.3.3. AEROCALI, S.A. (AEROCALI) –COLOMBIA

Aerocali, S.A. ("**Aerocali**") es la sociedad concesionaria del aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón de la ciudad de Cali, en Colombia, en la que Aena Internacional tiene una participación del 50%, después del incremento en 2014 de su participación inicial del 33,33%. Dicho incremento supuso el desembolso de 2.036.400 euros. El otro accionista de Aerocali es la Corporación Financiera Colombiana (Corficolombiana), perteneciente a uno de los principales grupos empresariales y bancarios colombianos con intereses crecientes en el mercado regional. Aena Internacional también es el socio operador titular de un contrato de asistencia técnica, operación y mantenimiento con Aerocali. La duración de la concesión es de 20 años desde el año 2000 hasta 2020.

El contrato de concesión contempla la posibilidad de una prórroga en caso de existir acuerdo entre las partes hasta un periodo adicional de 20 años más. Es una concesión con sistema tarifario regulado para los ingresos aeronáuticos con actualización anual por inflación. La inversión realizada en Aerocali registrada en las cuentas de Aena a 30 de septiembre de 2014 es de 6,3 millones de euros.

El tráfico en el aeropuerto de Cali en 2013 ha sido de 4,5 millones de pasajeros (el 84% corresponde a vuelos domésticos y el 16% a vuelos internacionales), con un crecimiento del 18,49% sobre el ejercicio 2012. De enero a septiembre, el tráfico ha aumentado hasta alcanzar 3,6 millones de pasajeros, un 6,5% más que en el mismo periodo en 2013. El aeropuerto de Cali

es el tercero en importancia de Colombia por número de pasajeros. Es un aeropuerto metropolitano de tráfico nacional.

Magnitudes principales – Aerocali

millones de euros	31 de diciembre de 2011	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2013	TACC 2011-2013	30 septiembre 2013 (no auditados)	30 septiembre 2014 (no auditados)	% Var. sep.14-sep. 13
Tráfico (m pasajeros)	**3,3**	**3,8**	**4,5**	**16,4%**	**3,4**	**3,6**	**6,5%**
Ingresos	21,1	26,7	29,1	17,5%	21,8	23,0	5,3%
EBITDA	**5,3**	**7,0**	**9,0**	**30,1%**	**6,6**	**7,6**	**15,3%**
Margen EBITDA	*25%*	*26%*	*31%*	*10,7%*	*30%*	*33%*	-
Tipo de cambio Euro / Peso Colombiano	2.542	2.297	2.482	-	2.450	2.601	-

Fuente: 2011, 2012 y 2013 Estados financieros auditados de Aerocali. Normativa contable: Colombia GAAP.
Revisión limitada acumulado a septiembre 2014 Estados financieros de Aerocali. Normativa Contable: NIIF.

A.3.4. SOCIEDAD AEROPORTUARIA DE LA COSTA S.A. (SACSA)-COLOMBIA

El Aeropuerto Rafael Núñez de la ciudad de Cartagena de Indias, en Colombia, está gestionado por la Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A ("**SACSA**"). En agosto de 1996, SACSA firmó el Contrato de Concesión 0186 por 15 años, hasta 2011, el cual se amplió en 9 años hasta 2020.

Es una concesión con sistema tarifario regulado para los ingresos aeronáuticos con actualización anual por inflación y con corrección de la devaluación de las tasas nominadas en dólares americanos. Aena Internacional participa como socio operador con un 37,89% de su capital (adquirido en 1998 al Aeropuerto de Schipol) y además es titular de un contrato de asistencia técnica.

La inversión realizada en SACSA recogida en las cuentas de Aena a 30 de septiembre 2014 es de 3,5 millones de euros.

El tráfico en el Aeropuerto de Cartagena de Indias en 2013 ha sido de 3,4 millones de pasajeros, con un crecimiento del 17,86% sobre 2012. Es un aeropuerto turístico que en 2013 tuvo un 91% del tráfico nacional.

Magnitudes principales de SACSA

millones de euros	31 de diciembre de 2011	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2013	TACC 2011-2013	30 septiembre 2013 (no auditados)	30 septiembre 2014 (no auditados)	% Var. sep.14-sep. 13
Tráfico (m pasajeros)	**2,2**	**2,9**	**3,4**	**25,4%**	**2,5**	**2,5**	**0,5%**
Ingresos	19,1	23,4	25,5	15,6%	19,3	19,4	0,6%
EBITDA	**6,6**	**9,4**	**11,3**	**30,4%**	**8,5**	**8,5**	**0,2%**
Margen EBITDA	*35%*	*40%*	*44%*	*12,8%*	*44%*	*44%*	-
Tipo de cambio Euro / Peso Colombiano	2.542	2.297	2.482	-	2.440	2.644	-

Fuente: 2011, 2012 y 2013 Estados financieros auditados de SACSA. Normativa contable: Colombia GAAP. Acumulado a septiembre 2014 cifras no auditadas

B. DESCRIPCIÓN DE LOS ACTIVOS DE AENA

B.1 RED DE AEROPUERTOS ESPAÑOLA (46 AEROPUERTOS Y 2 HELIPUERTOS) – LAS ACTIVIDADES RELACIONADAS CON ESTOS AEROPUERTOS SE ENGLOBAN DENTRO DE LOS SEGMENTOS DE AEROPUERTOS Y SERVICIOS FUERA DE TERMINAL

Aeropuertos que conforman la red de Aena agrupados por área de gestión conforme al tamaño:

Aeropuertos y Grupos de Aeropuertos	Pasajeros totales			Movimientos de Aeronaves			Mercancías		
	Millones 2013	% 13/12	% s/Total 2013	Miles 2013	% 13/12	% s/Total 2013	Toneladas 2013	% 13/12	% s/Total 2013
1 Adolfo Suárez Madrid-Barajas	39,7	(12,1%)	21,2%	333	(10,8%)	18,6%	346.603	(4%)	54,2%
2 Barcelona-El Prat	35,2	0,2%	18,8%	277	(4,7%)	15,4%	100.288	3,9%	15,7%
3 Palma De Mallorca	22,8	0,4%	12,2%	170	(2,2%)	9,5%	12.237	(10,8%)	1,9%
4 Grupo Canarias	32,6	(0,9%)	17,4%	299	(6,0%)	16,7%	39.461	(9,1%)	6,2%
5 Grupo I	45,7	0,2%	24,4%	420	(3,2%)	23,4%	28.434	2,9%	4,5%
6 Grupo II	10,3	(9,1%)	5,5%	163	(5,3%)	9,1%	74.231	0,4%	11,6%
7 Grupo III	1,1	(23,3%)	0,6%	129	(21,0%)	7,2%	37.700	7,9%	5,9%
Total Aena	**187,4**	**(3,5%)**	**100%**	**1.791**	**(7,0%)**	**100%**	**638.953**	**(1,9%)**	**100%**

Fuente: Aena. Información no auditada.

A continuación, pasamos a analizar el comportamiento de los tres aeropuertos más grandes de la red por número de pasajeros y de los aeropuertos clasificados en los grupos de gestión descritos anteriormente (Grupo Canarias, Grupo I y Grupo II), así como del conjunto de los aeropuertos integrantes del Grupo III.

Estos análisis incorporan cierta información por aeropuerto español (ingresos totales, EBITDA y EBIT), obtenida de los registros de la contabilidad analítica y de gestión de Aena y presentada

bajo principios contables españoles; el total de estas magnitudes por aeropuerto no coincide con el sub-total de la información financiera por segmentos reflejada en los Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial correspondientes a los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2011, 2012 y 2013, ya que existen ciertos ajustes NIIF y de contabilidad financiera incluidos en los Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial que no están reflejados en los registros de la contabilidad analítica de Aena. Estos ajustes corresponden principalmente a (i) ajuste NIIF en relación con los gastos financieros asociados a un anticipo recibido de World Duty Free Group que redujo los ingresos totales consolidados del ejercicio 2013 en 0,68 millones de euros y en 1,5 y 0,4 millones de euros para los períodos de nueve meses finalizados el 30 de septiembre de 2014 y de 2013, respectivamente, (ii) la reclasificación de los ingresos extraordinarios por valor de 2,4 y 3,1 millones de euros, que redujo los ingresos totales consolidados y gastos de explotación consolidados en los ejercicios 2012 y 2011 respectivamente y (iii) los ajustes de los servicios de navegación aérea con el accionista y el efecto de la absorción en 2012 de la sociedad Centros Logísticos Aeroportuarios, S.A. (CLASA), los cuales incrementaron los ingresos totales consolidados de 2011 en 102,9 millones de euros y los gastos de explotación consolidados en 96,0 millones de euros para hacerlos comparables con las cifras de los ejercicios de 2012 y 2013.

En relación con las estadísticas de tráfico de pasajeros conviene distinguir los conceptos de "pasajeros totales" que incluyen todos los pasajeros, de los "pasajeros comerciales" que no incluyen ni tránsitos ni otras clases de tráfico (vuelos de Aviación General y Trabajos Aéreos).

B.1.1. ADOLFO SUÁREZ MADRID-BARAJAS

I. Introducción

El Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas es el quinto aeropuerto de la Unión Europea por volumen de tráfico de pasajeros en 2013, está entre los treinta primeros del mundo, según ACI, y es el primer aeropuerto de la red de Aena por tráfico de pasajeros, operaciones y carga.

El aeropuerto es el centro de operativa *Hub* para dos compañías aéreas: Iberia y Air Europa.

El tráfico de conexión (pasajeros que utilizan el aeropuerto para conectar dos puntos distintos al del aeropuerto en cuestión) en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas se situaba en el año 2013 en un 27,3% del total según datos encuestas periódicas de movilidad de Aena (EMMA).

Adicionalmente, y frente a otros *Hubs* competidores, las instalaciones del aeropuerto le permiten compatibilizar la complejidad de la operativa *Hub* con la eficiencia buscada por las compañías de bajo coste que operan en él, como easyJet o Ryanair. En el caso de esta última destaca el hecho de que el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas es el único gran *Hub* europeo donde opera, lo cual, en sí mismo es una muestra de la competitividad de las instalaciones.

II. Principales magnitudes financieras

(miles de Euros)	31 de diciembre de 2011	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2013	Enero-Septiembre 2014	% Var. dic. 13-dic.12	% Var. Ene-sep.14-Ene-sep. 13
Total Ingresos	740.737	840.044	890.794	696.004	6,0%	3,8%
EBITDA	339.006	407.064	503.994	424.643	23,8%	11,4%
EBIT	56.307	143.844	252.560	240.032	75,6%	25,0%

Fuente: Aena. Información financiera no auditada.

Los ingresos totales crecen año tras año pese a la evolución negativa del tráfico registrado hasta 2013 (en el periodo enero-septiembre de 2014 se aprecia recuperación del tráfico). Esto se debe, principalmente, al crecimiento de las tarifas en 2012 y 2013. La Ley de Presupuestos Generales del Estado aprobó en 2012, con efectos desde julio, un aumento de las tarifas que permitió situarlas en un nivel similar a la de sus competidores europeos. En 2013 el incremento general de la tarifa fue del 8,5%. Los ingresos comerciales (incluye servicios comerciales y fuera del terminal) también han contribuido al incremento de ingresos, y en el acumulado a septiembre de 2014 frente al mismo periodo de 2013, la variación ha sido de más del 18,5%; la licitación de nuevos concursos, el incremento y remodelación de los espacios comerciales, el desarrollo y mejora de las salas VIP y el nuevo modelo de gestión de aparcamientos, entre otras actuaciones justifica su evolución.

No obstante, no menos importante que la evolución positiva de los ingresos, es la optimización y reducción de los costes y el ajuste de inversión, manteniendo principalmente aquellas actuaciones necesarias para la certificación de aeródromos y de mantenimiento de las infraestructuras, hechos que también han contribuido de forma importante en la mejora de los resultados. Señalar que tanto en el EBITDA como en el EBIT de 2012, y para hacer homogénea la comparativa, debe excluirse el efecto del Plan Social de Desvinculaciones Voluntarias ("**PSDV**") cuyo importe asciende a 21.005 miles de euros.

Adicionalmente al PSDV, otras medidas llevadas a cabo para reducir los costes han sido: mejora de los procesos de contratación, la renegociación de los contratos con proveedores, la reducción de asistencias técnicas y servicios profesionales, así como la adecuación de los servicios a las necesidades reales.

III. Infraestructuras

El aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas tiene cuatro pistas (18L/36R - 18R/36L y las 14L/32R - 14R/32L) que permiten llegar a soportar hasta 120 operaciones por hora. Otros grandes aeropuertos *Hubs* europeos, como *Heathrow*, que opera con dos pistas, o *Charles de Gaulle* que opera con cuatro pistas. Asimismo el aeropuerto cuenta con un área de influencia cercana a 7,9 millones de personas en un rango de 2 horas de distancia.

El aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, cuenta con cuatro terminales y un edificio satélite (T1, T2, T3, T4 y T4S) con una capacidad de hasta 70 millones de pasajeros y cuenta también con una terminal corporativa para vuelos privados, gestionada mediante dos FBO. Para hacer frente a dicha cantidad de pasajeros el aeropuerto dispone de más de 25.000 plazas de aparcamiento para vehículos. (Fuente: Aena. Información no auditada.) En relación con la capacidad de los aeropuertos todas las estimaciones de este y demás aeropuertos incluyen, entre otros, la calidad del servicio y restricciones horarias, regulatorias y medioambientales.

En relación con el transporte de mercancía por vía aérea, el aeropuerto cuenta con un área específica de más de 350.000 m^2 para esta línea de negocio, conocida como Centro de Carga Aérea (CCA), donde se concentran la mayor parte de las empresas del sector convirtiéndolo en un centro logístico intermodal. El CCA está operativo 24 horas/7 días a la semana, dispone además de un edificio de servicios generales con oficinas y servicios asociados de gran variedad de naves o terminales de carga donde se ubican los principales operadores logísticos, couries, transitarios, etc. El CCA cuenta con la presencia de los Servicios de Aduanas y Punto de Inspección Fronteriza aprobado por la UE para todo tipo de productos facilitando así la gestión de importación y exportación de productos.

Las terminales T1, T2 y T3 están ocupadas por las compañías asociadas a las alianzas SkyTeam y Star Alliance, así como por otras compañías como easyJet, Ryanair o Norwegian. La T4, a su vez, está, fundamentalmente, ocupada por compañías aéreas pertenecientes a Oneworld.

Las infraestructuras están preparadas para hacer frente a la demanda creciente de tráfico del aeropuerto y es capaz de operar con los exigentes requisitos de aviones de gran tamaño, como el Airbus A380. Prueba de ello es que el aeropuerto consta de un centro de MRO (Mantenimiento, Reparación y Revisión) con un espacio total aproximado de 47.000 m^2. La configuración de los edificios terminales, así como la distribución del tráfico entre los mismos permiten realizar las conexiones entre vuelos de forma fluida y eficaz.

El aeropuerto cuenta con una amplia zona comercial (aprox. 45.000 m^2), dotada de comercios y zonas de restauración, así como de otros muchos servicios para los pasajeros: área de recreo infantil, bancos, oficinas de cambio de moneda, cajeros, capillas, correos y telégrafos, salas VIP, centro de negocios, etc. Los nuevos contratos comerciales de tiendas, restauración y, principalmente, el contrato global del *Duty Free* han permitido llevar a cabo la mayor remodelación comercial del aeropuerto tras la creación de la T4 (2006). Destaca la reconfiguración del *mix* comercial en torno a plazas comerciales, en las que se han distribuido convenientemente tiendas de lujo con el conjunto de la oferta.

Adicionalmente, el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas ha recibido prestigiosos premios: en 2013, la terminal T4 fue elegida como tercer mejor terminal aeroportuaria del mundo en los World Airport Awards 2013, que concede la agencia *Skytrax*. En 2011 recibió el premio Aeropuerto Global de 2011 otorgado por el *Institute of Transport Management, y en 2008 fue nombrado el mejor aeropuerto de Europa dentro de su categoría por ACI.*

En el 2013 el 70% del tráfico aéreo del Aeropuerto fue internacional (como se verá más adelante), siendo destacables el tráfico de pasajeros procedente de Reino Unido, Alemania y Francia. Igualmente, se tiene que hacer una especial mención al tráfico aéreo proveniente de américa latina, ya que supuso el 15% del tráfico aéreo. El 30% del tráfico aéreo restante fue tráfico doméstico.

Durante el año 2013, el 28% del tráfico aéreo provino de compañías de bajo coste mientras que el restante 72% de aerolíneas tradicionales

IV. Evolución del tráfico aéreo

A partir del 2007, año en el que el aeropuerto alcanzó su máximo histórico con 52 millones de pasajeros comerciales, la evolución del tráfico ha estado marcada por un descenso que se ha acentuado en 2012 y 2013.

La bajada ha afectado principalmente al tráfico doméstico, mientras que el tráfico internacional ha alcanzado niveles ligeramente superiores a los de 2007.

MAD Origen/Destino	2011		% Var 11/10	2012		% Var 12/11	2013		% Var 13/12	Enero-Sep. 2014		% Var Enero-Sep. 14/13
	Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso	
Nacionales	17.098.647	34,5%	(8,9%)	14.482.609	32,1%	(15,3%)	11.951.532	30,1%	(17,5%)	9.151.572	29,1%	1,1%
UE	19.475.253	39,3%	5,6%	18.096.247	40,1%	(7,1%)	15.821.236	39,9%	(12,6%)	12.853.497	40,9%	6,6%
No UE	12.980.601	26,2%	3,3%	12.520.632	27,8%	(3,5%)	11.895.105	30,0%	(5,0%)	9.406.880	29,9%	3,9%
Total	**49.554.501**		**(0,5%)**	**45.099.488**		**(9,0%)**	**39.667.873**		**(12,0%)**	**31.411.949**		**4,1%**

Fuente: Aena. Información no auditada.

Existen cinco factores principales que han motivado el descenso de pasajeros en el Aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas:

1. La crisis económica. El transporte aéreo está ligado directamente con la economía. Según Airbus, cada incremento del 1% del PIB implica un crecimiento de la demanda del tráfico aéreo de entre el 1% y el 2,5%. En el entorno económico reciente, el descenso de pasajeros se ha apreciado no sólo en el tráfico aéreo, sino en todos los medios de transporte público en general, tanto urbano como interurbano. Concretamente en el año 2013, se produjo un descenso del 2,3% en el uso del transporte urbano y 1,5% del interurbano, según datos del INE. Lo mismo sucede con el uso de autopistas estatales de peaje, cuyo descenso en 2013 fue del 4,5%, según datos del Ministerio de Fomento. No obstante lo anterior, las estimaciones económicas actuales indican una recuperación macroeconómica de España y de la Unión Europea. La previsión de crecimiento de PIB para la zona Euro en 2014 y 2015 es de 1,2% y 1,5% (fuente: *IMF - World Economic Outlook Database* a 24 de Julio de 2014) respectivamente, mientras que para España es de 1,2% y 1,8% (fuente: Ministerio de Economía y de Hacienda – Julio 2014).

2. La competencia del tren de alta velocidad (AVE). La apertura de diversos corredores de AVE también ha contribuido de forma significativa al descenso del tráfico doméstico. Se estima que los tres corredores juntos –Madrid-Málaga, Madrid–Barcelona y Madrid-Valencia- han perdido más de 4,6 millones de pasajeros tras la entrada en operación del AVE. En todo caso, Aena

considera que la competencia del AVE ya está alcanzando niveles máximos porque, aun y cuando están en marcha desarrollos adicionales de este tipo de infraestructuras hacia otras regiones, como Galicia y País Vasco, las líneas principales que compiten con las rutas aéreas de mayor importancia en términos de volumen de tráfico ya están construidas y operativas.

3. El proceso de reestructuración de Iberia. Desde la segunda mitad del 2012, Iberia ha llevado a cabo un proceso de reestructuración para garantizar la rentabilidad de la aerolínea, centrado en la reducción de costes y la maximización de ingresos. En ese mismo año, se creó la filial de bajo coste Iberia Express para servir las conexiones de corto y medio radio con costes más competitivos en el mercado actual. Por otra parte, la reducción de costes ha requerido modificaciones en las condiciones laborales y ajustes en la plantilla. Este hecho ha llevado a Iberia a negociar con los sindicatos de los distintos colectivos y, como consecuencia, el grupo recortó la oferta de capacidad de forma significativa, principalmente en número de frecuencias, pero también suprimió rutas a la espera de contar con un acuerdo.

En febrero de 2014, finalmente se alcanzó un acuerdo con los pilotos, los técnicos de cabina de pasajeros y los trabajadores de tierra. Tras el acuerdo, el Grupo Iberia prevé retomar de nuevo la senda del crecimiento, operando algunas de las rutas suprimidas, abriendo nuevas rutas y reforzando otras con frecuencias adicionales. Si bien hasta este acuerdo Iberia Express no podía crecer debido a los acuerdos vigentes con los pilotos, una vez firmado dicho acuerdo se abren nuevas perspectivas para la compañía.

4. La búsqueda de otros mercados por parte de las aerolíneas de bajo coste (Ryanair y easyJet). Las compañías de bajo coste ofrecen un modelo de negocio basado en conectar destinos punto a punto de manera directa, en contraposición a las aerolíneas de bandera o tradicionales. Las aerolíneas de bajo coste se caracterizan por una mayor flexibilidad en el diseño de sus redes de rutas ya que no dependen del tráfico de conexiones. Por este motivo, son más sensibles y reaccionan de forma más ágil a los márgenes de beneficios que ofrecen los diferentes destinos. Las compañías de bajo coste easyJet y Ryanair han reducido su operación en el aeropuerto madrileño desde mediados de 2012. easyJet cerró su base y eliminó con ello los vuelos de primera y última hora, principalmente debido a la caída de demanda de tráfico de negocios, que es el mayoritario en estas frecuencias y el que aporta mayores márgenes de beneficios. No obstante, cabe destacar que, el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, resulta atractivo para que operen aerolíneas con modelo de bajo coste como demuestra la elevada cuota que representó este tipo de tráfico 2013, un 28%, en términos de pasajeros, la mayor entre los grandes *Hubs* europeos, así como el hecho de que en junio de 2014, se realizara la apertura de la base Norwegian. Recientemente, además, Ryanair ha anunciado planes de crecimiento en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

5. Madrid: pérdida de peso como destino turístico. Un factor determinante en la elección de una ruta es el destino. La demanda de tráfico de un aeropuerto está influida directamente por la demanda para realizar negocios o turismo que ofrece el destino donde se sitúa dicho aeropuerto. En este sentido, Madrid ha tenido un comportamiento diferente al de otros destinos españoles, en lo que posiblemente ha influido que no dispone de una oferta de sol y playa como es el caso de aquellos destinos que han visto crecer el turismo durante 2013. Según datos de Frontur, la

Comunidad de Madrid ha tenido un comportamiento significativamente distinto a otras Comunidades Autónomas. En 2013, la llegada de turistas a la Comunidad de Madrid se redujo un -5,3%, frente al +11,4% de la Comunidad Valenciana o el +8% de Cataluña.

V. Análisis del tráfico en 2014

Desde febrero de 2014 y tras veinticinco meses de caídas interanuales consecutivas, los datos de tráfico comienzan a ser positivos. Los pasajeros acumulados al mes de septiembre crecen un 4,1% respecto al mismo periodo del año anterior (+5,4% en el tráfico internacional y 1,1% en el nacional) hasta alcanzar 31,4 millones. Por mercados, crecen principalmente los pasajeros procedentes de Europa (Alemania), Latinoamérica (Brasil), África y Oriente Medio.

Cabe destacar la importancia que ha tenido en 2014 la Semana Santa, ya que se han experimentado crecimientos del 7,5% frente al año anterior; tradicionalmente, este período no era destacable ya que la cancelación de vuelos principalmente por negocios se veía compensado por los vuelos vacacionales.

La asignación de slots aeroportuarios se produce en dos temporadas. La temporada de invierno engloba los meses de noviembre a febrero y la de verano de marzo a octubre. En este sentido y a modo ejemplificativo, en la temporada de verano de 2014, en el aeropuerto Adolfo Suarez Madrid-Barajas se han programado 25 nuevas rutas (16 de ellas a Europa y 5 a Latinoamérica) que, junto con las ya existentes, suman 297.

En el análisis por compañías aéreas destacan los siguientes acontecimientos:

- En el caso de Iberia, y tras el acuerdo en febrero de 2014 con los pilotos, los técnicos de cabina de pasajeros y los trabajadores de tierra, el Grupo Iberia prevé retomar algunas de las rutas suprimidas y reforzará otras con frecuencias adicionales.

- El pasado 3 de junio de 2014, Norwegian inauguró su nueva base de operaciones en el aeropuerto, lanzando nuevas rutas a Londres, Oslo, Varsovia, Estocolmo, Hamburgo, Helsinki y Malta.

- El 12 de junio de 2014 se inauguró el nuevo *Hub* de Air Europa y la alianza SkyTeam en las terminales T, T2 y T3. En el ámbito doméstico, también ha experimentado crecimiento y ha comenzado a operar conexiones con Madrid desde A Coruña, Asturias, Málaga y Badajoz. Este nuevo *Hub*, se añade al de Iberia, el grupo IAG y la alianza Oneworld en las terminales T4 y T4S.

- Otras nuevas rutas estrenadas también durante el mes de junio de 2014 son las de United Airlines a Washington y Air Europa a Miami.

VI. Principales aerolíneas

Las principales compañías aéreas que operan en el aeropuerto ordenadas de mayor a menor por número de pasajeros se incluyen en la siguiente tabla:

Nombre Compañía	Pasajeros 2011	Cuota 2011	Pasajeros 2012	Cuota 2012	Pasajeros 2013	Cuota 2013	Pasajeros Enero-Sep. 2014	Cuota Enero-Sep. 2014
Iberia	17.780.408	35,9%	15.141.514	33,6%	10.829.393	27,3%	8.254.022	26,2%
Air Europa	4.861.432	9,8%	5.148.592	11,4%	5.995.790	15,1%	5.096.933	16,2%
Ryanair Ltd.	5.166.982	10,4%	5.136.264	11,4%	3.847.242	9,7%	2.960.349	9,4%
Iberia Express	0	0,0%	2.200.326	4,9%	3.234.534	8,2%	2.643.026	8,4%
Air Nostrum l.a. Mediterráneo	2.898.757	5,8%	2.793.068	6,2%	2.443.597	6,2%	1.836.463	5,8%
easyJet Airline Co. Ltd.	3.157.784	6,4%	3.015.109	6,7%	1.809.164	4,6%	1.246.188	4,0%
Vueling Airlines, S.A.	2.100.280	4,2%	1.273.838	2,8%	1.179.370	3,0%	982.674	3,1%
SUBOTAL	35.967.654	72,6%	34.710.723	77,0%	29.341.103	74,0%	23.019.655	73,2%
Pasajeros comerciales	**49.554.501**	**100%**	**45.099.488**	**100%**	**39.667.873**	**100%**	**31.463.168**	**100%**

Fuente: Aena. Información no auditada.

La dependencia del Grupo IAG afecta al aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas con una cuota del 39,5% del total del tráfico de pasajeros durante 2013. *Iberia* (junto con *Iberia Express*) es el principal operador del aeropuerto de Madrid, con una cuota de mercado conjunta del 35%. Como se ha hecho referencia anteriormente, Iberia ha pasado por un proceso de reestructuración profundo en el que se ha visto obligada a reducir significativamente su capacidad. Una vez culminado el mismo, tras el acuerdo alcanzado entre la dirección y los sindicatos (en febrero de 2014), la compañía manifestó que retomaría la capacidad abandonada durante estos años, y anunció en abril de 2014 la apertura de nuevas rutas de larga distancia como Montevideo o Santo Domingo.

Adicionalmente, y con el fin de alimentar los vuelos de larga distancia siguiendo su operativa *Hub*, también ha retomado vuelos de corto y medio radio como Ámsterdam, Berlín, Estocolmo o Estambul.

Air Europa, por su parte, también está desarrollando una operativa *Hub* como parte de la *Alianza Sky Team* que le ha llevado a crecer significativamente (+16,5% en pasajeros en 2013 respecto a 2012) en el aeropuerto y a operar numerosos destinos en Latinoamérica, tales como La Romana, San Juan de Puerto Rico o São Paulo. Para facilitar su operativa y la experiencia de sus pasajeros, se ha llevado a cabo una profunda reestructuración de las terminales 1, 2, 3 que ha sido valorada muy positivamente de manera pública por la compañía.

Ryanair ha tenido un descenso del tráfico en 2013 del 25,1%. La flexibilidad de los modelos negocio de las compañías de bajo coste les permiten modificar su programa de rutas y la búsqueda continua de rutas que optimicen sus resultados. En los nueve primeros meses de 2014 se mantiene con una variación positiva de 1,1% y, de cara al invierno de 2014, ha anunciado crecimiento en el aeropuerto madrileño.

La compañía *easyJet* ha reducido su capacidad en el aeropuerto un 37,9% en 2013 en comparación con el tráfico de 2011, motivado por el cierre de su base en octubre 2012. A pesar de esta contracción, la compañía británica sigue siendo una de las más importantes del aeropuerto y ha transportado en los nueve primeros meses de 2014 más de 1.246.000 pasajeros comerciales.

Air Nostrum conecta Madrid con destinos nacionales y europeos con el fin de alimentar el *hub* de Iberia en el aeropuerto.

B.1.2. BARCELONA-EL PRAT

I. Introducción

El Aeropuerto de Barcelona-El Prat es el noveno aeropuerto de la Unión Europea por volumen de pasajeros en 2013, y está entre los cuarenta primeros del mundo y es el segundo aeropuerto de la red de Aena por tráfico de pasajeros, operaciones y carga, según ACI.

El Aeropuerto de Barcelona-El Prat es el principal centro de operaciones de la compañía Vueling, la cual está desarrollando una importante estrategia de crecimiento desde 2010 que tiene como base dicho aeropuerto; así, en el año 2013 la aerolínea tuvo un incremento del 16,1% en el número de pasajeros. Parte de este crecimiento se debe a que Vueling fomenta que sus pasajeros realicen conexiones (el 11,6% de sus pasajeros realizan conexiones en el Aeropuerto de Barcelona-El Prat, según datos de EMMA), y de este modo ofrece numerosos destinos europeos a los pasajeros de su red de destinos domésticos y viceversa. Por otra parte, el crecimiento se debe a que el destino Barcelona ha cobrado una importancia muy notoria a nivel internacional.

II. Principales magnitudes financieras

(miles de Euros)	31 de diciembre de 2011	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2013	Enero-Septiembre 2014	% Var. dic.13-dic. 12	% Var. ene.-sep 14-ene.-sep. 13
Total Ingresos	440.394	549.745	663.978	547.260	20,8%	6,6%
EBITDA	192.554	296.870	423.890	387.011	42,8%	10,2%
EBIT	37.594	150.505	276.506	276.650	83,7%	15,0%

Fuente: Aena. Información financiera no auditada.

Los ingresos totales del aeropuerto de Barcelona crecen interanualmente debido a: evolución favorable del tráfico, incremento de las tarifas en 2012 y 2013, y aumento de los ingresos comerciales. Por el lado de los ingresos comerciales, además del impacto del tráfico, la licitación de nuevos concursos, el incremento y remodelación de los espacios comerciales, el desarrollo y mejora de las salas VIP y el nuevo modelo de gestión de aparcamientos, entre otras actuaciones, han permitido incrementos del 12% en 2012, 6% en 2013 y 13,6% en el acumulado a septiembre de 2014 frente al mismo periodo de 2013.

No obstante, no menos importante que la evolución positiva de los ingresos, es la optimización y reducción de los costes, y el ajuste de la inversión manteniendo principalmente aquellas actuaciones necesarias para la certificación de aeródromos y de mantenimiento de las infraestructuras. Señalar que tanto en el EBITDA como en el EBIT de 2012, y para hacer homogénea la comparativa, debe excluirse el efecto del PSDV cuyo importe asciende a 12.479 miles de euros.

Adicionalmente al PSDV, otras medidas llevadas a cabo para reducir los costes han sido: mejora de los procesos de contratación, la renegociación de los contratos con proveedores, la reducción de asistencias técnicas y servicios profesionales, así como la adecuación de los servicios a las necesidades reales.

III. Infraestructuras

El Aeropuerto de Barcelona-El Prat tiene tres pistas (02/20 y las 07L/25R - 07R/25L) que permiten soportar hasta 90 operaciones por hora. Así mismo el aeropuerto cuenta con un área de influencia de 7,4 millones de personas en un rango de 2 horas de distancia.

Cuenta con 2 terminales (T1 y T2) con una capacidad de hasta 55 millones de pasajeros, además de una terminal corporativa para vuelos privados. (Fuente: Aena. Información no auditada.). Para hacer frente a dicha cantidad de pasajeros el aeropuerto dispone de aproximadamente 20.000 plazas de aparcamiento para vehículos. En relación con el transporte de mercancía por vía aérea, el aeropuerto cuenta con un área específica para esta línea de negocio, conocida como Centro de Carga Aérea (CCA), donde se concentran la mayor parte de las empresas del sector convirtiéndolo en un centro logístico intermodal. El CCA está operativo 24 horas/7 días a la semana, dispone además de un edificio de servicios generales con oficinas y servicios asociados de gran variedad de naves o terminales de carga donde se ubican los principales operadores logísticos, couries, transitarios, etc. El CCA cuenta con la presencia de los Servicios de Aduanas y Punto de Inspección Fronteriza aprobado por la UE facilitando así la gestión de importación y exportación de productos. El tráfico de conexión de Barcelona-El Prat en 2013 fue el 6,4% del total comercial (Datos EMMA 2013).

Las infraestructuras están preparadas para hacer frente a la demanda creciente de tráfico del aeropuerto y es capaz de operar con los exigentes requisitos de aviones como el *Airbus A380* que la compañía Emirates utiliza para la ruta Barcelona-Dubái. Prueba de ello es que el aeropuerto consta de la actividad MRO (Mantenimiento, Reparación y Revisión) con un espacio total de aproximadamente 16.000 m^2. Por otra parte, la configuración de los dos edificios

terminales, así como la distribución del tráfico entre los mismos permite realizar las conexiones entre vuelos de forma fluida y eficaz.

Al igual que el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, está dotado de una recién remodelada zona comercial y de restauración que supera los 30.000m^2 en el conjunto de la oferta de retail, así como de numerosos servicios para los pasajeros.

La actividad del Aeropuerto de Barcelona-El Prat ha sido reconocida en varias ocasiones con la concesión de prestigiosos premios de instituciones mundiales relacionadas con la actividad aeroportuaria, por ejemplo:

- Mejor aeropuerto de más de 25 millones de pasajeros otorgado por ACI Europe en 2014. También recibido en 2010.

- Mejor Aeropuerto del 2014 sur de Europa concedido por Skytrax. También recibido en 2011 y 2012.

En el 2013 el 71% del tráfico aéreo del aeropuerto fue internacional, siendo destacables el tráfico de pasajeros procedente del Reino Unido, Alemania, Francia e Italia. El 29% del tráfico aéreo restante fue tráfico doméstico.

Durante el año 2013, el 63% del tráfico aéreo provino de compañías de bajo coste mientras que el restante 37% de aerolíneas tradicionales.

IV. Evolución del tráfico aéreo

El aeropuerto ha experimentado una curva de crecimiento en constante aceleración durante las últimas décadas, comenzando a mediados de los años 80 hasta el inicio de la crisis financiera internacional de 2007. En 1992, los Juegos Olímpicos generaron un repunte significativo y el posterior crecimiento se ha debido a la expansión del sector de las compañías aéreas de bajo coste en Europa.

El tráfico del aeropuerto ha mostrado una gran capacidad de resistencia al impacto de eventos extraordinarios sobre la demanda, volviendo a niveles de tráfico anteriores a dichos eventos con cierta rapidez. Los últimos años se han caracterizado por un fuerte crecimiento del tráfico (incluso en periodos de recesión en el resto de la red), alcanzando su máximo histórico en 2013, con 35,2 millones de pasajeros comerciales.

BCN Origen/Destino	2011		% Var 11/10	2012		% Var 12/11	2013		% Var 13/12	Enero - Sep. 2014		% Var Enero - Sep. 14/13
	Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso	
Nacionales	12.669.252	36,9%	9,0%	11.450.945	32,6%	(9,6%)	10.172.386	28,9%	(11,2%)	7.875.295	26,9%	0,9%
UE	16.323.192	47,5%	23,3%	17.822.500	50,8%	9,2%	18.438.178	52,4%	3,5%	15.834.390	54,1%	10,6%
No UE	5.340.589	15,6%	24,1%	5.817.377	16,6%	8,9%	6.570.651	18,7%	12,9%	5.565.631	19,0%	5,8%
Total	**34.333.033**		**17,7%**	**35.090.822**		**2,2%**	**35.181.215**		**0,3%**	**29.275.316**		**6,9%**

Fuente: Aena. Información no auditada.

El tráfico internacional ha ganado peso desde el 2011, pasando de un 63,1% a un 71,1% en 2013. Sus principales mercados fueron Reino Unido y Alemania, desbancado a Italia y mostrando fuertes crecimientos en el mercado nórdico (Suecia, Noruega y Finlandia) si bien mostró una peor evolución en otros mercados, registrando descensos en Brasil y Canadá.

El tráfico nacional ha ido perdiendo peso dentro del aeropuerto, pasando del 36,9% en 2011 al 28,9% en 2013. En 2013 ha perdido casi un 11,2% debido a la competencia del AVE (en lo que ha tenido un peso significativo la implementación por parte del AVE de políticas de precios más competitivos), a las huelgas del personal de la compañía Iberia y a la crisis de la demanda nacional.

V. Análisis del tráfico en 2014

Los pasajeros acumulados en el mes de septiembre crecen un +6,9% respecto al mismo periodo del 2013 (+9,3% en el tráfico internacional y +0,9% en el nacional), hasta alcanzar 29,3 millones.

El significativo crecimiento del tráfico internacional se debe al impulso de las principales compañías operadoras.

En relación a la asignación de slots aeroportuarios y a modo ejemplificativo, en la temporada de verano de 2014, en el aeropuerto Barcelona- El Prat se han programado 25 nuevas rutas (19 de ellas a Europa) estableciéndose en 325, el número de rutas a lo largo de la temporada.

En el segmento del Espacio Económico Europeo:

- Vueling ha crecido en 1.193.000 pasajeros con rutas nuevas a Paris Charles de Gaulle, Oporto, Varsovia, Leipzig y Ginebra (+13,4%). La mayoría de sus destinos comunitarios han crecido destacando Londres Gatwick, Frankfurt y Dusseldorf.

- Ryanair crece en la mayoría de sus destinos hasta alcanzar 260.000 nuevos pasajeros en este segmento (+8%). Ha implementado nuevas rutas a Bruselas, Roma-Fiumicino, Manchester y Milan-Malpensa, entre otras.

- Norwegian ha establecido su base de operaciones en el aeropuerto con tres aviones. Ha incrementado frecuencias en los destinos que ya operaba y ha estrenado nuevas rutas europeas (algunas de ellas fuera de su mercado tradicional de los Países Nórdicos): Hamburgo, Varsovia, Berlín y Oslo/Sandefjord. El incremento total es de un +38,9% que supone 183.000 pasajeros nuevos en este segmento.

En el segmento fuera del Espacio Económico Europeo, destacan Vueling, (+35,2%, que estrena las rutas a Dakar, Kaliningrado, Belgrado, Kazán y Túnez) y Emirates, que ha incrementado la capacidad al operar desde el 1 de febrero de 2014 con el A380, consiguiendo transportar un +44,1% más de pasajeros que en 2013.

El tráfico nacional con cifras de pasajeros similares a las del año anterior +0,9%), muestra un comportamiento dispar de las principales compañías; crecen Vueling (+7,5%) y Air Europa (+2%) y decrecen Ryanair (-14%) e Iberia en su ruta a Madrid (-9,4%).

VI. Principales aerolíneas

Las principales compañías aéreas que operan en el aeropuerto ordenadas de mayor a menor en número de pasajeros son:

Nombre Compañía	Pasajeros 2011	Cuota 2011	Pasajeros 2012	Cuota 2012	Pasajeros 2013	Cuota 2013	Pasajeros Enero-Sep. 2014	Cuota Enero-Sep. 2014
Vueling Airlines, S.A.	7.754.042	22,6%	10.478.838	29,9%	12.170.911	34,6%	10.711.500	36,6%
Ryanair LTD.	3.459.977	10,1%	5.185.369	14,8%	4.252.190	12,1%	3.583.130	12,2%
easyJet Airline Co. LTD.	2.424.440	7,1%	2.601.829	7,4%	2.357.965	6,7%	1.788.044	6,1%
Deutsche Lufthansa A.G.	1.307.886	3,8%	1.322.895	3,8%	1.448.714	4,1%	1.112.992	3,8%
Air Europa	1.514.228	4,4%	1.128.639	3,2%	1.228.038	3,5%	959.577	3,3%
Iberia	1.471.128	4,3%	1.401.423	4,0%	1.092.732	3,1%	749.086	2,6%
British Airways	706.478	2,1%	737.336	2,1%	816.996	2,3%	641.313	2,2%
SUBOTAL	18.638.179	54,3%	22.856.329	65,1%	23.367.546	66,4%	19.545.642	66,7%
Pasajeros comerciales	**34.333.033**	**100%**	**35.090.822**	**100%**	**35.181.215**	**100%**	**29.305.985**	**100%**

Fuente: Aena. Información no auditada.

La dependencia del Grupo IAG afecta al aeropuerto Barcelona-El Prat con una cuota del 40,0% del total del tráfico de pasajeros durante 2013, en su mayoría correspondiente a Vueling que es la primera compañía del aeropuerto. Ha pasado de tener una cuota del 22,6% en 2011 a una del 34,6% en 2013. Se trata de una de las principales compañías de bajo coste europeas dado el importante crecimiento de los últimos años y el establecimiento de bases en ciudades clave como Roma o Bruselas. La pertenencia de Vueling a IAG da solidez a la compañía y aporta le buenas perspectivas de futuro. El hecho de que Vueling tenga su principal base en el Aeropuerto de Barcelona-El Prat garantiza estabilidad y un volumen de tráfico significativo a dicho aeropuerto.

Otras compañías con un peso significativo en Barcelona-El Prat son Ryanair, easyJet y Norwegian, y destacando en el caso de esta última el que en 2014 haya abierto una base en el aeropuerto. Todas ellas son compañías de bajo coste, un tipo de tráfico que ha crecido significativamente hasta alcanzar una cuota del 63% en 2013. Además, en el aeropuerto se desarrollan numerosas conexiones intercontinentales, entre las que destacan las correspondientes a Norteamérica (Nueva York, Miami o Filadelfia), Latinoamérica (Buenos Aires, Bogotá o Lima), Oriente Medio (Doha o Dubái) y Asia (Air China hacia Pekín vía Viena) entre otras.

B.1.3. PALMA DE MALLORCA

I. Introducción

El Aeropuerto de Palma de Mallorca es el tercer aeropuerto en importancia de España y, a nivel europeo, es el decimoctavo en volumen de pasajeros anual, situándose por encima de aeropuertos tales como Viena, Düsseldorf y Manchester.

En junio de 2013 se finalizó la remodelación de las nuevas zonas comerciales ubicadas tras el paso de los filtros de seguridad, lo que supuso la puesta en funcionamiento de la mayor tienda pasante existente en la actualidad en los aeropuertos españoles.

II. Principales magnitudes financieras

(miles de Euros)	31 de diciembre de 2011	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2013	Enero-septiembre 2014	% Var. dic. 13 dic. 12	% Var. ene.-sep.14-ene.-sep.13
Total Ingresos	209.847	248.390	266.655	229.763	7,4%	4,1%
EBITDA	95.077	133.322	168.308	160.515	26,2%	7,9%
EBIT	57.893	97.933	134.369	136.312	37,2%	10,7%

Fuente: Aena. Información financiera no auditada.

La evolución creciente de los ingresos totales es debida, principalmente, a la variación de las tarifas y al incremento de los ingresos comerciales. Las variaciones interanuales del tráfico no suponen un efecto a destacar en el caso del aeropuerto de Palma de Mallorca donde las cifras de pasajeros prácticamente se mantienen constantes en el periodo. Por el lado de los ingresos comerciales, la licitación de nuevos concursos, el incremento y remodelación de los espacios comerciales, el desarrollo y mejora de las salas VIP y el nuevo modelo de gestión de aparcamientos, entre otras actuaciones, ha permitido incrementos del 13% en 2012, y del 15% en 2013. En el acumulado a septiembre de 2014, frente al mismo periodo de 2013, la mejoría ha sido del 14,6%.

No menos importante que la evolución positiva de los ingresos, es la optimización y reducción de los costes y el ajuste de la inversión manteniendo principalmente aquellas actuaciones necesarias para la certificación de aeródromos y de mantenimiento de las infraestructuras. Señalar que tanto en el EBITDA como en el EBIT de 2012, y para hacer homogénea la comparativa, debe excluirse el efecto del PSDV cuyo importe asciende a 9.156 miles de euros.

Adicionalmente al PSDV, otras medidas llevadas a cabo para reducir los costes han sido: mejora de los procesos de contratación, la renegociación de los contratos con proveedores, la reducción de asistencias técnicas y servicios profesionales, así como la adecuación de los servicios a las necesidades reales.

III. Infraestructuras

Dispone de dos pistas: 06L-24R de 3.270 metros de longitud y 06R-24L de 3.000 metros de longitud, ambas de 45 m de ancho y un edificio terminal de pasajeros con cuatro módulos de embarque (A, B, C y D) que se encuentran conectados mediante pasillos al edificio terminal y que pueden ser usados independientemente. El conjunto de edificios que compone el aeropuerto dispone de una amplia zona comercial cuya superficie es de aproximadamente 21.000 m^2.

El aeropuerto de Palma de Mallorca también cuenta con una terminal de aviación general, una terminal corporativa para vuelos privados y tres centros de MRO (Mantenimiento, Reparación y Revisión) con un espacio total aproximada de 19.000 m^2.

Las actuales infraestructuras del aeropuerto permiten gestionar 34 millones de pasajeros al año. Para hacer frente a dicha cantidad de pasajeros el aeropuerto dispone de aproximadamente 9.000 plazas de aparcamiento para vehículos.

En el 2013 el 78% del tráfico aéreo del aeropuerto fue internacional, siendo destacables el tráfico de pasajeros procedente de Alemania con un 36% y de Reino Unido con un 20%. El 22% del tráfico aéreo restante fue tráfico doméstico.

Durante el año 2013, el 66% del tráfico aéreo provino de compañías de bajo coste mientras que el restante 34% de aerolíneas tradicionales.

IV. Evolución del tráfico aéreo

En el año 2013 el aeropuerto de Palma de Mallorca cerró el ejercicio con un total de 22,8 millones de pasajeros comerciales, en línea con el año anterior (crecimiento del 0,4%). El tráfico internacional superó en 2013 los 17,8 millones de pasajeros anuales y representó el 78,4% del total del aeropuerto.

PMI Origen/Destino	2011		% Var 11/10	2012		% Var 12/11	2013		% Var 13/12	Ene – Sep. 2014		% Var Enero - Sep. 14/13
	Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso	
Nacionales	6.255.818	27,5%	0,5%	5.602.521	24,7%	(10,4%)	4.903.715	21,5%	(12,5%)	3.899.890	20,0%	2,3%
UE	15.285.614	67,3%	10,0%	15.724.125	69,4%	2,9%	16.402.024	72,1%	4,3%	14.284.037	73,2%	1,1%
No UE	1.170.775	5,2%	20,2%	1.325.133	5,9%	13,2%	1.450.946	6,4%	9,5%	1.333.904	6,8%	3,2%
Total	**22.712.207**		**7,6%**	**22.651.779**		**(0,3%)**	**22.756.685**		**0,5%**	**19.517.831**		**1,5%**

Fuente: Aena. Información no auditada.

El tráfico nacional ha ido perdiendo peso año tras año, alcanzando en 2013 su mínimo histórico. A pesar de ello, tiene un peso del 21,5% sobre el total del tráfico del aeropuerto. El tráfico interinsular también muestra una evolución negativa y una cuota que no llega al 3%.

Respecto al tráfico internacional, procede mayoritariamente de Europa, siendo los principales países origen/destino Alemania y Reino Unido.

V. Análisis del tráfico en 2014

El Aeropuerto de Palma de Mallorca ha logrado una muy buena temporada de verano de 2014, lo que ha permitido compensar los descensos registrados en el primer trimestre del año 2014 manteniéndose prácticamente en los mismos niveles de actividad que el año anterior (19,5 millones de pasajeros,+1,5%). El tráfico internacional alcanzó los 15,6 millones (+1,3%) y el nacional 3,9 millones (+2,3%).

En relación a la asignación de slots aeroportuarios y a modo ejemplificativo, en la temporada de verano de 2014, en el aeropuerto Palma de Mallorca se han programado 33 nuevas rutas (26 de ellas a Europa y 6 de ellas a España) que, junto con las ya existentes, suman 346.

Por mercados, Alemania se mantiene en los primeros nueve meses de 2014 como principal origen/destino de pasajeros, manteniendo el mismo tráfico que en 2013. Reino Unido, por su parte, se mantiene como segundo mercado y el mercado nacional (España) es el tercero por volumen de pasajeros hacia la isla, en concreto3,9 millones de pasajeros, un 2,3% más que en en el mismo periodo del año anterior.

Adicionalmente, destacan los crecimientos de varios países europeos con respecto a septiembre del pasado año. Son los casos de Suiza, Holanda e Italia, con unos porcentajes de incremento del 12%, 12% y 16% respectivamente.

VI. Principales aerolíneas

Las principales compañías aéreas que operan en el aeropuerto ordenadas de mayor a menor en número de pasajeros son:

Nombre Compañía	Pasajeros 2011	Cuota 2011	Pasajeros 2012	Cuota 2012	Pasajeros 2013	Cuota 2013	Pasajeros Enero-Sep. 2014	Cuota Enero-Sep. 2014
Air Berlin	4.798.663	21,1%	6.459.222	28,5%	6.157.223	27,1%	4.642.044	23,8%
Ryanair Ltd.	2.273.047	10,0%	3.152.944	13,9%	3.186.354	14,0%	2.530.312	13,0%
Air Europa	1.741.335	7,7%	1.483.235	6,5%	1.581.502	6,9%	1.296.947	6,6%
easyJet Airline Co. Ltd.	1.123.934	4,9%	1.241.156	5,5%	1.233.165	5,4%	1.183.064	6,1%
Vueling Airlines, S.A.	748.286	3,3%	850.790	3,8%	974.111	4,3%	943.891	4,8%
Condor Flugdienst	1.036.379	4,6%	985.740	4,4%	931.952	4,1%	820.160	4,2%
Thomson Airways Limited	1.055.978	4,6%	936.717	4,1%	898.423	3,9%	770.108	3,9%
SUBOTAL	12.777.622	56,3%	15.111.816	66,7%	14.964.743	65,8%	12.186.526	62,4%
Pasajeros comerciales	**22.712.207**	**100%**	**22.651.779**	**100%**	**22.756.685**	**100%**	**19.529.581**	**100%**

Fuente: Aena. Información no auditada.

Cabe destacar la importancia de Air Berlin que ha desarrollado una operativa *Hub* en el aeropuerto en los últimos años y que conecta la isla de Mallorca con Alemania. Al ser Mallorca uno de los destinos favoritos para los turistas alemanes, el mercado alemán ofrece una estabilidad significativa para el aeropuerto de Palma de Mallorca.

B.1.4. GRUPO CANARIAS

Este grupo está integrado por los 8 aeropuertos de la Comunidad Autónoma Canaria: Gran Canaria, Tenerife Sur, Tenerife Norte, Lanzarote, Fuerteventura, La Palma, El Hierro y La Gomera.

Los aeropuertos de la Comunidad Autónoma de Canarias concentraron el 17,4% del total del tráfico de la red de Aena en 2013. Durante 2013 viajaron a través de estos aeropuertos 32,6 millones de pasajeros, un -0,9% respecto a 2012, debido fundamentalmente a la disminución de los vuelos domésticos en un 9,5%. Sin embargo el tráfico internacional creció un 4,4%.

La evolución del tráfico en 2013 mejoró a lo largo del año, registrando caídas los primeros meses del año (hasta septiembre), consiguiendo crecer en torno al 10% en los últimos meses de 2013, motivado por el buen comportamiento de los aeropuertos más turísticos (Gran Canaria, Tenerife Sur, Lanzarote y Fuerteventura).

Durante el 2013, el total de pasajeros que viajaron en los aeropuertos del Grupo Canarias ascendieron a 32,6 millones (32,1 millones de pasajeros comerciales), siendo la capacidad total de los aeropuertos de 58,7 millones de pasajeros. (Fuente: Aena. Información no auditada.).

El tráfico soportado fue principalmente de carácter internacional, que supuso en 2013 el 66% del total, principalmente de Reino Unido y Alemania, con un 22% y un 16% respectivamente, mientras que el tráfico doméstico supuso un 34%.

El 60% de las rutas en el 2013 fueron cubiertas por compañías tradicionales, mientras que el 40% restante fueron cubiertas por compañías *low cost*.

I. Principales Magnitudes Financieras

(miles de Euros)	31 de diciembre de 2011	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2013	Enero-Septiembre 2014	% Var. dic. 13 dic. 12	% Var. ene.-sep.14-ene.-sep.13
Total Ingresos	327.895	360.709	383.932	310.854	6,4%	13,5%
EBITDA	117.126	127.269	200.944	186.511	57,9%	25,2%
EBIT	32.680	36.255	110.678	117.904	205,3%	44,1%

Fuente: Aena. Información financiera no auditada.

La evolución del tráfico ha sido negativa en 2012 y 2013 si bien los ingresos totales han crecido debido al incremento de las tarifas y de los ingresos comerciales. Por el lado de los ingresos comerciales, la licitación de nuevos concursos, el incremento y remodelación de los espacios comerciales, el desarrollo y mejora de las salas VIP y el nuevo modelo de gestión de aparcamientos, entre otras actuaciones, ha permitido incrementos del 6% en 2012, 5% en 2013 y 11% acumulado a septiembre de 2014 frente al mismo periodo de 2013.

Los resultados EBITDA y EBIT mejoran interanualmente no sólo por el aumento de los ingresos, sino también por las políticas de reducción y optimización del gasto ya comentadas en el análisis de los principales aeropuertos (mejora de los procesos de contratación, renegociación de los contratos con proveedores, reducción de asistencias técnicas y servicios profesionales, y la adecuación de los servicios a las necesidades reales). El efecto del PSDV supone, en 2012, un gasto extraordinario de 22.873 miles de euros.

El crecimiento del EBITDA ha sido superior al EBIT debido a finalización y puesta en servicio de nuevas infraestructuras destacando el Área terminal de La Palma y la ampliación del aeropuerto de Gran Canaria.

II. Evolución del tráfico por aeropuerto

Evolución de Pasajeros	2011Pax Comerciales	% Var 11/10	2012Pax Comerciales	% Var 12/11	2013 Pax Comerciales	% Var 13/12	Ene-Sep. 2014Pax Comerciales	% Var Enero-Sep. 14/13
Gran Canaria	10.354.859	11,4%	9.690.899	(6,4%)	9.569.695	(1,3%)	7.363.784	8,3%
Tenerife Sur	8.503.530	18,4%	8.380.964	(1,4%)	8.567.482	2,2%	6.643.826	7,4%
Lanzarote	5.541.266	12,7%	5.081.491	(6,6%)	5.253.427	3,4%	4.382.704	13,3%
Fuerteventura	4.899.496	19,2%	4.330.890	(11,6%)	4.197.460	(3.1%)	3.539.123	14,5%
Tenerife Norte	4.090.473	1,1%	3.714.518	(9,2%)	3.519.380	(5,3%)	2.743.112	4,0%
La Palma	1.047.427	8,1%	945.659	(9,7%)	790.439	(16,4%)	628.879	6,9%
El Hierro	168.903	(0,6%)	151.609	(10,2%)	138.386	(8,7%)	111.905	8,5%
La Gomera	31.926	0,0%	19.167	(40,0%)	24.007	25,3%	21.764	23,3%
Total Grupo Canarias	**34.637.880**	**12,7%**	**32.315.197**	**(6,3%)**	**32.060.276**	**(0,8%)**	**25.435.097**	**9,2%**

Fuente: Aena. Información no auditada.

Aeropuerto de Gran Canaria. Es el quinto aeropuerto de la red de Aena. Cuenta con dos pistas y un edificio terminal. El aeropuerto tiene una capacidad para 20 millones de pasajeros. (Fuente: Aena. Información no auditada). Los principales mercados extranjeros fueron el alemán con un 16,3%, británico con un 11,0%, noruego con un 7,6% y el sueco con un 6,6%. En el año 2013 las principales compañías operadoras por volumen de pasajeros fueron Grupo Binter 16,0%, Ryanair 10,0%, Air Europa 6,6% y Thomas Cook Scandinavia 6,4%.

Gran Canaria Origen/Destino	2011		% Var 11/10	2012		% Var 12/11	2013		% Var 13/12	Enero-Sep. 2014		% Var Enero-Sep. 14/13
	Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso	
Nacionales	4.532.224	43,8%	5,0%	3.969.784	41%	(12,4%)	3.592.713	37,5%	(9,5%)	2.794.459	37,9%	3,4%
UE	4.888.179	47,2%	16,2%	4.743.494	48,9%	(3,0%)	4.877.482	51,0%	2,8%	3.830.477	52,0%	14,4%
No UE	934.456	9,0%	21,4%	977.621	10,1%	4,6%	1.099.500	11,5%	12,5%	738.848	10,0%	(1,3%)
Total	**10.354.859**		**11,4%**	**9.690.899**		**(6,4%)**	**9.569.695**		**(1,3%)**	**7.363.784**		**8,3%**

Fuente: Aena. Información no auditada.

Aeropuerto de Tenerife Sur. Dispone de una pista y un edificio terminal. El aeropuerto tiene una capacidad para 12 millones de pasajeros. (Fuente: Aena. Información no auditada). En cuanto al mix de pasajeros en 2013, 39,5% del tráfico provino de Reino Unido, seguido de Alemania con un 17,1%, doméstico con un8,5%, Bélgica con un 4,9% y Rusia con un 3,3%. En 2013 las principales compañías operadoras por volumen de pasajeros fueron Ryanair 17,1%, Thomson Airways 9,3%, Monarch Airlines 7,0%, Thomas Cook UK 5,6% y Air Berlin con un 5,5%.

Tenerife Sur Origen/Destino	2011		% Var 11/10	2012		% Var 12/11	2013		% Var 13/12	Enero-Sep. 2014		% Var Enero-Sep. 14/13
	Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso	
Nacionales	1.007.786	11,9%	(5,5%)	846.233	10,1%	(16,0%)	687.053	8,0%	(18,8%)	469.911	7,1%	(12,2%)
UE	7.040.937	82,8%	21,7%	6.976.936	83,2%	(0,9%)	7.167.307	83,7%	2,7%	5.629.208	84,7%	9,1%
No UE	454.807	5,3%	36,5%	557.795	6,7%	22,6%	713.122	8,3%	27,8%	544.707	8,2%	10,6%
Total	**8.503.530**		**18,4%**	**8.380.964**		**(1,4%)**	**8.567.482**		**2,2%**	**6.643.826**		**7,4%**

Fuente: Aena. Información no auditada.

Aeropuerto de Lanzarote. Cuenta con una pista y dos edificios terminales. El aeropuerto tiene una capacidad para 8,8 millones de pasajeros. (Fuente: Aena. Información no auditada). Los principales mercados internacionales en cuanto a tráfico de pasajeros son el británico con un 36,4%, el alemán con un 11,4%, irlandés con un 7,7% y holandés con un 3,0%. En el año 2013 las principales compañías operadoras por volumen de pasajeros fueron Ryanair 20,3%, Grupo Binter 12,7%, Thomson Airways 9,2%, Thomas Cook UK 6,5% y Monarch Airlines con un 6,1%.

Lanzarote Origen/Destino	2011		% Var 11/10	2012		% Var 12/11	2013		% Var 13/12	Enero-Sep. 2014		% Var Enero-Sep. 14/13
	Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso	
Nacionales	2.016.982	37,1%	5,8%	1.688.489	33,2%	(16,3%)	1.540.766	29,3%	(8,7%)	1.237.015	28,2%	4,7%
UE	3.307.314	60,8%	17,0%	3.290.290	64,8%	(0,5%)	3.595.584	68,4%	9,3%	3.066.494	70,0%	17,2%
No UE	116.970	2,1%	21,6%	102.712	2,0%	(12,2%)	117.077	2,2%	14,0%	79.195	1,8%	14,2%
Total	**5.441.266**		**12,7%**	**5.081.491**		**(6,6%)**	**5.253.427**		**3,4%**	**4.382.704**		**13,3%**

Fuente: Aena. Información no auditada.

Aeropuerto de Fuerteventura. Dispone de una pista y un edificio terminal. El aeropuerto tiene una capacidad para 8,2 millones de pasajeros. (Fuente: Aena. Información no auditada s). El principal flujo de pasajeros internacional por nacionalidad es el alemán con un 32,4%, el británico 20,0%, francés 4,6% e italiano 4,2%. En el año 2013 las principales compañías operadoras por volumen de pasajeros fueron Ryanair 13,9%, Grupo Binter 12,2%, Condor 10,4%, Tuifly 10,2% y Air Berlin con un 7,2%.

Fuerteventura Origen/Destino	2011		% Var 11/10	2012		% Var 12/11	2013		% Var 13/12	Enero-Sep. 2014		% Var Enero-Sep. 14/13
	Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso	
Nacionales	1.274.070	26,0%	3,1%	1.014.595	23,4%	(20,4%)	895.477	21,3%	(11,7%)	727.594	20,6%	6,4%
UE	3.529.773	72,0%	26,4%	3.217.957	74,3%	(8,8%)	3.185.743	75,9%	(1,0%)	2.720.872	76,9%	17,1%
No UE	95.653	2,0%	15,9%	98.338	2,3%	2,8%	116.240	2,8%	18,2%	90.657	2,6%	10,9%
Total	**4.899.496**	**100,0%**	**19,2%**	**4.330.890**	**100,0%**	**(11,6%)**	**4.197.460**	**100,0%**	**(3,1%)**	**3.539.123**		**14,5%**

Fuente: Aena. Información no auditada.

Aeropuerto de Tenerife Norte. Cuenta con una pista y un edificio terminal. El aeropuerto tiene una capacidad para 6,5 millones de pasajeros. (Fuente: Aena. Información no auditada). El principal flujo de pasajeros por geografía es el nacional con un 98,4% en 2013. En el año 2013 las principales compañías operadoras por volumen de pasajeros fueron Grupo Binter 42,6%, Air Europa 27,7%, Vueling 11,2%, Iberia Express 9,6% y Ryanair con un 5,5%.

Tenerife Norte Origen/Destino	2011		% Var 11/10	2012		% Var 12/11	2013		% Var 13/12	Enero-Sep. 2014		% Var Enero-Sep. 14/13
	Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso	
Nacionales	4.040.058	98,8%	2,0%	3.666.827	98,7%	(9,2%)	3.463.693	98,4%	(5,5%)	2.696.669	98,3%	3,7%
UE	24.640	0,6%	(47,6%)	23.360	0,6%	(5,2%)	31.831	0,9%	36,3%	27.462	1,0%	41,2%
No UE	25.775	0,6%	(34,5%)	24.331	0,7%	(5,6%)	23.856	0,7%	(2,0%)	18.981	0,7%	13,3%
Total	**4.090.473**		**1,1%**	**3.714.518**		**(9,2%)**	**3.519.380**		**(5,3%)**	**2.743.112**		**4,0%**

Fuente: Aena. Información no auditada.

Aeropuerto de La Palma. Dispone de una pista y un edificio terminal. El aeropuerto tiene una capacidad para 2,5 millones de pasajeros. (Fuente: Aena. Información no auditada). El principal flujo de pasajeros es el nacional (73,2% en 2013). Dentro del tráfico comunitario, los principales países son Alemania, Holanda y Reino Unido. En el año 2013 las principales compañías operadoras por volumen de pasajeros fueron Grupo Binter 64,6%, Condor 10,5%, Iberia Express 6,1% y Air Berlin 4,8% y Transavia con un 4,7%.

La Palma Origen/Destino	2011		% Var 11/10	2012		% Var 12/11	2013		% Var 13/12	Enero-Sep. 2014		% Var Enero-Sep. 14/13
	Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso	
Nacionales	833.065	79,5%	10%	701.038	74,1%	(15,8%)	578.358	73,2%	(17,5%)	480.787	76,5%	10,1%
UE	214.362	20,5%	3,0%	244.621	25,9%	14,1%	212.081	26,8%	(13,3%)	148.091	23,5%	(2,3%)
No UE	0	0,0%	(100,0%)	0	0,0%	0,0%	0	0,0%	0,0%	1	0,0%	0,0%
Total	**1.047.427**		**8,1%**	**945.659**		**(9,7%)**	**790.439**		**(16,4%)**	**628.879**		**6,9%**

Fuente: Aena. Información no auditada.

Aeropuerto de El Hierro. Cuenta con una pista de 1.250 metros y un edificio terminal. El aeropuerto tiene una capacidad para 350.000 pasajeros, por lo que conforme al tráfico de 2013 cuenta con una capacidad disponible del 60%. (Fuente: Aena. Información no auditada). El principal mercado es el interinsular, con Tenerife Norte representando el 85% del tráfico y Gran Canaria el 13% en 2013. En el año 2013 el Grupo Binter operó la mayor parte del volumen (99,4%).

El Hierro Origen/Destino	2011		% Var 11/10	2012		% Var 12/11	2013		% Var 13/12	Enero-Sep. 2014		% Var Enero-Sep. 14/13
	Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso	
Nacionales	168.903	100%	(0,6%)	151.609	100%	(10,2%)	138.386	100%	(8,7%)	111.905	100 %	8,5%
UE	0	0,0%	0,0%	0	0,0%	0,0%	0	0,0%	0,0%	0	0,0%	0,0%
No UE	0	0,0%	0,0%	0	0,0%	0,0%	0	0,0%	0,0%	0	0,0%	0,0%
Total	**168.903**		**(0,6%)**	**151.609**		**(10,2%)**	**138.386**		**(8,7%)**	**111.905**		**8,5%**

Fuente: Aena. Información no auditada.

Aeropuerto de La Gomera. Cuenta con una pista de 1.500 metros. El aeropuerto tiene una capacidad para 300.000 pasajeros, por lo que conforme al tráfico de 2013 cuenta con una capacidad disponible del 92%. (Fuente: Aena. Información no auditada). El principal mercado es el interinsular, con Tenerife Norte representando el 99% del tráfico en 2013. En el año 2013 la única compañía operadora fue Grupo Binter (98,2%).

La Gomera Origen/Destino	2011		% Var 11/10	2012		% Var 12/11	2013		% Var 13/12	Enero-Sep. 2014		% Var Enero-Sep. 14/13
	Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso	
Nacionales	31.900	99,9%	(0,1%)	19.167	100%	(39,9%)	24.007	100%	25,3%	21.764	100%	23,3%
UE	26	0,1%	0,0%	0	0,0%	(100,0%)	0	0,0%	0,0%	0	0,0%	0,0%
No UE	0	0,0%	0,0%	0	0,0%	0,0%	0	0,0%	0,0%	0	0,0%	0,0%
Total	**31.926**		**0,0%**	**19.167**		**(40,0%)**	**24.007**		**25,3%**	**21.764**		**23,3%**

Fuente: Aena. Información no auditada.

III. Análisis del tráfico en 2014.

Durante los primeros nueve meses de 2014, el número de pasajeros que ha utilizado los aeropuertos canarios ascendió a 25,4 millones (un 9,2% más que en el mismo periodo de 2013), de los cuales 8,5 millones corresponden a pasajeros de vuelos nacionales (un 3,4% más) y 16,9 millones de vuelos internacionales (un 12,4% más).

En este sentido, en la temporada de verano (de marzo a octubre) de 2014, en los aeropuertos del Grupo Canarias se han programado 80 nuevas rutas, que junto con las ya existentes suman 609, entre las que destacan las 66 nuevas rutas programadas a Europa.

B.1.5. GRUPO I

Formado por aeropuertos de gran tamaño con más de 2,0 millones de pasajeros: Málaga-Costa del Sol, Alicante-Elche, Ibiza, Valencia, Bilbao, Sevilla, Girona-Costa Brava y Menorca.

Los aeropuertos que integran el Grupo I recibieron 45,7 millones de pasajeros durante 2013 y a pesar de la crisis económica su tráfico se mantuvo en los niveles de 2012. Este volumen representó el 24,4% del total de la red de Aena.

Durante ese período se realizaron casi 420.000 operaciones de aeronaves, un 3,2% menos que en el año anterior. El tráfico internacional representó el 72,3% del total de pasajeros que transitaron por estos aeropuertos en 2013, con un incremento significativo del 7,9% respecto de 2012.

Entre los aeropuertos con un mayor crecimiento cabe señalar Alicante-Elche con un crecimiento de 8,9% en 2013 respecto a 2012, Ibiza con un 3,2% y Málaga-Costa del Sol con un 2,8%. En cambio los aeropuertos regionales han sufrido un descenso de actividad por la mayor incidencia del descenso del tráfico nacional.

Durante el 2013, el total de pasajeros que viajaron en los aeropuertos del Grupo I ascendieron a 45,7 millones (45,5 millones de pasajeros comerciales), siendo la capacidad total de los aeropuertos de 88,8 millones de pasajeros. (Fuente: Aena. Información no auditada).

El tráfico soportado fue principalmente de carácter internacional, que supuso el 73%, del total, principalmente del Reino Unido y Alemania, con un 28% y un 16% respectivamente, mientras que el tráfico doméstico supuso un 27%.

El 74% de las rutas fueron cubiertas por compañías low cost, mientras que el 26% restante fueron cubiertas por compañías tradicionales.

I. Principales Magnitudes Financieras

(miles de Euros)	31 de diciembre de 2011	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2013	Enero-Septiembre 2014	% Var. dic. 13 dic. 12	% Var. ene.-sep.14-ene.-sep.13
Total Ingresos	512.269	530.027	580.821	493.087	9,6%	6,9%
EBITDA	196.911	184.223	294.217	303.536	59,7%	18,6%
EBIT	19.308	599	102.151	156.548	16.946,9%	40,1%

Fuente: Aena. Información financiera no auditada.

La evolución de los ingresos totales está directamente relacionada con la variación del tráfico, de las tarifas y de los ingresos comerciales. Únicamente en el año 2012 se produce una disminución del tráfico y la misma se ha visto compensada por la variación al alza de las tarifas (subidas en 2012, desde el mes de julio, y en 2013, desde el mes de enero).

El EBITDA presenta un empeoramiento en 2012 producido por el gasto extraordinario del PSDV que supuso, para este grupo de aeropuertos, 32.566 miles de euros. Excluyendo este efecto el EBITDA hubiera sido de 216.789 miles de euros y el EBIT de 33.165 miles de euros.

Por el lado de los gastos, se ha producido una disminución como consecuencia de las medidas adoptadas en estos últimos años, si bien, en este grupo de aeropuertos, las nuevas infraestructuras puestas en servicio en Alicante y Málaga principalmente, han influido en los resultados y la mejora ha sido menos acusada. Las medidas generales adoptadas para optimizar y reducir los costes son: mejora de los procesos de contratación, renegociación de los contratos con proveedores, reducción de asistencias técnicas y servicios profesionales, la adecuación de los servicios a las necesidades reales.

II. Evolución del tráfico por aeropuerto

Evolución de Pasajeros	2011Pax Comerciales	% Var 11/10	2012Pax Comerciales	% Var 12/11	2013 Pax Comerciales	% Var 13/12	Enero-Sep.14 Pax Comerciales	% Var Enero-Sep. 14/13
Málaga-Costa del Sol	12.762.453	6,4%	12.531.456	(1,8%)	12.878.913	2,8%	10.912.573	6,6%
Alicante	9.897.780	5,6%	8.838.849	(10.7%)	9.626.681	8,9%	7.981.310	4,9%
Ibiza	5.616.599	12,0%	5.528.518	(1,6%)	5.704.733	3,2%	5.493.232	8,3%
Valencia	4.967.011	1,0%	4.734.663	(4,7%)	4.608.832	(2,7%)	3.560.955	(1,6%)
Bilbao	4.034.744	4,1%	4.162.611	3,2%	3.784.635	(9,1%)	3.068.434	5,2%
Sevilla	4.939.874	17,3%	4.274.366	(13,5%)	3.674.467	(14,0%)	2.954.916	4,4%
Girona-Costa Brava	2.992.867	(38,2%)	2.819.767	(5,8%)	2.721.324	(3,5%)	1.814.418	(20,5%)
Menorca	2.563.059	2,8%	2.532.242	(1,2%)	2.553.972	0,9%	2.350.613	2,9%
Total Grupo I	**47.774.387**	**2,3%**	**45.422.472**	**(4,9%)**	**45.553.557**	**0,3%**	**38.136.451**	**3,5%**

Fuente: Aena. Información no auditada.

Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol. Dispone de dos pistas y tres edificios terminales, una de las cuales se inauguró en marzo de 2010. El aeropuerto tiene una capacidad para 27 millones de pasajeros. (Fuente: Aena. Información no auditada). Los principales mercados fueron el británico y el alemán. En el año 2013 las principales compañías operadoras por volumen de pasajeros fueron Ryanair 23,1%, easyJet 14,1%, Vueling 9,5%, Norwegian Air 5,9% y Monarch Airlines y Air Berlin con volúmenes entorno a un 5%.

El aeropuerto de Málaga-Costa del Sol también ha pasado en los últimos meses por una importante remodelación comercial de sus espacios creando una importante tienda pasante de *Duty Free*. La remodelación ha consistido en la creación de una plaza comercial con nuevas tiendas y nuevos puntos de restauración en una disposición más eficiente, así como el aprovechamiento de espacio comercial adicional en la entreplanta de la zona de embarque.

Málaga-Costa del Sol Origen/Destino	2011		% Var 11/10	2012		% Var 12/11	2013		% Var 13/12	Enero-Sep. 2014		% Var Enero-Sep. 14/13
	Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso	
Nacionales	2.665.343	20,9%	4,6%	2.409.273	19,2%	(9,6%)	1.936.282	15%	(19,6%)	1.534.935	14,1%	1,2%
UE	9.231.885	72,3%	6,0%	9.179.207	73,2%	(0,6%)	9.844.212	76,4%	7,2%	8.411.851	77,1%	7,3%
No UE	865.225	6,8%	16,9%	942.976	7,5%	9,0%	1.098.419	8,5%	16,5%	965.787	8,9%	10,1%
Total	**12.762.453**		**6,4%**	**12.531.456**		**(1,8%)**	**12.878.913**		**2,8%**	**10.912.573**		**6,6%**

Fuente: Aena. Información no auditada.

Aeropuerto de Alicante-Elche. Cuenta con una pista y un nuevo edificio terminal que se inauguró en marzo de 2011. El aeropuerto tiene una capacidad para 19 millones de pasajeros. (Fuente: Aena. Información no auditada). El principal mercado fue el británico, 45,4% del tráfico, existiendo conexión con 24 aeropuertos de este mercado. En el año 2013 las principales compañías operadoras por volumen de pasajeros fueron Ryanair 27,7%, easyJet 14,7%, Vueling 7,3%, Norwegian Air 7,2% y Monarch Airlines, Jet2 y Air Berlin con volúmenes entorno a un 6%.

Alicante-Elche Origen/Destino	2011		% Var 11/10	2012		% Var 12/11	2013		% Var 13/12	Enero-Sep. 2014		% Var Enero-Sep. 14/13
	Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso	
Nacionales	2.006.057	20,3%	(2,5%)	1.409.154	15,9%	(29,8%)	1.089.484	11,3%	(22,7%)	887.010	11,1%	3,7%
UE	7.057.700	71,3%	7,7%	6.528.724	73,9%	(7,5%)	7.406.046	76,9%	13,4%	6.066.887	76,0%	3,7%
No UE	834.023	8,4%	10,2%	900.971	10,2%	8,0%	1.131.151	11,8%	25,5%	1.027.413	12,9%	14,0%
Total	**9.897.780**		**5,6%**	**8.838.849**		**(10,7%)**	**9.626.681**		**8,9%**	**7.981.310**		**4,9%**

Fuente: Aena. Información no auditada.

Aeropuerto de Ibiza. Cuenta con una pista y un edificio terminal. El aeropuerto tiene una capacidad para 9 millones de pasajeros. (Fuente: Aena. Información no auditada). El principal mercado es el nacional seguido del británico, italiano y alemán. Dicho conjunto abarca 63 destinos de los 85 destinos con más de cinco mil pasajeros al año que ofrece el aeropuerto. En el año 2013 las principales compañías operadoras por volumen de pasajeros fueron Ryanair 23,1%, Vueling 18,9%, easyJet 7,7%, Air Berlin 7,4% y Thomson y Air Nostrum con volúmenes entorno a un 6%.

Ibiza Origen/Destino	2011		% Var 11/10	2012		% Var 12/11	2013		% Var 13/12	Enero-Sep. 2014		% Var Enero-Sep. 14/13
	Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso	
Nacionales	2.350.423	41,8%	9,9%	2.303.889	41,7%	(2%)	2.191.692	38,4%	(4,9%)	1.954.555	35,6%	6,5%
UE	3.182.180	56,7%	13,4%	3.121.816	56,5%	(1,9%)	3.400.623	59,6%	8,9%	3.408.213	62,0%	8,8%
No UE	83.996	1,5%	22,3%	102.813	1,9%	22,4%	112.418	2,0%	9,3%	130.464	2,4%	26,1%
Total	**5.616.599**		**12,0%**	**5.528.518**		**(1,6%)**	**5.704.733**		**3,2%**	**5.493.232**		**8,3%**

Fuente: Aena. Información no auditada.

Aeropuerto de Valencia. Dispone de una pista y un edificio terminal. El aeropuerto tiene una capacidad para 10,5 millones de pasajeros. (Fuente: Aena. Información no auditada). El principal mercado es el nacional seguido del italiano, francés, británico y alemán. En el año 2013 las principales compañías operadoras por volumen de pasajeros fueron Ryanair 39,0%, Air Europa 12,6%, Air Nostrum 11,2%, Vueling 7,3% y Swiss y easyJet con volúmenes entorno a un 5%.

Valencia Origen/Destino	2011		% Var 11/10	2012		% Var 12/11	2013		% Var 13/12	Enero-Sep. 2014		% Var Enero-Sep. 14/13
	Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso	
Nacionales	1.906.338	38,4%	(18,2%)	1.612.318	34,1%	(15,4%)	1.429.723	31,0%	(11,3%)	1.058.711	29,7%	(5,5%)
UE	2.722.673	54,8%	14,2%	2.716.174	57,4%	(0,2%)	2.745.016	59,6%	1,1%	2.177.282	61,1%	0,8%
No UE	338.000	6,8%	67,1%	406.171	8,6%	20,2%	434.093	9,4%	6,9%	324.962	9,1%	(3.4%)
Total	**4.967.011**		**1,0%**	**4.734.663**		**(4,7%)**	**4.608.832**		**(2,7%)**	**3.560.955**		**(1,6%)**

Fuente: Aena. Información no auditada.

Aeropuerto de Bilbao. Cuenta con dos pistas y un edificio terminal. El aeropuerto tiene una capacidad para 5,6 millones de pasajeros. (Fuente: Aena. Información no auditada). Los principales mercados fueron el nacional (61%) y el comunitario destacando Alemania, Reino Unido y Francia. En el año 2013 las principales compañías operadoras por volumen de pasajeros fueron Vueling 35,1%, Lufthansa 12,7%, Air Europa 11,4%, Iberia 10,7%, y easyJet 7,0%.

Bilbao Origen/Destino	2011		% Var 11/10	2012		% Var 12/11	2013		% Var 13/12	Enero-Sep. 2014		% Var Enero-Sep. 14/13
	Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso	
Nacionales	2.783.632	69,0%	(2,6%)	2.729.561	65,6%	(1,9%)	2.301.456	60,8%	(15,7%)	1.814.126	59,1 %	3,5%
UE	1.225.826	30,4%	26,5%	1.355.918	32,6%	10,6%	1.391.378	36,8%	2,6%	1.175.814	38,3%	8,1%
No UE	25.286	0,6%	(49,3%)	77.132	1,9%	205,0%	91.801	2,4%	19,0%	78.494	2,6%	2,7%
Total	**4.034.744**		**4,1%**	**4.162.611**		**3,2%**	**3.784.635**		**(9,1%)**	**3.068.434**		**5,2%**

Fuente: Aena. Información no auditada.

Aeropuerto de Sevilla. Dispone de una pista y un edificio terminal. El aeropuerto tiene una capacidad para 6,5 millones de pasajeros. (Fuente: Aena. Información no auditada). El principal mercado es el nacional (61%). Dentro del comunitario, los principales son Francia, Italia y Reino Unido. En el año 2013 las principales compañías operadoras por volumen de pasajeros fueron Ryanair 39,7%, Vueling 33,1%, Iberia Express 5,2% y Air Nostrum con un 5% y Air Europa con un 4%.

Sevilla Origen/Destino	2011		% Var 11/10	2012		% Var 12/11	2013		% Var 13/12	Enero-Sep. 2014		% Var Enero-Sep. 14/13
	Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso	
Nacionales	3.300.363	66,8%	13,8%	2.830.298	66,2%	(14,2%)	2.256.245	61,4%	(20,3%)	1.713.257	58,0 %	(1,6%)
UE	1.596.826	32,3%	27,9%	1.402.344	32,8%	(12,2%)	1.339.939	36,5%	(4,5%)	1.165.737	39,5%	12,8%
No UE	42.685	0,9%	(34,3%)	41.724	1,0%	(2,3%)	78.283	2,1%	87,6%	75.922	2,6%	36,4%
Total	**4.939.874**		**17,3%**	**4.274.366**		**(13,5%)**	**3.674.467**		**(14,0%)**	**2.954.916**		**4,4%**

Fuente: Aena. Información no auditada.

Aeropuerto de Girona-Costa Brava. Cuenta con una pista y un edificio terminal. El aeropuerto tiene una capacidad para 7,2 millones de pasajeros. (Fuente: Aena. Información no auditada). Los principales países de origen de los pasajeros comunitarios, que superan el 85% del total, son Alemania, Reino Unido, Italia y Holanda. En el año 2013 la principal compañía operadora fue Ryanair con un 90,4%. La siguiente compañía por volumen de pasajeros fue Transavia con el 3,8%.

Girona-Costa Brava Origen/Destino	2011		% Var 11/10	2012		% Var 12/11	2013		% Var 13/12	Enero-Sep. 2014		% Var Enero-Sep. 14/13
	Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso	
Nacionales	201.473	6,7%	(75,2%)	221.963	7,9%	10,2%	70.428	2,6%	(68,3%)	64.511	3,6 %	0,4%
UE	2.638.722	88,2%	(31,4%)	2.409.536	85,5%	(8,7%)	2.511.631	92,3%	4,2%	1.649.216	90,9 %	(21,8%)
No UE	152.672	5,1%	(16,2%)	188.268	6,7%	23,3%	139.265	5,1%	(26,0%)	100.691	5,5 %	(7,9%)
Total	**2.992.867**		**(38,2%)**	**2.819.767**		**(5,8%)**	**2.721.324**		**(3,5%)**	**1.814.418**		**(20,5%)**

Fuente: Aena. Información no auditada.

Aeropuerto de Menorca. Dispone de una pista y un edificio terminal. El aeropuerto tiene una capacidad para 4 millones de pasajeros. (Fuente: Aena. Información no auditada). El principal mercado es el nacional seguido del británico, italiano y alemán. La mayoría de los pasajeros procede del turismo familiar. En el año 2013 las principales compañías operadoras por volumen de pasajeros fueron Vueling 23,5%, Thomson 12,9%, Air Nostrum 12,4%, Ryanair 9,5% y Monarch con volúmenes entorno a un 7%.

Menorca Origen/Destino	2011		% Var 11/10	2012		% Var 12/11	2013		% Var 13/12	Enero-Sep. 2014		% Var Enero-Sep. 14/13
	Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso	
Nacionales	1.363.773	53,2%	(1%)	1.266.544	50%	(7,1%)	1.212.758	47,5%	(4,2%)	1.077.311	45,8 %	3,9%
UE	1.181.845	46,1%	7,5%	1.243.441	49,1%	5,2%	1.311.740	51,4%	5,5%	1.247.212	53,1 %	2,1%
No UE	17.441	0,7%	9,6%	22.257	0,9%	27,6%	29.474	1,2%	32,4%	26.090	1,1 %	(5,6%)
Total	**2.563.059**		**2,8%**	**2.532.242**		**(1,2%)**	**2.553.972**		**0,9%**	**2.350.613**		**2,9%**

Fuente: Aena. Información no auditada.

III. Análisis del tráfico en 2014.

El conjunto de los 8 aeropuertos del Grupo I, crece un 3,5%durante los primeros nueve meses de 2014, hasta 38,1 millones de pasajeros, destacando los crecimientos registrados en Ibiza (+8,3%), Málaga-Costa del Sol (+6,6%), Bilbao (+5,2%) y Alicante-Elche (+4,9%).

En este sentido, en la temporada de verano (de marzo a octubre) de 2014, en los aeropuertos del Grupo I, a pesar de haber reducido 6 rutas a España, se han programado 41 nuevas rutas, que junto con las ya existentes suman 810, entre las que destacan 46 rutas a Europa.

B.1.6. GRUPO II

El Grupo II, que agrupa a los 11 aeropuertos con más de 0,5 y menos de 2 millones de pasajeros anuales, recibió 10,3 millones de pasajeros durante 2013. Este volumen de tráfico representó el 5,5% del total de pasajeros de la red de Aena. El tráfico doméstico predomina en este grupo, representando el 58,6% del total de pasajeros, si bien, durante 2013, este tipo de tráfico sufrió un retroceso del 16,5% respecto a 2012, frente al crecimiento del 4,1% del tráfico internacional.

La tipología de tráfico es diferente, aunque se pueden clasificar, a grandes rasgos, en tres tipos según sea el perfil del pasajero o tipo de operación:

- Por un lado, con fuerte presencia de tráfico turístico: Murcia San Javier (aeródromo de utilización conjunta), Reus, Almería y Jerez, que son estacionales.

- Y por otro, los de tipo personal y negocios, aunque también presentan tráfico turístico: Santiago, A Coruña, Vigo, Asturias, Santander y FGL Granada-Jaén.

- La singularidad dentro de este grupo la representa el aeropuerto de Zaragoza (Base Aérea), que es el tercer aeropuerto por volumen de carga de la red de Aena y tiene una fuerte especialización en este tipo de actividad.

Durante el 2013, el total de pasajeros que viajaron en los aeropuertos del Grupo II ascendieron a 10,3 millones (10,2 millones de pasajeros comerciales), siendo la capacidad total de los aeropuertos de 22,9 millones de pasajeros. (Fuente: Aena. Información no auditada).

El tráfico de pasajeros soportado en el 2013 fue principalmente de carácter doméstico, que supuso el 59% del total comercial, mientras que el tráfico internacional supuso un 41%, principalmente del Reino Unido con un 22%.

El 68% de las rutas fueron cubiertas por compañías *low cost*, mientras que el 32% restante fueron cubiertas por compañías tradicionales.

I. Principales Magnitudes Financieras

(miles de Euros)	31 de diciembre de 2011	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2013	Enero-Septiembre 2014	% Var. dic. 13 dic. 12	% Var. ene.-sep.14-ene.-sep.13
Total Ingresos	123.284	116.624	121.597	95.878	4,3%	0,4%
EBITDA	(17.092)	(22.537)	13.094	18.799	(158,1%)	12,6%
EBIT	(75.921)	(88.897)	(53.731)	(28.728)	(39,6%)	(13,3%)

Fuente: Aena. Información financiera no auditada.

La evolución de los ingresos totales está directamente relacionada con la evolución del tráfico y de la tarifa. Como se observa en el cuadro siguiente, desde 2011 se ha producido un descenso de los pasajeros, y esto ha motivado la disminución de ingresos en 2012. En 2013, el efecto negativo del tráfico se ha visto compensado por la evolución de las tarifas (subidas en 2012, desde el mes de julio, y en 2013 desde el mes de enero.

En relación al EBITDA, si en 2012 se excluye el PSDV, el importe ascendería a (4.651), siendo la tendencia de esta magnitud económica claramente positiva. Esta evolución ha sido posible gracias a las medidas de ahorro de costes adoptadas en los últimos años. Cabe destacar, adicionalmente a la reducción del gasto de personal con efectos progresivos en 2013, la mejora de los procesos de contratación, la renegociación de los contratos con proveedores, la reducción de asistencias técnicas y servicios profesionales, así como la adecuación de los servicios a las necesidades reales.

El EBIT de 2012 sin PSDV ascendería a 71.011, siendo la tendencia de esta magnitud de mejora en el periodo 2011 – 2014 (1S). Destacar en esta evolución, que una vez en servicio la Nueva Área terminal de Santiago, la disminución del volumen de inversión y optimización de los recursos supone un mantenimiento del gasto de amortización en el grupo.

II. Evolución del tráfico por aeropuerto

Evolución de Pasajeros	2011Pax Comerciales	% Var 11/10	2012Pax Comerciales	% Var 12/11	2013 Pax Comerciales	% Var 13/12	Ene-Sep 14 Pax Comerciales	% Var Enero-Sep. 14/13
Santiago	2.452.420	13,6%	2.189.823	(10,7%)	2.068.855	(5,5%)	1.603.833	(1,5%)
Murcia-San Javier	1.262.378	(6,4%)	1.181.584	(6,4%)	1.140.120	(3,5%)	930.058	(1,7%)
Asturias	1.332.944	(1,3%)	1.305.185	(2,1%)	1.034.881	(20,7%)	836.078	4,2%
Santander	1.115.920	21,4%	1.116.386	0,0%	973.161	(12,8%)	642.825	(17,6%)
Reus	1.348.867	(3,5%)	921.436	(31,7%)	959.598	4,1%	754.865	(10,9%)
A Coruña	1.003.161	(7,6%)	834.641	(16,8%)	831.435	(0,4%)	741.178	24,5%
Jerez	957.978	(3,3%)	830.053	(13,4%)	726.243	(12,5%)	582.955	(0,3%)
Almería	768.567	(1%)	728.811	(5,2%)	694.356	(4,7%)	612.598	7,2%
Vigo	975.828	(10,7%)	828.581	(15,1%)	678.337	(18,1%)	520.619	(0,3%)
FGL Granada-Jaén	862.418	(10,8%)	724.720	(16,0%)	635.975	(12,2%)	482.508	(0,1%)
Zaragoza	749.502	24,1%	548.511	(26,8%)	457.187	(16,6%)	318.820	(11,9%)
Total Grupo II	**12.829.993**	**1,1%**	**11.209.731**	**(12,6%)**	**10.200.148**	**(9,01%)**	**8.026.337**	**(1,2%)**

Fuente: Aena. Información no auditada.

Aeropuerto de Santiago. Cuenta con una pista y un edificio terminal. El aeropuerto tiene una capacidad para 4,5 millones de pasajeros. (Fuente: Aena. Información no auditada).

Santiago Origen/Destino	2011		% Var 11/10	2012		% Var 12/11	2013		% Var 13/12	Enero- Sep. 2014		% Var Enero-Sep. 14/13
	Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso	
Nacionales	2.221.360	90,6%	16,5%	1.897.464	86,6%	(14,6%)	1.708.295	82,6%	(10%)	1.234.830	77,0%	(8,0%)
UE	178.024	7,3%	(15,8%)	204.565	9,3%	14,9%	223.571	10,8%	9,3%	237.137	14,8%	31,2%
No UE	53.036	2,2%	33,6%	87.794	4,0%	65,5%	136.989	6,6%	56,0%	131.866	8,2%	24,4%
Total	**2.452.420**		**13,6%**	**2.189.823**		**(10,7%)**	**2.068.855**		**(5,5%)**	**1.603.833**		**(1,5%)**

Fuente: Aena. Información no auditada.

Aeropuerto de Murcia-San Javier. Cuenta con una pista y un edificio terminal. El aeropuerto tiene una capacidad para 1,5 millones de pasajeros. (Fuente: Aena. Información no auditada).

Murcia-San Javier Origen/Destino	2011		% Var 11/10	2012		% Var 12/11	2013		% Var 13/12	Enero-Sep. 2014		% Var Enero-Sep. 14/13
	Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso	
Nacionales	95.368	7,6%	(15,1%)	69.273	5,9%	(27,4%)	39.486	3,5%	(43%)	19.046	2,0%	(39,1%)
UE	1.115.548	88,4%	(5,2%)	1.096.217	92,8%	(1,7%)	1.078.013	94,6%	(1,7%)	888.093	95,5%	(0,6%)
No UE	51.462	4,1%	(15,0%)	16.094	1,4%	(68,7%)	22.621	2,0%	40,6%	22.919	2,5%	5,8%
Total	**1.262.378**		**(6,4%)**	**1.181.584**		**(6,4%)**	**1.140.120**		**(3,5%)**	**930.058**		**(1,7%)**

Fuente: Aena. Información no auditada.

Aeropuerto de Asturias. Cuenta con una pista y un edificio terminal. El aeropuerto tiene una capacidad para 2 millones de pasajeros. (Fuente: Aena. Información no auditada).

Asturias Origen/Destino	2011		% Var 11/10	2012		% Var 12/11	2013		% Var 13/12	Enero-Sep. 2014		% Var Enero-Sep. 14/13
	Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso	
Nacionales	1.172.311	87,9%	(1,6%)	1.160.763	88,9%	(1,0%)	887.615	85,8%	(23,5%)	733.400	87,7%	7,3%
UE	148.949	11,2%	4,5%	132.310	10,1%	(11,2%)	140.116	13,5%	5,9%	96.110	11,5%	(14,2%)
No UE	11.684	0,9%	(27,0%)	12.112	0,9%	3,7%	7.150	0,7%	(41,0%)	6.568	0,8%	(3,6%)
Total	**1.332.944**		**(1,3%)**	**1.305.185**		**(2,1%)**	**1.034.881**		**(20,7%)**	**836.078**		**4,2%**

Fuente: Aena. Información no auditada.

Aeropuerto de Santander. Cuenta con una pista y un edificio terminal. El aeropuerto tiene una capacidad para 1,5 millones de pasajeros. (Fuente: Aena. Información no auditada).

Santander Origen/Destino	2011		% Var 11/10	2012		% Var 12/11	2013		% Var 13/12	Enero-Sep. 2014		% Var Enero-Sep. 14/13
	Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso	
Nacionales	756.927	67,8%	27,5%	775.082	69,4%	2,4%	609.039	62,6%	(21,4%)	378.571	58,9%	(22,9%)
UE	358.972	32,2%	10,7%	340.831	30,5%	(5,1%)	364.099	37,4%	6,8%	264.202	41,1%	(8,5%)
No UE	21	0,0%	(97,9%)	473	0,0%	2152,4%	23	0,0%	(95,1%)	52	0,0%	333%
Total	**1.115.920**		**21,4%**	**1.116.386**		**0,0%**	**973.161**		**(12,8%)**	**642.825**		**(17,6%)**

Fuente: Aena. Información no auditada.

Aeropuerto de Reus. Cuenta con una pista y cuatro edificios terminales. El aeropuerto tiene una capacidad para 1,6 millones de pasajeros. (Fuente: Aena. Información no auditada).

Reus Origen/Destino	2011		% Var 11/10	2012		% Var 12/11	2013		% Var 13/12	Enero-Sep. 2014		% Var Enero-Sep. 14/13
	Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso	
Nacionales	173.497	12,9%	(15,6%)	34.275	3,7%	(80,2%)	38.682	4%	12,9%	27.738	3,7%	(21,6%)
UE	1.119.167	83,0%	(0,8%)	885.486	96,1%	(20,9%)	907.598	94,6%	2,5%	713.599	94,5%	(10,8%)
No UE	56.203	4,2%	(12,1%)	1.675	0,2%	(97,0%)	13.318	1,4%	695,1%	13.528	1,8%	12,9%
Total	**1.348.867**		**(3,5%)**	**921.436**		**(31,7%)**	**959.598**		**4,1%**	**754.865**		**(10,9%)**

Fuente: Aena. Información no auditada.

Aeropuerto de A Coruña. Cuenta con una pista y un edificio terminal. El aeropuerto tiene una capacidad para 1,3 millones de pasajeros. (Fuente: Aena. Información no auditada).

A Coruña Origen/Destino	2011		% Var 11/10	2012		% Var 12/11	2013		% Var 13/12	Enero-Sep. 2014		% Var Enero-Sep. 14/13
	Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso	
Nacionales	874.571	87,2%	(10,0%)	731.210	87,6%	(16,4%)	720.569	86,7%	(1,5%)	656.096	88,5%	29,0%
UE	128.407	12,8%	12,7%	103.257	12,4%	(19,6%)	110.704	13,3%	7,2%	84.929	11,5%	(2,1%)
No UE	183	0,0%	39,7%	174	0,0%	(4,9%)	162	0,0%	(6,9%)	153	0,0%	15,0%
Total	**1.003.161**		**(7,6%)**	**834.641**		**(16,8%)**	**831.435**		**(0,4%)**	**741.178**		**24,5%**

Fuente: Aena. Información no auditada.

Aeropuerto de Jerez. Cuenta con una pista y un edificio terminal. El aeropuerto tiene una capacidad para 2,7 millones de pasajeros. (Fuente: Aena. Información no auditada).

Jerez de la Frontera Origen/Destino	2011		% Var 11/10	2012		% Var 12/11	2013		% Var 13/12	Enero-Sep. 2014		% Var Enero-Sep. 14/13
	Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso	
Nacionales	612.517	63,9%	(1,4%)	454.879	54,8%	(25,7%)	319.454	44%	(29,8%)	255.121	43,8%	7,3%
UE	340.175	35,5%	(6,7%)	366.376	44,1%	7,7%	399.100	55,0%	8,9%	325.874	55,9%	(4,2%)
No UE	5.286	0,6%	4,4%	8.798	1,1%	66,4%	7.689	1,1%	(12,6%)	1.960	0,3%	(71,9%)
Total	**957.978**		**(3,3%)**	**830.053**		**(13,4%)**	**726.243**		**(12,5%)**	**582.955**		**(0,3%)**

Fuente: Aena. Información no auditada.

Aeropuerto de Almería. Cuenta con una pista y un edificio terminal. El aeropuerto tiene una capacidad para 1,6 millones de pasajeros. (Fuente: Aena. Información no auditada).

Almería Origen/Destino	2011		% Var 11/10	2012		% Var 12/11	2013		% Var 13/12	Enero-Sep. 2014		% Var Enero-Sep. 14/13
	Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso	
Nacionales	475.014	61,8%	(6%)	419.000	57,5%	(11,8%)	302.656	43,6%	(27,8%)	253.177	41,3%	9,2%
UE	288.449	37,5%	6,7%	302.424	41,5%	4,8%	377.994	54,4%	25,0%	348.053	56,8%	6,7%
No UE	5.104	0,7%	2148,5%	7.387	1,0%	44,7%	13.706	2,0%	85,5%	11.368	1,9%	(16,1%)
Total	**768.567**		**(1,0%)**	**728.811**		**(5,2%)**	**694.356**		**(4,7%)**	**612.598**		**7,2%**

Fuente: Aena. Información no auditada.

Aeropuerto de Vigo. Cuenta con una pista y un edificio terminal. El aeropuerto tiene una capacidad para 2 millones de pasajeros. (Fuente: Aena. Información no auditada).

Vigo Origen/Destino	2011		% Var 11/10	2012		% Var 12/11	2013		% Var 13/12	Enero-Sep. 2014		% Var Enero-Sep. 14/13
	Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso	
Nacionales	859.071	88 %	(13,8%)	736.028	88,8%	(14,3%)	603.755	89%	(18%)	482.407	92,7%	4,0%
UE	116.086	11,9%	21,3%	92.403	11,2%	(20,4%)	74.248	10,9%	(19,6%)	37.984	7,3%	(34,7%)
No UE	671	0,1%	283,4%	150	0,0%	(77,6%)	334	0,0%	122,7%	228	0,0%	(19,4%)
Total	**975.828**		**(10,7%)**	**828.581**		**(15,1%)**	**678.337**		**(18,1%)**	**520.619**		**(0,3%)**

Fuente: Aena. Información no auditada.

Aeropuerto de FGL Granada-Jaén. Cuenta con una pista y un edificio terminal. El aeropuerto tiene una capacidad para 2,2 millones de pasajeros. (Fuente: Aena. Información no auditada).

FGL Granada-Jaén Origen/Destino	2011		% Var 11/10	2012		% Var 12/11	2013		% Var 13/12	Enero-Sep. 2014		% Var Enero-Sep. 14/13
	Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso	
Nacionales	804.544	93,3%	(6,2%)	702.733	97%	(12,7%)	621.361	97,7%	(11,6%)	459.053	95,1%	(3,2%)
UE	57.258	6,6%	(46,7%)	21.856	3,0%	(61,8%)	14.483	2,3%	(33,7%)	23.121	4,8%	168,9%
No UE	616	0,1%	(9,9%)	131	0,0%	(78,7%)	131	0,0%	0,0%	334	0,1%	240,8%
Total	**862.418**		**(10,8%)**	**724.720**		**(16,0%)**	**635.975**		**(12,2%)**	**482.508**		**(0,1%)**

Fuente: Aena. Información no auditada.

Aeropuerto de Zaragoza. Cuenta con dos pistas y un edificio terminal. El aeropuerto tiene una capacidad para 2 millones de pasajeros. (Fuente: Aena. Información no auditada).

Zaragoza Origen/Destino	2011		% Var 11/10	2012		% Var 12/11	2013		% Var 13/12	Enero-Sep. 2014		% Var Enero-Sep. 14/13
	Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso		Pax Comerciales	% Peso	
Nacionales	316.418	42,2%	34,4%	171.846	31,3%	(45,7%)	124.354	27,2%	(27,6%)	72.295	22,7%	(32,7%)
UE	430.156	57,4%	19,8%	370.869	67,6%	(13,8%)	328.895	71,9%	(11,3%)	244.081	76,6%	(3,1%)
No UE	2.928	0,4%	(68,0%)	5.796	1,1%	98,0%	3.938	0,9%	(32,1%)	2.444	0,8%	3,3%
Total	**749.502**		**24,1%**	**548.511**		**(26,8%)**	**457.187**		**(16,6%)**	**318.820**		**(11,9%)**

Fuente: Aena. Información no auditada.

III) Análisis del tráfico en 2014.

Los 11 aeropuertos del Grupo II han registrado un descenso del tráfico de pasajeros del -1,2% durante los nueve primeros meses de 2014, con un total de 8,0 millones de pasajeros, con un comportamiento no homogéneo entre los diferentes aeropuertos que conforman este grupo.

En este sentido, en la temporada de verano (de marzo a octubre) de 2014, en los aeropuertos del Grupo II se han programado 14 nuevas rutas, que junto con las ya existentes suman 195.

B.1.7. GRUPO III

El Grupo III, que agrupa a los aeropuertos con menos de 0,5 millones de pasajeros, cerró el ejercicio 2013 con poco más de un millón de pasajeros, representando el 0,6% del tráfico total de pasajeros de la red de Aena. Es un grupo heterogéneo compuesto por:

- Helipuertos: Algeciras y Ceuta
- Aeropuertos de aviación general dedicados a vuelos privados con pequeñas aeronaves, escuelas de formación y entrenamiento, etc.: Sabadell, Córdoba, Huesca-Pirineos, Madrid-Cuatro Vientos y Son Bonet.
- Aeropuertos dedicados a carga: Vitoria.
- Aeropuertos regionales: Albacete, Badajoz, Burgos, Logroño-Agoncillo, León, Melilla, Pamplona, Salamanca, San Sebastián, y Valladolid.

Durante el 2013, el total de pasajeros que viajaron en los aeropuertos del Grupo III ascendieron a 1,1 millones (1 millón de pasajeros comerciales), siendo la capacidad total de los aeropuertos de 5,6 millones de pasajeros. (Fuente: Aena. Información no auditada).

El tráfico soportado fue principalmente de carácter doméstico, que supuso el 95%, mientras que el tráfico internacional supuso un 5%.

El 73% de las rutas fueron cubiertas por compañías tradicionales, mientras que el 27% restante fueron cubiertas por compañías low cost.

I. Principales magnitudes financieras

(miles de Euros)	31 de diciembre de 2011	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2013	Enero-septiembre 2014	% Var. dic. 13 dic. 12	% Var. ene.-sep.14-ene.-sep.13
Total Ingresos	20.397	19.188	17.946	17.706	(6,5%)	36,6%
EBITDA	(66.833)	(75.947)	(46.375)	(22.250)	(38,9%)	(33,0%)
EBIT	(101.039)	(122.725)	(81.568)	(47.065)	(33,5%)	(21,0%)

Fuente: Aena. Información financiera no auditada.

La evolución de los ingresos totales de este grupo está directamente ligada al Plan de Eficiencia Aeroportuaria que implica una adecuación de los servicios de este grupo de aeropuertos a la demanda real que presentan en cada momento, incrementando su eficiencia y productividad. Con el objetivo de reducir sus pérdidas al máximo el Plan se ha centrado en tres ejes: el ajuste del horario a la demanda de los vuelos, la citada adecuación de los servicios (mantenimientos, limpieza, etc.) a las necesidades reales, y la flexibilidad de la jornada y polivalencia y movilidad de las plantillas. Dentro de este último eje, tiene especial relevancia el PSDV cuyo impacto en las cuentas de 2012 fue de 18.503 miles de euros.

II. Evolución del tráfico aéreo

Los aeropuertos del Grupo III son de tipo regional y son necesarios para mantener la conexión territorial. Su conectividad se centra en rutas con ciudades principales nacionales Madrid y Barcelona. En este sentido, la crisis económica de los últimos años ha afectado de manera muy significativa a su volumen de tráfico como se puede apreciar en la siguiente tabla.

Evolución de Pasajeros	2011Pax Comerciales	% Var 11/10	2012Pax Comerciales	% Var 12/11	2013 Pax Comerciales	% Var 13/12	Ene-Sep.14 Pax Comerciales	% Var Enero-Sep. 14/13
Albacete	7.735	(24,4%)	2.917	(62,3%)	673	(76,9%)	355	(15,3%)
Algeciras /Helipuerto	25.310	130,1%	8.900	(64,8%)	2.913	(67,3%)	1.529	(47,5%)
Badajoz	54.930	(2,9%)	63.107	14,9%	27.336	(56,7%)	29.600	94,4%
Burgos	30.416	5,8%	16.162	(46,9%)	16.027	(0,8%)	16.014	26,1%
Ceuta /Helipuerto	46.493	57.1%	17.855	(61,6%)	5.024	(71,9%)	2.645	(46,7%
Cordoba	1.836	6,1%	1.847	0,6%	1.175	(36,4%)	6	(99,50%)
Huesca-Pirineos	2.640	(52,9%)	1.187	(55,0%)	162	(86,4%)	7	(95,6%)
León	85.125	(8,0%)	50.923	(40,2%)	30.623	(39,9%)	16.970	(31,5%)
Logroño-Agoncillo	11.934	(28,8%)	14.468	21,2%	8.715	(39,8%)	8.477	35,7%
Madrid-Cuatro Vientos	253	(14,2)%	50	(80,2%)	30	(40,0%)	28	(6,7%)
Madrid-Torrejón	25.306	(7,1%)	26.349	4,1%	1.925	(92,7%)	n.a.	n.a.
Melilla	280.681	(2,7%)	307.523	9,6%	280.421	(8,8%)	228.500	9,6%
Pamplona	230.498	(19,0%)	183.572	(20,4%)	153.878	(16,2%)	103.235	(16,4%)
Sabadell	0	n.a.	0	0,0%	8	0,0%	14	133,3%
Salamanca	37.126	(12,4%)	22.378	(39,7%)	15.383	(31,3%)	12.983	8,2%
San Sebastián	240,325	(13,6%)	254.718	6,0%	241.284	(5,3%)	181.038	(0,2%)
Son Bonet	0	n.a.	0	0,0%	1	0,0%	0	0,0%
Valladolid	455.640	18,7%	373.096	(18,1%)	255.819	(31,4%)	168.996	(15,1%
Vitoria	26.883	(34,5%)	23.685	(11,9%)	6.633	(72,0%)	4.773	95,3%
Total Grupo III	**1.563.131**	**(2,4%)**	**1.368.737**	**(12.4%)**	**1.048.030**	**(23,4%)**	775.220	**(2,8%)**

Fuente: Aena. Información no auditada.

III. Análisis del tráfico en 2014

Los aeropuertos del grupo III han registrado 813.675 pasajeros totales (775.220 pasajeros comerciales) durante los nueve primeros meses de 2014, lo que supone un descenso del -2,2% respecto del mismo periodo del año anterior.

IV. Plan de Eficiencia Aeroportuaria

Los aeropuertos del grupo III han sido los más afectados por la crisis principalmente por su tamaño y por el peso que tiene sobre ellos el tráfico nacional. Con respecto a 2012, la actividad en 2013 se redujo un 23,4%, con descensos generalizados en todos los aeropuertos excepto en Sabadell y Son Bonet, destacando que desde febrero de 2013, Madrid-Torrejón es una base militar sin tráfico civil.

Los aeropuertos del grupo III tienen una gran importancia dentro de la red de Aena ya que contribuyen a la cohesión social y a la conexión territorial. Este grupo de aeropuertos venía arrastrando un déficit estructural importante debido a una generación de ingresos limitada, dado el escaso tráfico aéreo en sus aeropuertos, junto a una estructura de costes de explotación elevados explicada por la gran oferta de horarios operativos, la rigidez de los servicios y funciones aeroportuarios.

Una vez identificada la problemática operativa, Aena ha llevado a cabo un exitoso Plan de Eficiencia Aeroportuaria durante los últimos años para cada uno de los aeropuertos del grupo III, que ha conllevado la implantación de medidas de eficiencia de servicios y operativas, con el objetivo de disminuir las pérdidas y garantizar su viabilidad.

Las premisas para el plan de ajuste se han centrado en 3 bloques: 1) conservar la capacidad propia generada en la red, 2) realizar un plan de ajuste no traumático para no afectar a la red y 3) mantener la seguridad de las operaciones ofreciendo los servicios esenciales

Para ello Aena ha trabajado en tres líneas principales de actuación:

- Adaptación del horario operativo a la demanda de los aeropuertos, ajustándose los nuevos horarios a las horas de concentración de la mayor parte de las actividades de las compañías aéreas y de los usuarios.

    - Reducción media del 40% del número de horas de apertura en 2013 respecto a 2012

    - Destacan los aeropuertos de Albacete, Burgos, Logroño-Agoncillo, Salamanca y Vitoria con una reducción superior al 60% del número de hora de apertura en 2013 respecto a 2012

- Adaptación de los servicios en los aeropuertos a las necesidades de los nuevos horarios operativos establecidos.

- Con los nuevos horarios se produjo un fuerte ajuste en las plantillas con una reducción del 45% en 2013 respecto al 2011, la cual se llevó a cabo gracias a políticas de traslado de empleados y al Plan Social de Desvinculaciones Voluntarias

- Adicionalmente se acordaron modificaciones sustanciales para ajustar el horario laboral de la plantilla a los nuevos horarios y obtener mayor flexibilidad funcional

- Reducción de otros gastos de explotación mediante estrategias de centralización y externalización, renegociación con contratistas y optimización de recursos entre otras medidas.

Tras la implantación de dicho Plan de Eficiencia, el resultado económico de los aeropuertos del Grupo III al final del año 2013 ha experimentado una importante mejora con respecto a años anteriores como se puede apreciar en la tabla de principales magnitudes financieras.

De los 18 aeropuertos helipuertos que integraban el grupo a finales del 2013 algunos de ellos pueden considerarse o bien aeropuertos de descarga de aviación general de los grandes *hubs* de la red o bien reserva de capacidad de la red. Adicionalmente, existen aeropuertos que están localizados en lugares de difícil acceso y que cumplen con una labor fundamental como es asegurar la movilidad de los habitantes de estos territorios.

Los aeropuertos de descarga de aviación general tienen una importante función de descongestionar los grandes aeropuertos absorbiendo un volumen elevado de operaciones de Aviación General (vuelos privados con pequeñas aeronaves, escuelas de formación y entrenamiento, etc.). Esto permite dedicar estos grandes aeropuertos al tráfico de aviación comercial. Con ellos se evitan afecciones a compañías aéreas comerciales y demoras innecesarias al facilitar la separación del flujo entre estos dos tipos de tráfico

En el segundo grupo de aeropuertos se incluyen aquellos que tienen cierto nivel de actividad de tráfico comercial pero, sobre todo, aportan reserva de capacidad. De esta forma si el tráfico aéreo experimentase en los próximos años crecimientos superiores a los previstos, estos aeropuertos aportarían una capacidad aeroportuaria que permitiría absorber esos crecimientos de demanda no previstos, sin necesidad de acometer inversiones a corto plazo.

IV. Análisis del efecto económico de los aeropuertos del Grupo III sobre el resto de la red de Aena

Es importante señalar la contribución de los aeropuertos del Grupo III a la red de Aena, ya que parte de dicha contribución no se aprecia de una manera directa. En el año 2013, se contabilizaron un total de 495.000 pasajeros de salida desde los aeropuertos del Grupo III hacia otros aeropuertos de la red de Aena, principalmente Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat y Málaga-Costa del Sol.

Estos pasajeros de salida generan un movimiento de vuelta desde estos aeropuertos de la red a los iniciales del grupo III, y en algunos casos, generan además nuevos desplazamientos a

terceros aeropuertos dentro o fuera de la red de Aena mediante conexiones en los principales *Hubs*. Todos estos desplazamientos extras es lo que denominamos tráfico inducido.

Los cálculos que se han realizado de este tráfico inducido desde los aeropuertos del grupo III al resto de aeropuertos de la red estiman que en el ejercicio 2013 se generaron 1,29 millones de pasajeros comerciales y un efecto económico en ingresos aeroportuarios de 23,2 millones de euros[4].

B.2. PARTICIPACIONES EN ASOCIADAS

Aena cuenta con participaciones en asociadas las cuales se engloban dentro de su línea de negocio internacional (véase descripción incluida en el apartado A.3. de la sección 6.1.1. del presente Documento de Registro).

B.3. INVERSIONES INMOBILIARIAS

B.3.1. HANGARES

En esta categoría se incluyen todas las edificaciones situadas en primera línea de plataforma capaces de albergar aeronaves en su interior, con independencia de si fueron construidas por Aena o por un tercero al que se le cedió una parcela para que éste lo construyese y al finalizar el contrato ésta revirtió a Aena.

En la actualidad, en la red de aeropuertos de Aena hay más de 100 hangares que totalizan una superficie construida de 170.000 m^2.

En términos de superficie total el aeropuerto con mayor capacidad es el Adolfo Suárez Madrid-Barajas, con 47.000m^2 concentrados en 4 hangares, seguido de Sevilla, Sabadell y Gran Canaria. En términos de número de hangares construidos el aeropuerto que lidera la clasificación es el aeropuerto de Sabadell con 19 hangares, seguido de Málaga-Costa del Sol (12), Madrid-Cuatro Vientos (5) y Sevilla (6).

B.3.2. TERRENOS

En esta categoría se incluyen las parcelas (urbanizadas y sin urbanizar) y las superficies pavimentadas.

En estos momentos hay más de 157 hectáreas de terrenos contratados bajo las tres categorías posibles: terreno urbanizado, terreno sin urbanizar y superficies pavimentadas.

El aeropuerto con mayor superficie contratada es el Adolfo Suárez Madrid-Barajas con cerca de

[4] *En 2013, el grupo III registró 552.700 pasajeros de salida. El dato de 495.000 pasajeros corresponde a los pasajeros que tuvieron como destino otros aeropuertos de la red de Aena que no pertenecen al grupo III (MAD, BCN, PMI, GRUPO I, GRUPO II o Grupo Canario). El resto de pasajeros (57.000 pasajeros de salida) tienen como destino el extranjero u otro aeropuerto del grupo III. Estos 495.000 pax de salida generan un tráfico total inducido de 1,29 millones de pasajeros (total de pasajeros de salida y de llegada en otros aeropuertos de la red de Aena).*

54 hectáreas, seguido de Barcelona-El Prat (19 Ha) y Valencia (11 Ha).

Además de los terrenos contratados, Aena dispone de terrenos libres que suman una superficie del orden de 2.000 hectáreas no comercializadas en la actualidad.

B.3.3. ACTIVOS DEDICADOS A CARGA AÉREA

La actividad de transporte de mercancías por vía aérea se concentra en cuatro aeropuertos (Adolfo Suárez Madrid-Madrid, Barcelona-El Prat, Zaragoza y Vitoria) con un 87% de la actividad; los cuatro siguientes aeropuertos (Gran canaria, Tenerife Norte, Palma de Mallorca y Valencia) concentran otro 9%, lo que representa un total del 96% de la actividad de transporte de mercancías por vía aérea. Sin embargo, Aena cuenta con instalaciones dedicadas a carga en 26 aeropuertos lo que permite dar servicio en todos esos aeropuertos.

La infraestructura básica para el negocio de la carga es la nave de carga. Las hay en primera línea de plataforma (gestionan la transferencia entre el transporte terrestre y el aéreo) y en segunda línea (para actividades logísticas diversas y complementarias con las que se realizan en primera línea). La superficie total construida para arrendamiento en la red de Aena supera los 170.000 m^2 de los cuales están disponibles del orden de 36.000 m^2.

Por otro lado, para el desarrollo de la actividad de la carga aérea se requieren oficinas para las empresas involucradas en el negocio (transitarios, empresas de transporte, etc.). Aena ha construido edificios de oficinas para este fin, conocidos como Edificios de Servicios Generales, en los Aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat y Valencia, que totalizan más de 21.000 m^2 de oficinas.

6.1.2. Indicación de todo nuevo producto y/o servicio significativos que se hayan presentado y, en la medida en que se haya divulgado públicamente su desarrollo, dar la fase en que se encuentra

Aena ofrece los productos y servicios que se señalan en el apartado 6.1.1 del Documento de Registro. Aparte de los mencionados, Aena no tiene previsto lanzar ningún nuevo producto o servicio.

6.2. Mercados Principales

A continuación se detallan una serie de características del mercado aeroportuario a nivel global y europeo.

I. El mercado aeroportuario mundial se beneficia de un crecimiento estructural del tráfico aéreo a largo plazo

El mercado aeroportuario a nivel global se beneficia del crecimiento estructural observado en el tráfico aéreo a lo largo de los años. Este crecimiento a largo plazo es el resultado de diversos factores, incluyendo:

- Los avances tecnológicos en la industria del transporte aéreo. El cambio más importante se produjo con el uso generalizado de aviones a reacción en la década de 1960; seguido por la aparición de nuevas generaciones de aviones, que han ofrecido mejores prestaciones (mayor alcance, por ejemplo) y una mayor eficiencia (particularmente en términos de tamaño, consumo de combustible y costes de mantenimiento).

- Mayor desregulación del tráfico entre países. La liberalización en el segmento de las aerolíneas que se inició en la década de 1970 ha supuesto una apertura total del mercado a la competencia en ciertas regiones del mundo (como por ejemplo en Europa para el tráfico dentro de la Unión Europea desde 1992), lo que ha supuesto un cambio en los modelos de negocio de las aerolíneas hacia sistemas menos rígidos. Un estudio de julio de 2014 de la IATA concluye que 1.300 millones de dólares adicionales de PIB y 5 millones de pasajeros adicionales se aportarían a las economías africanas anualmente si sus 12 mercados clave para la aviación levantaran las restricciones regionales para el establecimiento de rutas aéreas y permitieran la competencia internacional.

- Factores macroeconómicos. Desde el comienzo de la aviación comercial, el crecimiento del transporte aéreo ha estado estrechamente vinculado con el crecimiento económico y el desarrollo del comercio mundial, por ser éste el medio preferido tanto para el traslado de personas como para el de mercancías.

- Aumento en la propensión a volar, particularmente en países emergentes.

Estos factores, sobre todo los avances tecnológicos y la liberalización del tráfico aéreo entre otros, han desencadenado una fuerte caída de los precios de los billetes de avión y han aumentado considerablemente la competencia en este medio de transporte.

Aunque las tendencias de crecimiento futuro son impredecibles, en general, la industria del transporte aéreo estima que el tráfico aéreo de pasajeros y mercancías a nivel mundial continúe creciendo a un ritmo regular a largo plazo.

Transporte de Pasajeros

Según la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), el número de pasajeros aéreos aumentó de 39,5 millones en 1952 a más de 3.100 millones en 2013, lo que supone una tasa anual de crecimiento compuesto (TACC) del 7,5%. Con respecto al crecimiento futuro, diferentes fuentes de la industria han publicado informes con estimaciones de pasajeros, incluyendo algunos que se detallan a continuación:

- Según el informe de mercado más reciente publicado por *Boeing* (2014), se prevé que el PIB mundial crezca a un ritmo medio del 3,2% anual durante los próximos 20 años, lo que conduciría, según dicho informe, a un crecimiento del tráfico aéreo de pasajeros del 5,0% anual.

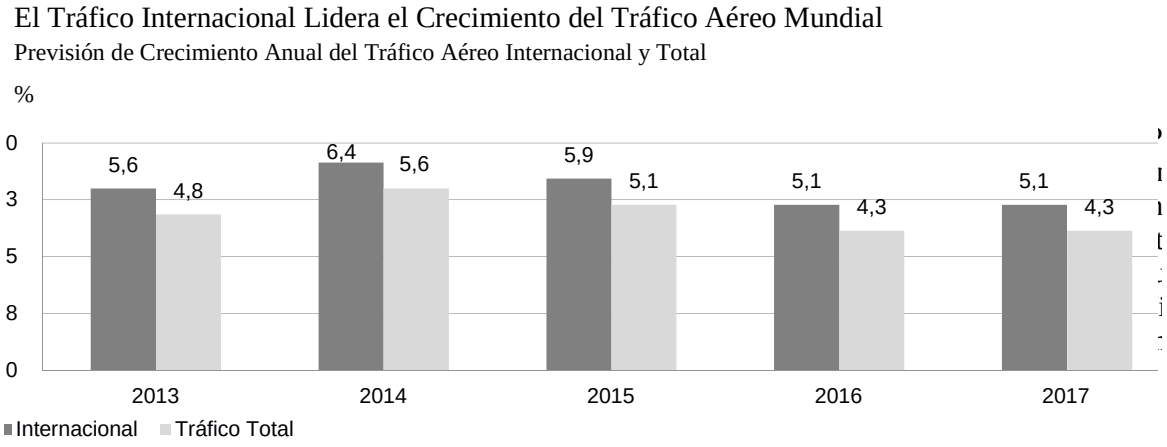
- Eurocontrol, la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea, espera que el número de operaciones en el espacio aéreo Europeo en 2035 sea de cerca del doble

que en 2012, lo que equivaldría a una TACC con respecto al número de pasajeros cercana al 2,6%.

- En su estudio de pasajeros de 2013 a 2017, IATA espera que el crecimiento del tráfico aéreo mundial (en términos de pasajeros por kilómetro transportados o PKT, que es el resultado de multiplicar el número de pasajeros por el número de kilómetros recorridos) se sitúe en una TACC del 4,8% durante este periodo. El tráfico internacional será el principal impulsor de este crecimiento, con una TACC del 5,6%, mientras que para el tráfico doméstico se espera un crecimiento significativo en 2014 pero más moderado en los años siguientes.

- En su informe de 2013 "Global Market Forecast 2012-2032", Airbus estima que el tráfico de pasajeros (en PKT) crecerá a una TACC del 4.7% durante dicho período.

El siguiente gráfico muestra las estimaciones de incremento de pasajeros 2013 - 2017 según IATA:



Fuente IATA Airline Industry Forecast 2013-17

Transporte de carga

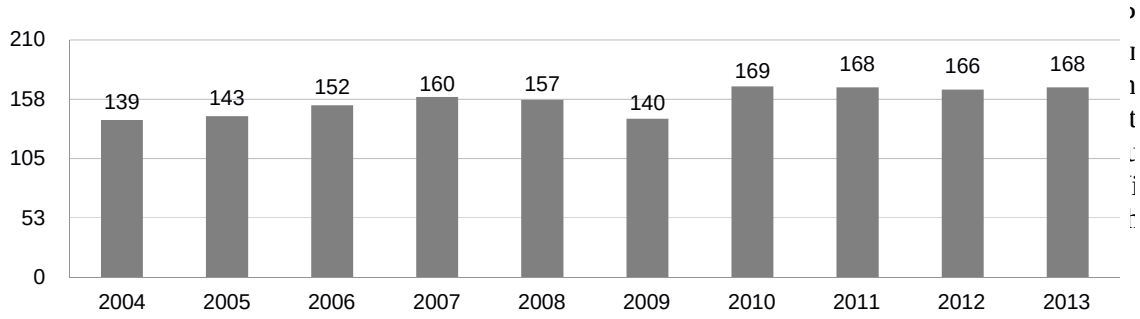
No hay ningún estándar internacional para definir carga aérea. La Organización de Aviación Civil Internacional (ICAO) define la carga aérea como mercancía transportada por un precio, con la excepción del correo; mientras que la IATA la define como todas las mercancías transportadas incluyendo el correo, con la excepción del equipaje de los pasajeros.

Entre 1970 y 2013, la ICAO calcula que el tráfico aéreo de carga (incluyendo los envíos nacionales e internacionales) ha aumentado cerca de catorce veces, pasando de c. 12.000 millones de toneladas por-kilómetros transportadas (TKT) a c. 168.000 millones. Sin embargo, el flete aéreo sufrió el impacto de la crisis económica mundial en 2009, recuperándose rápidamente en 2010. Desde entonces el crecimiento ha sido moderado aunque la ICAO espera que crezca a ritmos mayores en los próximos años.

El siguiente gráfico ilustra el crecimiento mundial del tráfico de carga aérea en los últimos diez años:

Tráfico de Mercancía Aérea en los Últimos Diez Años
Medido en Toneladas-Kilómetros Transportados (TKT)

Miles de Millones de TKT



Fuente Datos de IATA e ICAO

A pesar de la reciente evolución del tráfico de carga aérea, ciertos estudios esperan que éste (en términos de TKTs) crezca a una TACC de entre el 4,7% (Boeing Market Outlook 2014 – 33) y el 5,0% (Airbus Global Market Forecast 2013 – 32) hasta el año 2030.

II. A largo plazo el sector aeroportuario ha demostrado ser resistente ante las crisis económicas y muestra una alta correlación con el PIB y el comercio mundial

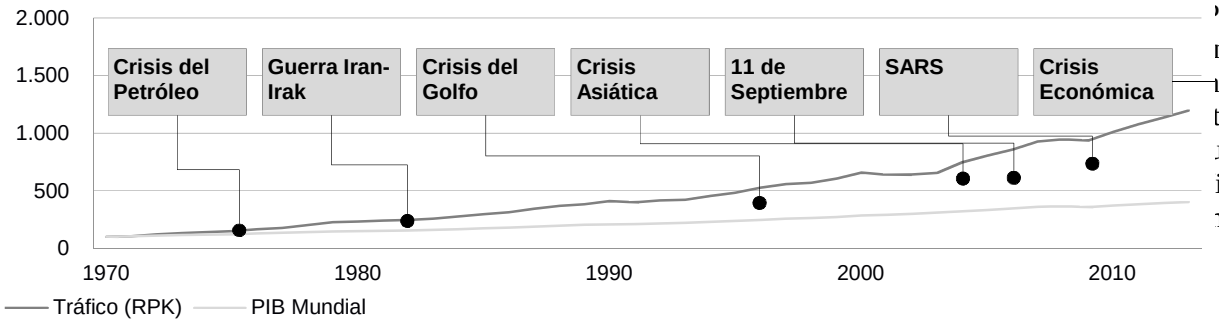
Aunque la industria del transporte aéreo está sujeta a *shocks* ocasionales, la demanda de transporte aéreo no está expuesta a grandes fluctuaciones, puesto que a menudo son servicios considerados esenciales. Además los viajes por ocio, como pueden ser aquellos relacionados con el turismo, las vacaciones o los eventos familiares cada vez tienen más peso en el consumo interno.

Durante los últimos 30 años, la industria de la aviación ha experimentado recesiones, *shocks* de precios del petróleo, pandemias, guerras y amenazas contra la seguridad. A pesar de ello, el tráfico continuó creciendo, en promedio, un 5% anual, según datos de ICAO, y los *shocks* externos generalmente han sido sucedidos de rápidas recuperaciones, restableciendo el tráfico aéreo, y permitiendo el crecimiento continuado del sector a largo plazo.

El siguiente gráfico presenta la evolución histórica del tráfico aéreo global y del PIB mundial desde 1970:

Evolución Histórica del Tráfico Aéreo Global
Multiplicador promedio del PIB: 1.71x

Base 100



Fuente ICAO, Fondo Monetario Internacional (PIB)

La industria del tráfico aéreo mundial se enfrentó ante la crisis más grave de su historia entre 2001 y 2003, como consecuencia de una serie de dramáticos acontecimientos internacionales: los ataques terroristas en Estados Unidos del 11 de septiembre de 2001, la guerra en Afganistán, la epidemia del síndrome respiratorio agudo severo (SARS por sus siglas en inglés) ocurrida en Asia o el conflicto bélico de Irak. Todo ello unido a una desaceleración en el crecimiento económico mundial durante el mismo período provocó una importante disminución en el tráfico aéreo. Sin embargo, durante los años siguientes, el tráfico aéreo mundial se recuperó notablemente con un crecimiento en el número de pasajeros a una TACC del 5,7% entre 2004 y 2008, sobrepasando la barrera de los 2.500 millones de pasajeros en 2008.

La crisis financiera global de 2008 también ha provocado una disminución en el tráfico, aunque, en términos relativos, menos severa que en las crisis anteriores. El tráfico aéreo desde entonces se ha recuperado, siendo 2013 el primer año con más de 3.000 millones de pasajeros registrados (c. 3.140 millones) según IATA, a pesar de *shocks* externos temporales y limitados como las cenizas del volcán de Islandia, que afectaron el crecimiento del tráfico aéreo Europeo en 2010; los disturbios en el Medio Oriente; o, en ocasiones, condiciones climáticas extremas.

III. El crecimiento del tráfico aéreo se beneficia significativamente del tráfico internacional, con un crecimiento particularmente representativo procedente de países emergentes

Los aeropuertos, gracias a su exposición al tráfico proveniente de múltiples geografías, se benefician directamente del crecimiento del tráfico mundial. Esta diversificación del tráfico ha permitido que aeropuertos en mercados maduros, y en particular *Hubs* europeos, compensen el menor crecimiento del tráfico doméstico e intraeuropeo con un mayor crecimiento de los destinos en mercados emergentes como Asia, África o América Latina.

La dinámica de la demanda es diferente según los distintos niveles de desarrollo económico de un país. Los países emergentes han demostrado que el transporte aéreo es un gasto discrecional, pero es uno de los primeros gastos voluntarios cuando los consumidores se incorporan a la clase

media. La baja pero creciente propensión a volar de estos países, junto con el rápido crecimiento económico, son las principales palancas en las que se basa el importante crecimiento del tráfico aéreo en estos países.

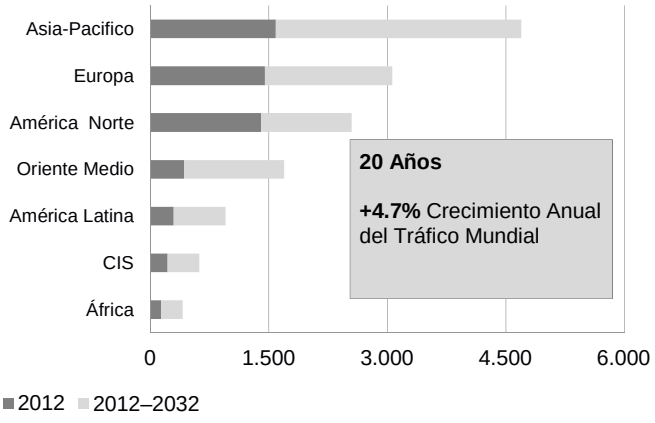
Airbus, que espera un crecimiento del tráfico de pasajeros (en PKT) a una TACC del 4,7% entre 2012 - 2032, espera que el tráfico entre los países desarrollados crezca al 2,6% anual, mientras que los vuelos entre economías desarrolladas y países emergentes se espera que crezcan al 4,9%. La principal fuente de crecimiento se estima para los vuelos dentro de y entre los países emergentes.

Según Airbus, el tráfico total intercontinental se espera que se multiplique por c. 2,6, pasando de 26 millones de pasajeros mensuales en 2012 a 67 millones en 2032. Con base en el fuerte crecimiento de la población y el fuerte desarrollo económico, Airbus espera que el tráfico aéreo en los próximos 20 años de las líneas aéreas de América Latina, Oriente Medio y Asia crezca significativamente a una TACC del 6.0%, 7,1% y 5,5% respectivamente. Unas tasas de crecimiento más modestas en Europa y Norteamérica reflejan el menor crecimiento económico esperado y un mercado más maduro. El siguiente gráfico muestra el crecimiento esperado del tráfico por geografía entre 2012 y 2032 según Airbus:

Contribución al Tráfico Global por Geografía

Tráfico en RPK por Procedencia de Aerolínea

Miles de Millones



% de RPK Global en 2012	TACC 20 años (%)	% de RPK Global en 2032
29,0	5,5	34,0
26,0	3,8	22,0
25,0	3,0	18,0
8,0	7,1	12,0
5,0	6,0	7,0
4,0	5,8	4,0
3,0	5,1	3,0

Fuente Airbus Global Market Forecast 2013

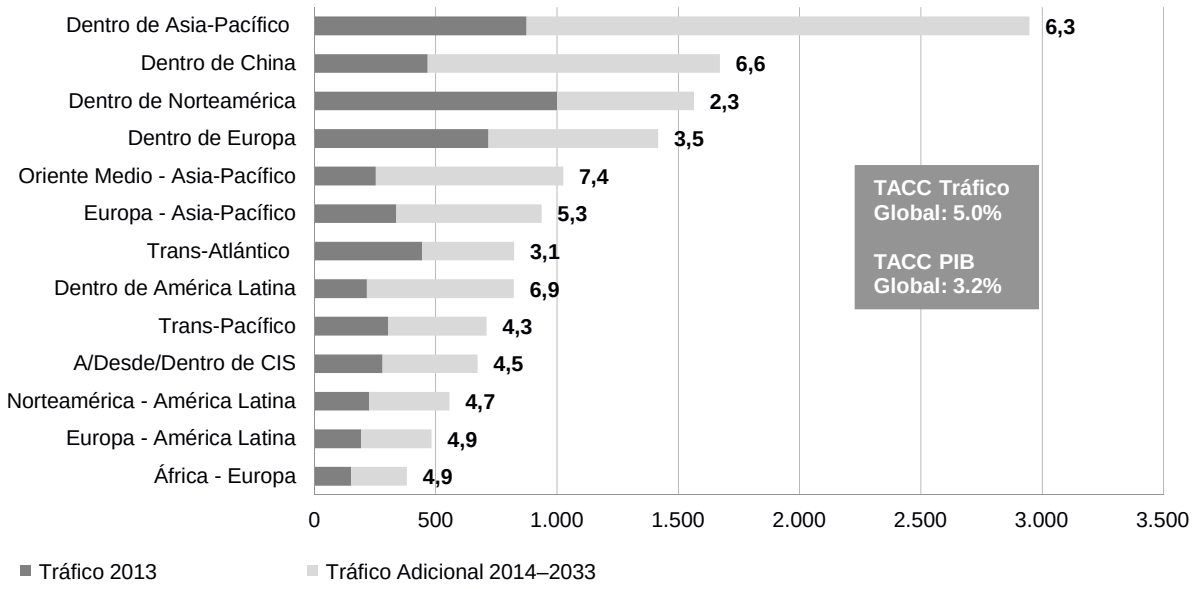
En sus últimas Perspectivas del Mercado (Market Outlook 2014), las previsiones de Boeing indican que el tráfico de pasajeros anual (en PKT) aumentará a una TACC del 5,0% entre 2014 y 2033. Entre los mercados con mayor crecimiento, Boeing espera que el tráfico entre Oriente Medio y Asia Pacífico crezca a un 7,4% anual, mientras que el tráfico doméstico en China y dentro de la región de Asia-Pacífico se prevé que crezca al 6,6% y 6,3%, respectivamente. Con respecto a los vuelos desde Europa, las tasas más altas de crecimiento se esperan en las rutas a

Asia-Pacífico (5,3%) y Latinoamérica (4,9%). El tráfico dentro de Europa (3,5%) y dentro de Norteamérica (2,3%) se espera que crezca por debajo de la media.

El siguiente gráfico muestra el crecimiento esperado del tráfico por región entre 2013 y 2033 según Boeing:

Perspectivas del Mercado y del Tráfico por Región

RPK's (miles de millones)
Crecimiento Anual (%)



Fuente Boeing Industry Outlook 2014–2033

Las estimaciones de IATA en cuanto a vuelos internacionales sugiere un sólido crecimiento generalizado en estas rutas. El volumen total de pasajeros internacionales se prevé que crezca a un ritmo del 4,6% anual hasta 2017. Las rutas entre países emergentes se espera que crezcan por encima de esta tasa, con las rutas hacia y desde Oriente Medio y las rutas de la región Asia-Pacífico creciendo a niveles cercanos al 6% anual. Se estima un crecimiento más moderado entre Europa y América del Norte (2,9%), así como dentro de Europa (3,5%) y América del Norte (2,9%).

La siguiente tabla muestra el crecimiento esperado del tráfico entre geografías entre 2013 y 2017 según IATA:

Crecimiento del Tráfico Internacional
Evolución de Tráfico Esperado Entre Regiones (TACC 2013-2017)

	África	**Asia-Pacífico**	**Europa**	**LATAM**	**Oriente Medio**	**Norteamérica**
África	5,1	5,9	4,8	4,9	6,4	4,4
Asia-Pacífico	5,9	5,5	5,9	5,7	6,6	4,8
Europa	4,8	5,9	3,5	4,1	5,6	2,9
LATAM	4,9	5,7	4,1	5,4	8,4	4,1
Oriente Medio	6,4	6,6	5,6	8,4	6,5	5,6
América del Norte	4,4	4,8	2,9	4,1	5,6	2,9
Total	**5,3**	**5,7**	**3,9**	**4,5**	**6,3**	**3,6**

Fuente IATA Industry Forecast 2013–2017

IV. Incremento del peso de las actividades no-aeronáuticas

Los aeropuertos están incrementando su dependencia de las actividades no aeronáuticas como medio para mejorar su perfil de crecimiento y rendimiento financiero. En particular, en la mayoría de sistemas aeroportuarios regulados, estas actividades, o parte de ellas, quedan fuera del perímetro regulado, representando por tanto una importante fuente de *upside* financiero.

Un área importante y de creciente interés es el desarrollo de los ingresos de las actividades comerciales. El perfil de pasajeros y el tipo de tráfico que suele frecuentar un aeropuerto es relevante para el tipo de oferta que se ofrece y para la estrategia de los aeropuertos al respecto. Por ejemplo, los pasajeros transcontinentales tienen un mayor tiempo de permanencia en el aeropuerto que los pasajeros de corto radio y, por tanto, el consumo medio por pasajero suele ser mayor o los pasajeros de mercados emergentes, especialmente los procedentes de los países del BRIC (Brasil, Rusia, India y China) tienden a gastar mucho más en artículos de lujo y, por lo tanto, son el objetivo al cual se dirigen muchas de las iniciativas comerciales de los aeropuertos.

Adicionalmente a los ingresos comerciales, los aeropuertos pueden tener otras fuentes de ingresos provenientes por ejemplo de actividades inmobiliarias que pueden ser una importante fuente de ingresos y de creación de valor. Este tipo de ingresos normalmente dependen de la extensión del terreno propiedad del aeropuerto y del atractivo de la ubicación.

La importancia de estos ingresos no aeronáuticos se ve en el peso de los mismos en las cuentas de los grupos aeroportuarios europeos importantes como Heathrow, Aeroports de Paris, Fraport o Schiphol donde representaron un 39,0%, 41,5%, 41.4% y 42.6% respectivamente del total de los ingresos en 2013.

V. A pesar de la correlación positiva entre la evolución de la industria de las aerolíneas y la industria aeroportuaria, los aeropuertos tienen unas palancas de crecimiento de los ingresos diferentes y ofrecen una mayor diversificación y mejor adaptación a los ciclos económicos

Los aeropuertos están expuestos al crecimiento a largo plazo de la aviación, sin la volatilidad a la que está expuesta la industria de las aerolíneas en cuanto a rentabilidades o precios de cotización. Los aeropuertos se benefician de diversas fuentes de ingresos aeronáuticos.

Además, la diversificación de los ingresos mediante actividades no aeronáuticas, en particular actividades comerciales, aparcamientos, actividades inmobiliarias y otras actividades no aeronáuticas, son también elementos clave para la diversificación de los aeropuertos y un importante factor para el crecimiento futuro y para el rendimiento financiero.

VI. Los aeropuertos tienen exposición a varios tipos de línea aérea

Pese a la diversidad de las líneas aéreas a las que sirven los aeropuertos y a los diferentes modelos de negocio dentro de cada categoría, las compañías aéreas pueden agruparse en las siguientes categorías principales:

Las Aerolíneas Tradicionales son las "compañías de bandera" ya sean tradicionales o de nueva creación. Estas aerolíneas operan una gran red proveyendo múltiples servicios y apoyándose en *Hubs* y en socios de su alianza. Típicamente tienen un *Hub* para las operaciones nacionales, regionales e internacionales, así como flotas grandes y con diversos tipos de aeronaves. Los asientos *premium* son una fuente de ingresos clave para estas aerolíneas. Además de los *Hubs*, las principales alianzas entre compañías aéreas tales como Star Alliance, OneWorld y Skyteam están diseñadas para maximizar la red disponible para los clientes (a través de vuelos de código compartido). A diferencia de las LCCs, muchas aerolíneas tradicionales operan sus propios segmentos auxiliares, tales como *handling*, salas VIP, catering a bordo y mantenimiento de aeronaves.

Las Compañías Aéreas de Bajo Coste (LCCs) han crecido significativamente en los últimos veinte años y se espera que continúen siendo uno de los principales motores del crecimiento del transporte aéreo. Estas compañías ofrecen principalmente conexiones punto a punto de corta distancia y con un modelo de negocio basado en pocos servicios y precios bajos. Las LCCs han encontrado diversas maneras de reducir costes: incluyendo vuelos desde aeropuertos secundarios, utilizando un único modelo de aeronave, maximizando las ventas directas, evitando programas de fidelización de clientes o manteniendo bajos los costes de personal. Las compañías de bajo coste esperan que los operadores aeroportuarios simplifiquen el proceso de *handling*, que reduzcan los tiempos entre operaciones y que proporcionen productos y servicios adaptados a su tipo de cliente.

Recientemente, la frontera entre Aerolíneas Tradicionales y LCCs se ha ido difuminando. Algunas LCCs, como Ryanair e easyJet, han aumentado su oferta de productos, cobrando por estos servicios adicionales. Además en el mercado actual, no es difícil encontrarse una LCC utilizando múltiples tipos de avión, operando en aeropuertos principales, ofreciendo programas de fidelización e incluso operando en el mercado de larga distancia, una opción que ha sido

considerada por Ryanair en varias ocasiones y recientemente se ha puesto en práctica por Norwegian, que ya opera servicios de bajo coste desde el norte de Europa a los principales *Hubs* de América del Norte. Por el contrario, las Aerolíneas Tradicionales europeas, que han ido perdiendo cuota de mercado frente a los LCCs en rutas nacionales y regionales, han creado filiales de bajo coste para hacer frente a esta competencia.

El modelo de negocio de bajo coste ha superado al modelo tradicional de servicio completo con un agresivo aumento de la capacidad en la última década, incrementando su cuota de mercado a nivel mundial (basado en el total de plazas) desde el 11% en 2003 al 26% en 2013 (fuente: GAA, Boeing Market Outlook 2014 – 2033). La cuota de mercado de las LCCs en 2013, según el informe de Boeing, es significativamente mayor en zonas geográficas específicas, siendo por ejemplo del 35% en Europa y del 53% en el sudeste asiático. Los aeropuertos de Aena son flexibles, sus infraestructuras disponen de calidad y son eficientes, por lo que están preparados para atender ambos tipos de modelo de negocio. Estos es sin duda una ventaja en un entorno como el actual donde ambos modelos de negocio convergen.

6.2.1. Competencia

A. INTRODUCCIÓN

Los operadores aeroportuarios se enfrentan a presiones competitivas de diversa índole. La naturaleza de dicha presión competitiva depende del tipo de aeropuerto de que se trate y el tráfico predominante que haya en el mismo, y en este apartado se va a reflejar lo más destacado de este aspecto.

En primer lugar, hay que tener en cuenta que la capacidad de las aerolíneas es limitada, por lo que centran su operación en aquellas rutas que les aportan un mayor margen de beneficio, y esto, en sí mismo otorga a las compañías aéreas un poder de mercado significativo. De este modo, las compañías, en un mercado liberalizado como es el europeo, pueden utilizar sus activos principales, que son las aeronaves, para ejercer dicho poder y volar a aquellos aeropuertos que resulten más favorables para sus intereses.

La localización y las características del área de captación de un aeropuerto son factores clave en la competitividad del mismo, ya que el atractivo del destino para hacer negocios o como zona turística tiene una influencia determinante sobre la demanda. Además, a la hora de que la compañía aérea seleccione un aeropuerto u otro para desarrollar su actividad también influyen aspectos tales como los costes operativos, la calidad de las infraestructuras y la eficiencia de las operaciones que les permiten ahorrar costes.

En el caso de los aeropuertos *Hub*, el área de influencia del aeropuerto puede pasar a un segundo plano al ser necesario contar con un mercado más amplio con el fin de alimentar los vuelos de largo radio. Así, priman otros factores como la conectividad proporcionada por la compañía operadora del *Hub*, la facilidad para realizar conexiones en el aeropuerto, el atractivo de la zona comercial o la diferenciación en cuanto a proporcionar una adecuada experiencia al pasajero.

Por otra parte, el transporte aéreo también compite con otros medios de transporte, como son el tren de alta velocidad o el transporte por carretera, en especial en las distancias de corto y medio radio.

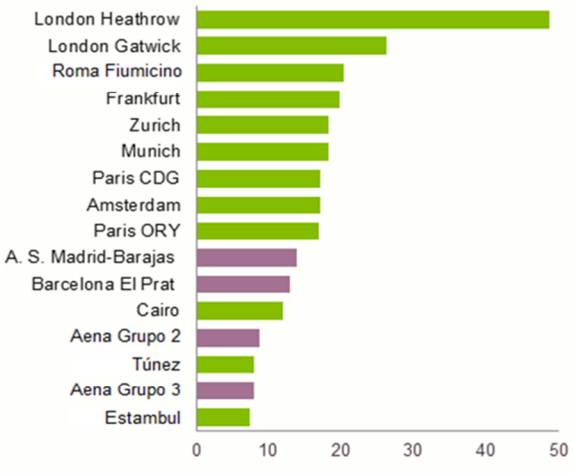
La ventaja más significativa en cuanto a competitividad de la actividad aeronáutica que ofrecen los aeropuertos de Aena frente los aeropuertos de otros operadores, es que disponen de una amplia capacidad a unos precios muy competitivos.

Finalmente, en el aspecto puramente comercial (tiendas, *duty free*, restaurantes, aparcamientos, etc.) que supone un peso cada vez más relevante en la cuenta de resultados de los aeropuertos, estos compiten, no solo con otros aeropuertos, sino también con establecimientos y servicios similares proporcionados en los alrededores de los propios aeropuertos o en las ciudades a las que sirven.

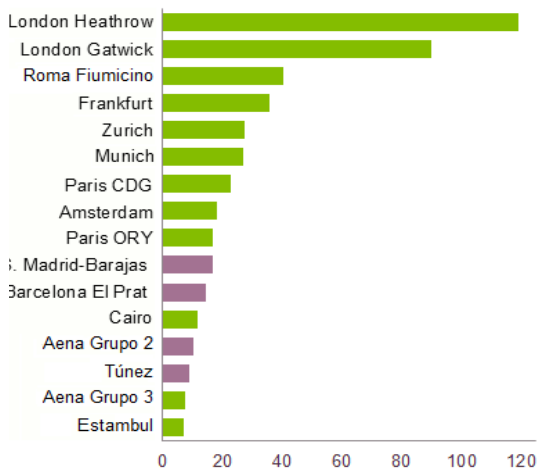
I. Competencia con otros aeropuertos

La siguiente tabla incluye una comparación del coste de escala[5] por pasajero de los aeropuertos de Aena y sus competidores, que permite obtener una visión general de la competitividad de las tarifas de los aeropuertos de la red de Aena:

Vuelos EEE



Vuelos internacionales



Aena Grupo 2: Alicante, Málaga, Las Palmas, Tenerife Sur and Palma de Mallorca.

Aena Grupo 3: Valencia, Lanzarote, Ibiza, Tenerife Norte, Sevilla, Bilbao, Fuerteventura, Menorca y Santiago.

Fuente: IATA: Airport, ATC y Fuel Charges Monitor. Mayo 2014 (B737-400, 115 pasajeros). Euros por pasajero.

Adolfo Suárez Madrid-Barajas: El Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas está entre los cinco principales *Hub*s europeos, con los que compite principalmente por captar una mayor cuota de mercado en conectividad de largo radio. Dichos grandes *Hub*s son Londres-Heathrow,

[5] Incluye Tasas de aterrizaje, aproximación de pasajeros, de personal de movilidad reducida y seguridad impuestos incluidos.

Paris-Charles de Gaulle, Frankfurt, Amsterdam-Schiphol. El aeropuerto madrileño es líder destacado del mercado en conexiones con Latinoamérica ya que ostenta una cuota de mercado del 25% del tráfico europeo a esta zona, operado principalmente por dos aerolíneas *Hub*: Iberia y Air Europa. En este sentido, sus principales competidores son Paris CDG y Ámsterdam Schiphol, que de la mano de Air France y KLM, están incrementando su oferta en este mercado.

Por otra parte, y con un menor volumen de pasajeros, en el tráfico con Norteamérica, y especialmente con Asia, la presión competitiva para Adolfo Suárez Madrid-Barajas de los grandes *Hub*s es mayor para captar tráfico directo, si bien es cierto que en el caso de Norteamérica la oferta desde Adolfo Suárez Madrid-Barajas es muy extensa (Chicago, Nueva York, Miami, Los Ángeles, Dallas, Charlotte, etc.), y en el caso de Asia también existe una amplia oferta a través de las compañías de Oriente Medio, Qatar Airways y Emirates. Etihad ha anunciado que comenzará a operar en Adolfo Suárez Madrid-Barajas a partir de marzo de 2015. Turkish también realiza este tipo de conexiones con Asia en su *Hub* de Estambul.

Por otra parte, el aeropuerto compite con los situados en otras ciudades europeas para atraer pasajeros de ocio, bien de vacaciones o de fin de semana. En este sentido, resultan cruciales las iniciativas de las instituciones madrileñas para desarrollar el turismo en la región. Es significativo el hecho de que el único gran *Hub* europeo donde opera Ryanair es Adolfo Suárez Madrid-Barajas, con lo que ello significa en cuanto a competitividad de sus instalaciones y sus costes de escala.

A estos efectos, se define coste de escala como aquellas cargas (costes) que se devengan en un aeropuerto desde que la aeronave aterriza hasta que despega. Para el cálculo del coste de escala se consideran los costes asociados a los servicios de aterrizaje, aproximación, servicio de tránsito aéreo, pasajeros, PMR y seguridad que son comunes en las estructuras tarifarias de todos los aeropuertos. Se considera que los impuestos gubernamentales aplicados sobre los pasajeros e incluidos en el precio del billete, deben formar parte en el cálculo del coste de escala.

Con objeto de obtener un análisis más preciso de los costes de escala por grupos de aeropuertos que permita reflejar la casuística de la operativa aeroportuaria, se han desarrollado diferentes escenarios:

- Escenario 1: trayecto de medio radio (Aeronave 73,5 Tm; Ocupación: 105 pasajeros; 20% pasajeros en conexión).

- Escenario 2: trayecto de largo radio (Aeronave 247,2 Tm; Ocupación: 252 pasajeros; 35% pasajeros en conexión).

- Escenario 3: trayecto de bajo coste (Aeronave 78,2 Tm; Ocupación: 175 pasajeros; 0% pasajeros en conexión).

En la siguiente tabla se incluye una comparativa de los costes de escala del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas frente a una selección de aeropuertos comparables europeos

considerados aeropuertos *Hub*: Heathrow (LHR) Amsterdam (SPL) Paris CDG (CDG) Frankfurt (FRA).

HUB (Adolfo Suárez Madrid-Barajas) Cifras en SDR[1]		**Sin impuestos**				**Con impuestos**		
		Escenario 1: medio radio	**Escenario 2: largo radio**	**Escenario 3: bajo coste**		**Escenario 1: medio radio**	**Escenario 2: largo radio**	**Escenario 3: bajo coste**
Heathrow	LHR	5.753	12.472	7.202		7.966	34.051	11.121
Amsterdam	SPL	3.004	7.214	4.381		3.004	5.648	4.381
Paris CDG	CDG	2.612	9.117	3.700		3.012	9.270	4.408
Frankfurt	FRA	2.887	7.392	4.047		3.433	13.387	5.015
Media		**3.564**	**9.048**	**4.832**		**4.354**	**15.589**	**6.231**
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	**MAD**	**2.521**	**7.893**	**3.445**		**2.570**	**8.006**	**3.520**
% A.S. Madrid-Barajas / Media		***(29,3%)***	***(12,8%)***	***(28,7%)***		***(41,0%)***	***(48,6%)***	***(43,5%)***

Fuente: Publicación IATA Mayo 2014. (1) Convertidos en derechos especiales de giros (SDR) al tipo de cambio siguiente: 1SDR = 1,1523€ y 1SDR = 0,9868GBP.

- Sin considerar impuestos, el coste de escala en el aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas es inferior a la media de sus comparables europeos *Hub* en los tres escenarios considerados. En concreto, un 29,3% en operaciones de medio radio, un 12,8% en el largo radio y un 28,7% en el bajo coste.

- Adicionalmente, si se tienen en cuenta el pago de impuestos correspondiente, la posición competitiva del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas se incrementa significativamente, situándose por debajo de la media de los comparables un 41,0% en el escenario de operaciones de medio radio, un 48,6% en el largo radio y un 43,5% en el bajo coste.

Barcelona-El Prat: Barcelona-El Prat es un *Hub* orientado principalmente en el momento actual hacia las conexiones europeas, y además es un importante aeropuerto como destino punto a punto. También dispone de rutas intercontinentales estratégicas. En este sentido, el aeropuerto compite en primer lugar con los de otras ciudades europeas que son destino de negocios y ocio (vacaciones y visitas de fin de semana), y en menor medida con otros *Hub*s europeos en el largo radio.

Su ventaja competitiva más destacada es contar con capacidad a costes competitivos y unas instalaciones muy eficientes, como prueba el hecho de haber sido reconocido por ACI como el mejor aeropuerto de Europa en 2010 y 2013.

Con las mismas hipótesis y escenarios señalados para el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, en la siguiente tabla se incluye una comparativa de los costes de escala del aeropuerto Barcelona-El Prat frente a una selección de aeropuertos comparables europeos considerados

grandes aeropuertos no *Hub*: Milán (MXP), Munich (MUC), Gatwick (LGW), Paris Orly (ORY)

Gran Aeropuerto No - Hub (Barcelona-El Prat) Cifras en SDR[1]		**Sin impuestos**				**Con impuestos**		
		Escenario 1: medio radio	**Escenario 2: largo radio**	**Escenario 3: bajo coste**		**Escenario 1: medio radio**	**Escenario 2: largo radio**	**Escenario 3: bajo coste**
Milan	MXP	2.284	6.658	2.973		2.758	7.582	3.813
Munich	MUC	2.704	6.844	3.717		3.251	12.840	4.685
Gatwick	LGW	1.574	2.695	2.406		3.787	24.274	6.325
Paris Orly	ORY	2.565	9.005	3.634		2.965	9.158	4.342
Media		**2.282**	**6.300**	**3.183**		**3.190**	**13.463**	**4.791**
Barcelona-El Prat	**BCN**	**2.361**	**6.814**	**3.233**		**2.410**	**6.928**	**3.308**
% Barcelona-El Prat / Media		***(3,5%)***	***(8,2%)***	***1,6%***		***(24,4%)***	***(48,5%)***	***(31,0%)***
Media con Roma Fiumicino		**2.483**	**6.817**	**3.466**		**3.273**	**13.749**	**4.865**
% Barcelona-El Prat / Media con Roma Fiumicino		***(4,9%)***	***0,0%***	***(6,7%)***		***(26,4%)***	***(49,6%)***	***(32,0%)***

Fuente: Publicación IATA Mayo 2014. (1) Convertidos en derechos especiales de giros (SDR) al tipo de cambio siguiente: 1SDR = 1,1523€ y 1SDR = 0,9868GBP.

- Sin considerar impuestos, el coste de escala en el aeropuerto de Barcelona-El Prat se sitúa por encima de la media del coste de escala en los tres escenarios. No obstante, al considerarse el pago de impuestos, su posición competitiva mejora significativamente situándose por debajo de la media en los tres escenarios analizados en un 24,4% para operaciones de medio radio, un 48,5% en operaciones de largo radio y un 31% en bajo coste.
- No obstante, Aena considera que en la muestra de aeropuertos de comparación con Barcelona-El Prat se debería sustituir Milán por Roma Fiumicino, ya que por volumen de pasajeros es más similar a este conjunto de aeropuertos. El aeropuerto de Barcelona-El Prat respecto a la media europea indicada por Aena, se situaría, en la comparación sin impuestos, por debajo en un 4,9% para operaciones de medio radio, y un 6,7% en bajo coste, mientras que en operaciones de largo radio el coste es similar. Adicionalmente, teniendo en cuenta el efecto impositivo, estas comparaciones se traducen en un 26,4%, 49,6% y 32%, por debajo de la media respectivamente.

Aeropuertos turísticos: Estos aeropuertos representan una parte muy importante del negocio de Aena. Sus principales competidores son los situados en otros destinos de sol y playa del Mediterráneo europeo y del norte de África. Este tipo de aeropuertos gozan de una ventaja competitiva significativa en cuanto a la calidad y capacidad de sus instalaciones (conviene recordar a modo de ejemplo las recientes ampliaciones de los Aeropuertos de Málaga-Costa del Sol y Alicante-Elche), además de contar con unos costes muy competitivos como el resto de los aeropuertos de la red.

Para reflejar la casuística de la operativa aeroportuaria se comparan los costes de escala por grupos de aeropuertos en diferentes escenarios:

- Escenario 1: trayecto de medio radio (Aeronave 73,5 Tm; Ocupación: 105 pasajeros; 20% pasajeros en conexión).

- Escenario 2: trayecto de largo radio (Aeronave 247,2 Tm; Ocupación: 252 pasajeros; 35% pasajeros en conexión).

- Escenario 3: trayecto de bajo coste (Aeronave 78,2 Tm; Ocupación: 175 pasajeros; 0% pasajeros en conexión).

De modo ilustrativo, en la siguiente tabla se incluye una comparativa de los costes de escala del aeropuerto de Alicante-Elche frente a una selección de aeropuertos comparables europeos considerados de bajo coste: Frankfurt Hahn (HHN), Roma Ciampino (CIA), Charleroi (CLR) y London Stansted (STN). En este caso no se considera el escenario 2, por ser poco significativo para las compañías de bajo coste.

Aeropuerto "Bajo Coste" (Alicante-Elche) Cifras en SDR[1]		**Sin impuestos**			**Con impuestos**	
		Escenario 1: medio radio	**Escenario 3: bajo coste**		**Escenario 1: medio radio**	**Escenario 3: bajo coste**
Frankfurt Hahn	HHN	1.768	2.133		2.314	3.101
Roma Ciampino	CIA	2.514	3.212		3.061	4.180
Charleroi	CLR	369	483		383	531
London Stansted	STN	1.563	2.044		3.776	5.963
Media		**1.554**	**1.968**		**2.384**	**3.444**
Alicante-Elche	**ALC**	**1.569**	**2.057**		**1.684**	**2.082**
% Alicante / Media		***1,0%***	***4,5%***		***(29,4%)***	***(39,5%)***

Fuente: Publicación IATA Mayo 2014. (1) Convertidos en derechos especiales de giros (SDR) al tipo de cambio siguiente: 1SDR = 1,1523€ y 1SDR = 0,9868GBP.

- Sin considerar impuestos, el coste de escala en el aeropuerto de Alicante-Elche es un 1% superior a la media del coste de escala de los de su grupo en el medio radio y un 4,5% superior en el bajo coste.

- No obstante, si se consideran los impuestos gubernamentales, la posición competitiva del aeropuerto de Alicante-Elche mejora significativamente, situándose por debajo de la media en un 29,4% en las operaciones de medio radio y en un 39,5% en el bajo coste.

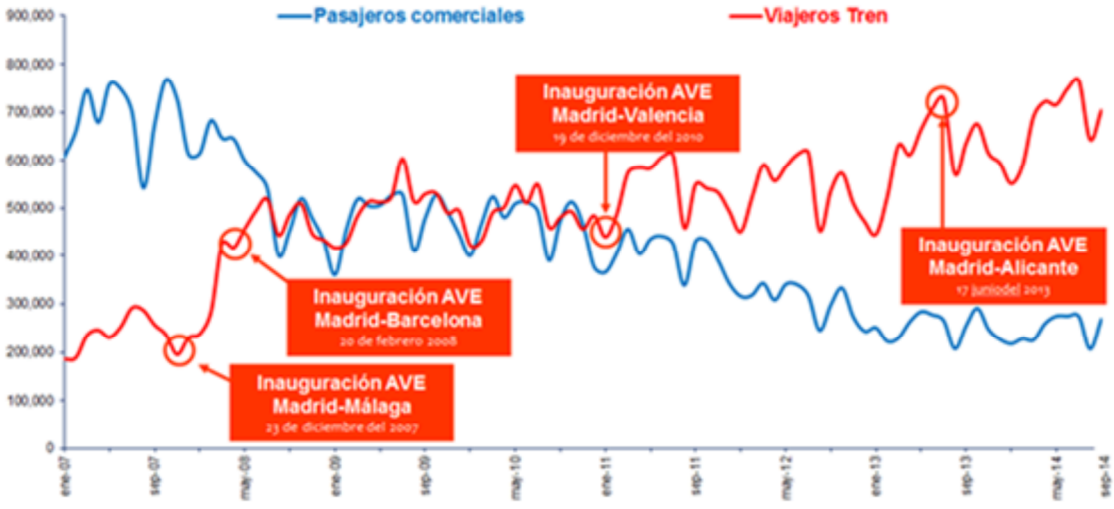
Aeropuertos de negocios y de visitas de fin de semana: Los principales aeropuertos según el tráfico de este grupo son los de Valencia, Bilbao, Sevilla y destacan también los aeropuertos gallegos. Estos aeropuertos compiten con otros aeropuertos europeos situados en destinos que resultan atractivos para realizar negocios y visitas de fin de semana. Es necesario destacar que tienen una fuerte dependencia de la situación económica de las empresas de la región. Por este motivo, la crisis económica en España le ha afectado en mayor medida que a otros de la red, y ofrecen ahora unas perspectivas positivas en consonancia con la evolución prevista de la economía española.

Aeropuertos regionales y periféricos: En la red de Aena hay un número significativo de aeropuertos con menos de 300.000 pasajeros anuales, que conectan las distintas regiones con Madrid y Barcelona principalmente, o con otras grandes ciudades como Málaga (con Ceuta y Melilla) o Gran Canaria y Tenerife (con La Gomera y El Hierro). Estos aeropuertos compiten en menor medida, ya que su misión principal es la de proporcionar conectividad a la región en la que se ubican. Sin embargo, si deben hacer frente a la competencia de otros medios de transporte públicos (autobús y tren) y privados (coche). En este sentido resultarán relevantes las iniciativas que las compañías aéreas están desarrollando para ofrecer precios competitivos en el mercado doméstico peninsular.

B. COMPETENCIA CON OTROS MEDIOS DE TRANSPORTE

El transporte aéreo es muy competitivo frente a otros medios de transporte en las conexiones de medio y largo radio. Prueba de ello es que de los 60,6 millones de turistas extranjeros que visitaron España en 2013, un 80% utilizaron el avión, según el Instituto de Estudios Turísticos.

En el mercado doméstico, donde las distancias se reducen, la presión competitiva de otros medios de transporte se intensifica. Un caso especialmente significativo en este sentido es el del AVE. Como se aprecia en el gráfico siguiente, los corredores aéreos Madrid – Málaga, Madrid- - Barcelona y Madrid - Valencia han perdido juntos, desde la entrada en operación del AVE hasta el 30 de septiembre del 2014, más de 4,7 millones de pasajeros. Mientras que los corredores ferroviarios, presentan una tendencia creciente en el mismo periodo (han ganado desde su inicio 4,7 millones de viajeros).



Evolución mensual. Fuente DGAC. Evolución del tráfico aéreo y ferroviario en los corredores Madrid-Málaga, Madrid-Barcelona, Madrid-Valencia y Madrid-Alicante.

A la competencia actual en las rutas que ya están operativas del AVE habrá que sumar las líneas de AVE actualmente en construcción o proyectadas que conectarán por alta velocidad la capital

de España con Galicia (A Coruña, Santiago y Vigo), País Vasco (Vitoria, San Sebastián y Bilbao), León, Asturias, Granada, Jerez, Murcia y Badajoz.

Finalmente, también hay que tener en cuenta la competencia que ejercen los transportes por carretera, tanto públicos como privados, en especial en el contexto de la crisis económica, en el que la población prioriza el medio de transporte más económico frente al más rápido.

En este tipo de competencia resulta esencial el que las compañías aéreas cuenten con una estructura de costes que las haga competitivas, y que permita sumar a los pasajeros que buscan conectar con destinos de largo radio, aquellos que viajan punto a punto en los que prime una rapidez a precios razonables, como se ha señalado anteriormente.

C. COMPETENCIA EN LAS LÍNEAS DE NEGOCIO COMERCIALES

En el aspecto puramente comercial (tiendas, *Duty fr*ee, restaurantes, aparcamientos, etc.) la competencia va más allá de la correspondiente a la que pueden presentar otros aeropuertos, ya que es significativa la que realizan establecimientos con una oferta similar proporcionada en los alrededores de los propios aeropuertos o en las ciudades a las que sirven.

En este sentido, y en el ámbito de las tiendas, destaca la competencia presentada por los grandes centros comerciales que realizan campañas dirigidas especialmente a turistas. Con el fin de resultar más competitivos, los aeropuertos y los operadores de las tiendas de los mismos están llevando a cabo campañas de promoción y marketing que tienen como objetivo dinamizar las áreas comerciales de los aeropuertos, así como optimizar y mejorar la percepción del precio.

En la categoría de las tiendas de lujo, cabe destacar que se ofrecen productos competitivos frente a las mismas marcas de reconocido prestigio internacional presentes en establecimientos comerciales de referencia (centro de ciudad, *High Street*, *Outlet*, centros comerciales de perfil medio-alto). En el aeropuerto estos productos se comercializan habitualmente en régimen libre de impuestos (para pasajeros de terceros países o territorios terceros, según se regula en cada caso en la normativa del Impuesto sobre el Valor Añadido o Impuestos Especiales), por lo que tienen una ventaja en precios.

En el caso del *Duty Free*, y en particular de la categoría de bebidas alcohólicas y tabaco, las tiendas en régimen *Duty Free* de los aeropuertos de Aena presentan una importante ventaja en precio respecto a los mercados locales de otros países, como el Reino Unido y los países nórdicos, y muy especialmente en los aeropuertos de las Islas Canarias..

En cuanto a la restauración, la competencia es más limitada al tratarse de productos de consumo inmediato y la oferta disponible es la que se ofrece dentro de la terminal de pasajeros. En cualquier caso, esta competencia también se produce al poder elegir el pasajero el adquirir ciertos productos antes de su entrada en la terminal, o bien, consumir los productos que ofrece la propia compañía aérea una vez que se ha producido el embarque.

Por otro lado, y en relación con los productos o servicios prestados fuera de las áreas terminales, destaca la competencia que existe para el aparcamiento y para los vehículos de alquiler.

Aena dispone de una amplia capacidad y variedad de aparcamientos, que van desde los de rotación a los VIP, pasando por aparcamientos de bajo coste, exprés, de larga estancia, preferentes, etc. El grado de competencia en este sector se presenta, por un lado, frente al taxi para las estancias en rotación y, el transporte público y los aparcamientos cercanos al aeropuerto, para la oferta de bajo coste y larga estancia.

Aena, con el fin de reducir este impacto, está implantando estrategias de precios dinámicos, acciones de comunicación y promoción, la implantación de un nuevo sistema de gestión de reservas, así como la apertura a nuevos canales de comercialización (acuerdos con terceros, venta a empresas, etc.). También se están empezando a incorporar servicios de valor añadido al pasajero (lavado de vehículos, mantenimientos menores, inspecciones ITV, etc.) y se están llevando a cabo acciones de innovación y tecnología que permitan al pasajero tener un mejor servicio, y que por tanto hagan que los aparcamientos de los aeropuertos resulten más competitivos.

Los operadores de alquiler de vehículos también presentan un alto nivel de competencia frente a las empresas que ofrecen el mismo servicio fuera del aeropuerto, tanto en el centro de la ciudad, como en las proximidades de los aeropuertos.

En este sentido, la comodidad de la proximidad de las instalaciones para poder recoger y entregar el vehículo, el posicionamiento dentro del terminal de cara al trato con el cliente y las acciones de comunicación y promoción en soportes del aeropuerto, resultan clave para que el pasajero tenga una percepción más favorable de los operadores del aeropuerto y resulten así más competitivos.

D. COMPETENCIA EN LICITACIONES INTERNACIONALES

Los activos aeroportuarios existentes en el mercado internacional susceptibles de adquisición son atractivos para los grandes operadores aeroportuarios, con estrategias de desarrollo internacional como vía de crecimiento y diversificación de los riesgos de sus aeropuertos locales, así como para los fondos de pensiones, fondos de infraestructuras y fondos soberanos, por cumplir las características de los activos aeroportuarios los requisitos principales de su tipo de inversiones. También las empresas globales concesionarias de infraestructuras tienen interés en completar sus carteras de inversiones con este tipo de activos. Finalmente los grupos constructores internacionales se interesan por los aeropuertos cuando requieren, en el corto plazo, la ejecución de grandes proyectos de ampliación de capacidad. Toda esta variedad de grupos o empresas han estado activas, en la última década, en este mercado tanto en adquisiciones como en concursos de concesión y ofertas públicas de venta.

De la tipología de competidores mencionada cabe señalar que, en ocasiones, los procesos internacionales requieren la aportación de credenciales que demuestren la experiencia en el negocio aeroportuario que no todas las corporaciones interesadas en el activo pueden proporcionar.

Los aspectos más significativos que configuran la posición de Aena para competir en el desarrollo internacional derivan de su tamaño, como mayor gestor aeroportuario por número de

pasajeros las nuevas operaciones implican un riesgo proporcionalmente menor, su red de aeropuertos que le permite extraer sinergias a la operación en red así como tener experiencia en la gestión de todo tipo de aeropuertos y problemática de negocio, así como su experiencia reciente y extensa en la gestión de grandes proyectos de desarrollo de capacidad aeroportuaria incluida las transiciones operativas asociadas. Como operador aeroportuario experto, Aena ha venido acometiendo proyectos de desarrollo internacional conjuntamente con otros socios destacando la complementariedad con aquellos de perfil eminentemente financiero. Finalmente cabe destacar la experiencia internacional acumulada por Aena, que ha desarrollado la gestión de aeropuertos en el exterior desde 1997.

6.2.2. Posicionamiento de Aena a Nivel Mundial

I) Infraestructura estratégica para Europa.

Aena cuenta con una red de aeropuertos única y diversificada con dos *Hubs* líderes europeos dentro de los 10 primeros por número de pasajeros: Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat. Madrid es el *Hub* exclusivo europeo para dos compañías aéreas, Iberia y Air Europa, y es el único gran aeropuerto europeo donde las aerolíneas de bajo coste y las tradicionales operan conjuntamente de manera equilibrada. Adicionalmente, Madrid es también la principal entrada de pasajeros de la región de Latino América a Europa. Por otro lado, Barcelona-El Prat es un aeropuerto de escala única clave para en el tráfico europeo y *Hub* de Vueling, aerolínea perteneciente al grupo IAG.

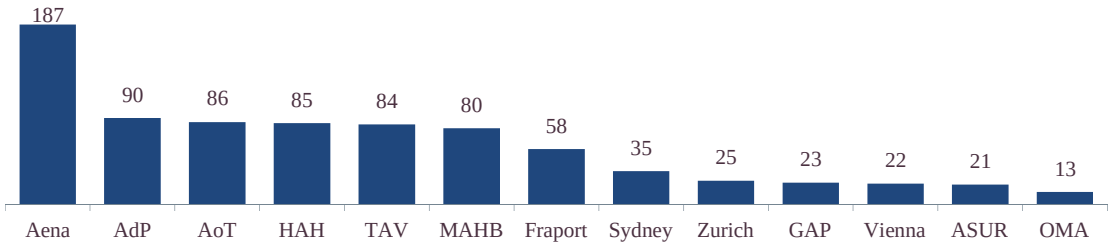
Aena es la llave de entrada para el turismo en España. España ocupa la segunda posición a nivel mundial por gasto en turismo y tercera por número de turistas en 2013. Además, el turismo internacional que elige como destino España se ha incrementado significativamente en los últimos años, con un crecimiento anual compuesto del 5% desde 2010.

España acogió 60,6 millones de turistas internacionales en 2013, de los cuales un 80,4% viajó en avión, lo cual nutre a la plataforma de Aena con una base de pasajeros internacionales sólida y diversificada (70% del total de pasajeros en 2013).

II) Operador líder y único del mercado.

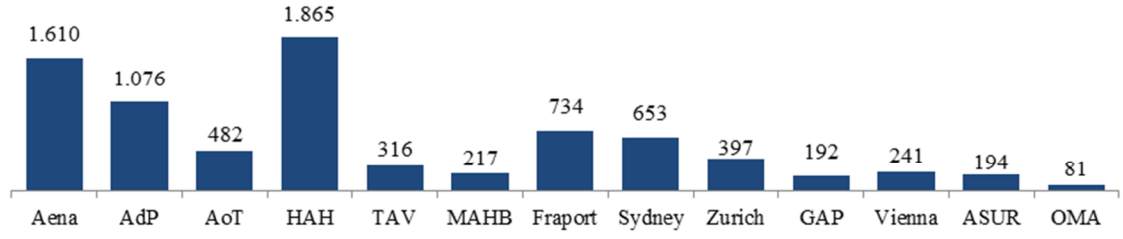
Aena es el operador aeroportuario más grande del mundo por número de pasajeros, con 187 millones de pasajeros en 2013, y cuenta con unos márgenes operativos líderes en la industria.

Ranking de operadores aeroportuarios por número de pasajeros en 2013 (millones de pasajeros)



Fuente: Información pública reportada por los operadores aeroportuarios

EBITDA ajustado 2013 (millones de euros) y margen EBITDA ajustado.



54,9%	39,1%	54,0%	56,1%	30,8%	21,9%	30,9%	77,9%	51,9%	62,4%	38,8%	60,4%	40,2%

Fuente: Información pública reportada por los operadores aeroportuarios

La estructura de red y escala nacional le sitúan como un activo único y líder en el sector. Las ventajas principales que ofrece la gestión aeroportuaria en red frente a la gestión individualizada son:

- Mayor eficiencia económica: Aprovechamiento de economías de escala derivadas del mayor tamaño del ente gestor.

- La gestión en red permite establecer vínculos con las compañías aéreas que garantizan el cumplimiento de sus objetivos y compromisos de servicio a sus pasajeros en todos los aeropuertos de la red.

- Optimización de la operatividad, seguridad y gestión de aspectos comerciales, al implantar las mejores prácticas en todos los aeropuertos de la red y tener una mayor capacidad de respuesta ante incidencias e imprevistos. Se producen sinergias operativas y se garantiza que el "*know-how*" del negocio aeroportuario se extienda a toda la red.

- El modelo tiende a ofrecer niveles estándares de calidad, seguridad y servicio en el conjunto de sus instalaciones.

- Facilita la expansión internacional, por la solidez como gestor aeroportuario dado el conocimiento y experiencia que le otorga la amplitud y diversidad de su red y la flexibilidad como organización para atender todas la tipologías de tráfico aéreo en cualquier aeropuerto del mundo: aeropuertos *Hub*, turísticos, regionales, de pasajeros, de mercancías, etc.

- Imagen de "marca aeroportuaria" reconocida en todo el mundo.

III) Red aeroportuaria de última generación.

Aena ha llevado a cabo fuertes inversiones durante los últimos años para conseguir una infraestructura de primer nivel alcanzando un inmovilizado material bruto a diciembre de 2013 de 22.601 millones de euros. Gracias a lo anterior, Aena cuenta con una capacidad estimada de 335 millones de pasajeros en la totalidad de su red, frente a los 187 millones que utilizaron sus aeropuertos en 2013, por lo que las necesidades de mínimas de capital futuras. (Fuente: Aena. Información no auditada).

Las inversiones futuras se dedicarán principalmente al mantenimiento de los estándares de calidad y seguridad de la red de aeropuertos.

Adicionalmente, la nueva regulación aeroportuaria recoge una limitación a las inversiones anuales de 450 millones de euros, por lo que indirectamente refleja las necesidades limitadas de inversión futura.

IV) Tendencias favorables para el crecimiento del tráfico.

Aena goza de un crecimiento continuado histórico de su base de pasajeros internacionales. El incremento de pasajeros internacionales en la red de Aena ha seguido un crecimiento anual compuesto de aproximadamente el 4% desde 2002. Desde el punto de vista del tráfico doméstico, la esperada recuperación española catalizaría el crecimiento del tráfico aéreo nacional. Como se menciona en el apartado 6.2 relativo a los mercados principales de Aena, se estima un crecimiento de los flujos de pasajeros global del 4,7% y del 3,5% para el tráfico intra-europeo

Aena cuenta con una base diversificada de pasajeros y de aerolíneas, e IAG, la aerolínea dominante, se encuentra en una situación de salud económica con fuertes perspectivas de crecimiento, lo que apoya las expectativas de tráfico de la red. Por otro lado, la concentración de aerolíneas en Aena es mucho más baja que la de sus comparables lo que supone mayor flexibilidad y menor dependencia de las aerolíneas.

V) Importante transformación de la compañía completada en los últimos años.

El equipo directivo de Aena ha llevado a cabo una fuerte restructuración de la compañía. Dichos esfuerzos se han enfocado en la generación de caja y en la gestión eficiente de la red aeroportuaria. Entre las medidas más importantes introducidas destacan: i) el incremento de tarifas para equilibrarse conforme a los estándares europeos manteniendo a la vez un esquema

de precios competitivo, ii) el ahorro en gastos operativos como consecuencia de una renegociación de los contratos con proveedores, iii) las mejoras en los servicios aeroportuarios o iv) el cambio de rumbo en la sección comercial. Cabe señalar que todas las políticas implementadas anteriormente se han llevado a cabo en un escenario de tráfico adverso.

VI) Estructura de capital generadora de valor

Aena cuenta con un coste de financiación muy competitivo preservando las mismas condiciones de financiación. Aena ha novado exitosamente el 100% de su deuda recientemente. El alto perfil de generación de caja de Aena permite la estructura de deuda actual.

VII) Plataforma con gran potencial de crecimiento

El crecimiento y optimización del negocio no aeroportuario de Aena puede suponer una palanca de crecimiento futuro. Adicionalmente, la estrategia comercial en curso está claramente enfocada en una gestión eficiente de la red de Aena.

Otro catalizador de crecimiento se encuentra en el desarrollo de una estrategia selectiva de crecimiento inorgánico que permita generar valor. Aena cuenta con una capacidad única en la gestión de aeropuertos de diferentes características: *Hub*s esenciales, *Hub*s regionales, aeropuertos turísticos y aeropuertos de servicios esenciales, situando a la compañía en una posición idónea para expandirse en el futuro. Aena buscará oportunidades crecimiento inorgánico en situaciones en las que dichas inversiones permitan desplegar esta experiencia en la gestión aeroportuaria y, siempre y cuando reúnan ciertos criterios específicos y selectivos.

Otra de las ventajas competitivas es la capacidad de apalancamiento operativo adicional de Aena, logrando un incremento de márgenes operativos como consecuencia un control óptimo de la estructura de costes.

Adicionalmente, es importante resaltar que aunque se produjo un incremento de tarifas aeronáuticas en los últimos años para equilibrar el estado deficitario del sistema, el nivel actual tarifario se encuentra por debajo de la media europea y con precios muy competitivos para las aerolíneas

VIII) Creciente y sostenible generación de caja

Las siete consideraciones destacadas anteriormente sitúan a Aena en una posición única de generación de caja que otorgan una flexibilidad y solidez única al perfil de la compañía. Los mismos atributos respaldan la sostenibilidad de dicha generación de caja a largo plazo.

6.2.3. Estrategia de los Segmentos

Desde 2012 Aena ha trabajado en la implantación de un nuevo modelo de gestión aeroportuaria para poner en valor a la compañía como líder en su sector. Una transformación necesaria que ha

sentado las bases para el crecimiento futuro y se fundamenta principalmente en los siguientes pilares: la mejora de la eficiencia en la gestión y la reducción de gastos operativos[6] (255 millones de euros en el periodo 2011-2013), garantizando siempre al cliente los niveles de eficiencia y calidad; la racionalización de las inversiones; el incremento tanto de los ingresos comerciales como de los aeronáuticos, y una evaluación y restructuración de las inversiones internacionales. Estas medidas han permitido la generación de caja positiva calculada como EBITDA Ajustado menos adquisiciones de inmovilizado material, activos intangibles e inversiones inmobiliarias menos intereses pagados (-504 millones de euros en 2011 frente a 846 millones de euros en 2013), la reducción del ratio de apalancamiento (13.7x Deuda neta/ EBITDA en 2011 frente a 6.9x en 2013 (calculados de conformidad con la novación del Contrato de Reconocimiento de Deuda mencionado en el apartado 10.3 del presente Documento de Registro)) y la entrada en beneficios de la compañía (-215 millones de euros en 2011 frente a +597 millones de euros en 2013).

La disminución del gasto ha ido acompañada de una serie de medidas para mejorar la eficiencia operativa y la productividad de la empresa, lo que ha permitido un ahorro de gastos operativos significativo.

Otro de los pilares de este nuevo modelo de gestión aeroportuaria ha sido la transformación del área comercial. La licitación de nuevos concursos, entre los que destaca la adjudicación a World Duty Free y Canariensis del mayor concurso de tiendas de *Duty Free* del mundo; la incorporación de las principales marcas nacionales e internacionales a los aeropuertos de Aena o el nuevo modelo de gestión integral de los aparcamientos han permitido alcanzar a Aena en 2013 unos ingresos comerciales y de servicios fuera de terminal de 699 millones de euros.

A. AEROPUERTOS

A.1. ACTIVIDAD AERONÁUTICA

En relación con la actividad aeronáutica en los aeropuertos de Aena, se ha implementado una estrategia de marketing aeroportuario con el fin de promover el crecimiento del tráfico en sus aeropuertos cuyas principales líneas estratégicas de marketing son:

- recuperar el tráfico nacional;
- mantener la fortaleza del tráfico europeo; y
- avanzar en la apertura de rutas intercontinentales estratégicas.

Con el fin de alcanzar resultados en estas líneas estratégicas, Aena lleva a cabo una intensa actividad comercial con las compañías aéreas. Tanto en los foros especializados como en las reuniones individuales que se mantienen con ellas se presentan las oportunidades de negocio

[6] Gastos operativos definidos como Aprovisionamientos, Otros gastos de explotación y Gastos de personal excluyendo el gasto por Plan Social de Desvinculaciones Voluntarias.

detectadas, y se ofrecen, tanto los incentivos diseñados para favorecer el crecimiento como el *marketing support* que se proporciona a aquellas compañías que operan nuevas rutas o abren nuevas bases de operación.

Por tipos de aeropuertos, las estrategias se pueden resumir para cada uno de ellos como a continuación se expone:

I) Adolfo Suárez Madrid-Barajas:

La principal estrategia del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas es mantener el aeropuerto entre los principales *Hub*s europeos consolidando así el papel de puerta de entrada en Europa de Latinoamérica. Para ello se plantean las siguientes líneas de actuación:

- Apoyar a las compañías *Hub* líderes en tráfico con Latinoamérica.
    - Esquema de incentivos para crecimiento y pasajeros en conexión y *marketing support.*
    - Promoción del *Hub* de Madrid como puerta de Europa con Latinoamérica.
    - Desarrollo de un área para conexiones en Terminales 1, 2, y 3.
- Desarrollar un modelo equilibrado de conectividad de bajo coste.
    - Esquema de incentivos para crecimiento.
    - Aerolíneas clave que puedan añadir un crecimiento significativo a Europa.
    - Promoción del destino Madrid en Europa.
- Desarrollar un número "razonable" de rutas intercontinentales estratégicas (e.g. India, China, Japón).
    - Fomentar el destino en ciudades clave (Tokyo, Shanghai, Delhi, Abu Dhabi, etc.).
    - Potenciar en el aeropuerto el desarrollo de compañías clave.
    - Desarrollar conectividad adicional con Latinoamérica.
- Mitigar la disminución del tráfico en el "puente aéreo" a Barcelona-El Prat.
    - Potenciar la exclusividad.
    - Desarrollar un catálogo de servicios (descuentos en aparcamiento, centro de negocios y otros servicios aeroportuarios).
- Mitigar la disminución del tráfico doméstico en general.

II) Barcelona-El Prat:

La principal estrategia del aeropuerto de Barcelona-El Prat es posicionarlo en el número uno europeo en conectividad con Europa y promover su papel como centro de conexiones europeas, así como incrementar su conectividad de largo radio. Para ello se plantean las siguientes líneas de actuación:

- Apoyar el crecimiento de tráfico de las compañías de bajo coste y promoción del papel del aeropuerto como *Hub* para tráfico de conexión con Europa.
    - Esquema de incentivos para crecimiento y pasajeros en conexión y *marketing support.*
- Incrementar el tráfico del mercado ruso.
- Incrementar el tráfico de las líneas aéreas intercontinentales actuales y potenciales (e.g. India, China, Japón).
    - Esquema de incentivos para nuevas rutas y pasajeros en conexión.
- Mitigar la disminución del tráfico en el "puente aéreo" a Adolfo Suárez Madrid-Barajas.
    - Potenciar la exclusividad.
    - Desarrollar un catálogo de servicios (descuentos en aparcamiento, centro de negocios y otros servicios aeroportuarios).
- Atraer tráfico del sur de Francia.

III) Aeropuertos turísticos:

Las líneas de actuación consisten en:

- Consolidar los mercados tradicionales (Alemania, Reino Unido);
- Desarrollar los mercados emergentes (Países Nórdicos, Rusia, Europa del Este);
- Baleares: Reducir la estacionalidad, mejorar la conectividad doméstica, consolidar mercados actuales y atraer mercados de alto valor adquisitivo;
- Canarias: Suavizar los picos y valles semanales, así como potenciar una mayor conectividad en verano. Establecer un *Hub* de conexiones con África en Gran Canaria o en Tenerife e incrementar la conectividad de la Palma con Madrid y Barcelona y con los principales mercados europeos; y
- Alicante y Málaga: Aumentar la conectividad en invierno y consolidar mercados existentes.

IV) Aeropuertos de Negocios y "city break":

Las líneas de actuación consisten en:

- Recuperar el mercado doméstico; y
- Desarrollar rutas europeas sostenibles.

V) Aeropuertos Regionales y Periféricos:

Las líneas de actuación consisten en:

- Desarrollar el tráfico de alimentación de Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat;
- Desarrollar rutas transversales a otros aeropuertos de Aena; y
- Desarrollar rutas a otros aeropuertos europeos.

A.2. ACTIVIDAD COMERCIAL

En el año 2012 Aena puso en marcha un plan ambicioso para el crecimiento de los ingresos comerciales que se apoya en las siguientes líneas de actuación:

I. Rediseño de los espacios comerciales de los principales aeropuertos

En el año 2012 se llevó a cabo el mayor concurso de tiendas libres de impuestos en aeropuertos del mundo, con el resultado de un incremento de la renta variable media anual por ingresos del 26,9% al 37,4%.

Dicho concurso fue adjudicado a principios de 2013 a World Duty Free Group, S.A. con el que se inició la remodelación de las zonas comerciales de diversos aeropuertos con objeto de transformar 20 de las principales tiendas de estas características en "tiendas pasantes", para favorecer la compra y experiencia de los pasajeros.

Aprovechando el nuevo Concurso de *Duty free* y la finalización de algunos otros contratos se decidió realizar el rediseño de las zonas comerciales de los aeropuertos más importantes. Estas zonas comerciales permiten crear entornos singulares y de fácil acceso por los flujos de pasajeros, generando mayor superficie comercial y mayor atractivo para las marcas.

La superficie total de tiendas y restauración en 2013 superó los 200.000 m^2.

II. Relanzamiento de la Línea de negocio de Tiendas con el desarrollo de Tiendas de Lujo

Con la finalidad de relanzar esta línea de negocio, Aena, entre otras medidas y productos, ha puesto en funcionamiento la posibilidad de coordinar acciones de promoción y publicidad en conjunto con los operadores de tiendas y restauración (promociones de venta cruzada, mejora de los programas de fidelización, análisis de clientes, estudios de nuevos accesos a los mercados

(apps, promociones vía internet) y nuevas estrategias de marketing que mejoren la experiencia de los clientes). Para ello, ha establecido en sus concursos la reinversión de un porcentaje (entre el 0,5% y el 1%) de las ventas obtenidas por los concesionarios a estas actividades.

En 2013 se desarrolló una nueva línea de negocio orientada a gama alta de moda y complementos, "línea de lujo", en los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid- Barajas, Barcelona- El Prat, Palma de Mallorca y Málaga-Costa del Sol, con un total de 26 locales y cerca de 5.000 m^2 de tiendas especializadas en este segmento y con más de 40 marcas operando.

Además, en 2013 se han realizado más de 100 nuevas licitaciones en los aeropuertos de la red de Aena con una mejora media en la adjudicación del 40% de la renta mínima esperada, destacando:

- Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas: en enero de 2013 se inicia la remodelación de las plazas comerciales de sus terminales T4 y T4S con objeto de integrar los flujos de pasajeros en la oferta y dar entrada a marcas de notoriedad y prestigio, conjuntamente con los servicios de restauración. Esto ha permitido incrementar la zona de *retail* en más de 2.000m^2. Adicionalmente, se han adjudicado 19 tiendas de lujo/alta gama en sus terminales T4 y T4S, T1, T2 y T3, ocupando casi unos 3.000m^2.

- Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol: se ha realizado una remodelación de la zona comercial, con el objeto de crear y potenciar una plaza comercial, en torno a la cual se ha desarrollado la zona más Premium, que ha permitido generar mayor superficie disponible y se ha adjudicado una tienda de lujo multimarca de unos 200 m^2. Además, se han introducido mejoras en los conceptos y marcas de restauración. Por otro lado, se ha continuado con el desarrollo de la zona No Schengen donde se han adjudicado cuatro tiendas.

- Aeropuerto de Barcelona-El Prat: durante el 2013 se ha llevado a cabo una reconfiguración comercial de la T2, con el objetivo de incrementar la superficie comercial existente, conseguir una mayor presencia de marcas relevantes, e incluir la línea de lujo. El resultado de la misma ha aumentado su oferta incorporando una tienda de lujo multimarca de más de 200 m^2. En el conjunto de las dos teminales T1 y T2 la oferta de lujo es de unos 1.400 m^2.

- Aeropuerto de Palma de Mallorca: El aeropuerto de Palma de Mallorca presenta una configuración con un Procesador Central por el que acceden todos los pasajeros y cuatro módulos de embarque, que segmentan al pasajero por su destino. Durante el 2013 se ha realizado principalmente una reconfiguración del procesador central, que ha tenido como objetivo aumentar la superficie de *retail*, incrementar el número de tiendas, atraer marcas y productos locales, y remodelar toda la oferta de restauración. Con dicha remodelación se ha incrementado la superficie de *retail* en más de 1.300 m^2, incorporándose marcas como Mango, Camper, Crystal, La Mallorquina, etc. Durante el 2013 se ha trabajado también sobre el resto de los módulos para completar su oferta y actividad comercial

- Aeropuerto de Alicante-Elche: completada su oferta comercial, con la incorporación de marcas reconocidas.

- Aeropuerto de Lanzarote: Durante el 2013 se ha iniciado la remodelación de toda la oferta comercial del aeropuerto, se ha realizado un nuevo filtro de seguridad, en un extremo del terminal, que ha permitido la creación de una tienda pasante, aumentar la superficie comercial disponible, y mejorar los flujos de pasajeros a lo largo del terminal. Con ello se ha conseguido pasar de 900m^2 de *retail* a 2.200m^2, e incorporar nuevas marcas y conceptos a la oferta.

- Aeropuerto de Menorca: Como consecuencia de la finalización de los contratos que existían, se ha realizado un cambio del *layout* y mix comercial, que ha permitido la apertura de una tienda pasante de *Duty free*, y la adjudicación de 6 tiendas y la mejora de la restauración incorporado nuevos conceptos y marcas.

- Aeropuerto de Valencia: Como consecuencia de la obra de ampliación y remodelación del Terminal de Valencia, se han generado oportunidades Comerciales, que nos han permitido también la apertura de una tienda pasante, y la generación de mayor superficie comercial disponible, durante el 2013 se han adjudicado locales para moda y complementos

- Aeropuerto de Ibiza: durante el 2013 se han realizado acciones de comercialización, para completar la oferta de *retail* del aeropuerto con la incorporación de conceptos como, productos de *merchandising*, local de ocio de la isla, moda y complementos,

B. SERVICIOS FUERA DE TERMINAL

Aena ha desarrollado un plan de transformación para remodelar la estrategia de aparcamiento y lograr una mayor eficiencia en los demás servicios que tienen lugar fuera del negocio de Aeropuertos. Dicha estrategia se ha basado en las siguientes líneas de actuación:

I. Transformación del modelo de negocio de aparcamiento

Se ha llevado a cabo un plan de transformación del negocio de aparcamientos cuyos principales elementos son:

- implantación de un sistema de gestión de reservas que permita recuperar el segmento de larga estancia, en competencia con otros modos de transporte y aparcamientos del entorno;

- desarrollo de un programa de promoción y gestión de precios; y

- implantación de un programa continúo de promoción y comunicación de la oferta y precios en medios tradicionales y *online*.

II. Desarrollo de explotaciones inmobiliarias y carga aérea

Destacan dentro de estas explotaciones el inicio de terminales de aviación corporativa en los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat y las propuestas para Palma de Mallorca y Málaga-Costa del Sol.

Se han realizado recientemente estudios de viabilidad y planes de acción asociados al desarrollo de áreas *premium* para la implantación de hoteles y oficinas en parcelas disponibles en la zona del T4 del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, y en la zona T1 del aeropuerto de Barcelona-El Prat y muestran unos resultados de gran potencial e interés en ambos desarrollos.

C. INTERNACIONAL

Aena Internacional cuenta con una larga trayectoria de inversión en activos aeroportuarios en mercados internacionales, que se remonta al año 1997 en el que se adquirió la concesión de Barranquilla y al año 1998 en que se adquirió la concesión del aeropuerto de Cartagena (ambos en Colombia). Desde entonces Aena Internacional ha realizado numerosas inversiones y desinversiones en el ámbito internacional, dando forma así al portfolio actual de activos internacionales (ver punto 6.1.1 apartado A.3 para una descripción en detalle de los activos actuales).

Además de su dilatada experiencia en mercados internacionales Aena Internacional cuenta con toda la experiencia y *"know-how"* de Aena en lo referente a la gestión de todo tipo de aeropuertos, desde aeropuertos tipo *Hub*, pasando por aeropuertos de cobertura regional y destinos puramente turísticos, una experiencia única en el sector que deriva de las características de Aena como gestor de una red nacional con 46 aeropuertos, lo que le constituye como el mayor operador aeroportuario por número de pasajeros. Esto convierte a Aena en un operador aeroportuario con un conjunto de habilidades único en el sector y que como tal puede, no sólo calibrar futuras oportunidades internacionales de inversión, sino sobre todo aportar todo su conocimiento en la gestión de aeropuertos para aflorar numerosas sinergias (v.gr. sistemas de información propios desarrollados por Aena, economías de escala, relaciones con operadores comerciales líderes, etc.). Esta característica hace a Aena un socio preferencial para inversores financieros y le confiere una clara ventaja competitiva en procesos de compra de activos y licitación de concesiones.

La estrategia de expansión internacional de Aena se analizará caso a caso usando estrictos criterios de inversión y condicionada al desapalancamiento y la política de dividendos.

6.3. Cuando la información dada de conformidad con los puntos 6.1. y 6.2. se haya visto influenciada por factores excepcionales, debe mencionarse este hecho.

La actividad de Aena no se ha visto afectada por factores excepcionales distintos de las operaciones descritas en el apartado 6.1 anterior. No obstante, el apartado II del presente Folleto relativo a los Factores de Riesgo describe aquellos factores que afectan o podrían afectar a la actividad de Aena.

6.4. Si es importante para la actividad empresarial o para la rentabilidad del emisor, revelar información sucinta relativa al grado de dependencia del emisor de patentes o licencias, contratos industriales, mercantiles o financieros, o de nuevos procesos de fabricación.

La actividad de Aena no depende de patentes o licencias, ni de contratos industriales, mercantiles o financieros, ni de nuevos procesos de fabricación que sean importantes para su actividad empresarial o rentabilidad, sin perjuicio de la obligación de obtener la certificación de los aeropuertos tal y como aparece desarrollado en el apartado 5.1.4 del presente Documento de Registro y de las concesiones a que se hace referencia más adelante. Para obtener mayor información sobre investigación y desarrollo, patentes y licencias del apartado 11 del Documento de Registro.

Concesiones

Aena ha sido adjudicataria de concesiones administrativas para la gestión de los helipuertos de Ceuta y Algeciras, y de aeropuertos de Luton en Reino Unido, de dos aeropuertos en Colombia y de doce aeropuertos en México.

Tal y como aparece mencionado en el apartado 6.1.B.2.III, los helipuertos de Ceuta y Algeciras se asientan sobre terrenos pertenecientes a las Autoridades Portuarias, por lo que la actividad desarrollada por Aena se fundamenta en Concesiones Administrativas otorgadas por Puertos del Estado, por treinta y veinticinco años desde los años 2004 y 2010, respectivamente.

Respecto de las concesiones de Aena de carácter internacional, el apartado 6.1.1.A.3 contiene una tabla con la enumeración de las concesiones existentes así como una descripción de las mismas.

6.5. Se incluirá la base de cualquier declaración efectuada por el emisor relativa a su posición competitiva.

Algunos datos de mercado y de la industria utilizados en este Documento de Registro se han extraído o se derivan de encuestas, informes y estudios internos, así como de publicaciones de la industria y de informes de terceros, como el Instituto de Estudios Turísticos, Airports Council International, International Air Transport Association (IATA), Airbus, Boeing, entre otros.

7. Estructura organizativa

7.1. Si el emisor es parte de un grupo, una breve descripción del grupo y la posición del emisor en el grupo.

Aena es la sociedad dominante de un grupo de sociedades que, a fecha del Documento de Registro, está integrado por 8 sociedades dependientes y 5 sociedades asociadas, que se detallan en el apartado 7.2 del presente Documento de Registro.

7.2. Lista de las filiales significativas del emisor, incluido el nombre, el país de constitución o residencia, la participación en el capital y, si es diferente, su proporción de derechos de voto.

A continuación se incluye una lista de las filiales de Aena a fecha del Documento de Registro, con indicación de su denominación, país donde tienen establecido su domicilio social y el porcentaje de titularidad directa o indirecta que Aena posee en las mismas, así como su actividad.

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

Sociedad	Domicilio	Actividad	% Directo	Indirecto	Titular de la Participación
London Luton Airport Operations Limited ("LLAOL")	Londres	Sociedad titular de la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	100	London Luton Airport Group Limited ("LLAGL")
London Luton Airport Group Limited ("LLAGL")	Londres	Sociedad garante de la adquisición de la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	100	London Luton Airport Holdings I Limited (LLAH I)

Fuente: Aena. Información no auditada.

Sociedad	Domicilio	Actividad	% Directo	Indirecto	Titular de la Participación
Sociedades asociadas:					
Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A.P.I. de CV (AMP)	México	Socio estratégico de Grupo Aeroportuario del Pacífico SAB de CV-GAP.	-	33,33	Aena Desarrollo Internacional
Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. (SACSA)	Cartagena de Indias	Explotación Aeropuerto de Cartagena de Indias.	-	37,89	Aena Desarrollo Internacional
Aerocali, S.A.	Cali	Explotación del Aeropuerto de Cali.	-	50,00	Aena Desarrollo Internacional
Restauración de Aeropuertos Españoles, S.A. (RAESA)	Madrid	Explotación de la restauración del Aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas. Sociedad sin actividad y en proceso de liquidación.	48,99	-	Aena
Aeropuertos del Caribe, S.A. (ACSA)	Barranquilla	Explotación Aeropuerto de Barranquilla. Sociedad sin actividad y en proceso de liquidación.	-	40,00	Aena Desarrollo Internacional

Fuente: Aena. Información no auditada.

8. Propiedad, instalaciones y equipo

8.1. Información relativa a todo inmovilizado material tangible existente o previsto, incluidas las propiedades arrendadas, y cualquier gravamen importante al respecto.

A. Inmovilizado material

El inmovilizado material titularidad de Aena a raíz de la aportación de la Actividad (tal y como se desarrolla en el apartado 21 del presente Documento de Registro) se corresponde con los derechos de cualquier naturaleza que Enaire ostentaba sobre los terrenos, construcciones y equipamiento de los aeropuertos gestionados o utilizados por la actividad aeroportuaria. Asimismo, comprende los derechos de uso que correspondían a Enaire sobre determinados terrenos situados en aeropuertos, aeródromos militares y bases aéreas. Los derechos aportados se refieren a los aeropuertos, aeródromos y bases aéreas enumerados en el apartado 6.1.B.III del presente Documento de Registro.

El inmovilizado material de Aena indicado en el presente apartado no está sujeto a gravámen alguno en garantía del cumplimiento de obligaciones de Aena.

A.1 Principales magnitudes

A continuación, se resumen las principales magnitudes (pistas y su longitud, edificios terminales y su superficie y número de plazas de aparcamiento) de los aeropuertos operados por Aena en España:

	NÚMERO DE PISTAS	LONGITUD PISTAS (m)	NÚMERO DE EDIFICIOS TERMINALES	SUPERFICIE TOTAL EDIFICIOS TERMINALES (m^2)		NÚMERO DE PLAZAS DE APARCAMIENTO COMERCIALES OPERATIVAS (*)
ADOLFO SUÁREZ MADRID-BARAJAS	4	3.988	5	T1	187.900	25.162
		3.500		T2	102.500	
		4.179		T3	47.500	
		3.500		T4	499.500	
				T4S	285.000	
BARCELONA-EL PRAT	3	2.528	2	T2	136.700	20.005
		3.352		T1	539.000	
		2.660				
PALMA DE MALLORCA	2	3.270	5	T1	221.700	8.854
				T2	42.000	
		3.000		T4	51.500	
				T5	26.700	
				T6	2.900	

(*) se incluyen las de alquiler de vehículos.
Fuente: Aena. Información no auditada.

GRUPO CANARIAS	Nº DE PISTAS	LONGITUD PISTAS (m)	Nº DE EDIFICIOS TERMINALES		SUPERFICIE TOTAL EDIFICIOS TERMINALES (m2)	Nº DE PLAZAS DE APARCAMIENTO COMERCIALES OPERATIVAS (*)
EL HIERRO	1	1.250	1		2.700	no aplica
FUERTEVENTURA	1	3.406	1		76.700	1.650
GRAN CANARIA	2	3.100 3.100	1		119.400	3.970
LA GOMERA	1	1.500	1		3.500	no aplica
LA PALMA	1	2.200	1		30.700	1.102
LANZAROTE	1	2.400	2	T1 T2	49.000 11.100	1.640
TENERIFE NORTE	1	3.171	1		45.000	1.904
TENERIFE SUR	1	3.200	1		121.500	2.519

(*) se incluyen las de alquiler de vehículos.
Fuente: Aena. Información no auditada.

GRUPO I	Nº PISTAS	LONGITUD PISTAS (m)	Nº DE EDIFICIOS TERMINALES		SUPERFICIE TOTAL EDIFICIOS TERMINALES (m2)	Nº DE PLAZAS DE APARCAMIENTO COMERCIALES OPERATIVAS (*)
ALICANTE-ELCHE	1	3.000	1		301.200	4.543
BILBAO	2	2.000 2.600	1		30.000	3.625
GIRONA-COSTA BRAVA	1	2.400	1		41.000	6.312
IBIZA	1	2.800	1		67.000	1.438
MALAGA-COSTA DEL SOL	2	2.750 3.200	3	T1 T2 T3	27.200 111.300 223.600	4.494
MENORCA	1	2.550	1		58.700	1.948
SEVILLA	1	3.362	1		72.600	4.551
VALENCIA	1	3.215	1		63.600	3.282

(*) se incluyen las de alquiler de vehículos.
Fuente: Aena. Información no auditada.

GRUPO II	Nº DE PISTAS	LONGITUD PISTAS (m)	Nº DE EDIFICIOS TERMINALES		SUPERFICIE TOTAL EDIFICIOS TERMINALES (m2)	Nº DE PLAZAS DE APARCAMIENTO COMERCIALES OPERATIVAS (*)
A CORUÑA	1	1.938	1		9.500	1.199
ALMERIA	1	3.200	1		20.200	828
ASTURIAS	1	2.200	1		15.200	2.160
FGL GRANADA-JAEN	1	2.900	1		8.800	528
JEREZ	1	2.300	1		16.300	902
MURCIA-SAN JAVIER	1	2.320	1		9.900	1.354
REUS	1	2.459	4	T1	3.700	1.649
				T3	5.000	
				T4	3.300	
				T5	4.700	
SANTANDER	1	2.320	1		27.200	936
SANTIAGO	1	3.200	1		66.100	2.133
VIGO	1	2.385	1		19.700	1.769
ZARAGOZA	2	3.032 3.718	1		19.600	1.246

(*) se incluyen las de alquiler de vehículos.
Fuente: Aena. Información no auditada.

GRUPO III	Nº DE PISTAS	LONGITUD PISTAS (m)	Nº DE EDIFICIOS TERMINALES (*)	SUPERFICIE TOTAL EDIFICIOS TERMINALES (m2) (*)
ALBACETE	1	2.700	1	2.000
ALGECIRAS /HELIPUERTO	1	32	1	700
BADAJOZ	1	2.852	1	4.500
BURGOS	1	2.100	1	2.200
CEUTA /HELIPUERTO	1	240	1	500
CORDOBA	1	2.241	1	1.100
HUESCA-PIRINEOS	1	2.100	1	2.100
LEON	1	3.000	1	5.600
LOGROÑO-AGONCILLO	1	2.201	1	4.200
MADRID-CUATRO VIENTOS	1	1.500	1	1.400
MELILLA	1	1.433	1	2.600
PAMPLONA	1	2.405	1	12.400
SABADELL	1	1.050	1	
SALAMANCA	1	2.513	1	4.000
SAN SEBASTIAN	1	1.754	1	7.100
SON BONET	1	1.200	1	
VALLADOLID	1	3.005	1	11.300
VITORIA	1	3.500	1	7.300

(*) se incluyen las de alquiler de vehículos.
Fuente: Aena. Información no auditada.

A.2 Situación registral

Los 46 aeropuertos operados por Aena, excluyendo las Bases Aéreas abiertas al tráfico civil (titularidad del Ministerio de Defensa) y los 2 Helipuertos (concesiones de Puertos del Estado), se extienden sobre una superficie total de 150.018.146 m² integrada por varios miles de fincas, cuyas adquisiciones se iniciaron en las primeras décadas del siglo pasado.

A fecha del Documento, se encuentra registrado a favor de Aena en los distintos Registros de la Propiedad (unos 60 Registros afectados) el 87 % de la superficie indicada.

En los grandes aeropuertos como Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat, Palma de Mallorca y Tenerife Sur, el porcentaje de m² registrados se eleva al 98,59%.

Respecto del resto de fincas que, a pesar de su titularidad, no han sido inscritos a nombre Aena, Aena ostenta todos los títulos que acreditan su propiedad. El proceso registral, actualmente sigue abierto con las inscripciones de los expedientes de expropiación que se hallan en curso en determinados aeropuertos. A este respecto, Aena está realizando las gestiones oportunas para

obtener la inscripción de la totalidad de los terrenos a la mayor brevedad posible. En relación con dichos aeropuertos, destacan:

El Aeropuerto de **Málaga** que fue transferido a Aena por los Ministerios de Defensa y Fomento a través del Acta de Adscripción de Patrimonio del Estado. Dicho título no ha sido considerado por el Registro de la Propiedad competente como título habilitante para su inscripción (a pesar de su aceptación en idénticas circunstancias por muchos otros Registros). No obstante, Aena está en posesión de todos los títulos que acreditan la propiedad, tanto del título por el que se adquirió la propiedad originariamente, como de los últimos grandes expedientes de expropiación que aún se encuentran en instrucción administrativa o judicial.

Los terrenos que conformaban originariamente los Aeropuertos de **Almería, Girona-Costa Brava, San Sebastián y Vigo** fueron cedidos por parte de distintas Administraciones Públicas a las juntas rectoras o al extinto Ministerio del Aire para la construcción de los citados aeropuertos, si bien, dichas cesiones no llegaron a formalizarse en escritura pública. A pesar de ello, estos Aeropuertos se encuentran catastrados a nombre de Aena. Respecto de Vigo, en los supuestos en los que ha recaído sentencia firme declarando la titularidad de parte de los terrenos cedidos por tres ayuntamientos en las décadas de los años 30 y 40 del siglo XX en favor de los componentes de determinadas Parroquias, se han iniciado los correspondientes procesos expropiatorios. Una vez abonado el justiprecio correspondiente, los terrenos objeto de estos expedientes podrán ser regularizados registralmente.

Finalmente, los Aeropuertos de **Madrid-Cuatro Vientos y Son Bonet** han sido desafectados por el Ministerio de Defensa, por lo que están integrados en la red de Aena como aeropuertos civiles, pero no se ha efectuado la entrega formal por parte del citado Ministerio. A pesar de ello, en cuanto al Aeropuerto de Son Bonet, Aena ya ha abonado los derechos de reversión (mediante compra o expropiación) a los antiguos propietarios de los terrenos sobre los que se sitúa el aeropuerto. Asimismo, estos aeropuertos se hallan inscritos en el Catastro a nombre de Aena.

Con respecto a estos aeropuertos respecto de los que, por sus peculiaridades, a fecha de hoy no ha sido posible su regularización registral, los Servicios Jurídicos del Estado han evacuado informe en el que se indica que, ante una hipotética acción reivindicatoria por parte de alguna Administración Local, y teniendo en cuenta, que desde su génesis, salvo en Vigo, no se han producido reclamaciones, Aena podría esgrimir para su defensa las figuras jurídicas de la "prescripción extintiva y la doctrina de los actos propios", ambas recogidas en el Código Civil.

En adición a lo anterior, Aena ha llevado a cabo recientemente una delimitación planimétrica de los terrenos que conforman todos los recintos aeroportuarios, a excepción de Son Bonet, Madrid-Cuatro Vientos y Vigo. Esta delimitación planimétrica proporciona una cartografía actualizada de los recintos aeroportuarios, expresada en coordenadas y que han quedado recogidas en la escritura de aportación de activos a favor de Aena para identificar los aeropuertos. Ello permite determinar la extensión física real de los terrenos que conforman cada uno de los recintos aeroportuarios, que en muchos casos se extienden más allá del vallado físico

actual , y sirve para acreditar la propiedad de Aena frente al Registro de la Propiedad de cara a la regularización registral completa de dichos terrenos.

El inmovilizado material se reconoce por su coste de adquisición o coste de producción corregido por la amortización acumulada y por las pérdidas por deterioro que haya experimentado, si las hubiera.

A nivel cualitativo los principales activos que forman parte del inmovilizado material se englobarían en la categoría de terrenos y construcciones recogiendo, principalmente, los terrenos de uso aeroportuario, terminales de pasajeros, pistas de vuelo, plataformas de estacionamiento, viales y aparcamientos.

Se muestran a continuación los saldos de inmovilizado material de Aena de los ejercicios 2011, 2012, 2013 y septiembre 2014:

(miles de euros)	**31 de diciembre de 2011**	**31 de diciembre de 2012**	**31 de diciembre de 2013**	**30 de septiembre de 2014 (no auditado)**
Coste:				
Terrenos y construcciones	15.311.145	16.230.315	16.441.913	17.295.755
Instalaciones técnicas y maquinaria	1.221.517	1.256.096	1.271.909	1.275.751
Otras Instalaciones, utillaje y mobiliario	4.135.668	4.361.257	4.396.809	4.430.705
Otro inmovilizado	138.725	140.495	140.212	140.695
Inmovilizado en curso	1.371.637	595.190	350.177	332.177
	22.178.692	**22.583.353**	**22.601.020**	**23.475.083**
Amortización acumulada:				
Terrenos y construcciones	(3.735.168)	(4.105.302)	(4.413.184)	(4.692.479)
Instalaciones técnicas y maquinaria	(656.973)	(696.008)	(744.700)	(793.339)
Otras Instalaciones, utillaje y mobiliario	(1.588.227)	(1.856.104)	(2.077.360)	(2.287.556)
Otro inmovilizado	(132.331)	(133.015)	(134.377)	(135.878)
Inmovilizado en curso	-	-	-	-
	(6.112.699)	**(6.790.429)**	**(7.369.621)**	**(7.909.252)**
Pérdidas por Deterioro:	-	**(11.457)**	**(582)**	**(582)**
Total	**16.065.993**	**15.781.467**	**15.230.817**	**15.565.249**

Fuente: Aena. Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial Auditados 2011, 2012, 2013 y Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados No Auditados a 30 de septiembre de 2014.

En el inmovilizado material reflejado en la tabla anterior se incluye la denominada base de activos regulados (BAR), esto es, los activos afectos a las actividades aeroportuarias que se toman en consideración a efectos del cálculo de las tarifas aeroportuarias, según se describe en el apartado 5.1.4 anterior. El importe de dicha base de activos regulados a 31 de diciembre de 2013 ascendía a 13.978 millones de euros (según la definición establecida en el RDL 21/2003, teniendo en cuenta que la transición progresiva al *dual till* empieza en 2014, la cifra anteriormente mencionada contempla los activos regulados tanto de la actividad aeronáutica, como de la actividad comercial).

Al cierre de los ejercicios 2011, 2012, 2013 y septiembre de 2014 no existen elementos de inmovilizado material sujeto a garantías.

La cuenta de resultados incluye gastos por arrendamiento por importe de 1.185 miles de euros a 2013 (2012: 1.528 miles euros y 2011: 1.373 miles euros) y 471 miles de euros (2012: 620 miles de euros y 2011: 1.252 miles de euros) correspondientes a alquiler de maquinaria e inmuebles, respectivamente. A septiembre de 2014 el gasto por arrendamiento asciende a 1.363 miles de euros y 199 miles de euros correspondientes a alquiler de inmuebles y maquinarias respectivamente.

A.3 Inmovilizado en curso

Se compone de elementos que aún no están en condiciones de uso al estar, a la fecha de cierre de cada balance, en curso construcción o su puesta en funcionamiento. Una vez que se dan las circunstancias para que dichos elementos puedan estar en condición de uso, se traspasan a los grupos anteriores, dependiendo de la naturaleza.

Los principales conceptos que se encuentran en curso para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2013 se corresponden con la ampliación del edificio terminal y del aparcamiento del aeropuerto de Gran Canaria, la ampliación de la pista de vuelos del aeropuerto de A Coruña y la regeneración de plataforma del aeropuerto de Sevilla, la mejora de los espacios comerciales de la T4 y T4S de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, el nuevo área terminal de Santiago y la construcción de un nuevo aparcamiento P3 en Gran Canaria, construcción de nueva central eléctrica en Asturias y ampliación de plataforma de estacionamiento de aeronaves en zona Sur del aeropuerto de Santiago, principalmente.

A.4 Capitalización de intereses

Durante el año 2013, Aena ha capitalizado costes por intereses por importe de 8.765 miles de Euros (2012: 21.921 miles de Euros; 2011: 32.269 miles de Euros). A 30 de septiembre de 2014 se han capitalizado costes por intereses por importe de 4.125 miles de euros.

A.5 Compromisos de compra de activos fijos

Las inversiones en Inmovilizado material y Activo intangible adjudicadas a 31 de diciembre de 2013 pero no incurridas todavía ascienden a 425.480 miles de euros (2012: 604.414 miles de euros; 2011: 1.122.514 miles de euros). A 30 de septiembre de 2014, dicha cantidad ascendía a 307.045 miles de euros. Véase apartado 5.2.3 del presente Documento de Registro.

A.6 Bajas

De las bajas producidas durante el ejercicio 2013, la mayoría se corresponden a instalaciones y construcciones en los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat y Málaga-Costa del Sol, consecuencia del plan de racionalización de inversiones.

A.7 Deterioro de valor de inmovilizado material

Al cierre de los ejercicios 2011, 2012 y 2013 la Sociedad efectuó el test de deterioro para la red de aeropuertos no identificando impactos significativos en los Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial a 31 de diciembre de 2011, 2012 y 2013, respectivamente, inclusive después de aplicar sensibilidades sobre las variables utilizadas.

A 30 de septiembre de 2014 el Grupo no ha realizado el test de deterioro, sino que ha revisado los resultados del periodo enero-septiembre del 2014 para evaluar si existen cambios significativos que puedan llevar a indicios de deterioro de los activos intangibles, inmovilizado material e inversiones inmobiliarias, concluyendo que no existen indicios de deterioro en estos activos.

A.8 Explotaciones conjuntas

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

Los importes que se muestran a continuación representan las participaciones del Grupo en los activos y pasivos, y las ventas y resultados del negocio conjunto, que se han incluido en el balance y en la cuenta de resultados:

(miles de euros)	**31 de diciembre de 2011**	**31 de diciembre de 2012**	**31 de diciembre de 2013**	**30 de septiembre de 2014 (no auditados)**
- Activos no corrientes	327.819	306.494	294.155	281.123
- Pasivos no corrientes /corrientes	-	-	-	-
Activos netos	**327.819**	**306.494**	**294.155**	**281.123**
- Ingresos	24.595	24.875	25.138	19.879
- Gastos	(57.710)	(70.573)	(47.619)	(33.900)
Beneficio después de impuestos	**(33.115)**	**(45.698)**	**(22.481)**	**(14.021)**

Fuente: Aena. Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial Auditados 2011, 2012, 2013 y Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados No Auditados a 30 de septiembre de 2014.

No hay pasivos contingentes correspondientes a la explotación de las bases aereas abiertas al trafico civil.

B. Inversiones inmobiliarias

Se muestran a continuación los saldos de inversiones inmobiliarias de Aena de los ejercicios 2011, 2012, 2013 y septiembre 2014:

(miles de euros)	**31 de diciembre de 2011**	**31 de diciembre de 2012**	**31 de diciembre de 2013**	**30 de septiembre de 2014 (no auditados)**
Coste:				
Terrenos y Construcciones	162.851	163.525	210.466	213.815
Instalaciones Técnicas y otro inmovilizado	6.079	6.079	6.319	6.319
	168.930	**169.604**	**216.785**	**220.134**
Amortización acumulada y pérdidas por deterioro:				
Terrenos y Construcciones	(33.133)	(35.713)	(61.089)	(74.559)
Instalaciones Técnicas y otro inmovilizado	(2.662)	(4.635)	(5.050)	(5.361)
	(35.795)	**(40.348)**	**(66.139)**	**(79.920)**
Total	**133.135**	**129.256**	**150.646**	**140.214**

Fuente: Aena. Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial Auditados 2011, 2012, 2013 y Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados No Auditados a 30 de septiembre de 2014.

Al cierre de los ejercicios, 2011, 2012, 2013 y a septiembre de 2014 no existen elementos de inversiones inmobiliarias sujetos a garantías.

La política de Aena es formalizar pólizas de seguros para cubrir posibles riesgos a los que están sujetos los diversos elementos de sus inversiones inmobiliarias. Al cierre de los ejercicios 2011, 2012, 2013 y septiembre 2014 la Sociedad tiene razonablemente cubiertos estos riesgos.

En el ejercicio 2013 se han traspasado 24.430 miles de euros de valor neto contable de inmovilizado material a inversiones inmobiliarias por ser activos que se encuentran arrendados a terceros o cuentan con un plan para ser arrendados. A 30 de septiembre de 2014 se han traspasado 3.303 miles de euros de coste de inversiones inmobiliarias a inmovilizado material. A 31 de diciembre de 2011, 2012, 2013 y a septiembre de 2014 no existen inversiones inmobiliarias totalmente amortizadas.

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

(miles de euros)	31 de diciembre de 2011	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2013	30 de septiembre 2014 (no auditado)
Ingresos derivados de rentas	51.403	45.486	52.556	43.578
Gastos directos de explotación	(25.369)	(27.240)	(35.473)	(27.373)

Fuente: Aena. Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial Auditados 2011, 2012, 2013 y Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados No Auditados a 30 de septiembre de 2014.

C. Compromisos por arrendamiento operativo

Aena utiliza en régimen de arrendamiento operativo a terceros diversos activos entre los que destacan los detallados a continuación junto con las principales características de los contratos correspondientes (miles de euros):

Activo	Localización	Fecha de vencimiento	Renta anual sin IVA	Observaciones
Edificio Piovera	Madrid	31/01/2016	3.953	Renta escalonadas, a partir del 2015 actualización en función del IPC
Edificio Senasa	Madrid	31/12/12 (prórroga automática anual hasta 5 años)	140	Renta revisable en función del IPC

Fuente: Aena. Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial Auditados 2011, 2012 y 2013.

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

(miles de euros)	31 de diciembre de 2011	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2013
Menos de 1 año	3.980	4.222	4.590
Entre 1 y 5 años	14.031	9.809	5.081
Total	**18.011**	**14.031**	**9.671**

Fuente: Aena. Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial Auditados 2011, 2012 y 2013.

D. Cuotas mínimas futuras a cobrar por arrendamiento operativo

Aena 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 prorrogables a su vencimiento en condiciones de mercado.

Las cuotas mínimas futuras a cobrar por arrendamientos operativos no cancelables son los siguientes:

(miles de euros)	**31 de diciembre de 2011**	**31 de diciembre de 2012**	**31 de diciembre de 2013**
Menos de 1 año	673.707	736.401	787.858
Entre 1 y 5 años	3.197.297	3.523.903	3.460.923
Total	**3.871.004**	**4.260.304**	**4.248.781**

Fuente: Aena. Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial Auditados 2011, 2012 y 2013.

8.2. Descripción de cualquier aspecto medioambiental que pueda afectar al uso por el emisor del inmovilizado material tangible

Aena, en el marco de la regulación medioambiental aplicable y fiel a su compromiso de preservación del medio ambiente y de la calidad de vida de su entorno, ha realizado inversiones en esta área minimizando el impacto medioambiental de sus actuaciones y la protección y mejora del medio ambiente.

Durante el ejercicio 2013 se han ejecutado inversiones por importe de 21.474 miles de euros y durante el ejercicio 2012 inversiones por importe de 56.635 miles de euros.

Las inversiones medioambientales realizadas se detallan por centro a continuación (en miles de euros):

(miles de euros)	**31 de diciembre de 2011**	**31 de diciembre de 2012**	**31 de diciembre de 2013**
Málaga-Costa del Sol	2.844	2.954	583
Valencia	138	27.215	5.399
Menorca	2.807	411	261
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	2.426	719	1.073
Barcelona-El Prat	2.035	306	22
Girona-Costa Brava	2.002	586	34

Alicante-Elche	1.265	326	3.855
Tenerife Norte	686	16.176	2.342
Palma Mallorca	570	1.180	816
Servicios Centrales de Aeropuertos	500	204	-
Bilbao	465	981	1.630
Melilla	357	13	-
Santiago	312	-	52
Gran Canaria	225	318	958
Ibiza	207	360	1.677
Pamplona	199	872	305
A Coruña	179	1.038	1.544
Córdoba	129	-	-
Sevilla	120	66	-
Vigo	-	377	-
Resto Aeropuertos	1.262	2.533	923
Total	**18.728**	**56.635**	**21.474**

Fuente: Aena. Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial Auditados 2011, 2012 y 2013.

La cuenta de resultados consolidada incluye los siguientes gastos incurridos de carácter medioambiental detallados por conceptos (en miles de euros):

(miles de euros)	**31 de diciembre de 2011**	**31 de diciembre de 2012**	**31 de diciembre de 2013**
Reparaciones y conservación	2.448	8.512	7.258
Servicios profesionales independientes	1.565	1.680	1.584
Otros servicios exteriores	-	3.799	3.209
Total	**4.013**	**13.991**	**12.051**

Fuente: Aena. Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial Auditados 2011, 2012 y 2013.

A. Actuaciones acústicas

En relación con el Plan Barajas, y en función de lo especificado en las resoluciones de 10 de abril de 1996 de la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental, y de 30 de noviembre de 2001 de la Secretaría General de Medio Ambiente, Aena está llevando a cabo el aislamiento acústico de una serie de viviendas y edificaciones de usos sensibles en el entorno del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, lo que ha supuesto (cifras acumuladas) a fecha 30 de septiembre de 2014, la insonorización de 12.781 viviendas y edificios de usos sensibles.

Conforme a las Declaraciones de Impacto Ambiental pertenecientes a los proyectos de ampliación de varios aeropuertos, Aena está ejecutando los Planes de Aislamiento Acústico

asociados a dichas declaraciones. A fecha 30 de septiembre de 2014, los aeropuertos en los que se han aislado un mayor número de viviendas, además de Madrid, son: Alicante con 1.880 viviendas, Bilbao con999, Málaga-Costa del Sol con 808, Palma de Mallorca con 727 y Tenerife-Norte con504.

A nivel de toda la red de aeropuertos de Aena, hasta el 30 de septiembre de 2014 se han aislado un total de 18.601 viviendas y edificios de usos sensibles.

En este sentido, Aena ha tomado las medidas necesarias, tales como reducción o limitación del uso de determinadas pistas en horario nocturno, así como de restricciones en la operación de determinadas aeronaves.

Asimismo, de acuerdo con las resoluciones del Ministerio de Medio Ambiente por las que se formulan Declaraciones de Impacto Ambiental correspondientes a los aeropuertos de Aena, se están llevando a cabo las medidas preventivas, correctoras y compensatorias con la finalidad de dar cumplimiento a las exigencias legales en materia de protección del sistema hidrológico e hidrogeológico, protección y conservación de los suelos respecto de los que se realizan expedientes con la finalidad de realizar el seguimiento de actividades potencialmente contaminantes, protección de la calidad del aire como la instalación de estaciones de medición de la calidad del aire (ejemplo de ello son las estaciones en los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Alicante-Elche, Málaga-Costa del Sol y Palma de Mallorca), 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.

9. Análisis operativo y financiero

9.1. Situación financiera

Véase los apartados 10 y 20 del presente Documento de Registro.

9.2. Resultados de explotación

9.2.1 Información relativa a factores significativos, incluidos los acontecimientos inusuales o infrecuentes o los nuevos avances, que afecten de manera importante a los ingresos del emisor por operaciones, indicando en qué medida han resultado afectados los ingresos.

Véanse los apartados 6.1.1, 9.2.2, 20.1 y 20.3 del presente Documento de Registro en los que se incluye información detallada acerca de los factores que afectan a los ingresos de Aena.

9.2.2 Cuando los estados financieros revelen cambios importantes en las ventas netas o en los ingresos, proporcionar un comentario narrativo de los motivos de esos cambios.

Véanse los apartados 20.1 y 20.3 del presente Documento de Registro en los que se incluye información detallada acerca de los cambios importantes en las ventas netas y en los ingresos.

El Grupo desarrolla sus actividades de negocios en base a los siguientes segmentos: Aeropuertos (dividido en dos líneas de actividad: Aeronáutico y Comercial), Servicios fuera de terminal, Internacional y Otros. Este último segmento incluye, principalmente, las actividades corporativas del grupo que no son atribuibles al resto de segmentos.

A continuación se muestra la cuenta de resultados de Aena para los ejercicios 2011, 2012 y 2013 desglosada por segmentos.

En miles de euros	Aeropuertos							
31 de diciembre de 2011	**Aeronáutico**	**Comercial**	**Servicios fuera de terminal**	**Otros**	**Sub Total**	**Internacional**	**Ajustes**	**Total consolidado**
Ingresos ordinarios-	1.730.121	517.354	158.238	-	2.405.713	7.805	(7.859)	2.405.659
Clientes externos	*1.730.087*	*515.929*	*151.838*	-	*2.397.854*	*7.805*	-	*2.405.659*
Intersegmentos	*34*	*1.425*	*6.400*	-	*7.859*	-	*(7.859)*	-
Otros ingresos de explotación	57.152	6.110	5.632	-	68.894	238	(183)	68.949
Total Ingresos	**1.787.273**	**523.464**	**163.870**	**-**	**2.474.607**	**8.043**	**(8.042)**	**2.474.608**
Aprovisionamientos	(211.165)	-	-	-	(211.165)	-	-	(211.165)
Personal	(335.975)	(30.126)	(15.207)	-	(381.308)	(2.804)	-	(384.112)
Otros gastos de explotación	(815.875)	(108.603)	(72.121)	-	(996.599)	(3.228)	7.894	(991.933)
Amortizaciones	(715.917)	(65.047)	(52.673)	-	(833.637)	(654)	148	(834.143)
Deterioros y bajas de inmovilizado	(11.743)	(945)	(656)	-	(13.344)	-	-	(13.344)
Otros resultados	(3.026)	(244)	(1.368)	-	(4.638)	-	-	(4.638)
Total gastos	**(2.093.701)**	**(204.965)**	**(142.025)**	**-**	**(2.440.691)**	**(6.686)**	**8.042**	**(2.439.335)**
EBITDA	**409.489**	**383.546**	**74.518**	**-**	**867.553**	**2.011**	**(148)**	**869.416**
Deterioros y bajas de inmovilizado	(11.743)	(945)	(656)	-	(13.344)	-	-	(13.344)
EBITDA ajustado	**421.232**	**384.491**	**75.174**	**-**	**880.897**	**2.011**	**(148)**	**882.760**
Resultado de explotación	**(306.428)**	**318.499**	**21.845**	**-**	**33.916**	**1.357**	**-**	**35.273**
Resultado financiero	(299.891)	(18.763)	(23.461)	-	(342.115)	938	(9.367)	(350.544)
Participación en el resultado de asociadas	-	828	-	-	828	8.400	-	9.228
Resultado antes de impuestos	**(606.319)**	**300.564**	**(1.616)**	**-**	**(307.371)**	**10.695**	**(9.367)**	**(306.043)**

Fuente: Aena. Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial Auditados 2011, 2012 y 2013.

31 de diciembre de 2012	**Aeronáutico**	**Comercial**	**Servicios fuera de terminal**	**Otros** (1)	**Sub Total**	**Internacional**	**Ajustes**	**Total consolidado**
Ingresos ordinarios-	**1.910.395**	**533.592**	**145.511**	-	2.589.498	10.103	(1.127)	2.598.474
Clientes externos	*1.910.366*	*533.592*	*145.511*	-	*2.589.469*	*9.005*	-	*2.598.474*
Intersegmentos	*29*	-	-	-	*29*	*1.098*	*(1.127)*	-
Otros ingresos de explotación	66.612	3.833	2.424	-	72.869	214	-	73.083
Total Ingresos	**1.977.007**	**537.425**	**147.935**	**-**	**2.662.367**	**10.317**	**(1.127)**	**2.671.557**
Aprovisionamientos	(199.685)	-	-	-	(199.685)	-	1.098	(198.587)
Personal	(442.796)	(43.720)	(20.068)	-	(506.584)	(2.325)	-	(508.909)
Otros gastos de explotación	(719.366)	(100.184)	(60.645)	-	(880.195)	(3.272)	29	(883.438)
Amortizaciones	(715.694)	(66.367)	(50.686)	-	(832.747)	(674)	-	(833.421)
Deterioros y bajas de inmovilizado	(20.096)	(3.474)	(1.372)	(153)	(25.095)	(581)	-	(25.676)
Otros resultados	(607)	123	(40)	-	(524)	-	-	(524)
Total gastos	**(2.098.244)**	**(213.622)**	**(132.811)**	**(153)**	**(2.444.830)**	**(6.852)**	**1.127**	**(2.450.555)**
EBITDA	**594.457**	**390.170**	**65.810**	**(153)**	**1.050.284**	**4.139**	**-**	**1.054.423**
Plan Social de Desvinculaciones Voluntarias (PSDV)	(116.920)	(12.224)	(5.324)	-	(134.468)	-	-	(134.468)
Deterioros y bajas de inmovilizado	(20.096)	(3.474)	(1.372)	(153)	(25.095)	(581)	-	(25.676)
EBITDA ajustado	**731.473**	**405.868**	**72.506**	**-**	**1.209.847**	**4.720**	**-**	**1.214.567**

Resultado de explotación	**(121.237)**	**323.803**	**15.124**	(153)	**217.537**	**3.465**	**-**	**221.002**
Resultado financiero	(277.622)	(19.837)	(20.873)	-	(318.332)	1.132	(4.944)	(322.144)
Participación en el resultado de asociadas	-	(667)	-	-	(667)	9.561	-	8.894
Resultado antes de impuestos	**(398.859)**	**303.299**	**(5.749)**	(153)	**(101.462)**	**14.158**	**(4.944)**	**(92.248)**

Fuente: Aena. Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial Auditados 2011, 2012 y 2013.

(1) La partida "Otros" representa únicamente para el ejercicio social finalizado el 31 de diciembre de 2012 153 miles de euros de deterioros y bajas de inmovilizado.

En miles de euros	**Aeropuertos**							
31 de diciembre de 2013	**Aeronáutico**	**Comercial**	**Servicios fuera de terminal**	**Otros**	**Sub Total**	**Internacional**	**Ajustes**	**Total consolidado**
Ingresos ordinarios-	2.171.357	552.789	146.178	-	2.870.324	8.091	(1.653)	2.876.762
Clientes externos	*2.171.349*	*552.789*	*146.178*	-	*2.870.316*	*6.446*	-	*2.876.762*
Intersegmentos	*8*	-	-	-	*8*	*1.645*	*(1.653)*	-
Otros ingresos de explotación	46.160	5.016	3.545	-	54.721	162	-	54.883
Total Ingresos	**2.217.517**	**557.805**	**149.723**	**-**	**2.925.045**	**8.253**	**(1.653)**	**2.931.645**
Aprovisionamientos	(197.890)	-	-	-	(197.890)	-	1.755	(196.135)
Personal	(292.253)	(27.425)	(12.785)	-	(332.463)	(1.875)	-	(334.338)
Otros gastos de explotación	(626.355)	(103.965)	(61.690)	-	(792.010)	(4.253)	(102)	(796.365)
Amortizaciones	(699.869)	(65.932)	(51.307)	-	(817.108)	(624)	-	(817.732)
Deterioros y bajas de inmovilizado	(39.423)	(5.783)	(10.856)	-	(56.062)	-	-	(56.062)
Otros resultados	5.945	3.766	1.064	-	10.775	-	-	10.775
Total gastos	**(1.849.845)**	**(199.339)**	**(135.574)**	**-**	**(2.184.758)**	**(6.752)**	**1.653**	**(2.189.857)**
EBITDA	**1.067.541**	**424.398**	**65.456**	**-**	**1.557.395**	**2.125**	**-**	**1.559.520**
Plan Social de Desvinculaciones Voluntarias (PSDV)	4.766	524	269	-	5.559	-	-	5.559
Deterioros y bajas de inmovilizado	(39.423)	(5.783)	(10.856)	-	(56.062)	-	-	(56.062)
EBITDA ajustado	**1.102.198**	**429.657**	**76.043**	**-**	**1.607.898**	**2.125**	**-**	**1.610.023**
Resultado de explotación	**367.672**	**358.466**	**14.149**	**-**	**740.287**	**1.501**	**-**	**741.788**
Resultado financiero	(220.289)	(15.897)	(17.984)	-	(254.170)	4.370	755	(249.045)
Participación en el resultado de asociadas	-	(539)	-	-	(539)	5.257	-	4.718
Resultado antes de impuestos	**147.383**	**342.030**	**(3.835)**	-	**485.578**	**11.128**	**755**	**497.461**

Fuente: Aena. Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial Auditados 2011, 2012 y 2013.

La principal línea de actividad del segmento de Aeropuertos, a nivel de EBITDA ajustado, es el Aeronáutico, representando este el 68,5% del total del EBITDA ajustado de Aena en 2013 (2012: 60,2%; 2011: 47,7%). El EBITDA ajustado de la línea de actividad Comercial supone un 26,7% del total del EBITDA ajustado de Aena en 2013 (2012: 33,4%; 2011: 43,6%). El EBITDA ajustado del segmento de Servicios de fuera de terminal supone un 4,7% del total del EBITDA ajustado de Aena en 2013 (2012: 6,0%; 2011: 8,5%).

La tabla siguiente muestra la conciliación del EBITDA y el EBITDA ajustado con el resultado del ejercicio de los Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial a 31 de diciembre de 2011, 2012 y 2013:

(miles de euros)	31 de diciembre de 2011	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2013
TOTAL EBITDA ajustado	**882.760**	**1.214.567**	**1.610.023**
Deterioros y bajas de inmovilizado	(13.344)	(25.676)	(56.062)
Plan social de desvinculaciones voluntarias	-	(134.468)	5.559
TOTAL EBITDA segmentos	**869.416**	**1.054.423**	**1.559.520**
Amortización del inmovilizado	(834.143)	(833.421)	(817.732)
Gastos financieros netos	(350.544)	(322.144)	(249.045)
Participación en el resultado de asociadas	9.228	8.894	4.718
Impuesto sobre las ganancias	91.521	28.722	99.194
Resultado del ejercicio	**(214.522)**	**(63.526)**	**596.655**

Fuente: Aena. Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial Auditados 2011, 2012 y 2013.

A continuación se describen las principales variaciones registradas en los ejercicios 2011, 2012 y 2013 en la cuenta de resultados de cada uno de los segmentos.

A. Aeropuertos

A.1. Aeronáutico

Las principales magnitudes de la cuenta de resultados de la actividad Aeronáutica durante los últimos tres ejercicios son las siguientes:

(miles de euros)	31 de diciembre de 2011	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2013	% Var. dic.12-dic. 11	% Var. dic. 13-dic. 12
Ingresos ordinarios	1.730.121	1.910.395	2.171.357	10,4%	13,7%
Otros ingresos de explotación	57.152	66.612	46.160	16,6%	(30,7%)
TOTAL Ingresos	**1.787.273**	**1.977.007**	**2.217.517**	**10,6%**	**12,2%**
TOTAL gastos (incluye amortización)	**(2.093.701)**	**(2.098.244)**	**(1.849.845)**	**0,2%**	**(11,8%)**
EBITDA	**409.489**	**594.457**	**1.067.541**	**45,2%**	**79,6%**
EBITDA ajustado*	**421.232**	**731.473**	**1.102.198**	**73,7%**	**50,7%**
Resultado de explotación	**(306.428)**	**(121.237)**	**367.672**	**60,4%**	**n.r.**
Resultado financiero	(299.891)	(277.622)	(220.289)	(7,4%)	(20,7%)
Resultado antes de impuestos	**(606.319)**	**(398.859)**	**147.383**	**34,2%**	**n.r.**

* Excluye los gastos asociados a la provisión por el PSDV (Véase apartado 17 del presente Documento de Registro) y deterioros y bajas de inmovilizado para 2013 y 2012, y para 2011 excluye los gastos asociados a deterioros y bajas de inmovilizado.

Fuente: Aena. Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial Auditados 2011, 2012 y 2013.

Los ingresos totales de 2013 alcanzaron los 2.217,5 millones de euros, con un incremento respecto a 2012 de un 12,2%. Los ingresos totales del 2012 alcanzaron los 1.977,0 millones de euros, con un incremento respecto a 2011 de un 10,6%. Estas variaciones se deben principalmente a un incremento en ambos ejercicios de los ingresos ordinarios, 13,7% en 2013 y 10,4% en 2012, debido a un incremento de las prestaciones patrimoniales. Asimismo, durante 2013 se ha producido la subida de tarifas según la legislación vigente.

Los gastos totales relacionados con la actividad Aeronáutica en 2013 han ascendido a 1.849,8 millones de euros, un 11,8% inferiores a los registrados en 2012. Esta reducción ha sido posible por las medidas de ahorro implantadas a lo largo de 2012, a la disminución de plantilla con menores costes de personal, y a la disminución del volumen de inversión que junto con la finalización de vida útil de los activos ha supuesto menor dotación de amortización. Adicionalmente, en el ejercicio 2013 se han registrado gastos netos no directamente relacionados con el curso ordinario de la actividad por importe de 34,7 millones de euros, frente a gastos en el ejercicio 2012 por importe de 137,0 millones de euros, derivados del PSDV y de deterioros y bajas de inmovilizado.

En 2012 los gastos totales han ascendido a 2.098,2 millones de euros, un 0,2% superiores a los registrados en 2011. En el ejercicio 2011 se han registrado gastos no directamente relacionados con el curso ordinario de la actividad por importe de 11,7 millones de euros derivados de deterioros y bajas de inmovilizado.

En cuanto al resultado financiero, la disminución de la deuda media y de los tipos medios ha determinado una mejoría del 20,7%, pasando de un resultado negativo de 277,6 millones de euros en 2012 a 220,3 millones de euros en 2013. Por las mismas razones, el resultado financiero en 2012 ha mejorado un 7,4% con respecto al 2011, pasando de un resultado financiero negativo de 299,9 millones de euros en 2011 a 277,6 millones de euros en 2012.

Los anteriores efectos han derivado en:

- Un incremento del EBITDA del ejercicio 2013 con respecto al ejercicio 2012 del 79,6% y del ejercicio 2012 con respecto al ejercicio 2011 del 45,2%.

- Un incremento del EBITDA ajustado del ejercicio 2013 con respecto al ejercicio 2012 del 50,7% y del ejercicio 2012 con respecto al ejercicio 2011 del 73,7%.

- Alcanzar un resultado de explotación positivo de 367,7 millones de euros en 2013, frente a un resultado de explotación negativo de 121,2 millones de euros en 2012 y un resultado de explotación negativo de 306,4 millones de euros en 2011.

- Conseguir un resultado antes de impuestos de 147,4 millones de euros en 2013, frente a pérdidas antes de impuestos de 398,9 millones de euros 2012 y pérdidas antes de impuestos de 606,3 millones de euros en 2011.

A.2. Comercial

Las principales magnitudes de la cuenta de resultados de la actividad Comercial durante los tres últimos ejercicios son las siguientes:

(miles de euros)	31 de diciembre de 2011	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2013	% Var. dic. 12 dic. 11	% Var. dic. 13-dic. 12
Ingresos ordinarios	517.354	533.592	552.789	3,1%	3,6%
Otros ingresos de explotación	6.110	3.833	5.016	(37,3%)	30,9%
TOTAL Ingresos	**523.464**	**537.425**	**557.805**	**2,7%**	**3,8%**
TOTAL gastos (incluye amortización)	**(204.965)**	**(213.622)**	**(199.339)**	**4,2%**	**(6,7%)**
EBITDA	**383.546**	**390.170**	**424.398**	**1,7%**	**8,8%**
EBITDA ajustado*	**384.491**	**405.868**	**429.657**	**5,6%**	**5,9%**
Resultado de explotación	**318.499**	**323.803**	**358.466**	**1,7%**	**10,7%**
Resultado financiero	(18.763)	(19.837)	(15.897)	5,7%	(19,9%)
Participación en resultado asociadas	828	(667)	(539)	(180,6%)	(19,2%)
Resultado antes de impuestos	**300.564**	**303.299**	**342.030**	**0,9%**	**12,8%**

* Excluye los gastos asociados a la provisión por el PSDV y deterioros y bajas de inmovilizado para 2012 y 2013, y para 2011 excluye los gastos asociados a deterioros y bajas de inmovilizado.

Fuente: Aena. Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial Auditados 2011, 2012 y 2013.

Los ingresos totales de 2013 alcanzaron 557,8 millones de euros, un 3,8% superiores a los alcanzados en 2012. Este incremento se debe principalmente a la dinamización y replanteamiento de la actividad comercial mediante diversas estrategias puestas en marcha durante 2013, entre las que destacan el incremento y optimización de las superficies comerciales (rediseño de tiendas libres de impuestos en pasantes) de cara a maximizar el aprovechamiento de los flujos de pasajeros y la optimización de los procesos de licitación de acuerdos comerciales (mejora del mix comercial, incorporación de marcas relevantes de ámbito nacional e internacional, nuevos contratos de tiendas libres de impuestos y de restauración suscritos durante el ejercicio 2013 con mejores condiciones económicas) y el desarrollo de acciones promocionales y de marketing.

Los ingresos totales de 2012 alcanzaron 537,4 millones de euros, un incremento del 2,7% con respecto a los ingresos totales del 2011, principalmente debido a la mejora de acuerdos comerciales y contratos de restauración.

Los gastos totales relacionados con la actividad Comercial en 2013 han ascendido a 199,3 millones de euros, un 6,7% inferiores a los registrados en 2012. Tal y como se ha explicado en Aeronáutico, la política restrictiva de gastos ha tenido su reflejo también en esta actividad. Adicionalmente, en el ejercicio 2013 se han registrado gastos netos no directamente relacionados con el curso ordinario de la actividad por importe de 5,3 millones de euros, frente a

gastos en el ejercicio 2012 por importe de 15,7 millones de euros, derivados del PSDV y de deterioros y bajas de inmovilizado.

En 2012 los gastos totales han ascendido a 213,6 millones de euros, un 4,2% superiores a los registrados en 2011, como consecuencia de los gastos de personal asociados al PSDV (12,2 millones de euros) y de los deterioros y bajas de inmovilizados (3,5 millones de euros) compensados en parte por la reducción de otros gastos de explotación (8,4 millones de euros). En el ejercicio 2011 se han registrado gastos no directamente relacionados con el curso ordinario de la actividad por importe de 0,9 millones de euros derivados de deterioros y bajas de inmovilizado.

En cuanto al resultado financiero, la disminución de la deuda media y de los tipos medios ha determinado una mejoría del 19,9%, pasando de un resultado negativo de 19,8 millones de euros en 2012 a 15,9 millones de euros en 2013. El resultado financiero negativo en 2012 se ha incrementado un 5,7% con respecto al 2011, pasando de un resultado financiero negativo de 18,8 millones de euros en 2011 a 19,8 millones de euros en 2012.

Los anteriores efectos han derivado en:

- Un incremento del EBITDA del ejercicio 2013 con respecto al ejercicio 2012 del 8,8% y del ejercicio 2012 con respecto al ejercicio 2011 del 1,7%.

- Un incremento del EBITDA ajustado del ejercicio 2013 con respecto al ejercicio 2012 del 5,9% y del ejercicio 2012 con respecto al ejercicio 2011 del 5,6%.

- Un incremento del resultado de explotación del ejercicio 2013 con respecto al ejercicio 2012 del 10,7% y del ejercicio 2012 con respecto al ejercicio 2011 del 1,7%.

- Un incremento del resultado antes de impuestos del ejercicio 2013 con respecto al ejercicio 2012 del 12,8% y del ejercicio 2012 con respecto al ejercicio 2011 del 0,9%.

B. Servicios fuera de terminal

Las principales magnitudes de la cuenta de resultados del segmento de Servicios fuera de terminal durante los tres últimos ejercicios son las siguientes:

(miles de euros)	31 de diciembre de 2011	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2013	% Var. dic. 12-dic. 11	% Var. dic. 13-dic. 12
Ingresos ordinarios	158.238	145.511	146.178	(8,0%)	0,5%
Otros ingresos de explotación	5.632	2.424	3.545	(57,0%)	46,2%
TOTAL Ingresos	**163.870**	**147.935**	**149.723**	**(9,7%)**	**1,2%**
TOTAL gastos (incluye amortización)	**(142.025)**	**(132.811)**	**(135.574)**	**(6,5%)**	**2,1%**
EBITDA	**74.518**	**65.810**	**65.456**	**(11,7%)**	**(0,5%)**
EBITDA ajustado*	**75.174**	**72.506**	**76.043**	**(3,5%)**	**4,9%**
Resultado de explotación	**21.845**	**15.124**	**14.149**	**(30,8%)**	**(6,4%)**
Resultado financiero	(23.461)	(20.873)	(17.984)	(11,0%)	(13,8%)
Resultado antes de impuestos	**(1.616)**	**(5.749)**	**(3.835)**	**255,8%**	**(33,3%)**

* Excluye los gastos asociados a la provisión por el PSDV y deterioros y bajas de inmovilizado para 2012 y 2013, y para 2011 excluye los gastos asociados a deterioros y bajas de inmovilizado.

Fuente: Aena. Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial Auditados 2011, 2012 y 2013.

Los ingresos totales de 2013 alcanzaron 149,7 millones de euros, un 1,2% superiores a los alcanzados en 2012. Este incremento se debe principalmente a los ingresos derivados de los alquileres de almacenes y hangares, parcialmente compensados por una disminución de las actividades en los centros logísticos de carga.

Los ingresos totales de 2012 alcanzaron 147,9 millones de euros, una disminución del 9,7% con respecto a los ingresos totales del 2011, principalmente debido a una disminución de los ingresos por alquileres de terrenos y los ingresos derivados de la actividad de aparcamientos.

Los gastos totales relacionados con Servicios fuera de terminal en 2013 han ascendido a 135,6 millones de euros, un 2,1% superiores a los registrados en 2012, principalmente debido a gastos netos en 2013 no directamente relacionados con el curso ordinario de la actividad por importe de 10,6 millones de euros, derivados principalmente de deterioros de inmovilizado, y en 2012, tanto por gastos por deterioro y baja de inmovilizado, como por gastos derivados del PSDV por importe de 6,7 millones de euros.

En 2012 los gastos totales han ascendido a 132,8 millones de euros, un 6,5% inferiores a los registrados en 2011. En el ejercicio 2011 se han registrado gastos no directamente relacionados con el curso ordinario de la actividad por importe de 0,7 millones de euros derivados de deterioros y bajas de inmovilizado.

El resultado financiero negativo en 2013 ha mejorado un 13,8%, pasando de un resultado negativo de 20,9 millones de euros en 2012 a 18,0 millones de euros en 2013, principalmente por las razones explicadas en el segmento de Aeropuertos. El resultado financiero negativo en 2012 ha disminuido un 11,0% con respecto al 2011, pasando de un resultado financiero negativo de 23,5 millones de euros en 2011 a 20,9 millones de euros en 2012.

Los anteriores efectos han derivado en:

- Un mantenimiento del nivel de EBITDA en el ejercicio 2013 sustancialmente en línea con el ejercicio 2012 y una variación negativa del EBITDA en el ejercicio 2012 con respecto al ejercicio 2011 del 11,7%.
- Un incremento del EBITDA ajustado del ejercicio 2013 con respecto al ejercicio 2012 del 4,9% frente a una variación negativa del EBITDA ajustado en el ejercicio 2012 con respecto al ejercicio 2011 del 3,5%.
- Un decremento del resultado de explotación del ejercicio 2013 con respecto al ejercicio 2012 del 6,4% y del ejercicio 2012 con respecto al ejercicio 2011 del 30,8%.
- Una mejora del resultado negativo antes de impuestos del ejercicio 2013 con respecto al ejercicio 2012 del 33,3% y un incremento del resultado negativo antes de impuestos del ejercicio 2012 con respecto al ejercicio 2011 del 255,8%.

C. Internacional

Las participaciones en las entidades internacionales que Aena ostenta no se consolidan por integración global, sino por puesta en equivalencia, al representar éstas entidades asociadas. Las principales magnitudes de la cuenta de resultados del segmento Internacional durante los tres últimos ejercicios son las siguientes:

(miles de euros)	31 de diciembre de 2011	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2013	% Var. dic. 12-dic. 11	% Var. dic. 13-dic. 12
Ingresos ordinarios	7.805	10.103	8.091	29,4%	(19,9%)
Otros ingresos de explotación	238	214	162	(10,1%)	(24,3%)
TOTAL Ingresos	**8.043**	**10.317**	**8.253**	**28,3%**	**(20,0%)**
TOTAL gastos (incluye amortización)	**(6.686)**	**(6.852)**	**(6.752)**	**2,5%**	**(1,5%)**
EBITDA	**2.011**	**4.139**	**2.125**	**105,8%**	**(48,7%)**
EBITDA ajustado*	**2.011**	**4.720**	**2.125**	**134,7%**	**(55,0%)**
Resultado de explotación	**1.357**	**3.465**	**1.501**	**155,3%**	**(56,7%)**
Resultado financiero	938	1.132	4.370	20,7%	286,0%
Participación en el resultado de asociadas	8.400	9.561	5.257	13,8%	(45,0%)
Resultado antes de impuestos	**10.695**	**14.158**	**11.128**	**32,4%**	**(21,4%)**

* Excluye los gastos asociados a deterioros y bajas de inmovilizado para 2012.

Fuente: Aena. Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial Auditados 2011, 2012 y 2013.

Los ingresos totales de 2013 alcanzaron 8,3 millones de euros, un 20,0% inferiores a los alcanzados en 2012. Este descenso se debe principalmente a la finalización en el inicio de 2013 del contrato de asesoramiento con el aeropuerto de Luanda (Angola).

Los ingresos totales de 2012 alcanzaron 10,3 millones de euros, un incremento del 28,3% con respecto a los ingresos totales del 2011, principalmente debido al incremento en 2012 de los resultados de AMP con respecto al 2011.

Los gastos totales relacionados con Aena Internacional en 2013 han ascendido a 6,8 millones de euros, un 1,5% inferiores a los registrados en 2012, principalmente debido a una disminución de gastos de personal y amortizaciones de inmovilizado en 2013.

En 2012 los gastos totales han ascendido a 6,9 millones de euros, un 2,5% superiores a los registrados en 2011 fundamentalmente debido a los gastos derivados del mencionado proyecto de Aena en Angola.

El resultado financiero positivo en 2013 ha mejorado un 286,0%, pasando de un resultado positivo de 1,1 millones de euros en 2012 a 4,4 millones de euros en 2013, principalmente por el efecto neto de la desinversión realizada en ACDL como consecuencia de la venta de la mayor parte de sus activos (ver apartado 6.1.1.A.3.2 del presente Documento de Registro). El resultado financiero positivo en 2012 ha mejorado un 20,7% con respecto al 2011, pasando de un resultado financiero positivo de 0,9 millones de euros en 2011 a 1,1 millones de euros en 2012.

Los anteriores efectos han derivado en:

- Una disminución del EBITDA en el ejercicio 2013 del 48,7% frente al ejercicio 2012 y una variación positiva del EBITDA en el ejercicio 2012 con respecto al ejercicio 2011 del 105,8%.

- Una disminución del EBITDA ajustado en el ejercicio 2013 del 55,0% frente al ejercicio 2012 y una variación positiva del EBITDA ajustado en el ejercicio 2012 con respecto al ejercicio 2011 del 134,7%.

- Una disminución del resultado de explotación del ejercicio 2013 con respecto al ejercicio 2012 del 56,7% y una variación positiva del resultado de explotación en el ejercicio 2012 con respecto al ejercicio 2011 del 155,3%.

El beneficio por participación en el resultado de asociadas en 2013 ha disminuido un 45,0%, pasando de 9,6 millones de euros en 2012 a 5,3 millones de euros en 2013, como consecuencia de las aportaciones de los resultados negativos de la sociedad holding tenedora de las acciones de la sociedad que explota el aeropuerto de Luton, entre la fecha de adquisición y el 31 de diciembre de 2013. El beneficio por participación en el resultado de asociadas en 2012 ha incrementado un 13,8%, pasando de 8,4 millones de euros en 2011 a 9,6 millones de euros en 2012, principalmente por la mejora en las aportaciones de resultados procedentes de AMP en 2012.

Por efecto de lo anterior, el resultado antes de impuestos del ejercicio 2013 con respecto al ejercicio 2012 ha disminuido un 21,4% y el resultado antes de impuestos del ejercicio 2012 con respecto al ejercicio 2011 ha incrementado un 32,4%.

9.2.3 Información relativa a cualquier actuación o factor de orden gubernamental, económico, fiscal, monetario o político que, directa o indirectamente, hayan afectado o pudieran afectar de manera importante a las operaciones del emisor.

Véase la descripción del Marco Regulatorio de Aena incluida en el apartado 5.1.4 del presente Documento de Registro; en particular lo referente a la consulta pública de la CNMC y la información contenida en el apartado 20.8 del presente Documento de Registro; en particular lo referente a las provisiones realizadas en materia de expropiación.

10. Recursos financieros

10.1. Información relativa a los recursos financieros del emisor (a corto y a largo plazo)

Hasta la fecha de registro del presente Documento de Registro, Aena ha financiado principalmente sus actividades con:

- Generación de caja procedente de sus actividades ordinarias.
- Financiación recibida de entidades de crédito a través del préstamo con Enaire.

A. Patrimonio neto

A continuación se incluye un resumen de la situación de patrimonio neto de Aena a 31 de diciembre de 2011, 2012, 2013 y a 30 de septiembre de 2014.

(miles de euros)	31 de diciembre de 2011	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2013	30 de septiembre de 2014 (no auditado)
Capital	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000
Prima de emisión	1.100.868	1.100.868	1.100.868	1.100.868
Ganancias/pérdidas acumuladas	(82.820)	(146.101)	450.533	819.458
Diferencias de conversión acumuladas	(4.696)	(1.014)	(5.871)	539
Otras reservas	(24.149)	(16.414)	(6.403)	(8.540)
TOTAL patrimonio neto	**2.489.203**	**2.437.339**	**3.039.127**	**3.412.325**

Fuente: Aena. Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial Auditados 2011, 2012, 2013 y Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados No Auditados a 30 de septiembre de 2014.

El capital social de Aena está constituido por 150.000.000 acciones de valor nominal de 10 euros cada una. Durante 2012, 2013 y 2014 no se han producido variaciones en el número de acciones, capital social o prima de emisión. La prima de emisión es de libre disposición.

B. Pasivos

En los apartados 20.1 y 20.6 del Documento de Registro, así como en el apartado 3.2 de la Nota sobre las Acciones se ha incluido información sobre los pasivos no corrientes y pasivos corrientes de Aena.

La mayor parte del pasivo de Aena es deuda financiera. Se incluye a continuación el detalle de deuda financiera neta de Aena a 31 de diciembre de 2011, 2012, 2013 y a 30 de septiembre de 2014, definida como se detalla a continuación (la deuda financiera neta a efectos de los *covenants* acordados en los contratos de financiación novados con fecha 29 de julio se define en apartado B.4 del presente Documento de Registro).

(miles de euros)	**31 de diciembre de 2011**	**31 de diciembre de 2012**	**31 de diciembre de 2013**	**30 de septiembre de 2014 (no auditado)**
Deuda financiera no corriente (A)	11.124.741	11.033.570	10.374.038	9.814.004
Deuda financiera corriente (B)	1.074.600	1.052.112	1.099.823	1.100.465
TOTAL deuda financiera (A+B)	**12.199.341**	**12.085.682**	**11.473.861**	**10.914.469**
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	3.316	8.210	12.377	508.234
Cash pooling deudor	-	-	67.766	-
TOTAL efectivo y cash pooling(1)(C)	**3.316**	**8.210**	**80.143**	**508.234**
Deuda financiera neta (A+B-C)	**12.196.025**	**12.077.472**	**11.393.718**	**10.406.235**

Fuente: Aena. Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial Auditados 2011, 2012, 2013 y Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados No Auditados a 30 de septiembre de 2014.

(1) Cash pooling: Tesorería centralizada.

10.2. Explicación de las fuentes y cantidades y descripción narrativa de los flujos de tesorería del emisor

El apartado 20.1 del presente Documento de Registro incluye los estados de flujos de efectivo consolidados de Aena correspondientes a 31 de diciembre de 2011, 2012, 2013 y a 30 de septiembre de 2014.

10.3. Información sobre las condiciones de los préstamos y la estructura de financiación del emisor

De acuerdo con lo previsto en el RDL 13/2010, se aprobó la creación de Aena aportándose los bienes, derechos, deudas y obligaciones de Enaire ligados a la actividad aeroportuaria, comercial, o a otros servicios relacionados con la gestión aeroportuaria.

Tras esta transferencia de bienes, derechos, deudas y obligaciones, Enaire y Aena firmaron el 1 de julio de 2011 un contrato de reconocimiento de deuda (en adelante, el "**Contrato de Reconocimiento de Deuda**") por el cual Aena reconoció formalmente adeudar a Enaire, como consecuencia de la aportación de la Actividad (tal y como se define en el apartado 21), la cantidad de 11.673 millones de euros, que se corresponde con el saldo vivo de la deuda de Enaire imputable a la rama de actividad aeroportuaria en ese momento y que tiene su origen en la importante actividad inversora realizada por Aena en los últimos años.

En virtud del Contrato de Reconocimiento de Deuda Aena se obliga a satisfacer el endeudamiento con entidades financieras de Enaire, mediante el abono a Enaire de un 94,9% de cualesquiera pagos que Enaire deba satisfacer a las entidades financieras de acuerdo con las condiciones financieras y demás términos y condiciones previstos en los respectivos contratos de financiación. Se incluye información adicional del Contrato de Reconocimiento de Deuda en el subapartado B siguiente.

En el marco del proceso de apertura del capital social de Aena a inversores privados y con la finalidad de hacer compatibles con dicho proceso el acuerdo de financiación y acuerdos de cobertura suscritos con la totalidad de las entidades financieras, con fecha de 29 de julio de 2014 Enaire, Aena 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 a la venta de las acciones de Aena por parte de Enaire e incorporar a Aena como obligado solidario junto a Enaire bajo los distintos contratos de financiación y realizar todos aquellos ajustes a los referidos contratos de financiación que sean necesarios a dichos efectos.

Se incluyen a continuación los principales términos de la novación de los contratos de financiación.

A.- Términos novación de los contratos de financiación suscritos inicialmente por Enaire

Mediante estas novaciones suscritas el 29 de julio de 2014, no se alteran las condiciones financieras de las operaciones de los préstamos concedidos en su momento a Enaire ni por tanto los reflejados en el Contrato de Reconocimiento de Deuda en su momento suscrito con Aena (entre otros: amortización de principal, fechas de vencimiento, régimen de tipos de intereses, plazos de amortización, etc.). Las clausulas principales que han sido objeto de modificación se

resumen a continuación:

- El carácter solidario de las prestatarias, Enaire y Aena, que se obligan solidariamente entre sí frente a las correspondientes entidades financieras respecto de 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 a la entidad financiera en virtud del correspondiente contrato. Las entidades financieras reconocen expresamente que el pago que por cualquier concepto reciban efectivamente de cualquiera de las prestatarias de conformidad con lo previsto en los contratos, tendrá plenos efectos liberatorios por dicho concepto e importe.

- Eliminación de cláusulas limitativas a la transmisión de acciones y de la venta de un porcentaje superior al 49% por parte de Enaire.

- Mantenimiento de la estructura vigente del Contrato de Reconocimiento de Deuda con las obligaciones de pago de Aena hacia Enaire. Se ha incluido en el Contrato de Reconocimiento de Deuda una promesa de pignoración futura de los derechos de crédito de Aena a favor de Enaire en el supuesto de incumplimiento de las obligaciones o de que haya una pérdida de control de Aena por parte de Enaire.

- La unificación de las cláusulas que restringen la disposición de activos: Aena 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 y sujeto a ciertas limitaciones.

- La obligatoriedad del cumplimiento de ciertos ratios financieros sobre la base de los estados financieros consolidados de Aena, que se acreditará mediante la entrega de un certificado del cumplimiento de dichos ratios de forma semestral y anual. Concretamente se han introducido en los acuerdos de financiación los siguientes niveles para un ratio deuda financiera neta/EBITDA y para un ratio EBITDA/gastos financieros (ver definición de los parámetros en la letra B.4 presente apartado del Documento de Registro):

Ratio	*2013*	*2014*	*2015*	*2016*	*2017 y siguientes*
Deuda Financiera Neta / EBITDA Menor o igual a:	10,0x	9,0x	8,0x	8,0x	7,0x
EBITDA / Gastos Financieros Mayor o igual a:	2,50x	2,75x	3,00x	3,00x	3,00x

Fuente: Aena. Contratos de Novación de la Deuda. Información financiera no auditada.

- 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, frente a la prohibición que existía en muchos contratos iniciales y que en muchos casos hacían difícil la expansión empresarial.

- 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.

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

a. Incumplimiento de cualquiera de las obligaciones de pago derivadas de cada uno de los acuerdos de financiación.

b. Incumplimiento de obligaciones de pago derivadas de otros contratos de financiación.

c. El incumplimiento de cualquier obligación de pago derivada de relaciones comerciales habituales en el tráfico ordinario de Aena, salvo que ésta se haya opuesto judicial o extrajudicialmente a la correspondiente reclamación de pago derivada de dicho incumplimiento y/o haya interpuesto, o vaya a interponer los correspondientes acciones procesales a los que Aena esté amparada en derecho, sin que haya recaído sentencia condenatoria al pago en su contra.

d. Embargos generalizados de bienes de Aena y/o Enaire.

e. La constitución por parte de Enaire y/o por las sociedades, entes y entidades del grupo Enaire (con excepción de Aena y las sociedades de su grupo, que se rigen por la limitación indicada en el punto siguiente) de cualquier derecho real, carga, gravamen o privilegio sobre cualquiera de los activos o derechos, presentes o futuros.

f. La constitución por Aena y/o las sociedades de su grupo de cualquier derecho real, carga, gravamen o privilegio sobre cualquiera de los activos o derechos existentes en su balance, con excepción de cualquier derecho real, carga, gravamen o privilegio constituido sobre activos situados fuera de España (incluidas en dicha excepción, las acciones o participaciones de sociedades domiciliadas en España siempre que la totalidad de sus activos operativos estuvieran situados fuera de España) exclusivamente, en garantía de financiaciones u otras obligaciones sin recurso a Aena contraídas por filiales y/u otras compañías del grupo Aena.

g. 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 respetivos 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.

La novación de los acuerdos de financiación incluyó una comisión de novación a pagar a todas y cada una de las entidades financiadoras equivalente al 0,10% sobre el saldo dispuesto a 31 de diciembre de 2012 (momento en que se inició la negociación), también tuvieron que satisfacer los gastos de los asesores legales que han asesorado a los bancos. Dicho importe fue abonado en el momento de la firma por un importe total de 12,2 millones de euros.

B.- El Contrato de Reconocimiento de Deuda

Como consecuencia de la novación de los acuerdos de financiación descrito en el subapartado A anterior, así como de la necesidad de actualizar los importes adeudados a su saldo a 30 de junio de 2014, con fecha 29 de julio de 2014 se llevó a cabo una última novación modificativa del contrato de Reconocimiento de Deuda suscrito el 1 de julio de 2011.

En dicha novación, Enaire y Aena acordaron modificar determinados aspectos del contrato de Reconocimiento de Deuda con efectos meramente modificativos 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 Enaire y Aena 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 de los mismos ratios financieros, tal como vienen detallados en las novaciones de los acuerdos de financiación, y v) en caso de incumplimiento por parte de Aena de sus obligaciones bajo el Contrato de Reconocimiento de Deuda:

- Aena se compromete a la constitución futura de un contrato de prenda de primer rango sobre ciertos derechos de crédito (el importe correspondiente a un año de servicio de la deuda que se devengue bajo los acuerdos de financiación) en favor de

Enaire (esta obligación también surge en caso de pérdida de control de Aena por parte de Enaire);

- Los importes impagados por Aena devengarán intereses de demora.

- En el caso de que Enaire hubiese tenido que abonar cualquier cantidad a las entidades financieras que conforme al Contrato de Reconocimiento de Deuda hubiese debido pagar Aena, Enaire se subrogará en los derechos y garantías del acreedor frente a Aena y la deuda reconocida en el Contrato de Reconocimiento de Deuda se incrementará automáticamente en el importe satisfecho por Enaire.

- Asimismo, en el caso de que como consecuencia del incumplimiento de una obligación por parte de Aena bajo los contratos de financiación, se produjera el vencimiento anticipado de uno o varios contratos de financiación y la reclamación de pago efectivo de cualesquiera importes, Aena deberá satisfacer a Enaire una penalidad equivalente al 3% del principal total vencido del respectivo contrato de financiación incumplido. Esta previsión también aplicaría para el supuesto de que la parte incumplidora hubiese sido Enaire, en cuyo caso, ésta sería la que debería satisfacer la mencionada penalidad a Aena.

Aena reconoce adeudar a Enaire a 30 de septiembre de 2014 la deuda derivada en su momento de la aportación de la actividad aeroportuaria, que asciende a un importe de 10.769.067 miles de euros y es equivalente aproximadamente al 95,9%, de la deuda pendiente de pago por los acuerdos de financiación y los importes determinados ajustes de valor en la aportación según lo contemplado en la constitución de Aena.

En el proceso de novación de la deuda Enaire y Aena 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 deban hacer al amparo de dichos acuerdos de financiación serán hechos por Enaire y por tanto se mantiene la relación contractual entre Aena y Enaire a través del Contrato de Reconocimiento de Deuda.

Sin perjuicio de la responsabilidad solidaria y principal que Aena y Enaire asumen frente a las entidades financieras bajo los acuerdos de la financiación, los pagos hechos por Aena reducirán proporcionalmente, frente a Enaire, sus obligaciones de pago derivadas de la aportación.

En todo caso, el impago por Aena de sus obligaciones derivadas del Contrato de Reconocimiento de Deuda, no liberará a Enaire 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 acuerdos de financiación con las entidades bancarias y con Enaire no modifican el tratamiento contable de la deuda financiera de Aena con la sociedad matriz Enaire.

B.1 Condiciones del endeudamiento de Aena en virtud del Contrato de Reconocimiento de Deuda

La situación de la financiación de Enaire a 30 de septiembre de 2014 (no incluye intereses devengados) es la siguiente:

Acuerdos de Financiación Datos en Miles de Euros	**LÍMITES DE FINANCIACIÓN BANCARIA POR ENTIDADES**	
ENTIDAD BANCARIA	**30/09/2014**	
	DISPUESTO	**NO DISPUESTO**
Banco Europeo de Inversiones (Bilaterales)	5.182.227	52.700
Instituto de Crédito Oficial (Bilaterales)	2.465.000	150.000
Depfa Bank (Bilaterales)	1.333.333	-
FMS (Bilateral)	933.333	-
BBVA (Bilateral y Sindicados)	312.867	-
Caixabank (Bilateral y Sindicados)	184.200	-
Banco Sabadell – Bilaterales	140.000	-
Bankinter - Bilaterales y Sindicado	130.000	-
Dexia Sabadell - Bilateral	112.500	-
Bankia - Sindicado	110.700	-
KFW IPEX-Bank – Bilateral	100.000	-

Banco Popular – Sindicados	81.733	-
Santander (Banesto) – Sindicado	54.000	-
Societé Générale – Sindicado	51.300	-
Unicaja - Bilateral	16.667	-
Barclays Bank, plc. - Bilateral	12.500	-
Targo Bank (Pop. Crédit-Mut.) - Sindicado	6.667	-
TOTAL	**11.227.027**	**202.700**

Fuente: Aena. Información financiera no auditada.

En virtud del Contrato de Reconocimiento de Deuda, Aena responde frente a Enaire del pago 10.769.067 miles de euros. El calendario de vencimiento de las cuotas pendientes de pago del Contrato de Reconocimiento de Deuda a corto y largo plazo a 30 de septiembre de 2014 es el siguiente:

CUOTAS CON VENCIMIENTO	Millones de euros
4º Trimestre 2014	395
2015	1.055
2016	1.140
2017	816
2018	738
2019	690
Siguientes	5.935
TOTAL	**10.769**

Fuente: Aena. Información financiera no auditada.

Estos 10.769 millones de euros suponen la práctica totalidad del endeudamiento financiero de Aena, ya que el resto del endeudamiento es de 145,4 millones de euros correspondientes a intereses devengados por préstamos con Enaire (59,8 millones de euros), pasivos por arrendamiento financiero a corto y largo plazo (20,0 millones de euros), préstamos con entidades de crédito a corto y largo plazo (1,6 millones de euros), fianzas recibidas a corto y largo plazo y otros pasivos (79,3 millones de euros) minorando estas cantidades por el efecto

contable por criterio de coste efectivo por importe de 15,3 millones de euros.

La financiación disponible del Instituto de Crédito a 30 de septiembre de 2014 por importe de 150.000 miles de euros ha sido dispuesta en los siguientes tramos: (i) 80.000 miles de euros el día 11 de diciembre de 2014; y (ii) 70.000 miles de euros el día 27 de diciembre de 2014, no quedando financiación pendiente de disponer de esta entidad.

Con relación a la toma de control de Luton el pasado 16 de octubre, a partir de dicha fecha la deuda de dicha sociedad se consolidará en las cuentas de Aena (ver apartado 6.1.1 A.3.2 del presente Documento de Registro). Sin embargo, dado que dicha deuda es sin recurso a Aena, no computa a efectos de los covenants de la financiación.

B.2 Tipo de interés

El tipo medio del endeudamiento financiero de Aena a 30 de septiembre de 2014 es del 1,92%, con la siguiente composición:

- Préstamos referenciados a tipo variable

  Préstamos referenciados a Euribor a 6 meses o Euribor a 3 meses, más un diferencial.
  A 30 de septiembre de 2014 el 48,0% de la deuda está referenciada a tipo variable (referencia Euribor a 3 y 6 meses), con un tipo medio del 1,36%.

- Préstamos referenciados a tipo revisable

  Préstamos en los que se establece un régimen de tipo de interés durante un periodo de tiempo (normalmente 4 años). A vencimiento, Aena decide si continuar en el mismo régimen o cambiar a un régimen de tipo fijo o variable.

  A 30 de septiembre de 2014 el 39,8% de la deuda está referenciada a tipo revisable, con un tipo medio del 2,12%.
  El BEI concentra el 59,1% de los préstamos a tipo revisable.

- Préstamos referenciados a tipo fijo

  Préstamos a tipo fijo hasta vencimiento.
  A 30 de septiembre de 2014 el 12,2% de la deuda está referenciada a tipo fijo, con un tipo medio del 3,67%.

La evolución de los tipos medios de los ejercicios 2011, 2012, 2013 y 30 de septiembre de 2014 es la siguiente:

€ Millones	31 de diciembre de 2011		31 de diciembre de 2012		31 de diciembre de 2013		30 de septiembre de 2014	
Tipología	**Importe**	**Tipo medio**	**Importe**	**Tipo medio**	**Importe**	**Tipo medio**	**Importe**	**Tipo medio**
Variable	4.735,8	2,35%	4.648,4	1,81%	5.459,3	1,24%	5.168,6	1,36%
Revisable	4.822,5	3,04%	5.112,5	2,72%	4.883,0	2,22%	4.285,4	2,12%
Fijo	2.181,6	3,57%	2.074,3	3,47%	983,4	3,81%	1.315,0	3,67%
TOTAL	**11.739,9**	**2,83%**	**11.835,2**	**2,49%**	**11.325,7**	**1,93%**	**10.769,1**	**1,92%**

Fuente: Aena. Información financiera no auditada.

B.3 Instrumentos financieros Derivados

Enaire tiene suscritos una serie de derivados de cobertura de tipo de interés, de los que Aena responde ante Enaire en un 95,2731% en virtud del Contrato de Reconocimiento de Deuda suscrito en Aena y Enaire. La valoración y contabilización de los mismos se ha realizado en el balance de Aena.

Las principales características de los derivados de tipo de interés de Enaire en vigor a fecha 30 de septiembre de 2014 son las siguientes:

Tipología	Tipo	Importe contratado (miles de euros)	Fecha contratación	Fecha inicio del derivado	Vencimiento
Swap tipo de interés de cobertura de flujo de efectivo	Tipo de interés fijo 2,57% contra tipo de interés variable	255.000	28/07/2010	15/12/2011	15/03/2016
Swap tipo de interés de cobertura de flujo de efectivo	Tipo interés fijo 0,98% contra tipo de interés variable	66.500	13/12/2012	13/12/2012	13/12/2017

Fuente: Aena. Información financiera no auditada.

B.4 Ratios financieros

Ratios financieros contratos de financiación

Se incluye a continuación el detalle de los ratios Deuda financiera/EBITDA y EBITDA/gastos financieros de Aena, según definición establecida en los acuerdos de financiación novados, correspondientes a los ejercicios 2011, 2012, 2013 y a los últimos 12 meses finalizados el 30 de junio 2014 (existiendo obligación de comunicación de dichos ratios financieros solamente de forma semestral y anual). Si bien Aena únicamente está obligada al cumplimiento de los ratios previstos en la novación de los contratos financieros a partir de la fecha de referencia del 30 de junio de 2014, habiéndose suscrito la novación de los contratos de financiación el 29 de julio de 2014, se incluyen los ratios históricos a efectos informativos:

(Millones de euros)	31 de diciembre de 2011	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2012	30 de junio de 2014
Deuda financiera neta calculada Según los *covenants* de los contratos de financiación ("Deuda Financiera neta *covenants")*	**12.210**	**12.076**	**11.332**	**10.870**
EBITDA Covenants	**894**	**1.091**	**1.631**	**1.779***
Deuda financiera neta/ EBITDA Covenants	**13,7x**	**11,1x**	**6,9x**	**6,1x**

** Para el período 30 de junio 2013 a 30 de junio de 2014.*

Fuente: Aena. Información financiera no auditada

(Miles de euros)	31 de diciembre de 2011	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2013	1 de julio de 2013 a 30 de junio de 2014
Gasto financiero calculados según los *covenants* de los Contratos De Financiación ("Gastos financieros *covenants*")	**325.437**	**311.505**	**243.496**	**226.572**
EBITDA *covenants*	**893.802**	**1.091.273**	**1.630.916**	**1.779.957**

Fuente: Aena. Información financiera no auditada.

	31 de diciembre de 2011	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2013	1 de julio de 2013 a 30 de junio de 2014
Deuda financiera neta *covenants*/EBITDA covenants	**13,7x**	**11,1x**	**6,9x**	**6,1x**
EBITDA *covenants* /gastos financieros *covenants*	**2,7x**	**3,5x**	**6,7x**	**7,9x**

Fuente: Aena. Información financiera no auditada.

Aena cumple con los ratios a 30 de junio de 2014 teniendo en cuenta que a 30 de junio de 2014 el ratio de deuda financiera neta *covenants* a EBITDA alcanza el 6,1x (inferior al 9,0x de *covenant* máximo recogido en las novaciones modificativas de los contratos de financiación y en la novación modificativa del Contrato de Reconocimiento de Deuda) y que a 30 de junio de 2014 el ratio de EBITDA *covenants* a gastos financieros *covenants* alcanza el 7,9x (superior al

2,75x indicado).

A los efectos anteriores:

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 o 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 a 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.

A todos los efectos se excluirán del cómputo de la Deuda Financiera: (i) la Deuda Subordinada (ii) la deuda que no figure en el balance de Aena y deuda sin recurso a Aena, (iii) la deuda que pese a figurar en el balance de Aena no suponga una obligación exigible (deuda sin recurso) para Aena, (iv) los pagos a Enaire como contraprestación de la entrega de bienes y/o la prestación de servicios y (v) las subvenciones o ayudas concedidas a fondo perdido.

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 al 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 los contratos de financiación 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 de los contratos de financiación; (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 de la entidad.

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 excluirá 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. Quedarán excluidos en todo caso los importes correspondientes a (i) y (ii) anteriores que no impliquen salida de caja.
Aena debe facilitar a las entidades financiadoras un certificado acreditando el cumplimiento de los ratios de forma semestral y anual, estando únicamente éste último sujeto a revisión por el auditor, quien debe emitir un informe de procedimientos acordados para determinar el cumplimiento de los ratios.
Las diferencias en las definiciones de deuda financiera neta y gastos financieros según contratos de financiación y NIIF son las siguientes:

- En lo relativo a deuda financiera neta, no se incluyen las fianzas recibidas de clientes y proveedores (porque no es una deuda con coste);
- En lo relativo a gastos financieros, los *covenants* de los contratos de financiación se refieren sólo a gastos asociados a deuda financiera, por lo que se excluye del cálculo NIIF:

    i. los gastos financieros por actualización de provisiones.
    ii. los intereses demora expropiaciones.
    iii. los intereses fondos Premios a largo plazo.

10.4. Información relativa a cualquier restricción sobre el uso de los recursos de capital que, directa o indirectamente, haya afectado o pudiera afectar de manera importante a las operaciones del emisor

No existe ninguna restricción, adicionalmente a las mencionadas en el apartado 10.3 anterior,

sobre el uso de los recursos de capital que, directa o indirectamente, haya afectado o pudiera afectar de manera importe a las operaciones de Aena.

10.5. Información relativa a las fuentes previstas de los fondos necesarios para cumplir los compromisos mencionados en 5.2.3. y 8.1.

Para la financiación de las posibles inversiones contempladas en los apartados 5.2.3 y 8.1 del presente Documento de Registro, Aena recurriría a los recursos generados por su actividad ordinaria.

11. Investigación y desarrollo, patentes y licencias

En el ámbito de las tecnologías de la información y telecomunicaciones (TIC), las actividades de investigación y desarrollo en Aena se centran principalmente en atender las necesidades de Aena con los más altos estándares de calidad de servicio y seguridad. Asimismo, Aena realiza un esfuerzo constante en dar respuesta a las demandas de sus clientes a través de los nuevos desarrollos tecnológicos.

La suite de sistemas aeroportuarios para la gestión del tiempo real de Aena (SCENA) permite una gestión integral y automatizada de las operaciones de acuerdo al concepto A-CDM (*Airport Collaboration Decision Making*). Esta suite integra información del lado aire (operaciones en plataforma) con la procedente de la progresión del estado de servicio de cada aeronave en el lado tierra (atención y servicios al pasajero en el terminal), dando soporte a los procesos operativos mediante diversas tecnologías de localización y la integración de la información de los distintos actores involucrados.

A-CDM se basa en la compartición de información sobre la que se apoya la toma de decisiones en distintos instantes de tiempo sobre la evolución del vuelo. Todos los actores (compañías aéreas, agentes *handling* y Control Aéreo) con alguna participación en el proceso, deben proporcionar su información en momentos concretos y tomar acciones sobre el vuelo.

Toda esta información fluye en tiempo real alimentando diversos sistemas esenciales para la operación e información aeroportuaria: el Sistema de Asignación de Medios aeroportuarios, el Sistema de Tratamiento Automático de Equipajes, el Sistema de Información al Pasajero (con una aplicación especial para hoteles, ferias, etc.) que, junto a la Web pública y la aplicación para *smartphones*, son los canales de comunicación con el pasajero. Finalmente toda esta información se explota mediante el Sistema de Estadística Operacional.

El proyecto A-CDM, está integrado dentro del programa SESAR (*Single European Sky ATM Research*) para la mejora de la gestión del tráfico aéreo en el marco del Cielo Único Europeo. Se encuentra implantándose en diversos aeropuertos europeos entre los que se encuentra el Aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, al que seguirán los de Palma de Mallorca y Barcelona-El Prat.

- La filosofía TAM (*Total Airport Management*) se desarrolla en Aena a través de los Centros de Gestión Aeroportuaria (CGA) que incluyen aplicaciones de monitorización y

supervisión de la producción del aeropuerto que, de forma colaborativa, establecen tareas coordinadas de resolución de incidencias y situaciones de emergencia. Asimismo, se establecen *Key Performance Indicators* (KPI) relevantes sobre los que fijar o basar medidas correctoras. El Centro de Gestión de Red, extiende este modelo para dar una visión integrada de la totalidad de aeropuertos informando de su estado y colaborando en la resolución de incidencias que afecten a la red.

- En el ámbito de seguridad aeroportuaria, se ha desarrollado un sistema integral de Gestión de la Seguridad aeroportuaria con un modelo de homologación de equipamiento e integración de circuitos cerrados de televisión, control de accesos, etc.

- Aena ha desarrollado una aplicación para *smartphones* que permite informar al pasajero de manera personalizada sobre el estado de sus vuelos, servicios disponibles, tanto operativos como comerciales, y la ubicación de los mismos en cartografía para todos los aeropuertos de la red.

Todo este desarrollo está basado en unos pilares básicos:

- Plan de sistemas de información en línea con los ejes estratégicos de Aena.

- Política de seguridad de la información y su aplicación a través de un Plan de Seguridad de la Información, con el objetivo de garantizar el acceso autorizado a la información, la confidencialidad e integridad de la misma, y la prestación continuada de las operaciones y servicios de negocio de Aena, actuando preventivamente para minimizar los riesgos.

- Dotación de infraestructuras: Aena cuenta con modernas infraestructuras, incluidas las redes de comunicaciones, que aportan garantías suficientes de disponibilidad y continuidad para los servicios que se prestan desde ellos y, todo ello, con un fuerte compromiso con el medioambiente, apostando por soluciones de eficiencia energética.

- Acuerdos de nivel de servicio en contratos con los principales proveedores internacionales de IT para el desarrollo evolutivo de los sistemas así como su explotación y mantenimiento.

Propiedad intelectual

Aena tiene la propiedad intelectual de los sistemas que ha desarrollado y desplegado de forma homogénea en su red para gestión de las operaciones aeroportuarias. Asimismo, tiene licencias de uso de software de terceros, paquetes de aplicaciones de gestión empresarial y software de base, y están en vigor los correspondientes contratos, renovables anualmente, para el abono de los derechos de actualización y soporte técnico.

Por otra parte, Aena tiene reservado el nombre del dominio de Internet que está usando en su Web pública, http://aena.es y http://www.aena-aeropuertos.es, y otros dominios adicionales, como protección de marca y futuros usos.

12. Información sobre tendencias

12.1. Tendencias recientes más significativas de la producción, ventas e inventario, y costes y precios de venta desde el fin del último ejercicio hasta la fecha del documento de registro.

El perfil de crecimiento de Aena ha venido impulsado por una serie de acontecimientos y medidas que han contribuido a los resultados de la compañía. El tráfico de Aena, además de beneficiarse de un crecimiento estructural del tráfico aéreo a largo plazo, ha experimentado una evolución favorable durante 2014, gracias entre otros, al incremento del número de rutas y a la mayor entrada de turistas.

El número de pasajeros que han pasado por la red de aeropuertos de Aena, a 31 de diciembre de 2014 (acumulado) ha crecido un 4,5% en relación con el mismo período del año anterior, alcanzando la cifra de 195,9 millones, (8,5 millones de pasajeros más respecto al acumulado de diciembre de 2013). En noviembre de 2013 se produjo un cambio de tendencia en la evolución del tráfico que se ha consolidado a lo largo del 2014, ya que tras el crecimiento registrado en diciembre de 2014, se acumulan ya catorce meses de crecimiento consecutivo.

El tráfico internacional sigue con la tendencia positiva registrada en 2013 (+2,1% frente a 2012) y a 31 de diciembre de 2014 acumulado (+5,7% frente al mismo periodo del 2013), superando la cifra de 136,4 millones de pasajeros.

En lo que respecta al tráfico de pasajeros nacionales, desde julio de 2014 la tasa de variación se encuentra en cifras positivas. El tráfico nacional acumulado a septiembre alcanzó 44,9 millones de pasajeros, con un crecimiento del 1,5% respecto del mismo periodo de 2013. Tras registrar crecimientos tanto en octubre, noviembre y diciembre de 2014 (+5,3%, +1,8% y 3,1 en relación con el mismo período del año anterior, respectivamente) la tasa de crecimiento en los doce primeros meses del 2014 se sitúa en el +2,0% (frente al mismo periodo del año anterior) hasta alcanzar los 58,5 millones. Este crecimiento se debe al aumento del tráfico nacional fundamentalmente de los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Palma de Mallorca, Alicante-Elche y en los aeropuertos canarios.

El número de operaciones acumuladas de la red, a 31 de diciembre de 2014 ha superado la cifra de 1,8 millones, lo que implica un crecimiento del +2,3% respecto al acumulado a 31 de diciembre del 2013. La variación mensual de operaciones acumuladas ha sido positiva desde marzo 2014.

La siguiente tabla muestra el número de pasajeros, operaciones y mercancías realizadas en el período enero-diciembre 2014.

Aeropuertos y Grupos de Aeropuertos	Pasajeros			Operaciones			Mercancías		
	Pasajeros	% del Total	Var 14/13	Operaciones	% del Total	Var 14/13	Toneladas	% del Total	Var 14/13
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	41.833.374	21,4%	5,3%	342.601	18,7%	2,9%	366.645	53,5%	5,8%
Barcelona-El Prat	37.559.044	19,2%	6,7%	283.850	15,5%	2,7%	102.693	15,0%	2,4%
Palma de Mallorca	23.115.499	11,8%	1,5%	172.628	9,4%	1,5%	11.516	1,7%	-5,9%
Grupo Canarias	34.819.227	17,8%	6,9%	325.212	17,7%	8,8%	40.824	6,0%	3,5%
Grupo I	47.312.160	24,2%	3,5%	426.728	23,3%	1,6%	29.678	4,3%	4,4%
Grupo II	10.152.262	5,2%	-1,7%	157.774	8,6%	-3,4%	88.995	13,0%	19,9%
Grupo III	1.069.712	0,5%	-2,2%	123.918	6,8%	-4,0%	44.859	6,5%	19,0%
Total Aena	**195.861.278**	**100,0%**	**4,5%**	**1.832.711**	**100%**	**2,3%**	**685.209**	**100%**	**7,2%**

Véanse también los apartados 6 y 20.6 del presente Documento de Registro, que incluyen información sobre el periodo enero-septiembre de 2014.
Teniendo en cuenta los incrementos de tráfico anteriormente mencionados, junto con los mayores ingresos comerciales impulsados tanto por el crecimiento del tráfico como por las nuevas licitaciones y renegociaciones de contratos, se espera que los resultados operativos continúen con la tendencia mostrada durante el periodo enero-septiembre del año.

12.2. Información sobre cualquier tendencia conocida, incertidumbres, demandas, compromisos o hechos que pudieran razonablemente tener una incidencia importante en las perspectivas del emisor, por lo menos para el ejercicio actual.

Los principales factores que podrían tener incidencia en las perspectivas de Aena son los contenidos en la Sección II del Folleto Informativo relativa a los Factores de Riesgo. Sin perjuicio de los anteriores Factores de Riesgo, a Aena no le consta ninguna tendencia excepcional que influya en el sector en el que opera.

13. Previsiones o estimaciones de beneficios

Aena ha optado por no incluir ninguna previsión o estimación de beneficio.

13.1. Declaración que enumere los principales supuestos en los que el emisor ha basado su previsión o su estimación.

No aplicable.

13.2. Debe incluirse un informe elaborado por contables o auditores independientes que declare que, a juicio de esos contables o auditores independientes, la previsión o estimación se ha calculado correctamente sobre la base declarada, y que el fundamento contable utilizado para la previsión o estimación de los beneficios es coherente con las políticas contables del emisor.

Cuando la información financiera se refiera al ejercicio contable anterior y únicamente contenga cifras inequívocas y esencialmente coherentes con las cifras definitivas que se publicarán en los próximos estados financieros anuales auditados correspondientes al ejercicio contable anterior, y la información explicativa necesaria para evaluar esas cifras, no se exigirá un informe a condición de que el Folleto incluya las declaraciones siguientes:

a) la persona responsable de esta información financiera, si es distinta de la responsable del Folleto en general, aprueba dicha información;

b) los contables o auditores independientes han acordado que esta información es substancialmente compatible con las cifras definitivas que se publicarán en los próximos estados financieros anuales auditados;

c) esta información financiera no ha sido auditada.

No aplicable.

13.3. La previsión o estimación de los beneficios debe prepararse sobre una base comparable con la información financiera histórica.

No aplicable.

13.4. Si el emisor ha publicado en un Folleto una previsión de beneficios para una fecha no transcurrida, debe entonces proporcionar una declaración de si efectivamente ese pronóstico sigue siendo tan correcto como en la fecha del documento de registro, o una explicación de por qué el pronóstico ya no es válido, si ese es el caso.

No aplicable.

14. Órganos de administración, de gestión y de supervisión, y altos directivos

14.1. Nombre, dirección profesional y cargo en el emisor de las siguientes personas, indicando las principales actividades que éstas desarrollan al margen del emisor, si dichas actividades son significativas con respecto a ese emisor:

a) miembros de los órganos de administración, de gestión o de supervisión:

La administración de Aena corresponde a un Consejo de Administración, que está compuesto por el número de consejeros que determine la Junta general dentro de los límites fijados por los Estatutos Sociales. El Accionista Único de Aena, mediante decisión de fecha 20 de enero de 2015 estableció en quince (15) el número de miembros del Consejo de Administración de Aena. A fecha del Folleto, los cargos de los nuevos miembros del Consejo de Administración de Aena están pendientes de inscripción en el Registro Mercantil de Madrid.

Los miembros del Consejo de Administración de la Sociedad a la fecha del presente Documento de Registro, así como sus cargos en el seno del Consejo, la categoría de dichos consejeros de las direcciones profesionales, se detallan a continuación:

Miembro del Consejo	Fecha de Nombramiento Inicial[(1)]	Cargo	Carácter del Cargo	Dirección Profesional
José Manuel Vargas Gómez	20 de enero de 2012	Presidente y Consejero Delegado	Ejecutivo	Madrid calle Arturo Soria 109
María Victoria Marcos Cabero	24 de septiembre de 2013	Consejera	Dominical	Madrid calle Arturo Soria 109
Pilar Arranz Notario	19 de noviembre de 2012	Consejera	Dominical	Madrid calle Arturo Soria 109
Jesús Fernández Rodríguez	16 de octubre de 2014	Consejero	Dominical	Madrid calle Arturo Soria 109
Juan Miguel Báscones Ramos	16 de octubre de 2014	Consejero	Dominical	Madrid calle Arturo Soria 109
José María Arauzo González	29 de enero de 2013	Consejero	Dominical	Madrid calle Arturo Soria 109
Juan March De la Lastra	20 de enero de 2015	Consejero	Dominical	Madrid calle Arturo Soria 109
Jorge Gil Villén	20 de enero de 2015	Consejero	Dominical	Madrid calle Arturo Soria 109

The Children's Investment Fund Management (UK) LLP representado por D. Christopher Anthony Hohn	20 de enero de 2015	Consejero	Dominical	Madrid calle Arturo Soria 109
Tatiana Martínez Ramos	16 de octubre de 2014	Consejero	Dominical	Madrid calle Arturo Soria 109
Rodrigo Madrazo García de Lomana	24 de noviembre de 2014	Consejero	Dominical	Madrid calle Arturo Soria 109
Simón Pedro Barceló Vadell	16 de octubre de 2014	Consejero	Independiente	Madrid calle Arturo Soria 109
Eduardo Fernández-Cuesta Luca de Tena	16 de octubre de 2014	Consejero	Independiente	Madrid calle Arturo Soria 109
Fernando Abril-Martorell Hernández	16 de octubre de 2014	Consejero	Independiente	Madrid calle Arturo Soria 109
Juan Ignacio Acha-Orbea Echeverría	3 de febrero de 2012	Consejero	Independiente	Madrid calle Arturo Soria 109

No se ha emitido un informe previo de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones en relación con la condición de cada uno de los miembros de Consejo de Administración, en tanto la misma no existía en el momento de tales nombramientos, si bien está previsto que, una vez que se constituya y reúna dicha Comisión, ésta verifique el carácter de cada consejero de acuerdo con la normativa interna de Aena.

Se incluye a continuación la descripción del perfil de cada uno de los consejeros de Aena, en lo que respecta a su preparación y experiencia de gestión.

VARGAS GÓMEZ, José Manuel: ***Presidente-Consejero Delegado de Aena*****.**

Es licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales y en Derecho, y Censor Jurado de Cuentas.

Antes de su nombramiento en enero de 2012, dedicó más de diez años de actividad profesional a Vocento, grupo de comunicación donde ocupó diferentes cargos desde su llegada en el año 2000.

José Manuel Vargas Gómez fue consejero delegado de la Compañía de 2008 a 2011, aunque previamente ya había ocupado los puestos de director general Financiero de Vocento, además de director Jurídico y secretario del Consejo de ABC.

Anteriormente, José Manuel Vargas Gómez había sido director Financiero y secretario general en JOTSA (grupo Philipp Holzman) y trabajó en la auditora Price Waterhouse de 1993 a 1995.

MARCOS CABERO, María Victoria: ***Consejera Dominical designada por Enaire***

Licenciada en Derecho por la Universidad de Valladolid y pertenece al Cuerpo Superior de Administradores Civiles del Estado desde 1992, desempeñando desde entonces diversos puestos en la Administración General del Estado.

Desde marzo de 2012, es Asesora de la Ministra de Fomento.

En la Administración Turística, entre los años 2002 a 2009, ha sido Directora de los Gabinetes Técnicos del Director General de Turespaña y del Secretario General de Turismo, así como Subdirectora General de Promoción y Comercialización Exterior del Turismo. En Naciones Unidas, en los años 2006 y 2007, ocupó el puesto de Secretaria General de los Miembros Afiliados de la Organización Mundial de Turismo (OMT).

Trabajó en la Presidencia del Gobierno, de 1996 a 2002. Fue Subdirectora General de la Unidad de Relaciones Internacionales de la Oficina del Ministro Portavoz del Gobierno y Subdirectora General de Información Internacional de la Secretaría de Estado de Comunicación de 2009 a 2012. Anteriormente, de 1992 a 1996, ocupó varios cargos en el Ministerio del Interior.

ARRANZ NOTARIO, Pilar: ***Consejera Dominical designada por Enaire***

Licenciada en Historia Moderna y Contemporánea por la Universidad Autónoma de Madrid. Cursó Máster en Dirección General (PDG) por el IESE. Fue consejera de SEPI Desarrollo Empresarial y de European Aviation College.

Pertenece al Cuerpo Superior de Administradores Civiles del Estado desde 1992. Desde mayo de 2008 hasta el año 2010 fue directora del Instituto Nacional de Administración Pública (INAP).

Desde diciembre de 2000 a mayo de 2008 ocupó el cargo de Directora de Formación y Estudios de Navegación Aérea de SENASA.

Ocupó diferentes cargos desde 1991 a 2000 en el Ministerio de Asuntos Sociales, Ministerio del Interior, en Aena como Jefe de División de Planificación de RR.HH de Navegación Aérea, así como en el Ministerio de Administraciones Públicas como Subdirectora Adjunta de Personal y en Correos y Telégrafos como Subdirectora de Gestión de RR.HH.

FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, Jesús: ***Consejero Dominical designada por Enaire***

Abogado del Estado. Es Secretario General y del Consejo de Enaire. Ha estado trabajando en el Organismo Autónomo de Aeropuertos Nacionales (OAAN) desde 1987, pasando después a ser Director de la Asesoría Jurídica de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena),

posteriormente de la Secretaría General Técnica y, últimamente de la Dirección de Asesoría Jurídica y Gestión Patrimonial.

A su vez ha sido Secretario y Consejero de Aena Desarrollo Internacional, Secretario del Consejo de Aena, S.A., Secretario del Consejo de INECO y Consejero de Centros Logísticos Aeroportuarios, S.A. (CLASA).

BÁSCONES RAMOS, Juan Miguel: ***Consejero Dominical designada por Enaire***

Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad Complutense de Madrid y Master en Dirección Económico-Financiera por el Centro de Estudios Financieros.

Es funcionario del Cuerpo de Gestión de la Hacienda Pública, especialidad de Contabilidad y funcionario del Cuerpo Superior de Interventores y Auditores del Estado. Es el Director general de Programación Económica y Presupuestos del Ministerio de Fomento.

Desde febrero de 2014 es Consejero de Renfe Mercancías, Renfe Fabricación y Mantenimiento y de Renfe Viajeros.

Anteriormente ocupaba el puesto de asesor técnico del Departamento Segundo de Fiscalización del Tribunal de Cuentas. Anteriormente desempeñó los puestos de Auditor Nacional Director de Equipos de la Oficina Nacional de Auditoría y jefe de Sección de Control Financiero en la Intervención Delegada de la AECI.

ARAUZO GONZÁLEZ, José María: ***Consejero Dominical designada por Enaire***

Arquitecto. Licenciado en Derecho. Funcionario público desde el año 1980, perteneciente a los cuerpos Técnicos de Hacienda y Superior de Interventores y Auditores del Estado. Inscrito en el Registro Oficial de Auditores de Cuentas.

Antes de su nombramiento como Consejero en Aena en el 2013, fue consejero en la empresa estatal Ingeniería de Sistemas para la Defensa de España.

Al mismo tiempo que desempeña sus labores en Aena, ejerce como Interventor Delegado en el Ministerio de Fomento, el Centro de Experimentación de Obras Públicas y el Centro Nacional de Información Geográfica.

MARTÍNEZ RAMOS, Tatiana: ***Consejera Dominical designada por Enaire***

Licenciada en Derecho por la Universidad de Málaga. Pertenece al Cuerpo Superior de Funcionarios del Estado por la Escala Superior de Técnicos del Organismo Autónomo de Tráfico. Experta en cooperación internacional por la Escuela Diplomática.

Actualmente es Subdirectora General del Desarrollo y Sostenibilidad Turística dependiente directo de la Secretaria de Estado de Turismo. Desde el 2012 a febrero de 2014, fue Asesora del Ministro de Industria, Energía y Turismo, Gabinete del Ministro.

Desde 2008 a 2011, fue jefa de Relaciones Institucionales e Internacionales. Consejera Técnica en la Unidad de Apoyo del CEJ-Ministerio de Justicia. Fue Coordinadora del CEJ del plan PIFTE de la AECID.

Durante mayo de 2006 a septiembre de 2008, ocupó el puesto de Directora de Programas y Proyectos de Cooperación Internacional. Unidad de Apoyo, Dirección General de Cooperación Jurídica Internacional. Ministerio de Justicia. Anteriormente, desde mayo de 2005 a junio de 2006, ocupó puestos en la Dirección General de Tráfico y como Subjefa Provincial en la Jefatura Provincial de Tráfico de Huesca.

MADRAZO GARCIA DE LOMANA, Rodrigo: ***Consejero Dominical designada por Enaire***

Doctor (Ph.D.) en ciencias económicas, premio extraordinario, y autor de diversas publicaciones especializadas en los ámbitos de economía española y comercio internacional.

Master en Gestión Pública por el Instituto de Estudios Fiscales y Escuela de Negocios EOI.

Ingresa en la función pública como Técnico Comercial y Economista del Estado. Ha ocupado distintos cargos en la Dirección General de Política Económica del Ministerio de Economía y Competitividad, donde es Subdirector General de Análisis Sectorial desde 2012.

Además del Consejo de Administración de Aena S.A., también pertenece al de ICEX España Exportación e Inversiones.

Con anterioridad, entre 2007 y 2012 fue Consejero Jefe de la Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Ecuador. Previamente trabajó en el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio como Vocal Asesor del Secretario General de Industria

MARCH DE LA LASTRA, Juan: ***Consejero Dominical designado por Corporación Financiera Alba, S.A.***

Es licenciado en Administración y Dirección de Empresas (Grupo bilingüe) por la Universidad Carlos III de Madrid.

Desde diciembre de 2004 es vicepresidente de Banca March, S.A. así como de la Corporación Financiera Alba S.A. Igualmente, es consejero en diversas sociedades entre ellas, ACS, INDRA SISTEMAS, ARTÁ CAPITAL SGECR y DEYÁ CAPITAL SCR.

Anteriormente fue consejero de ACERINOX y presidente de March Gestión de Fondos SGIIC. Igualmente, desde el año 1995 hasta el año 2000 prestó servicios en J. P. Morgan en las oficinas de Madrid y Londres.

GIL VILLÉN, Jorge: ***Consejero Dominical designado por Faero España, S.L.***

Es licenciado en Administración y Dirección de empresas y Derecho por la Universidad Pontificia Comillas-ICADE, E3.

Es Consejero Delegado de Ferrovial Aeropuertos, miembro del Comité de Dirección de grupo Ferrovial y miembro del Consejo de HAH (Heathrow Airport Holdings) desde diciembre 2012.

Se incorporó al grupo Ferrovial en el año 2001 en Cintra, dónde ocupó la posición de Director de Financiaciones Estructuradas hasta el 2007, y Director de Desarrollo Corporativo y de Negocio del 2007 al 2010. Desde esta dirección, era el responsable de las actividades de M&A y licitación, y del área de Relación con Inversores. Durante esta etapa, era miembro del Comité de

Dirección de Cintra y consejero en diferentes sociedades del grupo (407-ETR, Chicago Skyway, Indiana Toll Road y SH-130). En noviembre de 2010 se incorporó al departamento financiero de Ferrovial, como Director de Financiación y Mercados de Capitales, siendo responsable de la financiación y tesorería del grupo y de Relación con Inversores.

Empezó su carrera profesional en banca, en The Chase Manhattan Bank en España, en las áreas de Corporate Finance y M&A.

HOHN, Christopher Anthony, en representación de *The Children's Investment Fund Management (UK) LLP, Consejero Dominical*

Se licenció con honores en Económicas y Contabilidad (*Accounting and Business Economics*) por la Universidad de Southampton, Inglaterra, en 1988. Cursó el máster en Administración y Dirección de Empresas (*Master in Business Administration*) en *Harvard Business School*.

En 2003 fundó The Children's Investment Fund Management (UK) LLP, en la que trabaja en la actualidad como socio y director de gestión de carteras.

Previamente, Christopher Anthony Hohn ejerció como gestor de carteras en Perry Capital Limited y fue asociado en Apax Partners y director de la división de financiación corporativa de Coopers & Lybrand en Londres.

BARCELÓ VADELL, Simón Pedro: *Consejero Independiente*

Es licenciado en Derecho por la Universidad de las Islas Baleares.

Desde el año 1993 ha dedicado su vida profesional en el grupo familiar Barceló. Actualmente es Co-Presidente del Consejo de Administración de Barceló Corporación Empresarial.

Desde 2003 y hasta 2006 presidió Exceltur, Alianza para la Excelencia Turística.

Desde noviembre de 2008 y hasta noviembre de 2010 fue Presidente del Instituto de la Empresa Familiar.

Desde septiembre del año 2014, Simón Pedro Barceló Vadell es Presidente de la Agrupación de Cadenas Hoteleras de Baleares.

FERNÁNDEZ-CUESTA LUCA DE TENA, Eduardo: *Consejero Independiente*

Es licenciado en Derecho por la Universidad Complutense de Madrid, MBA por el Instituto de Empresa y cursó el *Advanced Management Program* por la Universidad de Harvard.

Tiene una experiencia profesional de 25 años en el sector Inmobiliario en C B Richard Ellis, Inicialmente trabajó en el departamento de Inversiones y Promociones para posteriormente liderar el área Residencial. En el año 1998 pasó a ser nombrado máximo responsable de la compañía en España. En el año 2001 fue nombrado miembro del Comité Ejecutivo de C B Richard Ellis para EMEA (Europa, Oriente Medio y África).

En el año 2013 fue nombrado Presidente para España de RICS (*Royal Institution of Chartered Surveyors*), formando actualmente parte del Consejo europeo de dicha institución.

En enero de 2015 ha sido nombrado Responsable del Área Real Estate del grupo Arcano.

ABRIL-MARTORELL HERNÁNDEZ, Fernando: ***Consejero Independiente***

Es licenciado en Derecho y en Ciencias Económicas y Empresariales (ICADE E-3) por la Universidad Pontificia de Comillas.

Actualmente es Consejero en Ence y Prisa. Entre el año 2005 y 2011 fue CEO de Credit Suisse en España, y finalmente entre 2011 y el 1 de octubre de 2014 ha sido Consejero Delegado del Grupo Prisa.

En 1998 fue nombrado Presidente de TPI Páginas Amarillas, preparando la salida a bolsa de la compañía (finalmente en Junio de 1999). Fue nombrado en el año 2000 Consejero Delegado del Grupo Telefónica. En los inicios de su carrera profesional trabajó en una institución financiera de reconocido prestigio como es J. P. Morgan.

ACHA-ORBEA ECHEVERRÍA, Juan Ignacio: ***Consejero Independiente***

Es licenciado en Ciencias Económicas por la Universidad Complutense de Madrid y cursó el Máster en Dirección de Empresas por IESE Business School.

Desde el año 1982 hasta 1986, desempeñó el cargo de Director en la compañía Chemical Bank, en Madrid y en Nueva York. A partir de 1986 hasta 1989, desempeñó el cargo de Director de Renta Variable y Fondos de Inversión de la entidad Bankinter. Fue en 1989 hasta 2003 cuando asumió el cargo de Director General y Presidente de BBVA Bolsa, S.V. y Director General Adjunto de BBVA. Ha sido Consejero de la Bolsa de Barcelona y Consejero en el IESE Madrid.

Desde su posición en BBVA Bolsa tomó parte activa en la práctica totalidad de las operaciones de Privatización, Salidas a Bolsa y ampliaciones de capital habidas en España entre 1989 y 2002.

Desde el 2003 hasta 2006 formó parte, como Consejero independiente, del Consejo de Administración de la sociedad cotizada TPI Páginas Amarillas. Desde el año 2007 es Consejero, Miembro del Comité ejecutivo y actualmente Miembro de la Comisión de Auditoría y Miembro de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones de Fluidra, y desde el año 2012 es Consejero y actualmente Presidente de la Comisión de Auditoría de Aena.

Desde 2003 es Presidente de la compañía de consultoría para la Alta Dirección, Equity Contraste Uno.

Asimismo es Consejero del Instituto Español de Analistas Financieros (IEAF) desde el año 2012.

A continuación se incluye la composición de las distintas Comisiones del Consejo de Administración a la fecha del presente Documento de Registro:

- **Comisión de Nombramientos y Retribuciones**

Miembro del Consejo	**Cargo**	**Carácter del Cargo**	**Dirección Profesional**
D. Fernando Abril-Martorell Hernández	Presidente	Independiente	Madrid calle Arturo Soria 109
D. Eduardo Fernández-Cuesta Luca de Tena	Vocal	Independiente	Madrid calle Arturo Soria 109
D. José María Araúzo González	Vocal	Dominical	Madrid calle Arturo Soria 109
Dña. Pilar Arranz Notario	Vocal	Dominical	Madrid calle Arturo Soria 109
The Children's Investment Fund Management (UK) LLP representado por D. Christopher Anthony Hohn	Vocal	Dominical	Madrid calle Arturo Soria 109

- **Comisión Ejecutiva**

Miembro del Consejo	**Cargo**	**Carácter del Cargo**	**Dirección Profesional**
D. José Manuel Vargas Gómez	Presidente	Ejecutivo	Madrid calle Arturo Soria 109
Dña. María Victoria Marcos Cabero	Vocal	Dominical	Madrid calle Arturo Soria 109
D. Juan Miguel Báscones Ramos	Vocal	Dominical	Madrid calle Arturo Soria 109
D. Simón Pedro Barceló Vadell	Vocal	Independiente	Madrid calle Arturo Soria 109
D. Juan March de la Lastra	Vocal	Dominical	Madrid calle Arturo Soria 109

- **Comisión de Auditoría**

Miembro del Consejo	**Cargo**	**Carácter del Cargo**	**Dirección Profesional**
D. Juan Ignacio Acha-Orbea Echeverría	Presidente	Independiente	Madrid calle Arturo Soria 109
D. Fernando Abril-Martorell Hernández	Vocal	Independiente	Madrid calle Arturo Soria 109
D. Jorge Gil Villén	Vocal	Dominical	Madrid calle Arturo Soria 109
D. Juan Miguel Báscones Ramos	Vocal	Dominical	Madrid calle Arturo Soria 109
D. Rodrigo Madrazo García de Lomana	Vocal	Independiente	Madrid calle Arturo Soria 109

b) socios comanditarios, si se trata de una sociedad comanditaria por acciones:

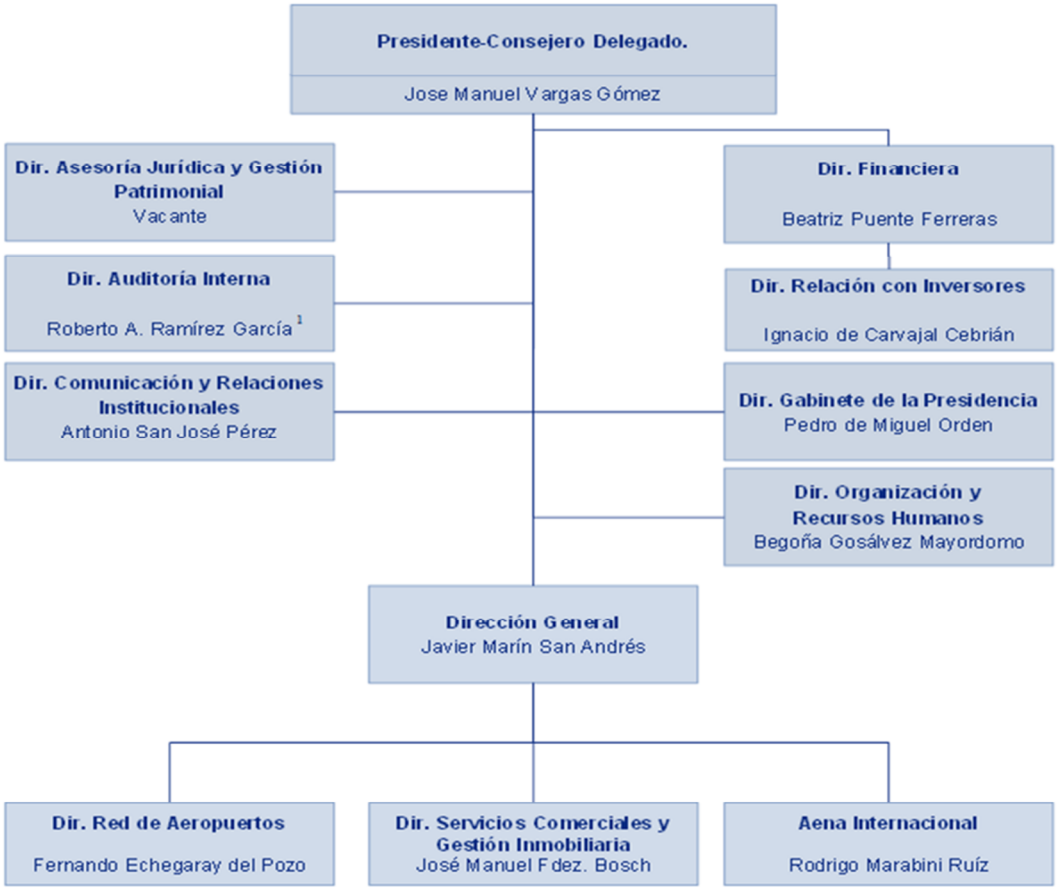
No aplicable, al tratarse de una sociedad anónima.

c) fundadores, si el emisor se constituyó hace menos de cinco años:

De acuerdo con lo indicado en el apartado 5.1 del presente Documento de Registro, Aena fue constituida el 31 de mayo de 2011 por su accionista único Enaire.

d) cualquier alto directivo que sea pertinente para establecer que el emisor posee las calificaciones y la experiencia apropiadas para gestionar las actividades del emisor:

El organigrama de la alta dirección de Aena está formado por los siguientes miembros y con la estructura descrita en el siguiente gráfico:



[1.] Todas las anteriores personas forman parte del Comité de Dirección a excepción del Director de Auditoría Interna.

Fuente: Aena. Información no auditada.

Alta Dirección- Breve Descripción.

El equipo que compone la alta dirección de Aena cuenta con una amplia trayectoria profesional, tanto en Aena como en otras empresas.

A continuación se expone una breve descripción de la trayectoria profesional de cada uno de los miembros de la alta dirección. Si bien a fecha del Documento de Registro Almudena Salvadores García no forma parte de la alta dirección de Aena, dado que ocupa el puesto de Secretaria no Consejera, se incluye una breve descripción de la trayectoria de la misma.

MARÍN SAN ANDRÉS, Javier: *Director General de Aena*

Es ingeniero Superior Aeronáutico por la Universidad Politécnica de Madrid, diplomado en Dirección Económica y Financiera por la Cámara de Comercio de Madrid y ha cursado el Programa de Alta Dirección (PADE) por el IESE.

Desde su incorporación a Aena en 1991, ha ocupado sucesivamente diferentes cargos directivos, nombrado en 2004 Director de Aeropuertos Españoles y posteriormente en 2012 Director

General de Aena. También ha desempeñado los cargos de Director General de Navegación Aérea, Director de Desarrollo Corporativo y Director General de Aena Internacional, sociedad filial para la participación en la gestión de infraestructuras aeronáuticas fuera de España de la que sigue siendo Consejero Delegado.

Hasta su incorporación a Aena, trabajó en la Universidad Politécnica de Madrid, en la Dirección General de Aviación Civil, en el Centro Experimental de París de la Organización Eurocontrol y en Indra.

PUENTE FERRERAS, Beatriz: ***Directora Financiera***

Es licenciada en Ciencias Empresariales por CUNEF, donde se especializó en auditoría. Ha cursado un MBA por la escuela de Negocios Kellogg Graduate School of Management con beca Fulbright.

Desde marzo de 2013 ocupa el cargo de directora Financiera de Aena, puesto que anteriormente desempeñaba en el grupo de medios de comunicación Vocento.

Beatriz Puente inició su carrera profesional como auditora de Ernst &Young y posteriormente formó parte de la división europea de Banca de Inversión de Citigroup, donde trabajó en Nueva York, Londres y Madrid en el área de Fusiones y Adquisiciones.

DE CARVAJAL CEBRIÁN, Ignacio: ***Director de Relaciones con Inversores***

Es licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad Pontificia de Comillas. Previamente a su incorporación en Aena, en abril de 2013, desarrolló su carrera durante más de 15 años en distintos bancos de inversión como analista de renta variable.

Desde el 2004 trabajaba en la oficina de Madrid de UBS como analista de empresas españolas y portuguesas. A lo largo de su carrera ha sido reconocido por Institutional Investor, Extel Reuters y Factset, tanto a nivel individual como colectivo.

DE MIGUEL ORDEN, Pedro: Director de Gabinete de Presidencia

Es ingeniero Superior Aeronáutico (Aeronaves, misiles y motopropulsores) por la Universidad Politécnica de Madrid, graduado en Programa de Desarrollo Directivo (PDD) del IESE (2004), Máster en Gestión y Financiación de Proyectos y Concesiones “Project Management” por el Centro Superior de Arquitectura de la Fundación Antonio Camuñas.

Ha sido jefe de la división de Promoción y Apoyo a la Excelencia (CPAE), de 2001 a 2004, y jefe del Gabinete de la Dirección de Aeropuertos Españoles de 2004 a 2012.

GOSÁLVEZ MAYORDOMO, María Begoña: Directora de Organización y Recursos Humanos

Es licenciada en Derecho por la Universidad Complutense de Madrid y graduada en el Programa de Desarrollo Directivo (PDD) del IESE (2005).

Posee una dilatada experiencia de más de veinte años en el área de recursos humanos, donde ha desempeñado diferentes responsabilidades.

Ha sido directora adjunta de Organización y Recursos Humanos de Aena, de 2004 a 2005, y directora de Organización y Recursos Humanos desde el año 2005.

SAN JOSÉ PÉREZ, Antonio: Director de Comunicación y Relaciones Institucionales

Es licenciado en Ciencias de la Información por la Universidad Complutense de Madrid, ha dedicado la mayor parte de su vida laboral al periodismo.

Ha sido director de Comunicación de la Sociedad Estatal Loterías y Apuestas del Estado, S.A. (SELAE) y asesor de Comunicación de la FAD (Fundación de Ayuda contra la Drogadicción) en el año 2011. Con anterioridad ha desempeñado la dirección de los Servicios Informativos de Radio Nacional de España, Canal+ y CNN+. También ha sido director adjunto de Informativos de Antena 3 Televisión.

ECHEGARAY DEL POZO, Fernando: Director de Red de Aeropuertos

Es ingeniero en Informática, ingeniero Técnico Industrial y graduado en Dirección General (PDG) por el IESE.

Desde 1985 desarrolla su trabajo en puestos relacionados con el sector aeroportuario. Ha sido responsable en diversas áreas de actividad en el Aeropuerto de Palma de Mallorca, director técnico operativo del Grupo Aeroportuario del Pacífico en México y director del Aeropuerto de Barcelona-El Prat. Además ha sido director de los aeropuertos del Grupo Canarias, a la vez que director del Aeropuerto de Tenerife Sur.

FERNÁNDEZ BOSCH, José Manuel: ***Director de Servicios Comerciales y Gestión Inmobiliaria***

Es ingeniero en Telecomunicaciones por la Universidad Politécnica de Madrid y MBA por el IESE.

Antes de su incorporación a Aena era socio de The Boston Consulting Group en su oficina de Madrid, donde era responsable de Tecnología de Medios y Telecomunicaciones para España y Portugal. Antes de su incorporación a BCG en 2000, trabajó en Airtel (ahora Vodafone España) y Andersen Consulting (ahora Accenture).

MARABINI RUIZ, Rodrigo: Director de Aena Internacional

Es licenciado en Ingeniería Aeronáutica por la Universidad Politécnica de Madrid, especializado en aeropuertos, y graduado en Dirección General (PDG) por el IESE.

En 1997 se unió a Aena Internacional, donde ocupó la dirección Técnica y la dirección de Concesiones y Servicios. Desde 2004 es su máximo responsable. Previamente, había desarrollado su carrera en las áreas de sistemas y consultoría de negocios en el sector público y

el transporte de Arthur Andersen y Andersen Consulting (actualmente Accenture), así como consultor independiente.

RAMÍREZ GARCÍA, Roberto Ángel: Director de Auditoría Interna

Es licenciado en Administración y Dirección de Empresas por la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria y Censor Jurado de Cuentas.

Ha desarrollado la mayor parte de su trayectoria profesional en PwC, a cuya División de Auditoría se incorporó en 1998; desde el año 2010 formó parte del Departamento de Mercados de Capitales y Asesoramiento Contable de PwC. A lo largo de su carrera ha adquirido una dilatada experiencia en auditoría, control interno y reporting financiero.

SALVADORES GARCÍA, Almudena: Secretaria no Consejera del Consejo de Administración

Es licenciada en Derecho por la Universidad Autónoma de Madrid.

Antes de su nombramiento como secretaria del consejo de administración y Adjunta a la Dirección de Asesoría Jurídica y Gestión Patrimonial, prestó servicios como abogada y asesora técnica al Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales desde 1989 a 1991. Igualmente, ha ostentado varios puestos de responsabilidad dentro del departamento legal de Aena como abogada dentro del departamento legal desde 1991 al 2003 y jefa de la división de asesoría jurídica, operaciones y servicios desde el 2003 al 2011. Desde 2011 a 2014 ocupó la jefatura de la división de coordinación de recursos y relaciones institucionales, en el Gabinete de la Presidencia.

Naturaleza de toda relación familiar entre cualquiera de esas personas:

Se hace constar que no existe relación familiar alguna entre las personas a las que se ha hecho referencia anteriormente.

En el caso de los miembros de los órganos de administración, de gestión o de supervisión del emisor y de las personas descritas en b) y d) del primer párrafo, datos sobre la preparación y experiencia pertinentes de gestión de esas personas, además de la siguiente información:

a) **Nombres de todas las empresas y asociaciones de las que esa persona haya sido, en cualquier momento de los cinco años anteriores, miembro de los órganos de administración, de gestión o de supervisión, o socio, indicando si esa persona sigue siendo miembro de los órganos de administración, de gestión o de supervisión, o si es socio. No es necesario enumerar todas las filiales de un emisor del cual la persona sea también miembro del órgano de administración, de gestión o de supervisión.**

Se detallan a continuación, de conformidad con la información de que dispone Aena, las sociedades, distintas de Aena o sus filiales de las que las personas mencionadas en las letras a) y d) de este apartado 14.1 han sido miembros de los órganos de administración, de gestión o de supervisión, o socios directos, en cualquier momento en los últimos cinco años, con excepción de (i) paquetes accionariales de sociedades cotizadas que no tienen el carácter de participaciones

significativas; o (ii) cualesquiera otras sociedades que no tienen relevancia alguna a los efectos de la actividad de Aena.

Titular	Nombre de la Sociedad	Cargo o funciones
D. José Manuel Vargas Gómez	Vocento, S.A.	Consejero Delegado
	Vocento, S.A.	Consejero
	Diario ABC, S.L.	Consejero Delegado y Consejero
	Diario El Correo, S.A.	Consejero
	Federico Doménech, S.A.	Consejero
	ABC Sevilla, S.L.	Consejero
	Radio Publi, S.L.	Consejero
	Sociedad Gestora de Televisión Net TV, S.A.	Consejero
	Veralia Corporación de Productoras de Cine y Televisión, S.L.	Consejero
	Factoría de Información, S.A.	Consejero
	Corporación de Medios Internacionales de Prensa, S.A.	Consejero
	Corporación de Medios de Comunicación, S.L.	Consejero
	Comeresa Prensa, S.L.	Consejero
	Corporación de Nuevos Medios Digitales, S.L.	Consejero
	Comeresa País Vasco, S.L.	Consejero
	INECO	Consejero

Titular	Nombre de la Sociedad	Cargo o funciones
Dña. María Victoria Marcos Cabero	Sociedad Estatal para la Promoción y Atracción de las Inversiones Exteriores, S.A.	Consejera
	Subdirección General de Promoción y Comercialización Exterior del Turismo de Turespaña	Subdirectora General
	Sudirección General de Información Internacional de la Secretaría de Estado de Comunicación	Subdirectora General
	Ministerio de Fomento	Asesora de la Ministra de Fomento (V)
	Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial (CDTI)	Consejera
	Sociedad de Servicios y Estudios para la Navegación Aérea y Seguridad Aeronáutica (SENASA)	Consejera
Dña. Pilar Arranz Notario	SEPI Desarrollo Empresarial, S.A.	Consejera
	Board of Governors – European Institute for Public Administration	Consejera
	Instituto de Administración Pública	Directora General
	Dirección General Consejo de Personal, Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas	Jefe Área Intersectorial
	Secretaría de Estado Infraestructuras, Transporte y Vivienda. Ministerio de Fomento	Vocal Asesor (V)
D. Juan Miguel Báscones Ramos	RENFE Viajeros, S.A	Consejero (V)
	RENFE Mercancias, S.A.	Consejero (V)
	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.	Consejero (V)
	Instituto de Crédito Oficial	Consejero (V)

Titular	Nombre de la Sociedad	Cargo o funciones
	Enaire	Consejero
D. José María Arauzo González	Ingeniería de Sistemas para la Defensa de España, S.A.	Consejero
Dña. Tatiana Martínez Ramos	Junta de Personal del Ministerio de Justicia	Presidenta
	Ministerio de Justicia: Federación Española de Cuerpos Superiores de la Administración General del Estado.	Delegada
	Secretaría de Estado de Turismo Subdirectora General del Desarrollo y Sostenibilidad Turística	Subdirectora General del Desarrollo y Sostenibilidad Turística
D. Rodrigo Madrazo García de Lomana	ICEX España Exportación e Inversiones	Consejero (V)
	Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Ecuador	Consejero Jefe
	Secretaría General de Industria del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio	Vocal Asesor
D. Juan March De la Lastra	Banca March, S.A.	Consejero (V) Vicepresidente (V) Presidente de la Comisión Delegada (V) Presidente del Comité de Nombramientos y Retribuciones (V)
	Corporación Financiera Alba S.A.	Consejero (V) Vicepresidente (V)
	ACS, Actividades de Construcción y Servicios, S.A.	Consejero (V) Miembro de la Comisión Ejecutiva (V)
	INDRA Sistemas, S.A.	Consejero (V) Miembro de la Comisión Delgada (V) Miembro de la Comisión de Nombramientos Retribuciones y

Titular	Nombre de la Sociedad	Cargo o funciones
		Gobierno Corporativo (V)
	Artá Capital, SGECR, S.A.	Consejero (V) Miembro del Comité de Inversiones (V)
	Deyá Capital SCR, De Régimen Simplificado, S.A.	Consejero (V)
	Acerinox, S.A.	Consejero Miembro de la Comisión Ejecutiva
D. Jorge Gil Villén	407 International Inc.	Consejero
	SH-130 Concession Company LLC	Consejero
	Statewide Mobility Partners LLC	Consejero
	Skyway Concession Company Holding LLC	Consejero
	Autostrada Poludnie, S.A	Consejero
	Ferrofin, S.L. (anteriormente Ferrovial Financiera AIE)	Administrador Mancomunado
	Ferrovial Emisiones, S.L.	Administrador Mancomunado
	CINTRA, S.A.	Miembro del Comité de Dirección
	Ferrovial S.A.	Director de Financiación y Mercados de Capitales
	Finecofer, S.L.	Consejero (V)
	FGP TOPCO LTD	Consejero (V)
	Heathrow Airport Holdings Limited	Consejero (V)
	ADI Finance 1 Limited	Consejero (V)
	ADI Finance 2 Limited	Consejero (V)
	Ferrovial Aeropuertos Internacional, S.A. (anteriormente Ferrovial Aeropuertos, S.A.U.)	Consejero Delegado (V)
	Ferrovial, S.A.	Miembro del Comité de

Titular	Nombre de la Sociedad	Cargo o funciones
		Dirección (V)
	Ferrovial Aeropuertos España, S.A.	Consejero Delegado (V)
	Faero España, S.L.U.	Administrador Mancomunado (V)
	Ferrovial Internacional, S.L.U.	Consejero (V)
D. Christopher Anthony Hohn (representante de The Children's Investment Fund Management (UK) LLP)	CSX Corp	Consejero
	The Children's Investment Fund Management (UK) LLP	Socio (V) Consejero Delegado (*Managing Partner*) y socio (V)
	TCI Fund Services (Finance) LLP	Consejero (V) Socio (V)
	The Children's Investment Fund Foundation (UK)	Patrono y Fideicomisario (*Trustee*)
	TCI Fund Management (UK) Limited	Administrador Único (V)
	TCI Fund Holdings Limited	Administrador Único (V)
	TCI Fund Services (UK) Limited	Administrador Único (V)
	The Children's Investment Master Fund	Consejero (V)
	The Children's Investment Fund	Consejero (V) Socio (V)
	The Children's Investment Fund (GP) Ltd.	Consejero (V)
	The Children's Investment Fund LP	Socio (V)
	The Children's Investment Fund Management (Cayman) Ltd.	Socio (V)
	Belu Water Limited	Socio (V)
	IREO Fund I Ltd.	Socio (V)
	IREO Fund II Ltd.	Socio (V)
	IREO III & IV Parallel Co-Investment, Ltd.	Socio (V)

Titular	Nombre de la Sociedad	Cargo o funciones
D. Simón Pedro Barceló Vadell	Barceló Corporación Empresarial S.A.	Consejero (V) Presidente (V) Socio (V)
	Inmuebles de Baleares, S.L.	Presidente y Consejero Delegado
	Grubarges Gestión Hotelera Mexicana S.A. de C.V.	Vicepresidente
	Barceló Arrendamientos Inmobiliarios, S.L.	Presidente y Consejero Delegado
	Barceló Condal Hoteles, S.A.	Presidente y Consejero Delegado
	Barceló Hotels Spain, S.L.	Presidente y Consejero Delegado
	Barceló Raval, S.L.	Presidente y Consejero Delegado
	Corporación Algard, S.A.	Vicepresidente
	Turística Bahía Ballenas, S.A.	Vicepresidente
	Naviera Tambor, S.A.	Vicepresidente
	Marina Punta Piedra Amarilla, S.A.	Vicepresidente
	Monitoreo de Maya S.A. de C.V.	Vicepresidente
	Promotora Q.V.B. S.A. de C.V.	Vicepresidente
	Quiroocan S.A. de C.V.	Vicepresidente
	Servicios de Construcción Maya S.A. de C.V.	Vicepresidente
	Hotelera Bávaro, S.A.	Vicepresidente
	Restaurant Lina CxA	Vicepresidente
	Trapecio, S.A.	Vicepresidente
	Casino Mar, S.A.	Vicepresidente
	Barceló Crestline Corporation	Consejero Delegado (V)
	Barceló Hospitality USA INC	Consejero Delegado (V)
	Rey Sol S.A.	Consejero (V)
	Fundación Centro Rey Juan Carlos I	Patrono (V)

Titular	Nombre de la Sociedad	Cargo o funciones
	de New York University	
	Fundación Integra	Vocal (V)
	Fundació Princep de Girona	Patrono (V)
	Fundación Consejo España EE.UU	Patrono (V)
	Fundación CEDE-Confederación Española de Directivos y Ejecutivos	Patrono (V)
	Plataforma Turística de Madrid	Miembro de la Junta Directiva (V)
	Promociones Educativas S'Embat, S.A.	Consejero (V)
	MDF Partners, S.L.	Consejero (V)
	Turespaña	Miembro Consejo Asesor (V)
	Asociación para el Progreso de la Dirección	Vocal (V)
	Confederación Española de Organizaciones Empresariales (CEOE)	Vocal (V)
	Instituto de la Empresa Familiar (IEF)	Vicepresidente (V)
D. Eduardo Fernández-Cuesta Luca de Tena	CBRE Real Estate, S.A.	Presidente
	RICS (*Royal Institution of Chartered Surveyors*)	Presidente (España) Miembro del Consejo Europeo
	Grupo Arcano	Socio (V)
D. Fernando Abril Martorell	Cintra, S.A.	Consejero
	Promotora de Informaciones S.A.	Consejero (V) Consejero Delegado
	Ence, S.A.	Consejero (V) Miembro de la Comisión Ejecutiva (V) Presidentes del Comité de Nombramientos (V)

Titular	Nombre de la Sociedad	Cargo o funciones
	Credit Suisse	CEO (España y Portugal)
	Telecomunicaciones de Sao Paulo (Telesp)	Consejero
	Banca March, S.A.	Consejero
D. Juan Ignacio Acha-Orbea Echeverría	Fluidra S.A.	Consejero (V) Miembro del Comité Ejecutivo (V) Miembro del Comité de Auditoría (V) Miembro de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones (V)
	Equity Contraste Uno S.L.	Presidente (V)
	Conducciones y Derivados, S.L. (Condesa)	Miembro del Consejo Asesor
	Instituto Español de Analistas Financieros (IEAF)	Consejero (V)
Dª. Beatriz Puente Ferreras	Vocento, S.A	Directora General Financiera y Miembro del Comité de Dirección
	La 10 Canal de Televisión, S.L.	Administradora
	Veralia Corporación de Productoras de Cine y Televisión, S.L.	Administradora
	IDD Publicidad, S.L.	Administradora
	Avista Televisión de Barcelona, S.L.	Administradora
	Unión Operativa de Autos, S.L.	Administradora
	Veralia Contenidos Audiovisuales, S.L.	Administradora
	Desarrollo de Clasificados, S.L.	Administradora
	Alianzas y Nuevos Negocios, S.L.	Administradora
	CSC Madrid, S.L.	Administradora

Titular	Nombre de la Sociedad	Cargo o funciones
	Contact Center, S.L.	Administradora
	Corporación de Nuevos Medios Digitales, S.L.	Administradora
	Comeresa Prensa, S.L.	Administradora
	Comeresa País Vasco, S.L.	Administradora
	E-Media Punto Radio, S.A.	Administradora
	Agencia Colpisa	Administradora
	Holding de Portales de Motor, S.L.	Administradora
	Sociedad Gestora de Televisión Net TV, S.A.	Consejera
	Sociedad Gestora de Televisión Onda 6, S.A.	Administradora
	Tus Anuncios en la Red, S.L.	Administradora
	Bilbao Editorial producciones, S.A.	Administradora
	Radio Telebasconia, S.L.	Administradora
	Corporación de Medios Internacionales de Prensa, S.A.	Administradora
	Corporación de Medios de Comunicación, S.L.	Administradora
	Corporación de Medios de Nuevas Tecnologías, S.L.	Administradora
	Corporación de Medios Regionales, S.L.	Administradora
	Sociedad Vascongada de Producciones, S.L.	Administradora
	Avista Televisión de Andalucía, S.A.	Administradora
	Habitatsoft, S.L.	Administradora
	Factoría de Información, S.A.	Administradora
	Distribuciones Comecosa, S.L.	Administradora
	Comeco Impresión, S.L.	Administradora

Titular	Nombre de la Sociedad	Cargo o funciones
	Infoempleo, S.L.	Consejera
	Rotomadrid, S.L.	Consejera
	Corporación de Medios Radiofónicos Digitales, S.A.	Consejera
D. José Manuel Fernández Bosch	Boston Consulting Group, S.L.	Administrador y Socio
	Silverlake Proyects, S.L.	Socio y Secretario del Consejo (V)
	Restauración de Aeropuertos Españoles, S.A. (RAESA)	Presidente y Consejero
D. Antonio San José Pérez	Loterías y Apuestas del Estado, S.A.	Miembro del Comité de Dirección
D. Javier Marín San Andrés	INECO	Consejero (V)
	Grupo Aeroportuario del Pacífico S.A.B. de C.V. (GAP)	Consejero (V)
	Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A.P.I. de CV (AMP)	Consejero (V)
	Impulso Aeroportuario, S.A. de CV	Consejero
D. Rodrigo Marabini Ruiz	INECO	Consejero (V)
	Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A.P.I. de CV (AMP)	Consejero (V)
	Impulso Aeroportuario, S.A. de CV	Consejero
	Grupo Aeroportuario del Pacífico S.A.B. de C.V. (GAP)	Consejero (V) Miembro del Comité Operativo Miembro del Comité de Adquisiciones Miembro del Comité de Nominaciones y Compensaciones (V Suplente)
	Aeropuertos del Caribe S.A.	Consejero
	Aerocali S.A.	Consejero (V)

Titular	Nombre de la Sociedad	Cargo o funciones
	Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A.	Consejero
	TBI Limited	Consejero Delegated Committee
	Airport Concessions and Development Limited (ACDL)	Representante persona física de Aena Desarrollo Internacional, S.A. como consejero (V)
Dª. Mª Begoña Gosálvez Mayordomo	Restauración de Aeropuertos Españoles, S.A. (RAESA)	Consejero

(V): cargo vigente

Fuente: Aena.

b) Cualquier condena en relación con delitos de fraude por lo menos en los cinco años anteriores.

Aena no tiene constancia de que ninguno de los consejeros o miembros de la alta dirección, citados anteriormente, haya sido condenado en relación con delitos de fraude, por lo menos en los cinco últimos años.

c) Datos de cualquier quiebra, suspensión de pagos o liquidación con las que una persona descrita en a) y d) del primer párrafo, que actuara ejerciendo uno de los cargos contemplados en a) y d) estuviera relacionada por lo menos durante los cinco años anteriores.

Aena no tiene constancia de que ninguno de los consejeros o miembros de la alta dirección, citados anteriormente, esté relacionado con un concurso, quiebra, suspensión de pagos o liquidación alguna de una sociedad mercantil en la que actuara como miembro del Consejo de Administración o como alto directivo, al menos en los cinco últimos años.

d) Detalles de cualquier incriminación pública oficial y/o sanciones de esa persona por autoridades estatutarias o reguladoras (incluidos los organismos profesionales designados) y si esa persona ha sido descalificada alguna vez por un tribunal por su actuación como miembro de los órganos de administración, de gestión o de supervisión de un emisor o por su actuación en la gestión de los asuntos de un emisor durante por lo menos los cinco años anteriores.

Aena no tiene constancia de que ninguno de los consejeros o miembros de la alta dirección, citados anteriormente, haya sido incriminado pública y oficialmente o sancionado por las autoridades estatutarias o reguladoras o descalificado por tribunal alguno por su actuación como miembro del órgano de administración, de gestión o de supervisión de un emisor o por su

actuación en la gestión de los asuntos de un emisor, al menos en los cinco años anteriores.

14.2. Conflictos de intereses de los órganos de administración, de gestión y de supervisión, y altos directivos.

Según la información de que dispone Aena, ninguno de los miembros del órgano de administración y de la alta dirección de la misma mencionados anteriormente incurre en conflicto de intereses entre sus deberes con Aena y sus intereses públicos o privados de cualquier tipo.

En relación con lo anterior, hay que reseñar que los contratos de alta dirección que vinculan a los altos directivos con Aena incluyen un párrafo mediante el que el alto directivo "…declara no venir desempeñando puesto o actividad alguna en el sector público, tal y como viene el mismo delimitado por el artículo primero de la Ley 53/1984, de 26 de diciembre, de Incompatibilidades del Personal al Servicio de las Administraciones Públicas, y el artículo 2 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria y que no realiza actividad privada incompatible o sujeta a reconocimiento de compatibilidad. Asimismo, manifiesta que no se encuentra percibiendo pensión de jubilación o retiro, por derechos pasivos o por cualquier régimen de la Seguridad Social público y obligatorio, a los efectos previstos en el artículo tercero dos de la citada Ley 53/1984."

Con la finalidad de prevenir los posibles conflictos de interés que pudieran resultar en el desarrollo de la actividad de Aena, se han articulado diversos mecanismos en el gobierno corporativo de Aena cuyas características principales se desarrollan a continuación.

Con carácter imperativo, la LSC en sus artículos 228 y 229 establecen la obligación por parte de los Consejeros de comunicar al Consejo de Administración cualquier situación de conflicto, directo o indirecto, que pudieran tener con el interés de la sociedad debiendo abstenerse de intervenir en los acuerdos o decisiones relativos a la operación a que el conflicto se refiera.

Asimismo, los administradores deberán comunicar la participación directa o indirecta que tuvieran en el capital social de una sociedad con el mismo, análogo o complementario género de actividad al que constituya el objeto social.

Por otro lado, los administradores no podrán dedicarse, por cuenta propia o ajena, al mismo, análogo o complementario género de actividad que constituya el objeto social salvo autorización expresa de la sociedad mediante acuerdo de la Junta General.

Como complemento y adición de lo anterior, Aena ha establecido el siguiente régimen el Reglamento del Consejo de Administración.

Así, el artículo 24.7.p del Reglamento del Consejo establece la siguiente competencia de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones, "*en relación con las transacciones con partes vinculadas o que impliquen o puedan implicar conflictos de interés, informar y tomar*

decisiones tendentes a su aprobación o denegación, así como solicitar los informes de expertos independientes que, en su caso, pudieran corresponder para la valoración de las mismas."

Igualmente, el artículo 29 del Reglamento del Consejo, respecto del deber de lealtad y de no competencia de los Consejeros de Aena señala, entre otras cuestiones, que:

"*Los Consejeros no podrán realizar, en beneficio propio o de personas a ellos vinculadas, inversiones u operaciones ligadas a los bienes de la Sociedad de las que hayan tenido conocimiento con ocasión del ejercicio del cargo, cuando dichas operaciones hubieran sido ofrecidas a la Sociedad, o hacer uso de los activos sociales, incluida la información confidencial de la Sociedad, con fines privados, ni podrán aprovecharse de las oportunidades de negocio de la Sociedad.*

Ningún Consejero, ni persona vinculada a éste, podrá desarrollar actividades por cuenta propia o cuenta ajena que entrañen una competencia efectiva, sea actual o potencial, con la Sociedad o que, de cualquier otro modo, le sitúe en un conflicto permanente con los intereses de la Sociedad

Los Consejeros deberán abstenerse de participar en la deliberación y votación de acuerdos o decisiones en las que él o una persona vinculada tenga un conflicto de intereses, directo o indirecto, salvo aquellos acuerdos o decisiones que le afecten en su condición de administrador, tales como su designación o revocación para cargos en el Consejo de Administración u otros de análogo significado.

Los Consejeros deberán comunicar al Consejo de Administración cualquier situación de conflicto, directo o indirecto, que pudieran tener con el interés de la sociedad. En caso de conflicto, el Consejero afectado se abstendrá de intervenir en la operación a que el conflicto se refiere.

Los Consejeros deberán informar a la Sociedad, a través de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones, de todos los puestos que desempeñen y de las actividades que realicen en otras sociedades o entidades, de los cambios significativos en su situación profesional, de las reclamaciones judiciales, administrativas o de cualquier otra índole que por su importancia pudieran incidir gravemente en la reputación de la Sociedad y, en general, de cualquier hecho o situación que pueda resultar relevante para su actuación como administrador de la Sociedad.

La obligación de no competir con la Sociedad sólo podrá ser objeto de dispensa en el supuesto de que no quepa esperar daño para la Sociedad o el que quepa esperar se vea compensado por los beneficios que prevén obtenerse de la dispensa. Dicha dispensa se concederá mediante un acuerdo expreso y separado de la Junta General."

Por último, respecto de la figura del Presidente del Consejo de Administración, el artículo 15.3 del Reglamento del Consejo establece que: "*El Presidente del Consejo de Administración estará sujeto a las limitaciones previstas en la Ley 5/2006, de 10 de abril, de regulación de los conflictos de intereses de los miembros del Gobierno y de los Altos Cargos de la Administración General del Estado.*" En dicha Ley se establecen, entre otros aspectos, (i) el

régimen de incompatibilidades del Presidente, (ii) la exigencia de dedicación exclusiva al cargo público, (iii) su deber de inhibición y de abstención, (iv) las limitaciones patrimoniales en lo que se refiere a la participación societaria en empresas que tengan conciertos o contratos con el sector público, o reciban subvenciones de la Administración General del Estado, y (v) las limitaciones al ejercicio de actividades privadas con posterioridad al cese.

15. Remuneración y beneficios

En relación con el último ejercicio completo, para las personas mencionadas en a) y d) del primer párrafo del punto 14.1:

15.1. Importe de la remuneración pagada (incluidos los honorarios contingentes o atrasados) y prestaciones en especie concedidas a esas personas por el emisor y sus filiales por servicios de todo tipo prestados por cualquier persona al emisor y sus filiales.

La retribución de los miembros de la Alta Dirección y del Consejero ejecutivo de Aena se clasifica en retribución básica y retribución complementaria y se encuentra sometida a las limitaciones previstas en el RD 451/2012. Entre las limitaciones previstas en dicha norma se encuentra que la retribución básica, en cómputo anual, no exceda de 105.000 euros. La retribución complementaria comprende un complemento de puesto y un complemento variable, que no podrán superar el porcentaje máximo fijado para el grupo en el que se clasifique a Aena; de acuerdo con la Orden de 30 de marzo del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas, la retribución complementaria no podrá superar el 100% de la retribución básica. Las retribuciones en especie que, en su caso, se perciban computarán a efectos de cumplir los límites de la cuantía máxima de la retribución total.

Las retribuciones a percibir por los consejeros no ejecutivos de Aena están sujetas a las limitaciones establecidas en el Real Decreto 462/2002, de 24 de mayo, sobre indemnizaciones por razón del servicio desarrollado por la Orden comunicada del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas de 8 de enero de 2013. Con arreglo a esta Orden, los consejeros no ejecutivos de Aena solo pueden percibir dietas por su asistencia a las sesiones del Consejo de Administración de Aena que no podrán exceder de 11.994 euros anuales por consejero, cantidad que se podrá incrementar en un máximo de 1.520 euros anuales por asistencia a comisiones de auditoría y otras comisiones delegadas del Consejo de Administración. Los consejeros no ejecutivos no recibirán ninguna retribución por ningún concepto que exceda los límites mencionados.

Además, la remuneración de los Administradores estará sujeta a las limitaciones previstas en la Ley 5/2006 donde se regula la compatibilidad de las funciones de alto cargo con la pertenencia al Consejo de Administración de una sociedad mercantil estatal.

A la fecha del presente Folleto, Aena no ha aprobado ninguna política de remuneración para sus administradores y altos directivos ni tiene previsto hacerlo. En cualquier caso, dicha política de remuneración tendría que respetar todos los límites legales anteriormente explicados.

Las retribuciones percibidas durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2013 y durante los nueve primeros meses de 2014 por la Alta Dirección y los miembros del Consejo de Administración de Aena, clasificadas por conceptos, han sido las siguientes (en miles de euros):

30 de septiembre de 2014				**31 de diciembre de 2013**		
Concepto	**Alta Dirección**	**Consejo de Administración**	**Total**	**Alta Dirección**	**Consejo de Administración**	**Total**
Sueldos	865		865	1.297	-	1.297
Dietas	23	88	111	24	97	121
Planes de Pensiones				-	-	-
Primas de Seguros	6		6	8	-	8
Total	**894**	**88**	**982**	**1.329**	**97**	**1.426**

Fuente: Aena. Información no auditada.

Dado que parte de la Alta Dirección mantenía su vínculo laboral con Enaire hasta julio de 2014, desde donde prestaban servicios a todo el Grupo, sus remuneraciones fueron abonadas directamente por la matriz y facturadas proporcionalmente a Aena en función de los servicios prestados. En este sentido, los importes detallados en la tabla superior incluyen la remuneración total de la Alta Dirección por los servicios prestados tanto a Aena como a Enaire.

Las retribuciones relativas al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2013, son las percibidas por los 11 puestos que componían la Alta Dirección de Aena (aunque siete mantenían su relación laboral de alta dirección con Enaire), y entre las que se encuentra incluida la retribución salarial del Presidente-Consejero Delegado, la cual ascendió a 158.766 euros en el ejercicio 2013. Respecto a 2014 se incluyen las retribuciones de los nueve primeros meses correspondientes a los mismos puestos de la Alta Dirección de Aena (si bien en julio se ha reducido a 10, dado que un puesto se ha quedado prestando servicios exclusivamente en ENAIRE).

Una vez autorizado el marco de trámites para la venta de capital social de Aena, se ha producido la segregación completa de las funciones, por lo que a partir del mes de julio de 2014, el Presidente-Consejero Delegado y cinco puestos de la Alta Dirección que desde Enaire prestaban sus servicios a todo el Grupo, se han incorporado de forma efectiva a Aena, prestando con exclusividad sus servicios a la misma.

No existen anticipos ni créditos concedidos al cierre del ejercicio 2013 a la Alta Dirección o a los Administradores. Asimismo, no existen obligaciones en materia de pensiones contraídas con antiguos o actuales Administradores.

15.2. Importes totales ahorrados o acumulados por el emisor o sus filiales para prestaciones de pensión, jubilación o similares.

No aplicable por no existir.

16. Prácticas de gestión

16.1. Fecha de expiración del actual mandato, en su caso, y período durante el cual la persona ha desempeñado servicios en ese cargo.

De conformidad con lo establecido en el artículo 46 de los Estatutos Sociales de Aena, los Consejeros ejercerán su cargo durante un período de cuatro (4) años, salvo que antes la Junta General acuerde su separación o renuncien a su cargo. Los Consejeros podrán ser reelegidos una o más veces por períodos de cuatro (4) años de duración, si bien en el caso de los Consejeros Independientes la duración máxima de su cargo como miembros del Consejo de Administración de Aena no podrá superar los doce (12) años.

Los Consejeros de Aena han desempeñado el cargo en los períodos que se detallan a continuación:

Consejero	**Fecha de nombramiento inicial**	**Fecha de terminación de su mandato**
José Manuel Vargas Gómez	20 de enero de 2012	16 de octubre de 2018
María Victoria Marcos Cabero	24 de septiembre de 2013	16 de octubre de 2018
Pilar Arranz Notario	19 de noviembre de 2012	16 de octubre de 2018
Jesús Fernández Rodríguez	16 de octubre de 2014	16 de octubre de 2018
Juan Miguel Báscones Ramos	16 de octubre de 2014	16 de octubre de 2018
José María Arauzo González	29 de enero de 2013	16 de octubre de 2018
Tatiana Martínez Ramos	16 de octubre de 2014	16 de octubre de 2018
Rodrigo Madrazo García de Lomana	24 de noviembre de 2014	16 de octubre de 2018
Juan March de la Lastra	20 de enero de 2015	20 de enero de 2019
Jorge Gil Villén	20 de enero de 2015	20 de enero de 2019

The Children's Investment Fund Management (UK) LLP representado por D. Christopher Anthony Hohn	20 de enero de 2015	20 de enero de 2019
Simón Pedro Barceló Vadell	16 de octubre de 2014	16 de octubre de 2018
Eduardo Fernández-Cuesta	16 de octubre de 2014	16 de octubre de 2018
Fernando Abril Martorell	16 de octubre de 2014	16 de octubre de 2018
Juan Ignacio Acha-Orbea Echeverría	3 de febrero de 2012	16 de octubre de 2018

16.2. Información sobre los contratos de los miembros de los órganos de administración, de gestión o de supervisión con el emisor o cualquiera de sus filiales que prevean beneficios a la terminación de sus funciones, o la correspondiente declaración negativa.

Ningún contrato de los miembros de los órganos de administración, de gestión o supervisión incluye beneficios a la terminación de los mismos.

Antes de la aprobación del nuevo Marco de Regulación Aeroportuaria, el Consejero Delegado de Aena no tenía contrato suscrito con Aena, sino que era nombrado mediante Orden del Ministerio de Fomento, para el cargo de Director General-Presidente de Enaire, cargo sobre el cual recaía también el desempeño de las funciones de Consejero Delegado de Aena. Con motivo de su nombramiento como Presidente-Consejero Delegado de Aena el 6 de julio de 2014, se le ha vinculado a Aena mediante un Contrato Mercantil. A la finalización del contrato del Consejero Delegado de Aena, por desistimiento del empresario, únicamente se prevé la indemnización correspondiente a siete días del salario anual en metálico por año de servicio, con el límite de seis mensualidades de conformidad con lo establecido en el RD 451/2012. En caso de falta de preaviso, la indemnización será equivalente a la retribución correspondiente al período de preaviso incumplido, que está establecido en 15 días**.**

16.3. Información sobre el comité de auditoría y el comité de retribuciones del emisor, incluidos los nombres de los miembros del comité y un resumen de su reglamento interno.

Comisión de Auditoría

La Comisión de Auditoría está regulada en el artículo 43 de los Estatutos Sociales de Aena y en el artículo 23 del Reglamento del Consejo de Administración.

Formarán parte de la Comisión de Auditoría cinco (5) miembros que deberán ser externos. Como mínimo dos (2) Consejeros Independientes, al menos uno de los cuales será designado

teniendo en cuenta sus conocimientos y experiencia en materia de contabilidad, auditoría o en ambas.

El Presidente de la Comisión de Auditoría será designado de entre los Consejeros Independientes que formen parte de ella.

La designación de miembros de la Comisión de Auditoría, así como el nombramiento de su Presidente y su Secretario, se efectuará por el Consejo de Administración por mayoría absoluta. Su renovación se hará en el tiempo, forma y número que decida el Consejo de Administración de Aena.

El Secretario de la Comisión de Auditoría podrá ser uno de sus miembros o bien el Secretario o Vicesecretario del Consejo de Administración. En este último caso el Secretario podrá no tener el carácter de miembro de la Comisión de Auditoría.

Sin perjuicio de cualquier otro cometido que le pudiera asignar, la Comisión de Auditoría tendrá como función primordial la de servir de apoyo al Consejo de Administración en sus funciones de supervisión y, en concreto, tendrá como mínimo competencia para informar a la Junta General de Accionistas sobre las cuestiones que se planteen en relación con aquellas materias que sean competencia de la Comisión de Auditoría.

En relación con sistemas de información y control interno, corresponderá a la Comisión de Auditoría:

(a) Supervisar el proceso de elaboración, presentación y la integridad de la información financiera preceptiva relativa a Aena y, en su caso, al grupo, revisando el cumplimiento de los requisitos normativos, la adecuada delimitación del perímetro de consolidación y la correcta aplicación de los criterios contables.

(b) Revisar periódicamente los sistemas de control interno y gestión de riesgos, para que los principales riesgos se identifiquen, gestionen y den a conocer adecuadamente.

(c) Supervisar la eficacia del control interno de Aena, la auditoría interna y los sistemas de gestión de riesgos, incluidos los fiscales, así como discutir con el auditor de cuentas las debilidades significativas del sistema de control interno detectadas en el desarrollo de la auditoría.

(d) Establecer y supervisar un mecanismo que permita a los empleados comunicar, de forma confidencial y, si se considera apropiado, anónima las irregularidades de potencial trascendencia, especialmente financieras y contables, que adviertan en el seno de la empresa.

En relación con el auditor externo:

(a) Elevar al Consejo de Administración para su sometimiento a la Junta General de Accionistas las propuestas de selección, nombramiento, reelección y sustitución de

auditores de cuentas externos, así como las condiciones de su contratación.

(b) Recibir regularmente del auditor externo información sobre el plan de auditoría y los resultados de su ejecución, y verificar que la alta dirección tiene en cuenta sus recomendaciones.

(c) Asegurar la independencia del auditor externo y, a tal efecto:

- Asegurarse de que Aena comunique como hecho relevante a la Comisión Nacional de los Mercados de Valores el cambio de auditor externo y lo acompañe de una declaración sobre la eventual existencia de desacuerdos con el auditor saliente y, si hubieran existido, de su contenido.
- Asegurarse de que Aena y el auditor externo respetan las normas vigentes sobre prestación de servicios distintos a los de auditoría, los límites a la concentración del negocio del auditor externo y, en general, las demás normas establecidas para asegurar la independencia de los auditores.
- En caso de renuncia del auditor externo, examinar las circunstancias que la hubieran motivado.

(d) Establecer las oportunas relaciones con los auditores de cuentas o sociedades de auditoría para recibir información sobre aquellas cuestiones que puedan poner en riesgo la independencia de éstos, para su examen por la Comisión de Auditoría, y cualesquiera otras relacionadas con el proceso de desarrollo de la auditoría de cuentas, así como aquellas otras comunicaciones previstas en la legislación de auditoría de cuentas y en las normas de auditoría. En todo caso, deberán recibir anualmente de los auditores externos la declaración de su independencia en relación con Aena o sociedades vinculadas a ésta directa o indirectamente, así como la información de los servicios adicionales de cualquier clase prestados y los correspondientes honorarios percibidos de estas sociedades por el auditor externo o por las personas o entidades vinculadas a éste de acuerdo con lo dispuesto en la legislación sobre auditoría de cuentas.

(e) Emitir anualmente, con carácter previo a la emisión del informe de auditoría de cuentas, un informe en el que se expresará una opinión sobre la independencia de los auditores de cuentas o sociedades de auditoría. Este informe deberá pronunciarse, en todo caso, sobre la prestación de los servicios adicionales a que hace referencia el apartado anterior, individualmente considerados y en su conjunto, distintos de la auditoría legal y en relación con el régimen de independencia o con la normativa reguladora de auditoría.

(f) En su caso, favorecer que el auditor del grupo asuma la responsabilidad de las auditorías de las empresas que lo integran.

Informar al Consejo de Administración, con carácter previo a la adopción por éste de las correspondientes decisiones reservadas al Consejo de Administración sobre los siguientes asuntos:

(a) La información financiera que, por su condición de cotizada, Aena deba hacer pública periódicamente. La Comisión de Auditoría deberá asegurarse de que las cuentas intermedias se formulan con los mismos criterios contables que las anuales y, a tal fin, considerar la procedencia de una revisión limitada del auditor externo.

(b) Los folletos de emisión, admisión y demás documentación relativa a emisiones o admisiones de acciones.

(c) La creación o adquisición de participaciones en entidades de propósito especial o domiciliadas en países o territorios que tengan la consideración de paraísos fiscales, así como cualesquiera otras transacciones u operaciones de naturaleza análoga que, por su complejidad, pudieran menoscabar la transparencia del grupo.

(d) Las operaciones vinculadas, salvo que, en virtud del presente Reglamento o decisiones posteriores del Consejo de Administración, corresponda a otra comisión.

En relación con la auditoría interna:

(a) Aena dispondrá de una función de auditoría interna que, bajo la supervisión de la Comisión de Auditoría, velará por el buen funcionamiento de los sistemas de información y control interno.

(b) El responsable de la función de auditoría interna presentará a la Comisión de Auditoría su plan anual de trabajo; le informará directamente de las incidencias que se presenten en su desarrollo; y le someterá al final de cada ejercicio un informe de actividades.

(c) La Comisión de Auditoría velará por la independencia y eficacia de la función de auditoría interna; proponer la selección, nombramiento, reelección y cese del responsable del servicio de auditoría interna; proponer el presupuesto de ese servicio; recibir información periódica sobre sus actividades; y verificar que la alta dirección tiene en cuenta las conclusiones y recomendaciones de sus informes.

En relación con la política de control y gestión de riesgos, la Comisión de Auditoría deberá identificar:

(a) Los distintos tipos de riesgo (operativos, tecnológicos, financieros, legales, reputacionales…) a los que se enfrenta Aena, incluyendo entre los financieros o económicos, los pasivos contingentes y otros riesgos fuera de balance.

(b) La fijación del nivel de riesgo que Aena considere aceptable.

(c) Las medidas previstas para mitigar el impacto de los riesgos identificados, en caso de que llegaran a materializarse.

(d) Los sistemas de información y control interno que se utilizarán para controlar y gestionar los citados riesgos, incluidos los pasivos contingentes o riesgos fuera de balance.

La Comisión de Auditoría se reunirá, al menos una vez al trimestre y todas las veces que resulte oportuno, previa convocatoria de su Presidente, por decisión propia o respondiendo a la solicitud de dos de sus miembros, del Presidente del Consejo de Administración, de la Comisión Ejecutiva, tal y como se define y desarrolla en el apartado 21 del presente Documento de Registro, o, en su caso, del Consejero Delegado. No obstante lo anterior, la Comisión de Auditoría se reunirá cada vez que el Consejo de Administración solicite la emisión de un informe o la aprobación de propuestas en el ámbito de sus competencias y siempre que, a juicio del Presidente de esta comisión, resulte conveniente para el buen desarrollo de sus fines.

La Comisión de Auditoría quedará válidamente constituida cuando concurran a la reunión, presentes o representados, más de la mitad de sus miembros.

Los acuerdos se adoptarán por mayoría absoluta de los Consejeros concurrentes (presentes o representados) a la sesión, siendo dirimente el voto del Presidente en caso de empate en la votación.

La Comisión de Auditoría podrá requerir la asistencia a sus reuniones del auditor de cuentas de Aena y del responsable de la auditoría interna. Asimismo, la Comisión de Auditoría podrá convocar a cualquier empleado o directivo de Aena e incluso disponer que comparezca sin presencia de ningún directivo.

La Comisión de Auditoría realizará con carácter anual una memoria conteniendo las actividades realizadas por el mismo.

Comisión de Nombramientos y Retribuciones

La Comisión de Auditoría está regulada en el artículo 44 de los Estatutos Sociales de Aena y en el artículo 24 del Reglamento del Consejo de Administración.

La Comisión de Nombramientos y Retribuciones estará compuesta por cinco (5) miembros, que deberán ser Consejeros Externos. Formarán parte de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones como mínimo dos (2) Consejeros Independientes.

El Presidente de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones será designado de entre los Consejeros Independientes que formen parte de ella.

La designación de miembros de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones, así como el nombramiento de su Presidente y su Secretario, se efectuará por el Consejo de Administración por mayoría absoluta. Su renovación se hará en el tiempo, forma y número que decida el Consejo de Administración de Aena. Sin perjuicio de cualquier otro cometido que le pudiera asignar, la Comisión de Nombramientos y Retribuciones tendrá las siguientes competencias:

(a) Evaluar las competencias, conocimientos y experiencia necesarios en el Consejo de Administración, definir, en consecuencia, las funciones y aptitudes necesarias en los candidatos que deban cubrir cada vacante, y evaluar el tiempo y dedicación precisos para que puedan desempeñar bien su cometido.

(b) Establecer un objetivo de representación para el sexo menos representado en el Consejo de Administración, elaborar orientaciones sobre cómo alcanzar dicho objetivo e informar al Consejo sobre las cuestiones de diversidad de género.

(c) Elevar al Consejo de Administración las propuestas de nombramiento de Consejeros Independientes para su designación por cooptación o para su sometimiento a la decisión de la Junta General de Accionistas, así como las propuestas para la reelección o separación de dichos Consejeros por la Junta General de Accionistas.

(d) Informar las propuestas de nombramiento de los restantes Consejeros para su designación por cooptación o para su sometimiento a la decisión de la Junta General de Accionistas, así como las propuestas para su reelección o separación por la Junta General de Accionistas.

(e) Informar las propuestas de nombramiento y separación de altos directivos y las condiciones básicas de sus contratos.

(f) Examinar y organizar la sucesión del Presidente del Consejo de Administración y del primer ejecutivo de la sociedad y, en su caso, formular propuestas al Consejo de Administración para que dicha sucesión se produzca de forma ordenada y planificada.

(g) Proponer al Consejo de Administración la política de retribuciones de los Consejeros y de los directores generales o de quienes desarrollen sus funciones de alta dirección bajo la dependencia directa del Consejo de Administración, de la Comisión Ejecutiva o del Consejeros Delegados, así como la retribución individual y las demás condiciones contractuales de los Consejeros Ejecutivos, velando por su observancia.

(h) Consultar al Presidente y al primer ejecutivo de Aena, especialmente cuando se trate de materias relativas a los consejeros ejecutivos y altos directivos.

(i) Velar por la observancia de la política retributiva establecida por Aena.

(j) Determinar el régimen de retribución complementaria del Presidente y del Consejero Delegado. La retribución básica, que constituye la retribución mínima obligatoria, se fijará de conformidad con el RD 451/2012 y la Orden del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas de 8 de enero de 2013.

(k) Informar de los planes de incentivos.

(l) Realizar un examen anual sobre la política retributiva de los Consejeros y altos directivos.

(m) Elaborar el informe anual de gobierno corporativo y el informe anual sobre remuneraciones de los Consejeros.

(n) Proponer las oportunas modificaciones del presente Reglamento al Consejo de Administración.

(o) Examinar el cumplimiento de los reglamentos internos y de las reglas de gobierno corporativo y hacer las propuestas necesarias para su mejora.

(p) En relación con las transacciones con partes vinculadas o que impliquen o puedan implicar conflictos de interés, informar y tomar decisiones tendentes a su aprobación o denegación, así como solicitar los informes de expertos independientes que, en su caso, pudieran corresponder para la valoración de las mismas.

La Comisión de Nombramientos y Retribuciones se reunirá cuantas veces sean necesarias, a juicio de su Presidente, para el ejercicio de sus competencias. También se reunirá cuando lo soliciten, como mínimo, dos (2) de sus miembros. El Presidente del Consejo de Administración y el Consejero Delegado podrán solicitar reuniones informativas de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones, con carácter excepcional.

No obstante lo anterior, la Comisión de Nombramientos y Retribuciones se reunirá cada vez que el Consejo de Administración solicite la emisión de un informe o la aprobación de propuestas en el ámbito de sus competencias y siempre que, a juicio del Presidente de esta comisión, resulte conveniente para el buen desarrollo de sus fines.

La Comisión de Nombramientos y Retribuciones quedará válidamente constituida cuando concurran a la reunión, presentes o representados, la mayoría de sus miembros.

Los acuerdos se adoptarán por mayoría absoluta de los Consejeros concurrentes (presentes o representados) a la sesión, siendo dirimente el voto del Presidente en caso de empate en la votación.

16.4. Declaración de si el emisor cumple el régimen o regímenes de gobierno corporativo de su país de constitución. En caso de que el emisor no cumpla ese régimen, debe incluirse una declaración a ese efecto, así como una explicación del motivo por el cual el emisor no cumple dicho régimen.

Aena cumple con toda la normativa mercantil relativa a gobierno corporativo que le resulta aplicable.

Aena considera asimismo que cumple con todas las recomendaciones que le son aplicables sobre buen gobierno corporativo incluidas en el Código Unificado de Buen Gobierno de Sociedades Cotizadas aprobado el 19 de mayo de 2006 y actualizado en junio de 2013 (en adelante, el "**Código Unificado de Buen Gobierno**"), salvo con la recomendación 12ª.

La mencionada recomendación 12ª establece "que el número de consejeros independientes represente al menos un tercio del total de consejeros". El cumplimiento de esta recomendación, en este caso concreto, es difícilmente compatible con el cumplimiento de la recomendación 11ª, conforme a la cual la relación entre el número de consejeros dominicales y el de independientes debería reflejar la proporción existente entre el capital de la sociedad representado por los consejeros dominicales y el resto del capital, ya que el *free float* de Aena tras la Oferta será

previsiblemente inferior a un tercio del capital social. Se ha optado por cumplir la recomendación 11ª.

Sistema de control interno sobre la información financiera (SCIIF) y Sistema de Gestión de Riesgos

Aena presta una especial atención al buen gobierno de la empresa y, en particular, al control interno y la gestión de los riesgos. En este sentido, el Grupo se ha dotado de procedimientos y políticas y ha desarrollado sus sistemas para adaptarse a las mejores prácticas existentes en el mercado, teniendo en cuenta la guía proporcionada por la Comisión Nacional del Mercado de Valores.

Así, el Sistema de Control Interno sobre la Información Financiera (SCIIF) de Aena, puesto en marcha en junio de 2014, persigue asegurar la fiabilidad e integridad de la información financiera de Aena. Está basado en el modelo COSO, habiéndose definido un procedimiento formal para la preparación de la información financiera, que incluye tanto el cierre contable de todos los centros, como el proceso de consolidación y preparación de los estados financieros.

Se ha diseñado un proceso de evaluación de los riesgos financieros cuyo objetivo es identificar, analizar y gestionar los riesgos relevantes para la preparación de los estados financieros. El sistema identifica los controles y procedimientos en vigor que eliminan o mitigan dichos riesgos, para cada uno de los procesos de negocio o soporte relevantes para la información financiera. La ejecución y supervisión de dichos controles y procesos se documenta de forma continua en cada uno de los aeropuertos de la red y direcciones corporativas, modulando el esfuerzo (i.e. cantidad de controles a documentar), en función de la materialidad de los saldos y transacciones correspondientes a cada unidad.

Estos controles y procesos se sustentan en el resto de elementos clave del Sistema, como los que afectan al entorno de control de la entidad (integridad y valores éticos, competencia y cualificación profesional, estructura organizativa, existencia de políticas, etc.), a la información y comunicación y a la supervisión de su funcionamiento. Cabe destacar la existencia de una plataforma común de contabilidad y *reporting* (SAP), que permite garantizar un mayor control de los procesos estandarizados de cierre; y el modelo de control interno sobre los sistemas de información, que incluye una matriz de controles generales de sistemas de información (ITGC), así como las políticas y procedimientos relacionados con la seguridad de los sistemas.

Asimismo Aena tiene implantado desde mayo de 2014 un Sistema de Gestión de Riesgos que identifica los riesgos estratégicos, operacionales, financieros, de cumplimiento, de información y reputacionales, y los categoriza en base a su criticidad en función de su impacto potencial y vulnerabilidad. Este Sistema desarrolla los principios definidos en la Política de Control y Gestión de Riesgos aprobada por el Consejo de Administración, cuyo fin último es asegurar un marco general adecuado de gestión de las amenazas e incertidumbres inherentes a la estrategia, procesos del negocio y al entorno en el que opera Aena.

Todos los riesgos identificados por el Sistema se incorporan y categorizan en el Mapa de Riesgos. Cada riesgo está asignado a una dirección corporativa, la cual documenta su gestión de acuerdo a los parámetros definidos y aprobados por el Consejo de Administración, focalizados en:

- Proteger la solidez financiera y la sostenibilidad de Aena.
- Defender los derechos de los accionistas y de cualquier otro grupo de interés significativo de Aena.
- Facilitar el desarrollo de las operaciones en los términos de seguridad y calidad previstos.
- Proteger la reputación de Aena.

La Comisión de Auditoría es el órgano en el que ha delegado sus poderes el Consejo de Administración, con respecto al mantenimiento y supervisión del control interno, del SCIIF y del Sistema de Gestión de Riesgos. La Comisión de Auditoría debe ser informada periódicamente por la Dirección de Auditoría Interna sobre el correcto funcionamiento y la eficacia de ambos sistemas.

17. Empleados

17.1. Número de empleados al final del período o la media para cada ejercicio durante el período cubierto por la información financiera histórica y hasta la fecha del documento de registro (y las variaciones de ese número, si son importantes) y, si es posible y reviste importancia, un desglose de las personas empleadas por categoría principal de actividad y situación geográfica. Si el emisor emplea un número significativo de empleados eventuales, incluir datos sobre el número de empleados eventuales por término medio durante el ejercicio más reciente.

El número total de trabajadores del Grupo Aena a 30 de septiembre de 2014 es de 7.300 (la plantilla media de los primeros nueve meses del año fue de 7.288). Este dato no incluye la plantilla de la sociedad concesionaria del aeropuerto de Luton que a 30 de septiembre de 2014 era de 623 empleados. La evolución de la plantilla está sometida a los límites que a estos efectos establezcan la Ley de Presupuestos Generales del Estado de cada año.

En cuanto a la **evolución de la plantilla**, desde 2011, se ha reducido en 1.460 trabajadores (17%). El número de empleados a 31 de diciembre de 2011, 2012 y 2013 y a 30 de septiembre de 2014 es el siguiente:

31.12.2011	31.12.2012	31.12.2013	30.09.2014
8.760	8.441	7.320	7.300

Fuente: Aena. Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial Auditados 2011, 2012, 2013 y Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados No Auditados a 30 de septiembre de 2014.

El número de trabajadores con contrato fijo ha alcanzado las 6.593 personas (90,32% de la plantilla) y 707 personas con contrato temporal (9,68%) a 30 de septiembre de 2014.

Desde 2011, los contratos temporales se han reducido significativamente (-41,62%), destacan las reducciones en contratos de relevo (-59,88%) e interinidades (-27,59%), de los cuales un porcentaje muy elevado, se ha transformado en contratos fijos.

Como consecuencia de la segregación total entre Enaire y Aena, actualmente no existe dependencia entre las mismas en materia laboral.

Contratos Temporales	31.12.2011	31.12.2012	31.12.2013	30.09.2014
Contratos de Relevo[1]	491	413	283	197
Jubilación especial 64 años[2]	10	2	0	0
Interinidad Propia[3]	477	331	314	355
Interinidad Impropia[4]	208	242	124	141
Temporal por servicio determinado[5]	14	12	4	4
Eventuales circunstancias Producción[6]	11	6	14	10
Total general	1211	1006	739	707

Fuente: Aena. Información no auditada.

1) ***Contrato de Relevo****: sustitución de un jubilado parcial que sigue prestando servicio durante un determinado periodo de tiempo, según legislación.*

2) ***Jubilación especial 64 años****: sustitución definitiva de un jubilado con 64 años, según legislación*

3) ***Interinidad Propia****: sustitución de un trabajador que tiene una situación legal que genera derecho a reserva de puesto de trabajo (eje.: por incapacidad temporal, excedencia forzosa, excedencia por maternidad, etc).*

4) ***Interinidad Impropia****: cobertura temporal de una plaza de Oferta de Empleo Público hasta que finaliza el proceso de selección reglamentario (habitual en el sector público, dada la complejidad de los procesos y las resultas sucesivas de vacantes).*

5) ***Temporal por servicio determinado****: por obra o servicio determinado, según legislación.*

6) ***Eventuales circunstancias Producción****: Por acumulación de tareas o circunstancias temporales puntuales (cursos de formación, ampliación temporal del horario operativo del centro, etc).*

Productividad de la Plantilla.

Aunque la reducción de la plantilla entre el 31 de diciembre de 2011 y el 31 de diciembre de 2013 (16,4%) ha sido superior a la reducción en el tráfico anual de pasajeros (8,3%), la operatividad y la seguridad en los aeropuertos no se han visto afectadas.

Contratos de alta dirección.

Los cargos mencionados en el apartado 14 del Documento de Registro, exceptuando al Director de Relación con Inversores, están vinculados con la Sociedad mediante un contrato de alta dirección, a cuya finalización no está previsto el abono de beneficios. Únicamente se prevé, en los casos en los que el directivo no tenga reserva de puesto de trabajo en el sector público, la indemnización correspondiente a siete días del salario anual en metálico, por año de servicio, con el límite de seis mensualidades. En este caso se encuentran los titulares de los siguientes cargos:

- D. de Servicios Comerciales y Gestión Inmobiliaria.
- D. Financiera.
- D. de Comunicación y Relaciones Institucionales.
- D. de Auditoría Interna

Con independencia de tener o no reserva de puesto en el sector público, todos los titulares de contratos de alta dirección tienen derecho, en caso de falta de preaviso, a una indemnización equivalente a la retribución correspondiente al período de preaviso incumplido, que está establecido en 15 días de conformidad con lo establecido en el RD 451/2012 y en el Real Decreto-ley 3/2012, de 10 de febrero, de medidas urgentes para la reforma del mercado laboral.

A. PLANTILLA. NIVELES Y COLECTIVOS.

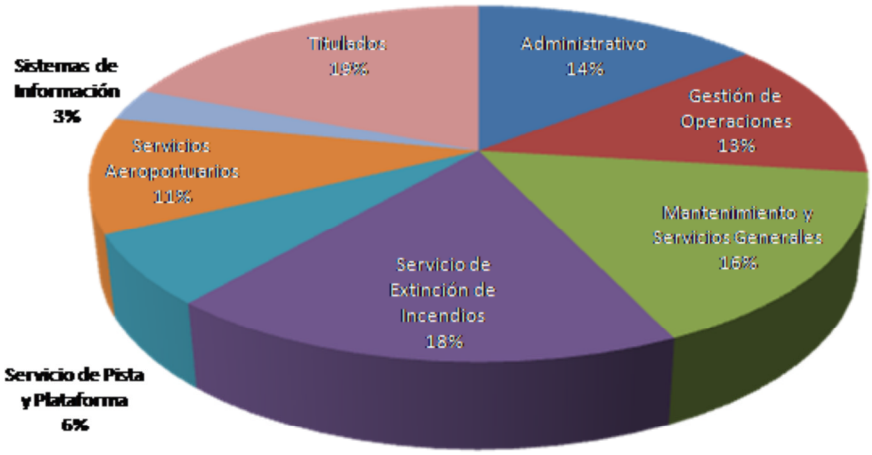
El personal se clasifica en función de los siguientes **grupos o niveles profesionales**: Directivos y Titulados, Coordinadores, Técnicos y Personal de apoyo. La clasificación por unidades es la siguiente:

La distribución de la plantilla por grupos profesionales refleja que el mayor porcentaje de la plantilla es de perfil técnico y titulado, y en menor medida puestos de apoyo.

	PLANTILLA POR GRUPOS PROFESIONALES A 30.09.2014			
Unidad	DIRECTIVOS Y TITULADOS	COORDINADORES	TÉCNICOS	APOYO
A. de Adolfo Suárez Madrid-Barajas	162	184	556	87
A. de Barcelona-El Prat	133	152	436	77
A. de Palma de Mallorca	49	71	352	40
Grupo I	244	289	1.069	134
Grupo II	128	132	620	62
Grupo III	29	57	288	12
Grupo CANARIAS	156	156	736	110
Servicios Centrales	481	56	229	13
Total	**1.382**	**1.097**	**4.286**	**535**

Fuente: Aena. Información no auditada.

A continuación, se muestra la **distribución porcentual de trabajadores por colectivos:**



Fuente: Aena. Información no auditada.

En cuanto a la clasificación de la plantilla por colectivos, la evolución en el período evaluado (diciembre 2011/septiembre 2014), ha sido la siguiente:

	Agrupación ocupación/Nivel puesto estructura	31-dic-11	31-dic-12	31-dic-13	30-sep-14
Convenio	Servicio de Extinción Incendios	1.456	1.405	1.320	1.329
	Mantenimiento y Servicios Generales	1.498	1.419	1.158	1.140
	Administrativo	1.127	1.092	911	885
	Gestión de Operaciones	1.050	981	880	864
	Servicios Aeroportuarios	955	921	779	751
	Titulados	763	770	614	619
	Servicio de Pista y Plataforma	523	497	459	455
	Sistemas de Información	208	201	182	182
Total Convenio		7.580	7.286	6.303	6.225
Estructura	Dirección	76	73	65	72
	División	164	152	124	133
	Departamento	426	428	428	450
	Sección	466	462	364	378
	Secretaría	48	40	36	42
Total Estructura		1.180	1.155	1.017	1.075
Total		8.760	8.441	7.320	7.300

Fuente: Aena. Información no auditada.

A.1 PLANTILLA. EDAD MEDIA.

A 30 de septiembre de 2014, la edad media de la plantilla se sitúa en los 44,52 años, frente a los 44,4 en los que se situaba a 31 de diciembre de 2011.

A.2 PLANTILLA. REPRESENTACIÓN DE LAS MUJERES.

En los últimos tres años, el número de mujeres empleadas ha crecido con respecto al de hombres, alcanzando a 30 de septiembre de 2014, un total de 2.572 mujeres, lo que supone un 35,23% (frente al 33,71% de 2011) de la plantilla total de empleados. Del total de puestos directivos y estructura, el 43,64% está cubierto por mujeres.

A.3 PLANTILLA. DISTRIBUCIÓN GEOGRÁFICA.

En cuanto a la distribución geográfica de los trabajadores por Comunidades Autónomas, Aena, tiene presencia en todas las Comunidades Autónomas si bien la Comunidad de Madrid es la que más empleados de Aena tiene y donde se ubica el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas y las sedes de los servicios centrales.

A.4 SALARIO MEDIO

La evolución de los salarios medios tanto por empresa como por categoría profesional desde el ejercicio 2011 al 2013, así como las variaciones durante este período, son las siguientes:

(euros)	**Agrupación ocupación / Nivel puesto estructura**	**Retribuciones Brutas + Variables**		
		2011	**2012**	**2013**
Convenio	Titulados	39.700,16	37.467,77	40.338,61
	Gestión de Operaciones	33.421,87	31.699,97	33.393,98
	Servicio de Extinción de Incendios	32.542,10	30.562,29	32.797,17
	Mantenimiento y Servicios Generales	32.222,10	30.281,78	32.486,92
	Servicio de Pista y Plataforma	30.370,59	28.827,26	31.111,30
	Sistemas de Información	30.209,03	28.374,36	30.500,79
	Administrativo	28.764,87	26.896,85	28.824,22
	Servicios Aeroportuarios	27.999,54	25.722,20	27.904,03
Total Convenio		**32.105,04**	**30.109,54**	**32.304,83**
Estructura	División	64.618,53	63.184,85	63.517,58
	Departamento	50.226,50	49.646,03	50.553,14
	Sección	41.568,03	40.213,24	41.698,22
	Secretaría	36.580,05	35.532,58	36.316,07
Total Estructura		**48.080,47**	**46.913,40**	**48.261,45**
Total		**34.496,19**	**32.485,73**	**34.625,51**

Fuente: Aena. Información no auditada.

- En las retribuciones brutas se incluye retribuciones fijas, horas extras, dietas, locomoción, indemnizaciones, sentencias, premios y ayudas sociales. No incluye otras retribuciones (seguro médico, seguro vida) ni gastos por actuaciones (vestuario, ticket restaurant, etc.).

- Sólo se han tenido en cuenta aquellos empleados a jornada completa (100% de ocupación), que hayan trabajado el año completo.

- Estos salarios medios pueden variar en función de la antigüedad del trabajador, puesto que el complemento de antigüedad se va incrementando con el cumplimiento de trienios y el concepto de salario de ocupación se estructura en tres tramos (*junior* o nuevo ingreso, medio entre 3 y 6 años de antigüedad, y experto o mayor de 6 años de antigüedad).

- En 2012, los importes referidos a retribuciones anuales no incluyen la paga extra de diciembre, al no haberse abonado en ninguna de las empresas del Grupo. Por otro lado, en 2012, se incluyen los importes relativos a la aplicación de la Sentencia de la Sala Social del Tribunal Supremo de fecha 28 de noviembre de 2011, que obligaba a abonar el 5% del complemento puesto de trabajo dejado de percibir por el personal de estructura desde junio 2010.

PLAN SOCIAL DE VIABILIDAD

Dentro de las medidas de optimización de los recursos humanos, en línea con el Plan de Eficiencia del Grupo Aena, es especialmente relevante indicar que con fecha 31 de octubre de 2012, se acordó entre la representación del Grupo Aena y los representantes de las Organizaciones Sindicales, el **Plan Social de Viabilidad**.

El Plan Social de Viabilidad recoge dos grupos de medidas:

a) Flexibilidad laboral interna.
b) Plan Social de Desvinculaciones Voluntarias definido anteriormente como PSDV.

a) MEDIDAS DE FLEXIBILIDAD INTERNA

Son medidas de flexibilidad interna de aplicación en 17 aeropuertos y 2 helipuertos integrados en el Grupo III para adecuar la oferta de servicios en estos aeropuertos a la demanda real presente en cada momento, contemplando el ajuste del horario laboral a las necesidades operativas, para lo que ha sido necesario aplicar medidas de flexibilidad en los turnos laborales y de movilidad geográfica y funcional en las plantillas, con el fin de adecuarlas a los nuevos requerimientos planteados.

Una vez consolidado el Plan, la plantilla operativa pasó de 633 trabajadores en diciembre de 2011 a 347 trabajadores en enero de 2014, lo que supuso una disminución del 45% de la plantilla operativa (286 trabajadores).

Además, se han firmado acuerdos en los distintos centros para asumir funciones polivalentes y atender vuelos fuera del horario operativo.

b) PLAN SOCIAL DE DESVINCULACIONES VOLUNTARIAS (PSDV)

El PSDV consistió en un expediente de regulación de empleo (ERE) al que se acogieron 911 trabajadores (equivalentes al 10% de la plantilla operativa).

Dicho PSDV fue financiado totalmente por Aena con un coste de 134,5 millones de euros contabilizado en el ejercicio 2012.

OTRAS MEDIDAS DE EFICIENCIA EN LA GESTIÓN

Desde la Dirección de Organización y Recursos Humanos, en línea con los objetivos de contención del gasto y mejora de la productividad de los recursos humanos, se han implantado y desarrollado una serie de medidas que han conseguido, a 31 de diciembre de 2013:

- Reducir el gasto en horas extraordinarias en un 44% respecto a 2011.
- Disminuir el índice de absentismo calculado como el cociente de horas de absentismo, sobre el total de horas teóricas en un 19%, con respecto a 2011, situándolo en 3,86 a diciembre de 2013.
- Disminuir los gastos de viajes un 44%, respecto a 2011.
- Se ha realizado un importarte esfuerzo en la **reducción Servicios Profesionales y Asistencias Técnicas de carácter** estructural (aproximadamente un 66% desde 2011), fundamentalmente en Servicios Centrales.
- Estricta **austeridad en las contrataciones de personal**, no contratación ni fija ni temporal, salvo necesidades urgentes.
- Se han llevado a cabo **medidas de adaptación y ajuste de la estructura organizativa**, produciéndose un importante ahorro, derivado de las medidas de reducción de puestos directivos, la amortización de puestos de mandos intermedios y la reducción de retribuciones de determinados puestos. La estructura organizativa se ha reducido en torno a un 12%.

17.2. Acciones y opciones de compra de acciones

Ningún consejero ni alto directivo de Aena participa, a fecha del presente Documento de Registro, en el capital social de Aena.

Asimismo, a fecha del presente Documento de Registro, los consejeros y altos directivos de Aena no disponen de opciones u otros derechos a adquirir o recibir acciones de Aena.

17.3. Descripción de todo acuerdo de participación de los empleados en el capital del emisor.

A fecha del presente Documento de Registro no existe ningún acuerdo de participaciones de los empleados de Aena en el capital social de Aena.

18. Accionistas principales

18.1. En la medida en que tenga conocimiento de ello el emisor, el nombre de cualquier persona que no pertenezca a los órganos de administración, de gestión o de supervisión que, directa o indirectamente, tenga un interés declarable, según el derecho nacional del emisor, en el capital o en los derechos de voto del emisor, así como la cuantía del interés de cada una de esas personas o, en caso de no haber tales personas, la correspondiente declaración negativa.

A la fecha del presente Documento de Registro, formalmente, el accionista único de Aena es el Accionista Oferente, sin perjuicio de que ya están seleccionados los inversores de referencia que serán en el momento de la Oferta accionistas de Aena**.**

18.2. Si los accionistas principales del emisor tienen distintos derechos de voto, o la correspondiente declaración negativa.

Todas las acciones representativas del capital de Aena gozan de los mismos derechos políticos. Cada acción da derecho a un voto, no existiendo acciones privilegiadas.

18.3. En la medida en que tenga conocimiento de ello el emisor, declarar si el emisor es directa o indirectamente propiedad o está bajo control y quién lo ejerce, y describir el carácter de ese control y las medidas adoptadas para garantizar que no se abusa de ese control.

El Accionista Oferente es titular de 150.000.000 acciones de Aena, representativas de la totalidad de su capital social.

18.4. Descripción de todo acuerdo, conocido del emisor, cuya aplicación pueda en una fecha ulterior dar lugar a un cambio en el control del emisor.

A la fecha del presente Documento de Registro no existe ningún acuerdo, conocido del Emisor, cuya aplicación pueda en una fecha ulterior dar lugar a un cambio en el control de Aena.

19. Operaciones de partes vinculadas

Todas las operaciones con partes vinculadas (atendiendo al reglamento CE 1606/2002 y según su definición contenida en la Orden EHA 3050/2004, de 15 de septiembre de 2004, relativa a la información sobre operaciones vinculadas), llevadas a cabo durante el período cubierto por la

información financiera histórica y hasta la fecha del presente Documento de Registro, han sido realizadas en condiciones de mercado.

Adicionalmente, los precios de transferencia se encuentran adecuadamente soportados, por lo 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.

Las principales transacciones mantenidas con administradores y altos directivos, accionistas y empresas asociadas hasta la fecha del presente Documento de Registro fueron las siguientes:

19.1. Operaciones vinculadas con administradores y altos directivos

Durante el período cubierto por la información financiera histórica del Documento de Registro y hasta la fecha de presentación del mismo, ningún miembro del Consejo de Administración, ningún otro miembro de la Alta Dirección del Grupo Aena, ninguno de sus familiares próximos (en el sentido indicado en la Orden EHA 3050/2004), ni ninguna sociedad que controlen o en la que ejerzan una influencia significativa dichas personas (distintas de las sociedades en las que ostentan cargos de administración en representación de Aena en su condición de accionista de dichas sociedades), ha realizado transacciones habituales o relevantes con Aena, al margen de las retribuciones salariales devengadas por los miembros del Consejo de Administración y por la Alta Dirección (detalladas en el apartado 15 del presente Documento de Registro).

Durante el período cubierto por la información financiera histórica del Documento de Registro y hasta la fecha de presentación del mismo, no existen anticipos ni créditos concedidos al personal de Alta Dirección o a los miembros del Consejo de Administración, ni obligaciones asumidas por cuenta de ellos a título de garantía.

19.2. Operaciones con accionistas y empresas vinculadas

Enaire es el accionista único de Aena y, tras la Oferta, seguirá siendo su accionista de control por lo que las operaciones que se realicen entre ellas tendrán el carácter de operaciones entre partes vinculadas.

En junio de 2011 Enaire y Aena suscribieron una serie de acuerdos con objeto de regular los términos y condiciones en la prestación recíproca de determinados servicios necesarios para el correcto desarrollo de la actividad tanto de Enaire como de Aena.

Acuerdo de prestación de servicios. Suscrito en junio de 2011y en el que se distinguen (i) aquellos servicios que, por voluntad de ambas entidades son prestados recíprocamente por las mismas (“**Acuerdo de Servicios**”); y (ii) aquellos servicios que necesariamente deben prestarse

entre ambas consecuencia de que Enaire y Aena eran una sola entidad y, en la actualidad, Enaire la sociedad de control de Aena ("**Compromisos de Prestación de Servicios**").

(i) **Acuerdo de Servicios**.

- Aena como prestador de servicios: (i) Servicios de Gestión de Medidas de Protección de Datos de Carácter Personal; (ii) Servicios Gestión de la Contratación; (iii) Servicios Procesos Económico Administrativos (Análisis de Costes, Contabilidad, Patrimonio, Gestión de Cuentas y Facturación); (iv) Servicios T.I.C.; (v) Servicios del área de Medioambiente; (vi) Servicios Gestión de la Calidad; y (vii) Servicios Generales.

- Enaire como prestador de servicios: (i) Servicios Promoción y Apoyo a la Excelencia; y (ii) Servicios Administrativo-Financieros (Gestión Tributaria, Gestión de Tesorería y Gerencia de Riesgos y Seguros).

En julio de 2014, como consecuencia de la separación efectiva de funciones entre Enaire y Aena la mayor parte de los Acuerdos de Servicio anteriormente citados quedan sin contenido, Actualmente está en proceso de revisión los servicios que se mantendrán a futuro.

(ii) **Compromisos de Prestación de Servicios**

- Aena como prestador de servicios: (i) Procesos de Organización y Recursos Humanos; (ii) Procesos de Contratación; (iii) Procesos de Protección de datos, Planificación de Inversiones, Gestión TIC y Gestión del Conocimiento; (iv) Procesos de Gestión de la Seguridad; (v) Procesos de Asesoría Jurídica; y (v) Procesos de Operaciones y Sistemas de Red (Gestión del Centro de Red H-24); y (vi) Procesos de Planificación de infraestructuras (Servidumbres aeronáuticas).

- Enaire como prestador de servicios: (i) Procesos de Presidencia; (ii) Procesos de Gabinete de Presidencia; (iii) Procesos de Estrategia, Innovación y Sostenibilidad; (iv) Procesos de Comunicación; (v) Procesos de Administración Finanzas; (vi) Procesos de Auditoría y Control Interno; y (vii) Procesos de Coordinación de Slots Aeroportuarios.

Servicios de Navegación Aérea. La Ley 9/2010, de 14 de abril ("**Ley 9/2010**") regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, estableciendo que los servicios de control de área y control de aproximación, así como los de información de vuelo, alerta y asesoramiento asociado a los volúmenes de espacio aéreo en los que se prestan tales servicios continuarán prestándose directamente por Enaire, mientras que a Aena le corresponde la designación de proveedores civiles de tránsito aéreo de aeródromo debidamente certificados.

Con este régimen, se regulan las relaciones de los servicios prestados por Enaire en materia de navegación aérea a Aena. Asimismo, se regulan las relaciones relativas a la prestación de servicios de Aena a Enaire, como apoyo a la prestación de los servicios de navegación aérea. En

desarrollo de la mencionada Ley 9/2010 Enaire y Aena suscribieron un acuerdo en diciembre de 2013 vigente hasta diciembre de 2016.

En virtud del acuerdo, Aena requiere que Enaire preste de forma regular, los siguientes servicios:

- Provisión de Servicios de Tránsito Aéreo de Aeródromo (ATM).
- Provisión de Servicios de Dirección de Plataforma (SDP).
- Provisión de Servicios de Comunicaciones, Navegación y Vigilancia (CNS).
- Provisión del Servicio de Información Aeronáutica (AIS).
- Funciones Asociadas a la Prestación de Servicios: Seguridad Operacional y Seguridad Física.

Aena, ha suscrito otros acuerdos con sociedades que están controladas por Enaire.

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 medio ambiente, desarrollo comercial aeroportuario y estudios y diseños logísticos en edificios terminales para mejorar la eficiencia operativa y conseguir una mayor reducción de costes suscrito por Aena el 8 de noviembre de 2013 y por un período de 5 años.

A continuación, se muestra el detalle de transacciones y saldos realizados con entidades vinculadas (en miles de euros):

Venta de bienes y prestación de servicios

(miles de euros)	31 de diciembre de 2011	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2013	30 de septiembre de 2014 (no auditado)
Prestación de servicios:				
Sociedad dominante última	89.099	20.629	14.030	4.997
Empresas asociadas	23.105	20.382	9.520	4.124
Empresas vinculadas	407	307	159	225
Total	**112.611**	**41.318**	**23.709**	**9.346**

Fuente: Aena. Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial Auditados 2011, 2012, 2013 y Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados No Auditados a 30 de septiembre de 2014.

Compra de bienes y servicios

(miles de euros)	31 de diciembre de 2011	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2013	30 de septiembre de 2014 (no auditado)
Servicios recibidos:				
Sociedad dominante última	230.828	224.700	205.526	119.592
Empresas asociadas	732	760	352	-
Empresas vinculadas	14.836	13.590	8.512	8.168
Total	**246.396**	**239.050**	**214.390**	**127.760**
Adquisición de bienes (inmovilizado)				
Empresas vinculadas	25.847	16.080	8.029	3.946
Total	**25.847**	**16.080**	**8.029**	**3.946**

Fuente: Aena. Estados Financieros de Propósito Especial Consolidados Auditados 2011, 2012, 2013 y Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados No Auditados a 30 de septiembre de 2014.

Las principales cantidades incluidas en el epígrafe servicios recibidos de Enaire corresponden al Acuerdo de prestación de servicios entre el gestor aeroportuario y el proveedor de servicios de tránsito aéreo.

El resto de importes incluidos en dicho epígrafe corresponden a los contratos que existen entre Enaire y Aena, anteriormente comentados.

En el epígrafe "empresas asociadas" se incluyen, principalmente, las operaciones económicas que realiza la empresa asociada Restauración de Aeropuertos Españoles, S.A. (RAESA) con Aena. Se circunscriben al entorno de su actividad y consisten en la prestación de Servicios de Restauración en diversas actividades relacionadas con la operativa de la empresa, tanto funcional como económica, como puede ser: Suministro de Comidas y Bebidas para pasajeros que han sufrido incidencias en sus vuelos; Servicio de Restauración en Reuniones de Trabajo realizadas en el Aeropuerto, Servicios de Restauración a Autoridades y Visitas Oficiales, Servicio de Restauración en Salas VIP, etc.

Las operaciones económicas y adquisición de inmovilizado con "empresas vinculadas" recogen, principalmente, las realizadas por la empresa vinculada INECO con Aena, las cuales están enmarcadas dentro de la relación de colaboración establecida entre las mismas y se circunscribe a la prestación de servicios de consultoría, ingeniería, planificación y apoyo a la gestión. Estos servicios se centran fundamentalmente en: consultoría de ingeniería relacionada con la planificación, diseño y dirección de proyectos de infraestructuras que conforman el inmovilizado de Aena y consultoría de apoyo a la gestión (estudios, informes, implantación de procedimientos, etc.) que forman parte de los gastos de Aena.

Ingresos por participación en empresas vinculadas

(miles de euros)	31 de diciembre de 2011	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2013	30 de septiembre de 2014 (no auditado)
Empresas vinculadas (ACDL)	1.744	1.854	57.178	250
Total	**1.744**	**1.854**	**57.178**	**250**

Fuente: Aena. Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial Auditados 2011, 2012, 2013 y Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados No Auditados a 30 de septiembre de 2014.

Saldos al cierre derivados de la venta y compra de bienes y servicios

(miles de euros)	31 de diciembre de 2011	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2013	30 de septiembre de 2014 (no auditado)
Cuentas a cobrar a partes vinculadas:				
Asociadas	6.189	5.690	1.793	1.790
Vinculadas	26	40	-	-
Sociedad dominante última	10.671	33.324	18.610	804
Total cuentas a cobrar de partes vinculadas	**16.886**	**39.054**	**20.403**	**2.594**

Fuente: Aena. Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial Auditados 2011, 2012, 2013 y Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados No Auditados a 30 de septiembre de 2014.

(miles de euros)	31 de diciembre de 2011	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2013	30 de septiembre de 2014 (no auditado)
Cuentas a pagar a partes vinculadas:				
Asociadas	156	148	-	-
Vinculadas	14.393	12.564	4.337	2.573
Sociedad dominante última	77.044	162.979	67.152	28.665
Total cuentas a cobrar de partes vinculadas	**91.593**	**175.691**	**71.489**	**31.238**

Fuente: Aena. Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial Auditados 2011, 2012, 2013 y Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados No Auditados a 30 de septiembre de 2014.

Las cuentas a cobrar con la dominante, asociadas y vinculadas surgen principalmente de las transacciones de compra y venta de servicios señaladas anteriormente. Las cuentas a cobrar no están garantizadas por naturaleza y no devengan intereses. No existe ninguna provisión para las cuentas a cobrar de partes vinculadas.

Las cuentas a pagar a empresas vinculadas surgen principalmente de las transacciones de compra de inmovilizado y prestación servicios de mantenimiento. Las cuentas a pagar no devengan intereses.

Préstamos y derivados con partes vinculadas

Sin perjuicio de que el desarrollo del Contrato de Reconocimiento de Deuda suscrito entre Enaire y Aena se encuentra en el apartado 10.3 del presente Documento de Registro, los saldos contables de los préstamos y derivados con partes vinculadas correspondientes a 31 de diciembre de 2011, 2012, 2013 y a 30 de septiembre de 2014 son los siguientes:

(miles de euros)				
	31 de diciembre de 2011	**31 de diciembre de 2012**	**31 de diciembre de 2013**	**30 de septiembre de 2014 (no auditado)**
No corriente				
Préstamo de Aena con Enaire	11.112.465	11.027.420	10.373.458	9.764.632
Ajuste saldo préstamo con Enaire por criterio coste efectivo	(1.869)	(2.457)	(4.794)	(13.377)
Subtotal Préstamos con partes relacionadas	**11.110.596**	**11.024.963**	**10.368.664**	**9.751.255**
Derivados de cobertura no corriente imputados desde Enaire	32.180	9.455	4.323	2.987
Subtotal Contrato de Reconocimiento de Deuda a largo plazo de Aena con Enaire	**11.142.776**	**11.034.418**	**10.372.987**	**9.754.242**
Corriente				
Préstamo con Enaire	627.386	807.750	952.233	1.004.435
Otros	-	(85)	(364)	(1.921)
Préstamo con la sociedad dominante por póliza de crédito	161.319	-	-	-
Intereses devengados por préstamos con Enaire	76.597	76.994	73.306	59.808
Subtotal Préstamos con partes relacionadas	**865.302**	**884.659**	**1.025.175**	**1.062.322**
Derivados de cobertura corriente imputados desde Enaire	1.895	13.398	4.983	5.210
Subtotal deuda a corto plazo de Aena con Enaire	**867.197**	**898.057**	**1.030.158**	**1.067.532**
Otros	**49**	**-**	**-**	**-**
Cuenta corriente con Entidad dominante última	**185.625**	**139.405**	**-**	**-**
TOTAL	**12.195.647**	**12.071.880**	**11.403.145**	**10.821.774**

Fuente: Aena. Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial Auditados 2011, 2012, 2013 y Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados No Auditados a 30 de septiembre de 2014.

20. Información financiera relativa al activo y el pasivo del emisor, posición financiera y pérdidas y beneficios

20.1. Información financiera histórica

La información financiera histórica incluida en este punto hace referencia a los Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial del Grupo Aena para los ejercicios anuales terminados a 31 de diciembre de 2011, 2012 y 2013 auditados por EY y que se adjuntan como Apéndice II al presente Folleto conjuntamente con el informe de auditoría referido a dichos ejercicios anuales. Adicionalmente, se incorporan por referencia al presente Folleto, (i) las Cuentas anuales individuales e informe de gestión correspondientes al ejercicio 2011, preparados de acuerdo con el Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007 y sus adaptaciones; (ii) las Cuentas anuales individuales e informe de gestión correspondientes al ejercicio 2012, preparados de acuerdo con el Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007 y sus adaptaciones; (iii) Cuentas anuales individuales e informe de gestión correspondientes al ejercicio 2013, preparados de acuerdo con el Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007 y sus adaptaciones; (iv) las Cuentas anuales consolidadas e informe de gestión consolidado correspondientes al ejercicio comprendido entre 31 de mayo de 2011 y 31 de diciembre de 2011, preparados de acuerdo con el Plan General de Contabilidad; (v) las Cuentas anuales consolidadas e informe de gestión consolidado de Aena correspondientes al ejercicio 2012, preparados de acuerdo con las NIIF; y (vi) las Cuentas anuales consolidadas e informe de gestión consolidado de Aena correspondientes al ejercicio 2013, preparados de acuerdo con las NIIF.

Hasta el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2011, las cuentas anuales consolidadas del Grupo Aena se han preparado de acuerdo con la legislación mercantil vigente, recogida en el Código de Comercio reformado conforme a la Ley 16/2007, de 4 de julio, de reforma y adaptación de la legislación mercantil en materia contable para su armonización internacional con base en la normativa de la Unión Europea, el RD 1514/2007, de 20 de noviembre, por el que se aprueba el Plan General de Contabilidad, y el RD 1159/2010, de 17 de septiembre, por el que se aprueban las normas para la formulación de cuentas anuales consolidadas, en todo lo que no se opongan a la establecido en la mencionada reforma mercantil, con objeto de mostrar la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados del Grupo Aena, así como la veracidad de los flujos de efectivo incorporados en el estado de flujos de efectivo.

Aena se constituyó como entidad legal independiente y como grupo durante el ejercicio 2011 por efecto de la aportación no dineraria de todos los activos y pasivos afectos a la actividad aeroportuaria. Anteriormente a la creación de Aena, la actividad económica de gestión y explotación de los servicios aeroportuarios llevada a cabo por la Aena y sus sociedades dependientes y asociadas figuraba integrada en la Entidad Pública Empresarial “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea”.

En el marco del proceso de reorganización de la actividad aeroportuaria establecido por el Real decreto Ley 13/2010, la aportación no dineraria mencionada anteriormente se ha considerado

como una reorganización empresarial dentro de la Entidad Pública Empresarial “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea” y consecuentemente la información financiera de Aena y de sus sociedades dependientes para los ejercicios 2013, 2012 y 2011 se presenta como si ésta siempre hubiera existido como una unidad económica separada, independientemente de su creación como entidad legal, teniendo además en cuenta que ha sido gestionada separadamente y ha estado bajo el control de la Entidad Pública Empresarial “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea” antes y después de la transacción.

Esta contabilización responde al análisis y consideración por parte de la dirección de Aena de varios factores, teniendo en cuenta que este tipo de transacciones no están reguladas en el marco normativo de las NIIF, y concretamente en el marco de la NIIF 3, Combinaciones de Negocios, por lo que el Grupo Aena desarrolló una política contable para dicha transacción que reflejara la sustancia de la misma y de sus operaciones subyacentes. En este contexto, el Grupo Aena consideró que la combinación de una nueva entidad recientemente creada (Aena, S.A. constituida el 23 de mayo de 2011) con una unidad de reporte previamente existente no constituye una combinación de negocios, al no ser la entidad de nueva creación ni el adquirente ni un negocio adquirido por la unidad de reporte pre-existente.

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

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

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

En los siguientes apartados se presentan los estados de situación financiera consolidados a 31 de diciembre de 2011, 2012 y 2013, las cuentas de resultados consolidadas, los estados de cambios en el patrimonio neto consolidados y los estados de flujos de efectivo consolidados para los ejercicios anuales terminados el 31 de diciembre de 2011, 2012 y 2013 así como los comentarios a las principales variaciones ocurridas en los epígrafes que componen dichos estados entre el ejercicio 2011 y 2012 y el ejercicio 2012 y 2013 ("**Estados Financieros Consolidados Auditados 2011, 2012 y 2013**").

20.1.1. Balance

Estados de situación financiera consolidados a 31 de diciembre de 2011, 2012 y 2013.

A continuación se presentan los estados de situación financiera consolidados del Grupo Aena correspondientes a los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2011, 2012 y 2013, indicando las variaciones interanuales:

(miles de euros)	**31 de diciembre de 2011**	**31 de diciembre de 2012**	**31 de diciembre de 2013**	**% Var. dic. 12 – dic. 11**	**% Var. dic. 13 – dic. 12**
ACTIVOS					
Activos no corrientes					
Inmovilizado material	16.065.993	15.781.467	15.230.817	(1,8%)	(3,5%)
Activos intangibles	107.967	115.727	108.738	7,2%	(6,0%)
Inversiones Inmobiliarias	133.135	129.256	150.646	(2,9%)	16,5%
Inversiones en asociadas	55.187	58.443	100.816	5,9%	72,5%
Otras cuentas a cobrar	44.619	68.086	148.825	52,6%	118,6%
Activos por impuestos diferidos	58.996	62.259	76.213	5,5%	22,4%
Activos financieros disponibles para la venta	57.769	57.769	4.908	0,0%	(91,5%)
Otros activos financieros	1.138	1.433	1.822	25,9%	27,1%
Total Activos no corrientes	**16.524.804**	**16.274.440**	**15.822.785**	**(1,5%)**	**(2,8%)**
Activos corrientes					
Existencias	5.224	4.178	4.621	(20,0%)	10,6%
Clientes y otras cuentas a cobrar	413.108	430.200	605.555	4,1%	40,8%
Efectivo y equivalentes al efectivo	3.316	8.210	12.377	147,6%	50,8%
Total Activos corrientes	**421.648**	**442.588**	**622.553**	**5,0%**	**40,7%**

Total activos	**16.946.452**	**16.717.028**	**16.445.338**	**(1,4%)**	**(1,6%)**
PATRIMONIO NETO Y PASIVOS					
Patrimonio neto atribuible a los propietarios de la dominante					
Capital ordinario	1.500.000	1.500.000	1.500.000	0,0%	0,0%
Prima de emisión	1.100.868	1.100.868	1.100.868	0,0%	0,0%
Ganancias/(pérdidas) acumuladas	(82.820)	(146.101)	450.533	76,4%	(408,4%)
Diferencias de conversión acumuladas	(4.696)	(1.014)	(5.871)	(78,4%)	479,0%
Otras reservas	(24.149)	(16.414)	(6.403)	(32,0%)	(61,0%)
Total patrimonio neto	**2.489.203**	**2.437.339**	**3.039.127**	**(2,1%)**	**24,7%**
Pasivos					
Pasivos no corrientes					
Deuda financiera	11.124.741	11.033.570	10.374.038	(0,8%)	(6,0%)
Instrumentos financieros derivados	32.180	9.455	4.323	(70,6%)	(54,3%)
Pasivos por impuestos diferidos	666	208	196	(68,8%)	(5,8%)
Prestaciones a los empleados	5.225	6.783	6.618	29,8%	(2,4%)
Provisiones para otros pasivos y gastos	365.933	433.188	252.167	18,4%	(41,8%)
Subvenciones	625.666	665.394	621.411	6,3%	(6,6%)
Otros pasivos a largo plazo	1.398	3.773	236.156	169,9%	6159,1%
Total Pasivos no corrientes	**12.155.809**	**12.152.371**	**11.494.909**	**0,0%**	**(5,4%)**
Pasivos corrientes					
Proveedores y otras cuentas a pagar	985.080	761.382	446.574	(22,7%)	(41,3%)
Deuda financiera	1.074.600	1.052.112	1.099.823	(2,1%)	4,5%
Instrumentos financieros derivados	1.944	13.398	4.983	589,2%	(62,8%)
Subvenciones	32.361	23.000	47.940	(28,9%)	108,4%
Provisiones para otros pasivos y gastos	207.455	277.426	311.982	33,7%	12,5%
Total Pasivos corrientes	**2.301.440**	**2.127.318**	**1.911.302**	**(7,6%)**	**(10,2%)**
Total pasivos	**14.457.249**	**14.279.689**	**13.406.211**	**(1,2%)**	**(6,1%)**
Total patrimonio neto y pasivos	**16.946.452**	**16.717.028**	**16.445.338**	**(1,4%)**	**(1,6%)**

Fuente: Aena. Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial Auditados 2011, 2012 y 2013.

A continuación se presenta una descripción de los principales epígrafes del estado de situación financiera consolidado, indicando el contenido y naturaleza de los mismos, así como una explicación de las principales variaciones experimentadas en estos epígrafes entre los ejercicios terminados el 31 de diciembre 2011 y 2012 y los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2012 y 2013.

Activos no corrientes

Los Activos no corrientes representan el 96,2% del total Activos a 31 de diciembre de 2013 (97,4% en 2012 y 97,5% en 2011), habiendo descendido un 2,8% en 2013 y 1,5% en 2012. Los Activos no corrientes están representados principalmente por el Inmovilizado Material, que representa el 92,6% del total Activos en 2013 (94,4% en 2012 y 94,8% en 2011).

Inmovilizado Material

En 2013 el coste del inmovilizado material bruto (sin incluir deterioro de valor ni amortización acumulada) se incrementó en 17.667 miles de euros, o 0,1%. Este incremento se debe principalmente por las altas que ascendieron a 333.729 miles de euros, compensadas por bajas de 263.698 miles de euros y traspasos por 52.364 miles de euros. Las altas principalmente corresponden a inversiones de reposición, seguridad operacional y apoyo a la estrategia de incremento de ingresos comerciales destacando en este último aspecto la mejora de los espacios comerciales de la T4 y T4S del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. También se llevaron a cabo diversas ampliaciones y mejoras en la red de aeropuertos, destacando las ampliaciones en los aeropuertos de A Coruña, Vigo, Burgos, Girona-Costa Brava, Barcelona-El Prat, Reus, Vitoria, Ibiza y Córdoba. Adicionalmente se han llevado a cabo en el ejercicio 2013 construcciones relacionadas con el aparcamiento en altura del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, el aparcamiento P3 en Gran Canaria, el aparcamiento terminal "La Paloma" de Bilbao y Nuevo Área Terminal de Santiago. Las bajas producidas en el ejercicio 2013 se corresponden principalmente a instalaciones y construcciones de los aeropuertos de Madrid, Barcelona-El Prat y Málaga-Costa del Sol.

El coste neto del inmovilizado material disminuyó en 2013 un 3,5% o 550.650 miles de euros, desde los 15.781.467 miles de euros en 2012 hasta los 15.230.817 miles de euros en 2013. El decremento del coste neto del inmovilizado material se debe principalmente al impacto de la amortización del ejercicio por 785.797 miles de euros, parcialmente compensados por la amortización acumulada correspondiente a los elementos dados de baja por 184.194 miles de euros y por la baja del deterioro acumulado de 10.875 miles de euros, así como por el traspaso de amortizaciones por importe de 22.266 miles de euros.

En 2012 el coste del inmovilizado material bruto (sin incluir deterioro de valor ni amortización acumulada) se incrementó en 404.661 miles de euros, o 1,8%. Este incremento se debe principalmente a las altas por importe de 624.979 miles de euros, compensadas parcialmente por bajas por importe de 217.361 miles de euros. Las principales altas corresponden a inversiones en infraestructura y equipamiento aeroportuario. Las actuaciones de ampliación y modernización abarcaron a la mayoría de la red de aeropuertos. Adicionalmente, durante el 2012 se han finalizado los Planes Especiales de Aeropuertos denominados Plan Málaga y Plan Levante (Valencia), con la puesta en servicio, el 3 de mayo de la segunda pista de vuelo (12-30) en el aeropuerto de Málaga-Costa del Sol, y el 1 de agosto de la ampliación del edificio terminal T-2 en el aeropuerto de Valencia. Además en el ejercicio 2012, ante la nueva estrategia de la actividad comercial de Aena, se realizaron diversos estudios y proyectos de remodelación y ampliación de las Zonas Comerciales de diversos aeropuertos de la red entre los que destacan los correspondientes a los aeropuertos de Adolfo Suarez Madrid-Barajas y Málaga-Costa del Sol.

Las principales bajas corresponden con retiros de instalaciones y otros activos en los Aeropuertos de Palma de Mallorca, Adolfo Suarez Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat y Girona-Costa Brava y con traspasos a Enaire de elementos de inmovilizado material y en curso por 34.853 miles de euros.

El coste neto del inmovilizado material ha disminuido en 2012 un 1,8% o 284.526 miles de euros, desde los 16.065.993 miles de euros de 2011 hasta los 15.781.467 miles de euros de 2012. El decremento del coste neto del inmovilizado material se debe principalmente al impacto de la amortización del ejercicio por 804.958 miles de euros y de los gastos por deterioros por 11.457 miles de euros, parcialmente compensados por la amortización acumulada correspondiente a los elementos dados de baja por importe de 127.228 miles de euros.

Para mayor información sobre la naturaleza de las altas de inmovilizado, ver el apartado 5.2 de este Documento de Registro.

Inmovilizado Intangible

El inmovilizado intangible se compone de aplicaciones informáticas, gastos de desarrollo, concesiones administrativas y otro inmovilizado intangible, que incluye principalmente los planes directores de los aeropuertos y estudios asociados a los mismos.

En 2013 el coste del inmovilizado intangible bruto (sin incluir deterioro de valor ni amortización acumulada) se incrementó en 13.327 miles de euros, ó 3,6%. Este incremento corresponde principalmente a altas por importe de 16.577 miles de euros, parcialmente compensadas por bajas de 8.500 miles de euros y traspasos de 5.250 miles de euros. Las altas corresponden principalmente a adquisiciones, así como mejoras, desarrollos, evolución y despliegue de aplicaciones informáticas tanto para el soporte a las operaciones como para la gestión del negocio aeroportuario y la gestión empresarial.

El coste neto del inmovilizado intangible disminuyó en 2013 un 6,0% o 6.989 miles de euros, desde los 115.727 miles de euros de 2012 hasta los 108.738 miles de euros de 2013, principalmente por el impacto de la amortización del ejercicio por importe de 28.828 miles de euros, parcialmente compensado por la amortización acumulada correspondiente a los elementos dados de baja por importe de 8.229 miles de euros.

En 2012 el coste del inmovilizado intangible bruto (sin incluir deterioro de valor ni amortización acumulada) se incrementó en 20.785 miles de euros, o 6,0%. Este incremento corresponde principalmente a altas por importe de 33.536 miles de euros, compensadas por bajas por importe de 15.514 miles de euros. Las altas del ejercicio corresponden a adquisiciones y desarrollos de aplicaciones informáticas para el soporte a las operaciones y a la gestión del negocio aeroportuario y a la puesta en marcha en 2012 de dos proyectos estratégicos para Aena, relacionados con el desarrollo de una aplicación para *smartphones* y con la implantación como servicio en la “nube” de una web corporativa para la reserva de plazas de aparcamiento. Asimismo, se iniciaron actuaciones para facilitar a los usuarios, a través de la web pública, el acceso a la información del aeropuerto (tiendas, restauración, aparcamientos) y se ha continuado con las actividades de implementación de la sede electrónica de acuerdo con lo establecido en la Ley 11/2007, de 22 de junio, de acceso electrónico de los ciudadanos a los Servicios Públicos.

Las bajas del ejercicio corresponden principalmente a elementos de inmovilizado intangible traspasados a Enaire.

El coste neto del inmovilizado intangible incrementó en 2012 un 7,2% o 7.760 miles de euros,

desde los 107.967 miles de euros de 2011 hasta los 115.727 miles de euros de 2012, por efecto del incremento en el coste bruto mencionado anteriormente y por la amortización del ejercicio por importe de 23.910 miles de euros y por efecto de la amortización acumulada correspondiente a los elementos dados de baja por importe de 10.885 miles de euros.

Inversiones Inmobiliarias

Las inversiones inmobiliarias comprenden edificios, otras construcciones y espacios fuera de las terminales aeroportuarias en propiedad, que se mantienen para la obtención de rentas a largo plazo y no están ocupados por el Grupo.

En 2013 el coste bruto de las inversiones inmobiliarias (sin incluir deterioro de valor ni amortización acumulada) se incrementó en 47.181 miles de euros, o 27,8% principalmente debido a traspasos desde terrenos y construcciones, aumentando su valor neto contable un 16,5% o 21.390 miles de euros, desde los 129.256 miles de euros de 2012 hasta los 150.646 miles de euros de 2013 principalmente por el impacto de la amortización del ejercicio 2013 por importe de 3.107 miles de euros y de traspasos por importe de 22.684 miles de euros.

En 2012 el coste bruto de las inversiones inmobiliarias (sin incluir deterioro de valor ni amortización acumulada) se incrementó en 674 miles de euros, pero su valor neto contable descendió un 2,9% o 3.879 miles de euros, desde los 133.135 miles de euros de 2011 hasta los 129.256 miles de euros de 2012 principalmente por el impacto de la amortización del ejercicio 2012 por importe de 4.553 miles de euros.

Inversiones en asociadas

El epígrafe de inversiones en asociadas recoge las inversiones minoritarias de Aena en otros aeropuertos fuera de España, tal y como se describe en el apartado 7 de este Documento de Registro.

Las inversiones en asociadas se han incrementado en 2013 un 72,5%, desde 58.443 miles de euros en 2012 hasta 100.816 miles de euros en 2013, principalmente por el efecto de la adquisición de Luton, por importe de 47.287 miles de euros y por la aportación de resultados de las inversiones mismas por importe de 4.718 miles de euros. Estos dos efectos se han visto compensados por los dividendos recibidos en el ejercicio por importe de 5.443 miles de euros y por el impacto de las diferencias de conversión por importe de 4.857 miles de euros en 2013, derivadas de las inversiones en asociadas en moneda diferente del Euro.

Las inversiones en asociadas en 2012 se han incrementado un 5,9%, desde 55.187 miles de euros en 2011 hasta 58.443 miles de euros en 2012. Este incremento se debe principalmente a la aportación de resultados de las inversiones por importe de 8.894 miles de euros parcialmente compensado por los dividendos recibidos en el ejercicio por importe de 9.320 miles de euros y por el impacto de las diferencias de conversión por importe de 3.682 miles de euros en 2012, derivadas de las inversiones en asociadas en moneda diferente del Euro.

Activos por impuestos diferidos

Los activos por impuestos diferidos en 2013 se han incrementado un 22,4% desde 62.259 miles de euros en 2012 hasta 76.213 miles de euros en 2013. Este incremento se debe principalmente al registro de activos por impuestos diferidos asociados al registro de provisiones no deducibles en el ejercicio 2013.

Los activos por impuestos diferidos en 2012 se han incrementado un 5,5% desde 58.996 miles de euros en 2011 hasta 62.259 miles de euros en 2012. Este incremento se debe principalmente al registro de impuestos diferidos de activo derivados de las pérdidas por deterioro registradas en el ejercicio 2012, parcialmente compensadas por la baja de activos por efecto de la valoración de los instrumentos derivados.

Activos financieros disponibles para la venta

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

Los activos financieros disponibles para la venta en 2013 han disminuido un 91,5% desde 57.769 miles de euros en 2012 hasta 4.908 miles de euros en 2013, principalmente por el impacto de la pérdida por deterioro registrada en la inversión en *Airport Concessions and Development Limited* (ACDL) por importe de 52.861 miles de euros, en relación con el plan de desinversiones llevado a cabo por ACDL durante el ejercicio 2013.

Los activos financieros disponibles para la venta en 2012 no han sufrido variaciones significativas.

Otros activos financieros

Este epígrafe se corresponde con diversas fianzas depositadas a largo plazo.

Activos corrientes

Los Activos corrientes representan el 3,8% del total Activos a 31 de Diciembre de 2013 (2,6% en 2012 y 2,5% en 2011), habiendo incrementado un 40,7% en 2013 y 5,0% en 2012. Los Activos corrientes están representados principalmente por Clientes y cuentas a cobrar, que representa el 3,7% del total Activos en 2013 (2,6% en 2012 y 2,4% en 2011).

Existencias

El saldo de existencias se compone principalmente de materias primas y otros aprovisionamientos que incluyen materiales y repuestos utilizados en las operaciones aeroportuarias.

Las existencias en 2013 han incrementado un 10,6% desde 4.178 miles de euros en 2012 hasta 4.621 miles de euros en 2013. Las existencias en 2012 han disminuido un 20,0% desde 5.224 miles de euros en 2011 hasta 4.178 miles de euros en 2012.

Clientes y otras cuentas a cobrar

La composición del saldo de clientes y otras cuentas a cobrar corrientes y no corrientes es la siguiente:

(miles de euros)	**31 de diciembre de 2011**	**31 de diciembre de 2012**	**31 de diciembre de 2013**
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	332.743	379.981	390.835
Menos: provisión por pérdidas por deterioro de cuentas a cobrar	(84.594)	(115.745)	(129.352)
Clientes por ventas y prestaciones de servicios - neto	248.149	264.236	261.483
Clientes partes relacionadas	16.886	39.054	20.403
Otras cuentas a cobrar con partes relacionadas	44.619	68.086	328.554
Deudores varios	9.738	9.027	27.443
Personal	1.462	1.448	1.141
Otros créditos con las Administraciones Públicas	136.873	116.435	115.356
Total	**457.727**	**498.286**	**754.380**
Menos parte no corriente	**44.619**	**68.086**	**148.825**
Parte corriente	**413.108**	**430.200**	**605.555**

Fuente: Aena. Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial Auditados 2011, 2012 y 2013.

El saldo neto de clientes en 2013 ha disminuido un 1,0% desde 264.236 miles de euros en 2012 hasta 261.483 miles de euros. No obstante, el saldo de clientes por ventas y prestaciones de servicios en 2013 se ha incrementado un 2,9% con respecto a 2012 y un 14,2% con respecto a 2011, dichos incrementos se originan principalmente por la mayor facturación en cada uno de los ejercicios fruto del incremento de tarifas, la evolución favorable del negocio y de nuevos contratos firmados con clientes.

En el epígrafe de Otras cuentas a cobrar con partes relacionadas se recoge el crédito que Aena y su filial Aena Internacional mantienen con su accionista último Enaire en concepto de bases imponibles negativas, pagos a cuenta no utilizados en el ejercicio y otras deducciones activadas en régimen de consolidación fiscal, originadas por la liquidación del Impuesto de Sociedades del ejercicio. A 31 de diciembre de 2013 la cuenta a cobrar por este concepto asciende a 257.759 miles de euros (2012: 68.086 miles de euros; 2011: 44.619 miles de euros). Asimismo, en este epígrafe se incluye la cuenta a cobrar con su accionista por el "cash pooling" o sistema centralizado de tesorería (2013: 67.766 miles de euros), que en años anteriores mantenía un saldo acreedor. Estos saldos se desglosan a continuación:

(miles de euros)	31 de diciembre de 2011	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2013
Pagos a cuenta no compensados	-	-	61.536
Deducciones pendientes de aplicación	-	-	143.608
Bases imponibles negativas pendientes de aplicación	44.619	68.086	52.615
Total saldo de Aena frente a Enaire por efecto impositivo	**44.619**	**68.086**	**257.759**
Saldo del "*cash pooling*"	-	-	67.766
Total saldo de Aena frente a Enaire	**44.619**	**68.086**	**325.525**
Saldo Aena Internacional por efecto impositivo	-	-	2.410
Otros saldos frente a entidad dominante	-	-	619
Total saldo "Otras cuentas a cobrar con partes relacionadas"	**44.619**	**68.086**	**328.554**
Menos parte no corriente	**44.619**	**68.086**	**148.825**
Parte corriente	**-**	**-**	**179.729**

Fuente: Aena. Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial Auditados 2011, 2012 y 2013.

En particular, el saldo deudor de 61.536 miles de euros por pagos a cuenta no compensados tiene su origen en la diferencia entre los pagos fraccionados realizados por Aena a Enaire en régimen de consolidación fiscal durante 2013 y la cuota líquida finalmente resultante.

En cuanto a los saldos deudores por deducciones pendientes de aplicación, hasta el ejercicio 2012 la Sociedad había generado una serie de deducciones que no tenía reconocidas, principalmente por inversiones en activos fijos en Canarias. A partir del ejercicio 2013, con la entrada en beneficios de la Sociedad, dichas deducciones pendientes se han activado y reconocido en la cuenta fiscal con Enaire.

El epígrafe de Otros créditos con las Administraciones Públicas recoge a 31 de diciembre de 2013 un importe de 81.010 miles de euros relacionado con cuentas a cobrar por subvenciones FEDER concedidas a Enaire (2012: 77.224 miles de euros; 2011: 34.868 miles de euros). El resto del epígrafe recoge a 31 de diciembre de 2011, 2012 y 2013 saldos deudores en concepto de impuestos indirectos.

Efectivo y equivalentes al efectivo

El efectivo y equivalentes al efectivo en 2013 ha incrementado un 50,8% desde 8.210 miles de euros en 2012 hasta 12.377 miles de euros en 2013. El efectivo y equivalentes al efectivo en 2012 ha incrementado un 147,6% desde 3.316 miles de euros en 2011 hasta 8.210 miles de euros en 2012.

En el apartado 20.1.4 se incluye un detalle del estado de flujos de efectivo.

Patrimonio Neto

Este epígrafe representa el 18,5% del total Activos en 2013, un 14,6% en 2012 y un 14,7% en 2011.

En 2013 este epígrafe ha incrementado un 24,7% o, 601.788 miles de euros, hasta los 3.039.127 miles de euros en 2013 desde los 2.437.339 miles de euros en 2012, principalmente como consecuencia del efecto del resultado neto del ejercicio 2013 por importe de 596.655 miles de euros, del incremento en las reservas por el efecto de valoración de las coberturas de flujos de efectivo por importe de 10.679 miles de euros y del resultado negativo por diferencias de conversión de asociadas por importe de 4.857 miles de euros.

En 2012 este epígrafe disminuyó un 2,1% o, 51.864 miles de euros hasta los 2.437.339 miles de euros en 2012, desde los 2.489.203 miles de euros de 2011, principalmente como consecuencia del efecto conjunto del resultado neto del ejercicio 2012, que asciende a una pérdida de 63.526 miles de euros, del incremento en las reservas por el efecto de valoración de las coberturas de flujos de efectivo por importe de 7.735 miles de euros y del resultado positivo por diferencias de conversión de asociadas por importe de 3.682 miles de euros.

El Capital social a 31 de diciembre de 2011, 2012 y 2013 estaba constituido por 150.000.000 de acciones de valor nominal de 10 euros cada una, en tanto que la prima de emisión de acciones ascendía a 1.100.868 miles de euros.

Pasivos no corrientes y corrientes

Los Pasivos no corrientes y corrientes representan el 81,5% del total Activos a 31 de Diciembre de 2013 (85,4% en 2012 y 85,3% en 2011), habiendo disminuido un 6,1% en 2013 y 1,2% en 2012. Los Pasivos no corrientes y corrientes están representados principalmente por la Deuda financiera (no corriente y corriente), que representa el 69,8% del total Activos en 2013 (72,3% en 2012 y 72,0% en 2011).

Deuda financiera no corriente y corriente

La composición de la Deuda financiera no corriente y corriente a 31 de diciembre de 2011, 2012 y 2013 es la siguiente:

(miles de euros)	**31 de diciembre de 2011**	**31 de diciembre de 2012**	**31 de diciembre de 2013**
No corriente			
Préstamos con Enaire	11.110.596	11.024.963	10.368.664
Préstamos con entidades de crédito	6.501	3.726	1.000
Pasivos por arrendamiento financiero	2.124	1.634	1.117
Otros pasivos financieros	5.520	3.247	3.257
	11.124.741	**11.033.570**	**10.374.038**

Corriente			
Préstamos con Enaire	865.302	884.659	1.025.175
Cuenta corriente con Enaire	185.625	139.405	-
Préstamos con entidades de crédito	2.846	2.778	2.701
Pasivos por arrendamiento financiero	465	490	516
Otros pasivos financieros	20.362	24.780	71.431
	1.074.600	**1.052.112**	**1.099.823**
Total	**12.199.341**	**12.085.682**	**11.473.861**

Fuente: Aena. Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial Auditados 2011, 2012 y 2013.

Los préstamos con Enaire (ver detalles en el apartado 10.1 de este Documento de Registro) constituyen el 99,3% de la deuda financiera no corriente y corriente en 2013 (98,5% en 2012 y 98,2% en 2011). Los préstamos con Enaire en 2013 han disminuido 515.783 miles de euros o un 4,3%, principalmente por la disminución en el epígrafe "Préstamo de Aena con la Sociedad dominante" con calendario establecido (tanto corriente como no corriente) por importe de 512.950 miles de euros, pasando de 11.772.400 miles de euros en 2012 a 11.259.450 miles de euros en 2013. Este decremento se debe a amortizaciones de deuda por importe de 949.770 miles de euros compensadas parcialmente a nuevos préstamos obtenidos por importe de 294.800 miles de euros. Adicionalmente, la deuda financiera no corriente y corriente en 2013 ha disminuido por efecto de la cuenta corriente con Enaire que en 2013 mantiene un saldo deudor y en 2012 mantiene un saldo acreedor.

Los préstamos con Enaire en 2012 han disminuido 66.276 miles de euros o un 0,6%, principalmente por el efecto neto del incremento en el epígrafe "Préstamo de Aena con la Sociedad dominante" con calendario establecido (tanto corriente como no corriente) por importe de 97.605 miles de euros, pasando de 11.674.795 miles de euros en 2011 a 11.772.400 miles de euros en 2012 y del decremento en el epígrafe "Préstamo con la Sociedad dominante por póliza de crédito" por importe de 161.319 miles de euros. Este decremento se debe a amortizaciones de deuda por importe de 825.436 miles de euros compensadas parcialmente a nuevos préstamos obtenidos por importe de 715.500 miles de euros.

Instrumentos financieros derivados

El epígrafe de instrumentos financieros derivados recoge el saldo de instrumentos financieros de cobertura representados por permutas de tipo de interés asociados al préstamo con Enaire.

Los instrumentos financieros derivados no corrientes y corrientes en 2013 han disminuido 13.547 miles de euros o un 59,3% principalmente por el vencimiento durante el 2013 de un contrato de cobertura de flujos de efectivo instrumentado a través de una permuta de tipo de interés, parcialmente compensado por la valoración positiva de dichos instrumentos.

Los instrumentos financieros derivados no corrientes y corrientes en 2012 han disminuido 11.271 miles de euros o un 33,0% principalmente por el vencimiento durante el 2012 de un contrato de cobertura de flujos de efectivo instrumentado a través de una permuta de tipo de interés, parcialmente compensado por la valoración positiva de dichos instrumentos.

Pasivos por impuestos diferidos

Este epígrafe no resulta significativo en ninguno de los tres ejercicios presentados.

Prestaciones a los empleados

El saldo de este epígrafe corresponde a los denominados "premios de permanencia", que establece el Convenio Colectivo de Grupo de Empresas Enaire (Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" y Aena) por los servicios efectivamente prestados durante un período de 25, 30 o más años. La Sociedad provisiona el valor actual de la mejor estimación posible de las obligaciones comprometidas a futuro, en base a un cálculo actuarial. Este epígrafe no ha tenido variaciones significativas durante todos los periodos presentados.

Provisiones

El epígrafe de Provisiones no corriente y corriente recoge las provisiones por contingencias de naturaleza medioambiental, por responsabilidades e impuestos, por expropiaciones, por el PSDV y por otras contingencias relacionadas con bonificaciones aplicables a prestaciones patrimoniales en los aeropuertos de Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla. La tabla a continuación presenta el saldo total de provisiones a 31 de diciembre de 2011, 2012 y 2013:

(miles de euros)	**31 de diciembre de 2011**	**31 de diciembre de 2012**	**31 de diciembre de 2013**
No corriente	365.933	433.188	252.167
Corriente	207.455	277.426	311.982
Total	**573.388**	**710.614**	**564.149**

Fuente: Aena. Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial Auditados 2011, 2012 y 2013.

Las provisiones no corrientes y corrientes en 2013 han disminuido 146.465 miles de euros o un 20,6% principalmente por efecto de las aplicaciones ligadas al PSDV y a las expropiaciones, por un importe de 225.570 miles de euros, compensadas parcialmente por incrementos principalmente ligados a las provisiones por responsabilidades por importe de 86.113 miles de euros.

Las provisiones no corrientes y corrientes en 2012 han incrementado 137.226 miles de euros o un 23,9% principalmente por efecto de la dotación en el ejercicio 2012 a la provisión por PSDV por importe de 134.468 miles de euros.

La tabla a continuación detalla las variaciones en las distintas tipologías de provisiones para los años 2012 y 2013:

(miles de euros)	31 de diciembre de 2011	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2013	% Var dic. 11-dic. 12	% Var dic. 12-dic. 13
Actuaciones medioambientales	138.304	169.801	159.310	22,8%	(6,2%)
Responsabilidades	2.614	37.002	120.986	1315,5%	227,0%
Impuestos	47.705	53.030	39.158	11,2%	(26,2%)
Expropiaciones e intereses de demora	342.836	314.990	210.552	(8,1%)	(33,2%)
Otras provisiones	41.929	1.323	8.640	(96,8%)	553,1%
PSDV	-	134.468	25.503	100,0%	(81,0%)
Total	**573.388**	**710.614**	**564.149**	**23,9%**	**(20,6%)**

Fuente: Aena. Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial Auditados 2011, 2012 y 2013.

Provisiones para actuaciones medioambientales

Dentro de este epígrafe se reconocen principalmente las provisiones 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, principalmente la Ley 5/2010, de 17 de Marzo.

La provision para actuaciones medioambientales en 2013 ha disminuido un 6,2% con respecto al 2012, principalmente por efecto de las aplicaciones de 10.959 miles de euros ligadas a la insonorizacion de aproximadamente 21.000 viviendas en 2013, frente a aproximadamente 15.000 viviendas en 2012, un incremento del 40% aproximadamente.

La provision para actuaciones medioambientales en 2012 ha incrementado un 22,8% con respecto al 2011, principalmente por efecto de las dotaciones de 35.047 miles de euros ligadas a los planes de insonorizacion a realizar en 2013 en la casi totalidad de los aeropuertos de la red, parcialmente compensadas por las aplicaciones ligadas a las insonorizaciones realizadas en el ejercicio 2012 por importe de 7.462 miles de euros.

Provisiones para responsabilidades

Dentro de este epígrafe se recogen provisiones principalmente relacionadas 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.

La provision para responsabilidades en 2013 ha incrementado 83.984 miles de euros con respecto al 2012 y en 2012 ha incrementado 34.388 miles de euros con respecto al 2011. Los incrementos en 2012 y 2013 se deben principalmente a las dotaciones realizadas en dichos ejercicios por importe de 86.113 miles de euros y 35.609 miles de euros, respectivamente, en relación con reclamaciones efectuadas por empresas contratistas, por sobrecostes derivados de trabajos complementarios, con solicitudes de revisión de precios, así como en relacion con reclamaciones efectuadas por concesionarios de diversos puntos de venta en las terminales aeroportuarias.

Provisiones para impuestos

Dentro de éste epígrafe se recogen principalmente las provisiones relacionadas con recursos presentados por Aena 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.

La provision para impuestos a largo plazo a 31 de diciembre de 2013 ha disminuido un 26,2% con respecto al 2012 principalmente por el traspaso a corto plazo de un importe de 17.936 miles de euros, relacionado principalmente con el Impuesto sobre Bienes Inmuebles.

La provision para impuestos en 2012 ha incrementado un 11,2% con respecto al 2011 principalmente por las dotaciones del ejercicio de 10.014 miles de euros relacionadas principalmente con reclamaciones del Impuesto sobre Bienes Inmuebles y del Impuesto de Actividades Económicas.

Provisiones por expropiaciones e intereses de demora

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

La provision por expropiaciones en 2013 ha disminuido un 33,2% con respecto al 2012 principalmente por el impacto de aplicaciones por importe de 122.134 miles de euros, relacionadas con pagos tanto en concepto de justiprecio (93.563 miles de euros) como en concepto de intereses de demora (28.571 miles de euros).

La provision por expropiaciones en 2012 ha disminuido un 8,1% con respecto al 2011 principalmente por el efecto neto de aplicaciones por importe de 84.570 miles de euros, relacionadas con pagos tanto en concepto de justiprecio (57.232 miles de euros) como en concepto de intereses de demora (27.338 miles de euros) y de dotaciones por importe de 56.724 miles de euros relacionadas principalmente con el impacto de la actualización de precios de las superficies expropiadas.

Otras provisiones de explotación

Este epígrafe recoge principalmente la provisión por bonificaciones aplicables a prestaciones patrimoniales de carácter público devengadas por las compañías aéreas que operan durante determinados periodos del año en los aeropuertos de las Islas Canarias, Islas Baleares, Ceuta y Melilla. Dichas bonificaciones se han incluido, durante los ejercicios 2011, 2012 y 2013 en los Presupuestos Generales del Estado como medidas de fomento del transporte aéreo en dichas regiones.

Las otras provisiones de explotación en 2013 han incrementado 7.317 miles de euros con respecto al 2012 principalmente por las dotaciones del ejercicio de 8.416 miles de euros compensadas por aplicaciones por 1.099 miles de euros.

Las otras provisiones de explotación en 2012 han disminuido un 96,8% con respecto al 2011 principalmente por una reversión por 24.491 miles de euros debido a que las compañías aéreas no efectuaron la solicitud de las devoluciones en la fecha prevista por la regulación y por aplicaciones por importe de 17.437 miles de euros relacionadas en concepto de pagos a las compañías aereas beneficiarias de las medidas descritas anteriormente.

Provisiones para Plan de Salidas y Desvinculación Voluntaria (PSDV)

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

La provisión por PSDV en 2013 ha disminuido en 108.965 miles de euros con respecto al 2012 por efecto de las aplicaciones por importe de 103.436 miles de euros derivadas de los pagos efectuados a los trabajadores que se han acogido a esta medida. La variación de la provisión por PSDV en 2012 se debe en su totalidad a la dotación del ejercicio por importe de 134.468 miles de euros.

Subvenciones

Las subvenciones no corrientes y corrientes corresponden principalmente a recursos otorgados por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) para el desarrollo de las infraestructuras aeroportuarias.

Las subvenciones en 2013 han disminuido 19.043 miles de euros o un 2,8% con respecto al 2012, desde 688.394 miles de euros en 2012 hasta 669.351 miles de euros en 2013, principalmente por mayores imputaciones a resultados en relación con el nivel de nuevas subvenciones concedidas.

Las subvenciones en 2012 han incrementado 30.367 miles de euros o un 4,6% con respecto al 2011, desde 658.027 miles de euros en 2011 hasta 688.394 miles de euros en 2012, principalmente por nuevas subvenciones concedidas durante el ejercicio.

Otros pasivos a largo plazo

Este epígrafe recoge principalmente la parte no corriente de los anticipos cobrados en el 2013 de World Duty Free Group en relación con los contratos estipulados en febrero de 2013 para la explotación de las tiendas duty free y duty paid de la red de aeropuertos. El importe recogido en este epígrafe a 31 de diciembre de 2013 asciende a 233.043 miles de euros y la parte corriente de este anticipo asciende a 27.026 miles de euros y esta última está recogida en el epígrafe Anticipo de clientes dentro del epígrafe de Proveedores y otras cuentas a pagar.

Proveedores y otras cuentas a pagar

El desglose de proveedores y otras cuentas a pagar a 31 de diciembre de 2011, 2012 y 2013 es el siguiente:

	31 de diciembre de 2011	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2013
Proveedores	1.485	1.516	2.097
Acreedores varios	205.084	238.469	166.255
Acreedores partes relacionadas	77.200	169.006	69.951
Proveedores de inmovilizado	606.646	268.611	91.705
Proveedores de inmovilizado partes relacionadas	14.393	6.685	1.538
Personal	18.904	28.209	25.450
Seguridad Social y otros impuestos	23.885	32.953	41.733
Anticipos de clientes	37.483	15.933	47.845
	985.080	**761.382**	**446.574**

Fuente: Aena. Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial Auditados 2011, 2012 y 2013.

El saldo de proveedores y otras cuentas a pagar en 2013 ha disminuido un 41,3% desde 761.382 miles de euros en 2012 hasta 446.574 miles de euros en 2013. Esta disminución corresponde principalmente al descenso de proveedores de inmovilizado por importe de 176.906 miles de euros ligada a la racionalización de las inversiones, al descenso del saldo de acreedores partes relacionadas por importe de 99.055 miles de euros, por la mejora en los períodos de pago a Enaire, y una racionalización de los servicios de mantenimiento prestados por Enaire. Las disminuciones comentadas anteriormente se han visto compensadas por el incremento del saldo de anticipos de cliente por importe de 31.912 miles de euros que corresponde principalmente al anticipo a corto plazo derivado del contrato con World Duty Free.

El saldo de proveedores y otras cuentas a pagar en 2012 ha disminuido un 22,7% desde 985.080 miles de euros en 2011 hasta 761.382 miles de euros en 2012. Esta disminución corresponde principalmente al descenso de proveedores de inmovilizado por importe de 338.035 miles de euros.

20.1.2. Cuenta de resultados

A continuación se presenta la cuenta de resultados consolidadas del Grupo Aena correspondientes a los ejercicios finalizados a 31 de diciembre de 2011, 2012 y 2013, indicando las variaciones interanuales:

(en miles de euros)	31 de diciembre de 2011	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2013	% Var dic. 11-dic. 12	% Var dic. 12-dic. 13
Actividades continuadas					
Ingresos ordinarios	2.405.659	2.598.474	2.876.762	8,0%	10,7%
Otros ingresos de explotación	13.175	7.445	7.168	(43,5%)	(3,7%)
Trabajos realizados por la empresa para su activo	6.709	6.504	5.639	(3,1%)	(13,3%)
Aprovisionamientos	(211.165)	(198.587)	(196.135)	(6,0%)	(1,2%)
Gastos de personal	(384.112)	(508.909)	(334.338)	32,5%	(34,3%)
Otros gastos de explotación	(991.933)	(883.438)	(796.365)	(10,9%)	(9,9%)
Amortización del inmovilizado	(834.143)	(833.421)	(817.732)	(0,1%)	(1,9%)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	38.821	32.226	40.205	(17,0%)	24,8%
Excesos de provisiones	10.244	26.908	1.871	162,7%	(93,0%)
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado	(13.344)	(25.676)	(56.062)	92,4%	118,3%
Otras ganancias / (pérdidas) - netas	(4.638)	(524)	10.775	(88,7%)	(2.156,3%)
Resultado de explotación	**35.273**	**221.002**	**741.788**	**526,5%**	**235,6%**
Ingresos financieros	2.030	2.168	57.464	6,8%	2550,6%
Gastos financieros	(339.838)	(296.834)	(241.088)	(12,7%)	(18,8%)
Otros ingresos/(gastos) financieros - netos	(12.736)	(27.478)	(65.421)	115,8%	138,1%
Gastos financieros - netos	**(350.544)**	**(322.144)**	**(249.045)**	**(8,1%)**	**(22,7%)**
Participación en el resultado de asociadas	9.228	8.894	4.718	(3,6%)	(47,0%)
Resultado antes de impuestos	**(306.043)**	**(92.248)**	**497.461**	**(69,9%)**	**(639,3%)**
Impuesto sobre las ganancias	91.521	28.722	99.194	**-68,6%**	245,4%
Resultado del ejercicio atribuible al accionista de Enaire	**(214.522)**	**(63.526)**	**596.655**	**(70,4%)**	**(1039,2%)**
EBITDA	**869.416**	**1.054.423**	**1.559.520**		

				21,3%	**47,9%**
EBITDA Ajustado	**882.760**	**1.214.567**	**1.610.023**	**37,6%**	**32,6%**

Fuente: Aena. Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial Auditados 2011, 2012 y 2013.

Comentarios de variaciones significativas de la cuenta de resultados consolidada (2013-2011)

A continuación se presenta una descripción de los principales epígrafes de la cuenta de resultados consolidadas, indicando el contenido y naturaleza de los mismos, así como una explicación de las principales variaciones experimentadas en estos epígrafes entre los ejercicios terminados el 31 de diciembre 2011 y 2012 y los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2012 y 2013.

Ingresos ordinarios

Los ingresos ordinarios de Aena se incrementaron hasta los 2.876.762 miles de euros en 2013 o, 10,7% desde los 2.598.474 miles de euros en 2012. En 2012 los ingresos ordinarios se incrementaron hasta los 2.598.474 miles de euros o, 8,0% desde los 2.405.659 miles de euros de 2011. Los incrementos en los ingresos ordinarios de 278.288 miles de euros de 2013 y de 192.815 miles de euros se deben fundamentalmente a:

- El impacto positivo que ha tenido sobre los ingresos del segmento de aeropuertos de la actividad aeronáutica, el incremento de las tarifas según legislación vigente (con efectos desde el mes de julio de 2012) y el incremento aprobado para 2013 del 8,5% (IPC+5%). Asimismo, en 2013 el tráfico de pasajeros ha disminuido su caída cerrando el ejercicio en -3,5% frente al -5,0% registrado en el 2012, además, Aena ha aprobado medidas de incentivación del tráfico (nueva bonificación de la tarifa de pasajeros en conexión y nuevas rutas). La actividad aeronáutica contribuyó al incremento de ingresos ordinarios por importe de 260.962 miles de euros en 2013 y 180.274 miles de euros en 2012 (un 93,8% y 93,5% sobre el incremento total de ingresos ordinarios en 2013 y 2012, respectivamente).

- La dinamización, replanteamiento e implementación de determinadas medidas de la actividad comercial, incluidas en un plan de acción que afecta a todas las líneas de negocio, por parte de Aena, que permitirán incrementar los ingresos comerciales de forma significativa. Entre ellas, cabe destacar:

    - La licitación de nuevos concursos. Destacar la adjudicación del negocio de Duty Free con un canon medio sobre ventas que pasa del 27% en 2012 hasta el 39% para el período 2013-2020, e ingresos mínimos garantizados de 2.100 millones de euros en siete años (frente a 122 millones de euros en 2012).
    - El incremento y la remodelación de los espacios destinados a la actividad comercial. La superficie comercial ha aumentado a lo largo del 2013 en más de 20.600 metros cuadrados, incrementando el número de locales comerciales (tiendas y locales destinados a la restauración) en la red de aeropuertos de Aena desde 597 a finales del 2012 a 713 a finales del 2013.

- La captación de primeras marcas nacionales e internacionales en restauración y tiendas. Más concretamente, se han introducido 15 nuevas marcas relevantes en restauración y 27 marcas de reconocido prestigio en la nueva línea de negocio de tiendas de lujo.
- El desarrollo y mejora de las salas VIP, incluyendo su promoción.
- El diseño de un nuevo modelo de negocio para la gestión integral de los aparcamientos de 32 aeropuertos de la red.

En el año 2013, los ingresos de la actividad comercial alcanzaron los 552.789 miles de euros, lo que supuso un incremento del 3,6% respecto al año 2012. En el año 2012, los ingresos de la actividad comercial alcanzaron los 533.592 miles de euros, lo que supuso un incremento del 3,1% respecto al año 2011. La actividad comercial contribuyó al incremento de ingresos ordinarios por importe de 19.197 miles de euros en 2013 y 16.238 miles de euros en 2012 (un 6,9% y 8,4% sobre el incremento total de ingresos ordinarios en 2013 y 2012, respectivamente).

Otros ingresos de explotación

Los otros ingresos de explotación han ascendido a 7.168 miles de euros en 2013, un 3,7% inferiores a los registrados en 2012 y a 7.445 miles de euros en 2012, un 43,5% inferiores a los registrados en 2011. El decremento en 2013 se debe fundamentalmente al decremento en las subvenciones de explotación incorporadas del ejercicio que ha supuesto una disminución de 424 miles de euros con respecto de las registradas en 2012. En el 2012, el decremento de 5.730 miles de euros corresponde principalmente a los ingresos accesorios y otros ingresos de gestión corriente.

Gastos de personal

Los gastos de personal han ascendido a 334.338 miles de euros en 2013, un 34,3% inferiores a los registrados en 2012 y a 508.909 miles de euros en 2012, un 32,5% superiores a los registrados en 2011. El decremento en 2013 con respecto a 2012 y el incremento en 2012 con respecto a 2011 se debe fundamentalmente a que en 2012, los pagos de sueldos, salarios y cargas sociales asociadas a ellos, se vieron afectados por el importe de las indemnizaciones por despido por importe de 10.294 miles de euros (2011: 9.456 miles de euros) y al gasto provisionado por el PSDV por importe de 134.468 miles de euros en 2012.

Otros gastos de explotación

Los otros gastos de explotación han ascendido a 796.365 miles de euros en 2013, un 9,9% inferiores a los registrados en 2012 y a 883.438 miles de euros en 2012, un 10,9% inferiores a los registrados en 2011. A continuación se muestra el detalle de los otros gastos de explotación para los periodos presentados:

(miles de euros)	31 de diciembre de 2011	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2013
Arrendamientos y cánones	10.885	2.327	1.834
Reparación y conservación	305.051	291.809	245.812
Servicios profesionales independientes	41.163	35.512	25.886
Servicios Bancarios	1.580	1.687	1.548
Relaciones Públicas	6.351	2.272	924
Suministros	102.616	100.871	102.636
Otros servicios	257.176	171.108	145.950
Seguridad	72.274	116.954	105.992
Tributos	130.344	129.560	138.845
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	25.311	27.814	5.640
Otros gastos de gestión corriente	39.182	3.524	21.298
Otros gastos de explotación	**991.933**	**883.438**	**796.365**

Fuente: Aena. Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial Auditados 2011, 2012 y 2013.

El decremento en 2012 y 2013 se debe fundamentalmente a la implementación de medidas de eficiencia operativas que han permitido racionalizar y optimizar los costes en los siguientes servicios: mantenimiento, filtros de seguridad, vigilancia privada, transporte de lanzaderas en Adolfo Suárez Madrid-Barajas y en Barcelona-El Prat, información al público, eficiencia energética, asistencias técnicas, comunicaciones, material de oficina, entre otros).

La partida de Otros servicios refleja un decremento del 14,7% desde los 171.108 miles de euros de 2012 hasta los 145.950 miles de euros de 2013. Asimismo, dicha partida refleja un decremento del 33,5% desde los 257.176 miles de euros en 2011 hasta los 171.108 miles de euros de 2012. Dichos decrementos se deben principalmente a la estrategia de Aena de reducción de gastos, entre los que destacan primordialmente los gastos de seguridad, los servicios de información y las salas VIP en la mayoría de los aeropuertos, adecuando dichos gastos a las variaciones del tráfico de pasajeros y a la racionalización de los filtros y medidas de seguridad en temporada baja, cerrando por ejemplo, aeropuertos en los momentos en los que no hay tráfico aéreo. Los recortes de gastos también han afectado a los servicios de transporte, traslado y diversificación de rutas, la gestión de aparcamientos y servicios para personas de movilidad reducida, asimismo, diversos contratos de mantenimiento de instalaciones han sido sometidos a procesos de renegociación para reducir los costes.

Amortización del inmovilizado

La amortización del inmovilizado ha ascendido a 817.732 miles de euros en 2013, un 1,9% inferiores a la registrada en 2012 y a 833.421 miles de euros en 2012, un 0,1% inferiores a la registrada en 2011. Las variaciones corresponden principalmente al menor gasto registrado por la finalización de la vida útil de los activos, destacando las instalaciones de Torrejón por cese de actividad, equipos de inspección de equipajes EDS por sustitución, y recrecido de pista del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. Este menor coste ha compensado la mayor dotación generada por la puesta en servicio de activos como la nueva pista de Málaga-Costa del Sol (mayo 2012), el sistema de transporte de equipaje de bodega en Fuerteventura (junio 2012), la

ampliación y adecuación del edificio terminal de Ibiza (julio 2012), ampliación de edificio terminal Dique Sur de Gran Canaria (Marzo 2013) y la ampliación de zona de espera y recrecido de pista en Alicante-Elche (Junio 2013).

Asimismo, las variaciones anteriores deben considerarse a la luz de la re-estimación de las vidas útiles de pistas y calles de rodaje, edificios terminales y edificios de aparcamiento realizada por Aena durante el ejercicio 2012, con el conocimiento y el acuerdo de la Dirección General de la Aviación Civil y de las aerolíneas. Este cambio de estimación se realizó por una revisión de las vidas útiles de las principales clases de activo realizada por Aena, teniendo también en consideración las vidas útiles estimadas por entidades comparables en Europa, a través de un análisis interno del departamento técnico de Aena, considerando los valores de vida útil de los componentes principales de inmovilizado, los criterios convencionales establecidos para este tipo de activos con usos similares, la calidad media estándar bajo condiciones extremas y la experiencia que se posee en este tipo de activos. Dicho cambio de estimación de las vidas útiles se ha realizado de forma prospectiva desde el 1 de enero de 2012 y ha permitido contener la dotación de inmovilizado durante los ejercicios 2012 y 2013.

Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado

El deterioro y resultado por bajas de inmovilizado ha ascendido a 56.062 miles de euros en 2013, un 118,3% superiores al registrado en 2012 y a 25.676 miles de euros en 2012, un 92,4% superiores al registrado en 2011. El deterioro y las bajas de inmovilizado corresponden a proyectos de obras que no se llevarán a cabo como consecuencia de la reducción del Plan de Inversiones para los próximos años, durante el ejercicio 2013 no se ha registrado deterioro de activos mientras que en 2012 dicho importe ascendió a 11.457 miles de euros.

Otras ganancias/(pérdidas) netas

El importe de otras ganancias/(pérdidas) netas ha ascendido a 10.775 miles de euros como ganancia en 2013 y a 524 miles de euros como pérdidas en 2012. Las pérdidas brutas de 2013 se corresponden principalmente al resultado de sentencias judiciales en contra de Aena por importe de 3.859 miles de euros (2012: 1.810 miles de euros). Dichas pérdidas están compensadas por el importe de las ganancias de 16.057 miles de euros en 2013 que principalmente corresponde a devoluciones de IVA y a ganancias de 2.290 miles de euros en 2012 que principalmente corresponde a indemnizaciones de aseguradoras.

Resultado de explotación

El resultado de explotación ha ascendido a 741.788 miles de euros en 2013, un 235,6% superior al registrado en 2012 y a 221.002 miles de euros en 2012, un 526,5% superior al registrado en 2011. Las variaciones se corresponden al efecto acumulado de las explicaciones sobre los epígrafes de la cuenta de resultados descritos anteriormente.

Gastos financieros netos

El resultado financiero neto (gasto) ha ascendido a 249.045 miles de euros en 2013, un 22,7% inferior al registrado en 2012 y a 322.144 miles de euros en 2012, un 8,1% inferior al registrado en 2011. Las variaciones se deben principalmente al efecto neto de:

- La disminución en los gastos financieros originados principalmente por (i) las disminuciones en los gastos por intereses por los préstamos con Enaire desde 312.200 miles de euros en 2011 a 283.840 miles de euros en 2012 y a 230.770 miles de euros en 2013, derivado del efecto de la minoración del tipo medio de interés en los periodos y la reducción del saldo de la deuda media en dichos periodos y, (ii) las disminuciones en los gastos financieros por deudas con terceros que principalmente recogen intereses de demora por expropiaciones realizadas, que han pasado de 30,9 millones de euros en 2012 a 13,8 millones de euros en 2013.

- El incremento de otros gastos financieros derivado principalmente del reconocimiento en 2013 de un deterioro de activos disponibles para la venta a raíz de las desinversiones efectuadas por *Airport Concessions and Development Limited* (ACDL) a través de su filial TBI por importe de 52.861 miles de euros.

- El incremento en ingresos financieros derivado principalmente del cobro de dividendos por parte de ACDL en 2013 por importe de 56.928 miles de euros (1.854 miles de euros en 2012 y 1.744 miles de euros en 2011) por las desinversiones mencionadas anteriormente.

Participación en el resultado de asociadas

La participación en el resultado de asociadas ha ascendido a 4.718 miles de euros en 2013, un 47,0% inferior al registrado en 2012 y a 8.894 miles de euros en 2012, un 3,6% inferior al registrado en 2011. Las variación en 2013 con respecto a 2012 se corresponde principalmente al resultado negativo de Luton por importe de 3.377 miles de euros debido a los costes de financiación y adquisición en los que Luton ha incurrido (véase descripción incluida en el apartado A.3. de la sección 6.1.1. del presente Documento de Registro). Mientras que la disminución de 2012 con respecto a 2011 se explica por la ausencia de resultado de la asociada ACSA.

Impuesto sobre las ganancias

El impuesto sobre las ganancias (beneficio) ha ascendido a un importe positivo de 99.194 miles de euros en 2013, un 245,4% superior al importe positivo registrado en 2012 y a 28.722 miles

de euros en 2012, un 68,6% inferior al registrado en 2011. En 2013 el gasto resultante de la aplicación de los tipos impositivos aplicables por importe de 149.238 miles de euros ha sido compensado con la aplicación y activación de las deducciones fiscales no reconocidas anteriormente por importe de 246.273 miles de euros, dado que Aena estaba en pérdidas. Para los ejercicios 2011 y 2012 el importe positivo del impuesto sobre las ganancias es atribuible principalmente a las pérdidas fiscales.

Resultado del ejercicio atribuible al accionista de la dominante

El resultado del ejercicio atribuible al accionista de la dominante ha ascendido a un beneficio de 596.655 miles de euros en 2013, a una pérdida de 63.526 miles de euros en 2012 y una pérdida de 214.522 miles de euros en 2011. Las variaciones se corresponden al efecto acumulado de las explicaciones sobre los epígrafes de la cuenta de resultados descritos anteriormente.

20.1.3. Declaración que muestre todos los cambios en el neto patrimonial o los cambios en el neto patrimonial que no procedan de operaciones de capital con propietarios y distribuciones a propietarios

A continuación se recogen los cambios en el patrimonio neto auditado del Grupo Aena para los ejercicios terminados a 31 de diciembre de 2011, 2012 y 2013

(en miles de euros)	**Capital Social**	**Prima de emisión**	**Ganancias Acumuladas**	**Reservas de Cobertura**	**Diferencias de conversión acumuladas**	**Participación en otro resultado global de asociadas**	**Total Patrimonio Neto**
Saldo a 1 de enero de 2011	**-**	**-**	**2.719.335**	**(19.314)**	**6.457**	**-**	**2.706.478**
Resultado del ejercicio	-	-	(214.522)	-	-	-	(214.522)
Otro resultado global del ejercicio	-	-	-	(4.189)	(4.249)	-	(8.438)
Resultado global total del ejercicio	**-**	**-**	**(214.522)**	**(4.189)**	**(4.249)**	**-**	**(222.960)**
Otros movimientos	-	-	9.904	-	-	-	9.904
Dividendos	-	-	(4.280)	-	-	-	(4.280)
Constitución sociedad dominante	61	-	-	-	-	-	61
Ampliación capital -aportación no dineraria	1.499.939	1.100.868	(2.593.257)	(646)	(6.904)	-	-
Total aportaciones de y distribuciones a propietarios reconocido directamente en patrimonio neto	**1.500.000**	**1.100.868**	**(2.587.633)**	**(646)**	**(6.904)**	**-**	**5.685**
Saldo a 31 de diciembre de 2011	**1.500.000**	**1.100.868**	**(82.820)**	**(24.149)**	**(4.696)**	**-**	**2.489.203**
Resultado del ejercicio	-	-	(63.526)	-	-	-	(63.526)
Otro resultado global del ejercicio	-	-		7.735	3.682	-	11.417
Resultado global total del ejercicio	**-**	**-**	**(63.526)**	**7.735**	**3.682**	**-**	**(52.109)**

(en miles de euros)	Capital Social	Prima de emisión	Ganancias Acumuladas	Reservas de Cobertura	Diferencias de conversión acumuladas	Participación en otro resultado global de asociadas	Total Patrimonio Neto
Otros movimientos	**-**	**-**	**245**	**-**	**-**	**-**	**245**
Total aportaciones de y distribuciones a propietarios reconocido directamente en patrimonio neto	**-**	**-**	**245**	**-**	**-**	**-**	**245**
Saldo a 31 de diciembre de 2012	**1.500.000**	**1.100.868**	**(146.101)**	**(16.414)**	**(1.014)**	**-**	**2.437.339**
Resultado del ejercicio	**-**	**-**	**596.655**	**-**	**-**	**-**	**596.655**
Participación en otro resultado global de asociadas	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**(668)**	**(668)**
Otro resultado global del ejercicio	**-**	**-**	**-**	**10.679**	**(4.857)**	**-**	**5.822**
Resultado globa1 total del ejercicio	**-**	**-**	**596.655**	**10.679**	**(4.857)**	**(668)**	**601.809**
Otros movimientos	**-**	**-**	**(21)**	**-**	**-**	**-**	**(21)**
Total aportaciones de y distribuciones a propietarios reconocido directamente en patrimonio neto	**-**	**-**	**(21)**	**-**	**-**	**-**	**(21)**
Saldo a 31 de diciembre de 2013	**1.500.000**	**1.100.868**	**450.533**	**(5.735)**	**(5.871)**	**(668)**	**3.039.127**

Fuente: Aena. Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial Auditados 2011, 2012 y 2013.

El apartado 10.1 de este Documento de Registro incluye un resumen de la situación del patrimonio neto de Aena. Adicionalmente, en el apartado 20.1.1 se incluyen las explicaciones sobre los principales movimientos del patrimonio neto de Aena

20.1.4. Estado de flujos de tesorería

Estado de flujos de efectivo consolidado de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2011, 2012 y 2013

	31 de diciembre de 2011	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2013
Resultado antes de impuestos	**(306.043)**	**(92.248)**	**497.461**
Ajustes por:	**1.225.085**	**1.288.204**	**1.117.779**
- Depreciación y amortización	834.143	833.421	817.732
- (Beneficio)/pérdida por bajas de inmovilizado	13.344	25.676	56.062
- Pérdidas/(ganancias) en el valor razonable de instrumentos financieros derivados	12.736	27.396	12.279
- Imputación de subvenciones	(38.821)	(32.226)	(40.205)
- Correcciones valorativas por deterioro de créditos comerciales	25.834	27.866	5.724
- Variación de provisiones	49.269	120.096	33.364
- Deterioro de activos financieros disponibles para la venta	-	-	52.861
- Ingresos financieros	(2.030)	(2.168)	(57.464)
- Gastos financieros	339.838	296.834	241.369
- Otros Ingresos y gastos	-	203	775
- Participación en pérdida/(ganancia) de las asociadas	(9.228)	(8.894)	(4.718)
Variaciones en capital circulante:	**(85.127)**	**62.167**	**(34.438)**
- Existencias	(56)	1.046	(443)
- Clientes y otras cuentas a cobrar	(126.439)	(4.275)	22.885
- Otros activos corrientes	-	(3.732)	(17.640)
- Proveedores y otras cuentas a pagar	(38.883)	61.805	(302.133)
- Otros pasivos corrientes	88.606	(2.775)	-
- Otros activos y pasivos no corrientes	(8.355)	10.098	262.893
Total efectivo generado por las operaciones	**833.915**	**1.258.123**	**1.580.802**
Intereses pagados	(302.224)	(344.192)	(271.404)
Cobros de intereses	-	121	192
Impuestos pagados	-	(51)	(112.228)
Otros cobros (pagos)	-	(54)	(450)
Efectivo neto generado por actividades de explotación	**531.691**	**913.947**	**1.196.912**
Flujos de efectivo de actividades de inversión			
Adquisiciones de inmovilizado material	(1.028.583)	(795.096)	(468.363)
Adquisiciones de activos intangibles	(52.339)	(19.888)	(23.847)
Adquisiciones de inversiones inmobiliarias	(3.506)	(421)	(95)
Empresas del grupo y asociadas	18	-	(67.766)

Pagos por adquisiciones de otros activos financieros	-	(16)	(39)
Cobros otros activos financieros	-	255	-
Dividendos recibidos	1.744	1.854	9.891
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión	**(1.082.666)**	**(813.312)**	**(550.219)**
Flujos de efectivo de actividades de financiación			
Ingresos por la emisión de acciones ordinarias	61	-	-
Ingresos por recursos ajenos (Subvenciones FEDER)	61.584	17.539	16.143
Ingresos de financiación del Grupo	807.287	715.500	294.800
Devoluciones de deudas con entidades de crédito	(5.581)	(3.344)	(3.308)
Devoluciones de financiación del Grupo	(315.281)	(825.436)	(949.770)
Otros	-	-	(391)
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación	**548.070**	**(95.741)**	**(642.526)**
(Disminución)/aumento neto de efectivo y equivalentes al efectivo	(2.905)	4.894	4.167
Efectivo, equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio	**6.221**	**3.316**	**8.210**
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	**3.316**	**8.210**	**12.377**

Fuente: Aena. Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial Auditados 2011, 2012 y 2013.

Comentarios de variaciones significativas del estado de flujos de efectivo consolidado (2011-2013)

A continuación se presenta una descripción de los principales epígrafes del estado de flujos consolidados, indicando el contenido y naturaleza de los mismos, así como una explicación de las principales variaciones experimentadas en estos epígrafes entre los ejercicios terminados el 31 de diciembre 2011 y 2012 y los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2012 y 2013.

Efectivo neto generado por actividades de explotación

Los principales cobros de las operaciones corresponden a cobros realizados a clientes, tanto de compañías aéreas como de arrendatarios comerciales, en tanto que los principales pagos operativos corresponden a pagos a acreedores por prestación de servicios diversos, personal e impuestos locales y estatales.

El efectivo neto generado por actividades de explotación ascendió a 1.196.912 miles de euros en 2013 frente a los 913.947 miles de euros del 2012. El incremento se debe principalmente a la mejora en el resultado antes de impuestos que en 2013 ascendió a 497.461 miles de euros de beneficio frente a los 92.248 miles de euros de pérdidas en 2012 y a las variaciones en el capital circulante operativo que en el 2013 ascendió a 34.438 miles de euros negativos frente a los 62.167 miles de euros positivos en 2012. La mejora viene principalmente, como consecuencia de la mejora en la operativa de Aena que se refleja en la cifra de EBITDA ajustado de 1.610 millones de euros. Dicho incremento del EBITDA se deriva fundamentalmente de una contención y ahorro del gasto (siendo especialmente significativa la reducción de los gastos de personal), una mejora de los ingresos

comerciales, la adecuación de las tarifas aeronáuticas a las condiciones de mercado, según legislación vigente.

Asimismo, ha habido una disminución en los intereses pagados que en el 2013 ascendían a 271.404 miles de euros frente a los 344.192 miles de euros en 2012, efecto parcialmente compensado por los impuestos pagados que en 2013 ascendían a 112.228 miles de euros, pago que prácticamente no existía en 2012, debido a las pérdidas del ejercicio.

Los intereses pagados responden principalmente al pago de los intereses por (la deuda financiera con Enaire) el Contrato de Reconocimiento de Deuda (229,7 millones de euros), y pagos de intereses de demora de expropiaciones (28,6 millones de euros). Los pagos por intereses experimentan una disminución motivada por la reducción de los importes de la deuda media, así como del tipo medio de la misma.

Por su parte, el pago por Impuesto de Sociedades en 2013 ha ascendido a 112,2 millones de euros, derivado del cumplimiento de la normativa sobre pagos fraccionados de dicho impuesto. En 2012 no se realizó pago por este concepto.

Como consecuencia de todo lo anterior, el efectivo neto generado por las actividades de explotación ha crecido notablemente hasta los 1.196,9 millones de euros, desde los 913,9 millones de euros de 2012.

El efectivo neto generado por actividades de explotación ascendió a 913.947 miles de euros en 2012 frente a los 531.691 miles de euros del 2011. El incremento se debe principalmente a la mejora en el resultado antes de impuestos que en 2012 ascendió a 92.248 miles de euros de pérdidas frente a los 306.043 miles de euros de pérdidas en 2011 y a las variaciones en el capital circulante operativo que en el 2012 ascendió a 62.167 miles de euros positivos frente a los 85.127 miles de euros negativos en 2011. Asimismo, ha habido un incremento en los intereses pagados que en el 2012 ascendían a 344.192 miles de euros frente a los 302.224 miles de euros en 2011.

En el ejercicio 2013 Aena firmó un contrato con World Duty Free Group España, S.A. que contempló un anticipo por 332.442 miles de euros. Este anticipo fue objeto del descuento financiero establecido en el contrato con WDF de tal forma que el efectivo recibido ascendió a 278.933 miles de euros.

Efectivo neto utilizado en 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 ascendió a 550.219 miles de euros en 2013 frente a los 813.312 miles de euros del 2012. El decremento se debe principalmente a la disminución en las adquisiciones del inmovilizado material que en 2013 ascendieron a 468.363 miles de euros

frente a los 795.096 miles de euros en 2012 (como consecuencia de la estricta estrategia de la racionalización de inversiones seguida por la Compañía), efecto parcialmente compensado por los desembolsos correspondientes a la inversión en empresas del grupo y asociadas que en el 2013 ascendió a 67.766 miles de euros por el *cash pooling* con Enaire, que en 2012 tenía posición acreedora y se incluye en las actividades de financiación. Asimismo, ha habido un incremento en los dividendos recibidos que en el 2013 ascendían a 9.891 miles de euros frente a los 1.854 miles de euros en 2012.

El efectivo neto utilizado en actividades de inversión ascendió a 813.312 miles de euros en 2012 frente a los 1.082.666 miles de euros del 2011. El decremento se debe principalmente a la disminución en las adquisiciones del inmovilizado material que en 2012 ascendieron a 795.096 miles de euros frente a los 1.028.583 miles de euros en 2011 y a la disminución en las adquisiciones de activos intangibles que en 2012 ascendieron a 19.888 miles de euros frente a los 52.339 miles de euros en 2011.

Efectivo neto (utilizado)/generado en actividades de financiación

Los principales flujos de financiación positivos corresponden a nueva deuda suscrita con Enaire, en aplicación del contrato de financiación existente entre ambas. El importe de deuda nueva a largo plazo desembolsada en 2013 asciende a 294,8 millones de euros (715,5 millones de euros en 2012).

Por su parte, los principales flujos de financiación negativos corresponden a la devolución de principal de la deuda correspondiente al préstamo espejo (epígrafe “Devoluciones de financiación del grupo”).

El efectivo neto utilizado en actividades de financiación ascendió a 642.526 miles de euros en 2013 frente a los 95.741 miles de euros del 2012. El incremento se debe principalmente al efecto neto de los movimientos en la deuda con Enaire correspondiente a ingresos de financiación que en 2013 ascendieron a 294.800 miles de euros frente a los 715.500 miles de euros de 2012 y de las devoluciones de financiación que en 2013 ascendieron a 949.770 miles de euros frente a los 825.436 miles de euros en 2012.

En el ejercicio 2013, las necesidades de capital de Aena han sido cubiertas con unos significativos flujos de caja procedentes de las operaciones de explotación (1.196,9 millones de euros) que unido a la disposición de préstamos (294,8 millones de euros) han financiado el programa de inversiones de inmovilizado no financiero (492,3 millones de euros) y el flujo de operaciones de financiación, generando un saldo positivo de *cash pooling* de 67,8 millones de euros.

El efectivo neto utilizado en actividades de financiación ascendió a 95.741 miles de euros en 2012 frente a los 548.070 miles de euros como efectivo neto generado en 2011. La variación se debe principalmente al efecto neto de los movimientos en la deuda con Enaire correspondiente a ingresos de financiación que en 2012 ascendieron a 715.500 miles de euros frente a los 807.287 miles de

euros de 2011 y de las devoluciones de financiación que en 2012 ascendieron a 825.436 miles de euros frente a los 315.281 miles de euros en 2011.

20.1.5. Políticas contables utilizadas y notas explicativas

Los Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial de los ejercicios 2011, 2012 y 2013 incluyen las notas explicativas. Las principales políticas contables adoptadas en la preparación de Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial del Grupo se describen en la nota 2 de dichos estados financieros. Estas políticas se han aplicado de manera uniforme para todos los años presentados.

20.2. Información financiera pro-forma

No aplicable.

20.3. Estados financieros

Véase el apartado 20.1 del presente Documento de Registro.

20.4. Auditoría de la información financiera histórica anual

20.4.1. Declaración de que se ha auditado la información financiera histórica. Si los informes de auditoría de los auditores legales sobre la información financiera histórica contienen una opinión adversa o si contienen salvedades, una limitación de alcance o una denegación de opinión, se reproducirán íntegramente la opinión adversa, las salvedades, la limitación de alcance o la denegación de opinión, explicando los motivos

Ninguna de las cuentas anuales y estados financieros auditados que se incluyen en el apartado 24 contiene salvedades.

20.4.2. Indicación de cualquier otra información en el documento de registro que haya sido auditada por los auditores

La información financiera correspondiente al periodo de nueve meses finalizado a 30 de septiembre de 2014 se incluye en los Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados, que han sido objeto de un informe de revisión limitada, realizada también por EY.

20.4.3. Cuando los datos financieros del documento de registro no se hayan extraído de los estados financieros auditados del emisor, éste debe declarar la fuente de los datos y declarar que los datos no han sido auditados

A excepción de los datos extraídos de los estados financieros consolidados objeto de auditoría que se citan en el apartado 20.4.1 anterior, el resto de datos e información sobre Aena contenida en el presente Documento de Registro han sido extraídos de la contabilidad interna y de los sistemas de información de la Sociedad y no han sido objeto de auditoría.

20.5. Edad de la información financiera más reciente

El último periodo al que corresponde la información financiera de Aena es el periodo de 9 meses finalizado el 30 de septiembre de 2014.

20.6. Información intermedia y demás información financiera

20.6.1. Si el emisor ha venido publicando información financiera trimestral o semestral desde la fecha de sus últimos estados financieros auditados, éstos deben incluirse en el documento de registro. Si la información financiera trimestral o semestral ha sido revisada o auditada, debe también incluirse el informe de auditoría o de revisión. Si la información financiera trimestral o semestral no ha sido auditada o no se ha revisado, debe declararse este extremo

Véase el apartado 20.6.2 del presente Documento de Registro.

20.6.2. Si la fecha del documento de registro es más de nueve meses posterior al fin del último ejercicio auditado, debería contener información financiera intermedia que abarque por lo menos los primeros seis meses del ejercicio y que puede no estar auditada (en cuyo caso debe declararse este extremo)

La información financiera intermedia resumida incluida en este punto hace referencia a los Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados del Grupo Aena para el período de nueve meses terminado a 30 de septiembre de 2014, preparados de acuerdo con la NIC 34 y que han sido objeto de un informe de revisión limitada por EY y que se incorporan por referencia al presente Folleto.

En los siguientes apartados se presentan los estados de situación financiera consolidados a 30 de septiembre de 2014 y a 31 de diciembre de 2013, las cuentas de resultados consolidadas, los estados de cambios en el patrimonio neto consolidados y los estados de flujos de efectivo consolidados para los periodos de nueve meses terminados a 30 de septiembre de 2014 y 2013 así como los comentarios a las principales variaciones ocurridas en los epígrafes que componen dichos estados entre el período de nueve meses del 2013 y el período de nueve meses del 2014. Las cifras correspondientes al período de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2013 no han sido auditadas ni objeto de ningún informe de revisión limitada.

a) Estado de situación financiera intermedio consolidado

A continuación se presentan los estados de situación financiera intermedio consolidado del Grupo Aena correspondientes a 30 de septiembre de 2014, comparado con el de 31 de diciembre de 2013.

(miles de euros)	**31 de diciembre de 2013**	**30 de septiembre 2014 (no auditado)**	**% Var. sep 14-Dic 13**
ACTIVOS			
Activos no corrientes			
Inmovilizado material	15.230.817	15.565.249	2,2%
Activos intangibles	108.738	97.293	(10,5%)
Inversiones Inmobiliarias	150.646	140.214	(6,9%)
Inversiones en asociadas	100.816	119.887	18,9%
Otras cuentas a cobrar	148.825	48.818	(67,2%)
Activos por impuestos diferidos	76.213	109.772	44,0%
Activos financieros disponibles para la venta	4.908	4.908	0,0%
Otros activos financieros	1.822	43.373	2.280,5%
Total activos no corrientes	**15.822.785**	**16.129.514**	**1,9%**
Activos corrientes			
Existencias	4.621	4.579	(0,9%)
Clientes y otras cuentas a cobrar	605.555	555.614	(8,2%)
Efectivo y equivalentes al efectivo	12.377	508.234	4.006,3%
Total activos corrientes	**622.553**	**1.068.427**	**71,6%**
Total activos	**16.445.338**	**17.197.941**	**4.6%**
PATRIMONIO NETO Y PASIVOS			
Patrimonio neto atribuible a los propietarios de la dominante			
Capital ordinario	1.500.000	1.500.000	0,0%-
Prima de emisión	1.100.868	1.100.868	0,0%-
Ganancias/(pérdidas) acumuladas	450.533	819.458	81,9%
Diferencias de conversión acumuladas	(5.871)	539	(109,2%).
Otras reservas	(6.403)	(8.540)	33,4%
Total patrimonio neto	**3.039.127**	**3.412.325**	**12,3%**
Pasivos			
Pasivos no corrientes			
Deuda financiera	10.374.038	9.814.004	(5,4%)
Instrumentos financieros derivados	4.323	2.987	(30,9%)
Pasivos por impuestos diferidos	196	379	93,4%
Prestaciones a los empleados	6.618	6.820	3,1%

Provisiones para otros pasivos y gastos	252.167	1.171.717	364,7%
Subvenciones	621.411	603.934	(2,8%)
Otros pasivos a largo plazo	236.156	214.282	(9,3%)
Total pasivos no corrientes	**11.494.909**	**11.814.123**	**2,8%**
Pasivos corrientes			
Proveedores y otras cuentas a pagar	446.574	545.409	22,1%
Deuda financiera	1.099.823	1.100.465	0,1%
Instrumentos financieros derivados	4.983	5.210	4,6%
Subvenciones	47.940	38.400	(19,9%)
Provisiones para otros pasivos y gastos	311.982	282.009	(9,6%)
Total pasivos corrientes	**1.911.302**	**1.971.493**	**3,1%**
Total pasivos	**13.406.211**	**13.785.616**	**2,8%**
Total patrimonio neto y pasivos	**16.445.338**	**17.197.941**	**4,6%**

Fuente: Aena. Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados No Auditados a 30 de septiembre de 2014.

Comentarios de variaciones significativas de los estados de situación financiera consolidado intermedio (31 diciembre 2013 – 30 septiembre 2014)

A continuación se presenta una explicación de las principales variaciones experimentadas en los epígrafes de los estados de situación financiera intermedios consolidados.

Activos no corrientes

Inmovilizado Material

En el periodo enero-septiembre de 2014 el coste del inmovilizado material bruto (sin incluir deterioro de valor ni amortización acumulada) aumentó en 874.063 miles de euros. Este incremento se debe principalmente por las altas que ascendieron a 981.275 miles de euros, compensadas por bajas de 104.806 miles de euros y traspasos por 2.406 miles de euros. Las altas corresponden principalmente con aumentos en la estimación del importe a pagar finalmente por los justiprecios en las expropiaciones de los terrenos adquiridos en las ampliaciones de los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Málaga-Costa del Sol, Vigo que han tenido como contrapartida el aumento en la dotación de la provisión de expropiaciones. Las bajas corresponden principalmente a reversiones de provisiones dotadas por litigios relacionados con obras, que, al producirse sentencias favorables para Aena no procede mantener.

El coste neto del inmovilizado material aumentó en los primeros nueve meses de 2014 en 334.432 miles de euros 2,2%), principalmente debido al impacto de las altas del periodo. La amortización del periodo por 581.327 miles de euros, ha sido parcialmente compensados por la amortización acumulada correspondiente a los elementos dados de baja por 37.512 miles de euros, así como por el traspaso de amortizaciones por importe de 4.184 miles de euros.

Inmovilizado Intangible

En los nueve primeros meses de 2014 el coste del inmovilizado intangible bruto (sin incluir deterioro de valor ni amortización acumulada) se incrementó en 11.199 miles de euros. Este incremento corresponde principalmente a altas por importe de 12.536 miles de euros, parcialmente compensadas por bajas de 440 miles de euros y traspasos de 897 miles de euros. Las altas corresponden principalmente a despliegue de aplicaciones informáticas y a los planes directores de los aeropuertos.

El coste neto del inmovilizado intangible disminuyó en los primeros nueve meses de 2014 en 11.445 miles de euros, desde los 108.738 miles de euros de diciembre de 2013 hasta los 97.293 miles de euros de septiembre 2014, principalmente por el impacto de la amortización del periodo por importe de 22.874 miles de euros, parcialmente compensado por la amortización acumulada correspondiente a los elementos dados de baja por importe de 230 miles de euros.

Inversiones Inmobiliarias

A 30 de septiembre de 2014 el coste bruto de las inversiones inmobiliarias (sin incluir deterioro de valor ni amortización acumulada) se incrementó en 3.349 miles de euros, principalmente debido a traspasos desde terrenos y construcciones, si bien ha disminuido su valor neto contable en 10.432 miles de euros de 150.646 miles de euros a 31 de diciembre 2013 hasta 140.214 miles de euros a 30 de septiembre de 2014 principalmente por el impacto de la amortización del periodo por importe de 3.354 miles de euros, de traspasos por importe de 4.184 miles de euros, así como por deterioros por importe de 6.243 miles de euros.

Inversiones en asociadas

Las inversiones en asociadas se han incrementado en los primeros nueve meses de 2014 un 18,9% desde 100.817 miles de euros a 31 de diciembre de 2013 hasta 119.887 miles de euros a 30 de septiembre de 2014, principalmente por el efecto de un ajuste de homogeneización de 21.303 miles de euros en la participación en Aeropuertos Mexicanos del Pacífico (AMP).

Activos por impuestos diferidos

Los activos por impuestos diferidos en los primeros nueve meses de 2014 se han incrementado un 44,0% desde 76.213 miles de euros en diciembre 2013 hasta 109.772 miles de euros a 30 de septiembre de 2014. Este incremento se debe principalmente al registro de activos por impuestos diferidos asociados al registro de provisiones no deducibles en los primeros nueve meses de 2014.

Activos corrientes

Existencias

Las existencias en el los primeros nueve meses de 2014 se han incrementado un 0,9% desde 4.621 miles de euros a 31 de diciembre de 2013 hasta 4.579 miles de euros a 30 de septiembre de 2014.

Clientes y otras cuentas a cobrar

La composición del saldo de clientes y otras cuentas a cobrar corrientes y no corrientes es la siguiente:

(miles de euros)	**31 de diciembre de 2013**	**30 de sept. de 2014 (no auditados)**	**% Var sept. 14-dic. 13**
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	390.835	486.188	24,4%
Menos: provisión por pérdidas por deterioro de cuentas a cobrar	(129.352)	(119.926)	(7,3%)
Clientes por ventas y prestaciones de servicios - neto	261.483	366.262	40,1%
Clientes partes relacionadas	20.403	2.594	(87,3%)
Otras cuentas a cobrar con partes relacionadas	328.554	185.241	(43,6%)
Deudores varios	22.127	10.661	(51,8%)
Gastos anticipados	5.316	16.053	202,0%
Personal	1.141	1.382	21,1%
Otros créditos con las Administraciones Públicas	115.356	22.239	(80,7%)
Total	**754.380**	**604.432**	**(19,9%)**
Menos parte no corriente	**148.825**	**48.818**	**(67,2%)**
Parte corriente	**605.555**	**555.614**	**(8,2%)**

Fuente: Aena. Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados No Auditados a 30 de septiembre de 2014.

El saldo neto de clientes en los nueve primeros meses de 2014 ha aumentado un 40,1% desde 261.483 miles de euros en diciembre 2013 hasta 366.262 miles de euros.

Efectivo y equivalentes al efectivo

El efectivo y equivalentes al efectivo en los primeros nueve meses de 2014 se ha incrementado en 495.857 miles de euros.

Patrimonio Neto

En los primeros nueve meses de 2014 este epígrafe ha incrementado un 12,3% ó, 373.198 miles de euros, hasta los 3.412.325 miles de euros a 30 de septiembre de 2014 desde los 3.039.127 miles de euros a 31 de diciembre de 2013, principalmente como consecuencia del efecto del resultado neto de los primeros nueve meses del ejercicio 2014 por importe de 371.055 miles de euros.

Pasivos no corrientes y corrientes

Deuda financiera no corriente y corriente

La composición de la Deuda financiera no corriente y corriente a 31 de diciembre de 2013 y 30 de septiembre 2014 es la siguiente:

(miles de euros)	**31 de diciembre de 2013**	**30 de septiembre de 2014 (no auditado)**	**% Var sep. 14-dic. 13**
No corriente			
Préstamos con Enaire	10.368.664	9.751.255	(5,9%)
Préstamos con entidades de crédito	1.000	750	(25,0%)
Pasivos por arrendamiento financiero	1.117	18.079	1518,5%
Otros pasivos financieros	3.257	43.920	1.248,5%
Total no corriente	**10.374.038**	**9.814.004**	**(5,4%)**
Corriente			
Préstamos con Enaire	1.025.175	1.062.322	3,6%
Préstamos con entidades de crédito	2.701	874	(67,6%)
Pasivos por arrendamiento financiero	516	1.869	262,2%
Otros pasivos financieros	71.431	35.400	(50,4%)
Total corriente	**1.099.823**	**1.100.465**	**0,1%**
Total	**11.473.861**	**10.914.469**	**(4,9%)**

Fuente: Aena. Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados No Auditados a 30 de septiembre de 2014.

Los préstamos con Enaire en 2014 han disminuido en 580.262 miles de euros, principalmente por la disminución en el epígrafe "Préstamos con partes relacionadas" (tanto corriente como no corriente), pasando de 11.393.839 miles de euros en diciembre 2013 a 10.813.577 miles de euros en septiembre 2014 (-5,1%). Este decremento se debe a amortizaciones de deuda por importe de 571.462 miles de euros, 14.838 miles de euros por nuevos conceptos registrados en la deuda principalmente debidos al aumento de la inversión en AMP, aumento de 10.140 miles de euros en el efecto contable del coste amortizado, debido a que el importe de las tasas de novación pagadas en la operación de novación se han registrado ajustando el importe en libros del pasivo.

Instrumentos financieros derivados

Los instrumentos financieros derivados no corrientes y corrientes en los primeros nueve meses de 2014 han disminuido 1.109 miles de euros.

Provisiones

La tabla a continuación presenta el saldo total de provisiones a 31 de diciembre de 2013 y 30 de septiembre 2014:

(miles de euros)	**31 de diciembre de 2013**	**30 de septiembre de 2014 (no auditado)**	**% Var sep. 14-dic. 13**
No corriente	252.167	1.171.717	364,7%
Corriente	311.982	282.009	(9,6%)
Total	**564.149**	**1.453.726**	**157,7%**

Fuente: Aena. Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados No Auditados a 30 de septiembre de 2014.

El total de las provisiones no corrientes y corrientes ha aumentado en los nueve primeros meses de 2014 en 889.577 miles de euros o un 157,7% principalmente por efecto dotaciones de 1.062.326 miles de euros, de los que 1.019.034 miles de euros corresponden a provisiones por expropiaciones, compensadas parcialmente por reversiones de 77.863 miles de euros y aplicaciones de 95.320 miles de euros.

La tabla a continuación detalla las variaciones en las distintas tipologías de provisiones para los primeros nueve meses de 2014:

(miles de euros)	**31 de diciembre de 2013**	**30 de sept. de 2014 (no auditado)**	**% Var sept. 14-dic. 13**
Actuaciones medioambientales	159.310	142.964	(10,3%)
Responsabilidades	120.986	73.556	(39,2%)
Impuestos	39.158	38.269	(2,3%)
Expropiaciones e intereses de demora	210.552	1.137.155	440,1%
Otras provisiones	8.640	37.571	334,8%
PSDV	25.503	24.211	(5,1%)
Total	**564.149**	**1.453.726**	**157,7%**

Fuente: Aena. Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados No Auditados a 30 de septiembre de 2014.

Provisiones para actuaciones medioambientales

La provision para actuaciones medioambientales en el periodo enero-septiembre de 2014 ha disminuido un 10,3% con respecto a diciembre 2013, principalmente por efecto de las reversiones por importe de 17.428 miles de euros.

Provisiones para responsabilidades

La provision para responsabilidades en 2014 ha disminuido en 47.430 miles de euros con respecto a diciembre 2013, debido en su mayor parte a reversiones de 48.492 miles de euros, que corresponden principalmente a sentencias parcialmente favorables a Aena de contenciosos con constructoras por importe de 32.406 miles de euros, para las que estima que no se derivarán consecuencias económicas.

Provisiones para impuestos

La provision para impuestos en septiembre 2014 se ha reducido en 889 miles de euros respecto a 31 de diciembre 2013.

Provisiones por expropiaciones e intereses de demora

La provision por expropiaciones se ha incrementado en los primeros nueve meses de 2014 en 926.603 miles de euros con respecto a 31 de diciembre de 2013 principalmente por dotaciones de 1.019.034 miles de euros. 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 ampliaciónes de los aeropuertos y las estimaciones de los precios que el Grupo tendría que pagar, considerando que fuera probable que ciertas reclamaciones judiciales en curso sobre algunos de los justiprecios pagadaos tuvieran un éxito favorable para los reclamantes. En el importe estimado de dichas diferencias de los justiprecios Aena ha tenido en cuenta los intereses de demora, tomando como base de calculo el tipo de interés legal del dinero vigente cada año. A 30 de septimebre de 2014 se han efectuado dotaciones que corresponden, principalmente, a sentencias relacionadas con expropiaciones de terrenos del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. Entre estas sentencias, cabe destacar, en concetro, la sentencia notificada a Aena el 29 de octubre de 2014, dictada por el 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 numero de fincas adquiridas en su día para la ampliación del aeropuerto de Madrid-Barajas. Esta sentencia ha originado un total de dotación a la provisión por expropiaciones e intereses de demora de expropiaciones de 917.974 miles de euros, de los cuales 758.605 miles de euros corresponden a diferencias de justiprecios, que han tenido como contrapartida mayor valor de terrenos, y 159.369 miles de euros a intereses de demora devengados al 30 de septimebre de 2014, que han tenido como contrapartida gasto por intereses de demora de expropiaciones.

Otras provisiones de explotación

Las otras provisiones de explotación en el periodo enero-septiembre de 2014 se han incrementado 28.931 miles de euros con respecto al cierre de 2013, principalmente por dotaciones realizadas en el periodo de 33.846 miles de euros, de los que 37.571 miles de euros corresponden a dotaciones en relación a incentivos en las prestaciones patrimoniales públicas por apertura de rutas a nuevos destinos cuyo efecto en tráfico se verán en más de 1 año.

Provisiones para Plan de Salidas y Desvinculación Voluntaria (PSDV)

La provisión por PSDV a septiembre 2014 ha disminuido en 1.292 miles de euros con respecto a diciembre 2013 por efecto de las reversiones y aplicaciones efectuadas.

Subvenciones

Las subvenciones en los nueve primeros meses de 2014 han disminuido 27.017 miles de euros o un 4,0% con respecto al cierre de 2013, desde 669.351 miles de euros hasta 642.334 miles de euros en septiembre 2014.

Proveedores y otras cuentas a pagar

El desglose de proveedores y otras cuentas a pagar a 31 de diciembre de 2013 y a 30 de septiembre de 2014 es el siguiente:

	31 de diciembre de 2013	**30 de sept. de 2014 (no auditado)**	**% Var sept. 14-dic. 13**
Proveedores	2.097	985	(53,0%)
Acreedores varios	166.255	165.161	(0,7%)
Acreedores partes relacionadas	69.951	119.856	71,3%
Proveedores de inmovilizado	91.705	64.309	(29,9%)
Proveedores de inmovilizado partes relacionadas	1.538	1.816	18,1%
Personal	25.450	28.799	13,2%
Seguridad Social y otros impuestos	41.733	87.925	110,7%
Anticipos de clientes	47.845	76.558	60,0%
TOTAL	**446.574**	**545.409**	**22,1%**

Fuente: Aena. Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados No Auditados a 30 de septiembre de 2014.

El saldo total de proveedores y otras cuentas a pagar en los nueve primeros meses de 2014 ha aumentado un 22,1% desde 446.574 miles de euros en diciembre 2013 hasta 545.409 miles de euros en septiembre 2014, principalmente debido al incremento del volumen de anticipos recibidos de clientes. Además, de la cifra incluida a 30 de septiembre 2014 en la partida "Acreedores partes relacionadas", la mayor parte (90.434 miles de euros) está constituida por deudas con la matriz

Enaire por razón del Impuesto de Sociedades devengado en régimen de declaración consolidada, mientras que a 31 de diciembre de 2013 el saldo se vio disminuido por la activación de deducciones fiscales pendientes de aplicación para ejercicios futuros.

b.1) Cuentas de resultados consolidados intermedios

(en miles de euros)	**30 de septiembre de 2013 (no auditado)**	**30 de septiembre de 2014 (no auditado)**	**% Var. sep. 14 – sep. 13**
Actividades continuadas			
Ingresos ordinarios	2.214.629	2.328.522	5,1%
Otros ingresos de explotación	4.987	5.916	18,6%
Trabajos realizados por la empresa para su activo	4.567	3.016	(34,0%)
Aprovisionamientos	(144.007)	(135.624)	(5,8%)
Gastos de personal	(252.255)	(247.733)	(1,8%)
Otros gastos de explotación	(595.295)	(548.249)	(7,9%)
Amortización del inmovilizado	(613.341)	(607.555)	(0,9%)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	28.492	38.185	34,0%
Excesos de provisiones	158	18.513	11617,1%
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado	(1.616)	(4.189)	159,2%
Otras ganancias / (pérdidas) - netas	11.836	1.888	(84,0%)
Resultado de explotación	**658.155**	**852.690**	**29,6%**
Ingresos financieros	415	3.279	690,1%
Gastos financieros	(180.330)	(342.181)	89,8%
Otros ingresos/(gastos) financieros - netos	(11.570)	(2.900)	(74,9%)
Gastos financieros -netos	**(191.485)**	**(341.802)**	**78,5%**
Participación en el resultado de asociadas	4.071	2.874	(29,4%)
Resultado antes de impuestos	**470.741**	**513.762**	**9,1%**
Impuesto sobre las ganancias	(129.335)	(142.707)	10,3%
Resultado del ejercicio atribuible al accionista de Enaire	**341.406**	**371.055**	**8,7%**
EBITDA	**1.271.496**	**1.460.245**	**14,8%**
EBITDA Ajustado	**1.267.771**	**1.463.204**	**15,4%**

Fuente: Aena. Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados No Auditados a 30 de septiembre de 2014.

Comentarios de variaciones significativas de la cuenta de resultados consolidada (septiembre 2013 - septiembre 2014)

Ingresos ordinarios

Los ingresos ordinarios de Aena se incrementaron hasta los 2.328.522 miles de euros en los nueve primeros meses de 2014, con un incremento del 5,1% respecto al mismo periodo del año 2013. El incremento en los ingresos ordinarios de 113.893 miles de euros se debe fundamentalmente a:

- El impacto positivo que han tenido sobre los ingresos aeronáuticos la mejoría del tráfico, con un crecimiento de las operaciones del 2,7%y de los pasajeros del 4,6%, y en menor medida, el incremento de la tarifa del 0,9 % y la nueva tarifa de meteorología aplicada desde el mes de marzo de 2014. Esta variación positiva de los ingresos se ha visto afectada negativamente por las medidas de incentivación del tráfico aprobadas (bonificación de la tarifa por incentivo al crecimiento en aumento de pasajeros tanto en rutas como en aeropuertos).

- El efecto de los nuevos contratos a largo plazo (destacando el contrato de World Duty Free Group), la ampliación y la remodelación de los espacios destinados a la actividad comercial (tiendas y *duty free*), la incorporación de marcas reconocidas de primer nivel, tanto nacional como internacional, en restauración y tiendas, y el diseño de un nuevo modelo de negocio para la gestión integral de los aparcamientos, han impulsado el crecimiento de los ingresos comerciales procedentes de la explotación de servicios tanto dentro como fuera de las terminales.

Otros ingresos de explotación

Los otros ingresos de explotación han aumentado 929 miles de euros frente al mismo periodo del ejercicio 2013 (un 18,6%), debido principalmente a los mayores ingresos por exceso de la provisión registrada en 2014 por riesgos de sentencias pendientes que han resultado favorables e impuestos respecto de los primeros nueve meses de 2013 (18.355 miles de euros), y por el mayor importe en subvenciones de capital (9.693 miles de euros superior al 2013).

Gastos de personal

Los gastos de personal han ascendido a 247.733 miles de euros en los nueve primeros meses de 2014, un 1,8% inferiores a los registrados en los nueve primeros meses de 2013, debido al plan de salidas progresivo del personal acogido al PSDV.

Otros gastos de explotación

Los otros gastos de explotación han ascendido a 548.249 miles de euros en los nueve primeros meses de 2014, un 7,9% inferiores a los registrados en el mismo periodo de 2013. A continuación se muestra el detalle de los otros gastos de explotación para dichos periodos:

(miles de euros)	**30 de sept. de 2013 (no auditado)**	**30 de sept. de 2014 (no auditado)**	**% Var. sept. 14 – sept. 13**
Arrendamientos y cánones	1.416	2.248	58,8%
Reparación y conservación	186.489	171.942	(7,8%)
Servicios profesionales independientes	18.377	17.724	(3,6%)
Servicios Bancarios	1.133	1.309	15,5%
Relaciones Públicas	617	1.549	151,1%
Suministros	78.908	73.902	(6,3%)
Otros servicios	108.442	97.579	(10,0%)
Seguridad	80.449	78.846	(2,0%)
Tributos	103.570	108.741	5,0%
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	2.025	(8.826)	(535,9%)
Otros gastos de gestión corriente	13.869	3.235	(76,7%)
Otros gastos de explotación	**595.295**	**548.249**	**(7,9%)**

Fuente: Aena. Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados No Auditados a 30 de septiembre de 2014.

Los menores gastos de explotación se deben a una menor provisión por insolvencias de tráfico respecto al mismo periodo del ejercicio anterior, la menor dotación por riesgos por sentencias judiciales pendientes de resolver, y el pleno efecto en este ejercicio de las medidas de reducción del gasto iniciadas en 2013.

Amortización del inmovilizado

La amortización del inmovilizado ha ascendido a 607.555 miles de euros en septiembre 2014, un 0,9% inferior a la amortización del inmovilizado en los primeros nueve meses de 2013, debido a la finalización de la vida útil de algunos activos y al descenso del volumen de inversión que no supone incrementos interanuales del gasto.

Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado

El deterioro y resultado por bajas de inmovilizado ha ascendido a 4.189 miles de euros en los nueve primeros meses de 2014, debido principalmente al deterioro de valor de terrenos no explotados (y sin previsión de explotación en los próximos años) en los aeropuertos de Barcelona y Valencia, que ha sido parcialmente compensado por la venta de inmovilizado que ha sido objeto de renovación.

Otras ganancias/(pérdidas) netas

El importe de otras ganancias/(pérdidas) netas ha ascendido a 1.888 miles de euros como ganancia en los primeros nueve meses de 2014 frente a 11.836 miles de euros de ganancia en los primeros nueve meses de 2013. La reducción se debe al carácter no recurrente de las ganancias del 2013, que se corresponden principalmente con una devolución de IVA soportado y no deducido de los años 2008 y 2009.

Gastos financieros netos

El resultado financiero neto (gasto) ha ascendido a 341.802 miles de euros a 30 de septiembre de 2014, lo que supone un incremento de 150.317 miles de euros respecto a los 191.485 miles de euros a 30 de septiembre de 2013.

El gasto financiero por el préstamo con la sociedad dominante última ha disminuido principalmente como consecuencia de las devoluciones de principal efectuadas en los nueve meses transcurridos. Los gastos financieros por deudas con terceros se han incrementado por la dotación efectuada por intereses de demora en contenciosos expropiatorios, que a 30 de septiembre de 2014 ascienden a 182.731 miles de euros (30 de septiembre de 2013: 11.715 miles de euros).

Participación en el resultado de asociadas

La participación en el resultado de asociadas supone 2.874 miles de euros en los primeros nueve meses de 2014, frente a los 4.071 miles de euros correspondientes al mismo periodo del ejercicio 2013.

El descenso en la participación en el resultado de asociadas a septiembre de 2014 se debe, principalmente, a la adquisición en noviembre de 2013 de la sociedad concesionaria del aeropuerto de Luton a través del Holding LLAHIII, cuyas pérdidas durante los nueve primeros meses de 2014 se ven parcialmente compensadas por el incremento del beneficio que aporta AMP, motivado este último por una mejora en los resultados a nueve meses procedentes de su participada GAP y en la percepción de ingresos procedentes del reparto de dividendos y de la reducción de capital de GAP acontecida en abril de 2014. Adicionalmente, a septiembre de 2013 recogen pérdidas procedentes de RAESA, Sociedad en proceso de liquidación excluida del perímetro de consolidación en 2014.

Resultado del ejercicio atribuible al accionista de la dominante

El resultado de los primeros nueve meses de 2014 atribuible al accionista de la dominante ha ascendido a un beneficio de 371.055 miles de euros, frente a un beneficio de 341.046 miles de euros en los primeros nueve meses de 2013, lo que representa un crecimiento del 8,7%. En cuanto al impuesto sobre beneficios, el gasto se ha situado en los primeros nueve meses de 2014 en 142.707 miles de euros, frente a los 129.335 miles de euros del mismo periodo de 2013.

b.2) Cuentas de resultados desglosadas por segmentos

En miles de euros	**Aeropuertos**						
30 de Septiembre de 2014 (no auditado)	**Aeronáutico**	**Comercial**	**Servicios fuera de terminal**	**Sub Total**	**Internacional**	**Ajustes**	**Total consolidado**
Ingresos ordinarios-	1.725.626	477.341	120.691	2.323.658	5.892	(1.028)	2.328.522
Clientes externos	*1.725.622*	*477.341*	*120.691*	*2.323.654*	*4.868*	-	*2.328.522*
Intersegmentos	*4*	-	-	*4*	*1.024*	*(1.028)*	-
Otros ingresos de explotación	46.795	10.380	8.237	65.412	218	-	65.630
Total Ingresos	**1.772.421**	**487.721**	**128.928**	**2.389.070**	**6.110**	**(1.028)**	**2.394.152**
Aprovisionamientos	(136.658)	-	-	(136.658)	-	1.034	(135.624)
Personal	(216.395)	(20.460)	(9.523)	(246.378)	(1.355)	-	(247.733)
Otros gastos de explotación	(441.555)	(63.884)	(41.011)	(546.450)	(1.793)	(6)	(548.249)
Amortizaciones	(520.830)	(49.332)	(36.949)	(607.111)	(444)	-	(607.555)
Deterioros y bajas de inmovilizado	2.895	(371)	(6.713)	(4.189)	-	-	(4.189)
Otros resultados	(140)	2.058	(30)	1.888	-	-	1.888
Total gastos	**(1.312.683)**	**(131.989)**	**(94.226)**	**(1.538.898)**	**(3.592)**	**1.028**	**(1.541.462)**
EBITDA	**980.568**	**405.064**	**71.651**	**1.457.283**	**2.962**	**-**	**1.460.245**
Plan Social de Desvinculaciones	1.096	88	46	1.230	-	-	1.230

Voluntarias (PSDV)							
Deterioros y bajas de inmovilizado	2.895	(371)	(6.713)	(4.189)	-	-	(4.189)
EBITDA ajustado	**976.577**	**405.347**	**78.318**	**1.460.242**	**2.962**	**-**	**1.463.204**
Resultado de explotación	**459.738**	**355.732**	**34.702**	**850.172**	**2.518**	**-**	**852.690**
Resultado financiero	(311.983)	(9.778)	(20.581)	(342.342)	540		(341.802)
Participación en el resultado de asociadas	-	-	-	-	2.874	-	2.874
Resultado antes de impuestos	**147.755**	**345.954**	**14.121**	**507.830**	**5.932**	**-**	**513.762**

Fuente: Aena. Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados No Auditados a 30 de septiembre de 2014.

En miles de euros	**Aeropuertos**						
30 de Septiembre de 2013 (no auditado)	**Aeronáutico**	**Comercial**	**Servicios fuera de terminal**	**Sub Total**	**Internacional**	**Ajustes**	**Total consolidado**
Ingresos ordinarios-	1.680.384	420.680	108.625	2.209.689	6.105	(1.165)	2.214.629
Clientes externos	*1.680.379*	*420.680*	*108.625*	*2.209.684*	*4.945*	-	*2.214.629*
Intersegmentos	*5*	-	-	*5*	*1.160*	*(1.165)*	-
Otros ingresos de explotación	32.354	3.499	2.231	38.084	120	-	38.204
Total Ingresos	**1.712.738**	**424.179**	**110.856**	**2.247.773**	**6.225**	**(1.165)**	**2.252.833**
Aprovisionamientos	(145.172)	-	-	(145.172)	-	1.165	(144.007)

Personal	(220.807)	(20.419)	(9.597)	(250.823)	(1.432)	-	(252.255)
Otros gastos de explotación	(472.646)	(75.683)	(44.747)	(593.076)	(2.219)	-	(595.295)
Amortizaciones	(524.577)	(49.404)	(38.893)	(612.874)	(467)	-	(613.341)
Deterioros y bajas de inmovilizado	(1.345)	(112)	(159)	(1.616)	-	-	(1.616)
Otros resultados	7.150	3.614	1.072	11.836	-	-	11.836
Total gastos	**(1.357.397)**	**(142.004)**	**(92.324)**	**(1.591.725)**	**(4.118)**	**1.165**	**(1.594.678)**
EBITDA	**879.918**	**331.579**	**57.425**	**1.268.922**	**2.574**	**-**	**1.271.496**
Plan Social de Desvinculaciones Voluntarias (PSDV)	4.206	823	312	5.341	-	-	5.341
Deterioros y bajas de inmovilizado	(1.345)	(112)	(159)	(1.616)	-	-	(1.616)
EBITDA ajustado	**877.057**	**330.868**	**57.272**	**1.265.197**	**2.574**	**-**	**1.267.771**
Resultado de explotación	**355.341**	**282.175**	**18.532**	**656.048**	**2.107**	**-**	**658.155**
Resultado financiero	(165.742)	(12.065)	(13.531)	(191.338)	(147)	-	(191.485)
Participación en el resultado de asociadas	-	(536)	-	(536)	4.607	-	4.071
Resultado antes de impuestos	**189.599**	**269.574**	**5.001**	**464.174**	**6.567**	**-**	**470.741**

Fuente: Aena. Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados No Auditados a 30 de septiembre de 2014.

A. Aeropuertos

A.1. Aeronáutico

Las principales magnitudes de la cuenta de resultados de la actividad Aeronáutica son las siguientes:

(Miles de euros)	**30 de septiembre de 2013 (no auditado)**	**30 de septiembre de 2014 (no auditados)**	**Variación sep. 13 – sep 14**	**% Var. sep. 13 – sep 14**
Ingresos ordinarios	1.680.384	1.725.626	45.242	2,7%
Otros ingresos de explotación	32.354	46.795	14.441	44,6%
Total Ingresos	**1.712.738**	**1.772.421**	**59.683**	**3,5%**
Total gastos (incluye amortización)	**(1.357.397)**	**(1.312.683)**	**(44.714)**	**(3,3%)**
EBITDA	**879.918**	**980.568**	**100.650**	**11,4%**
EBITDA ajustado [1]	**877.057**	**976.577**	**99.520**	**11,3%**
Resultado de explotación	**355.341**	**459.738**	**104.397**	**29,4%**
Resultado financiero	(165.742)	(311.983)	146.241	88,2%
Resultado antes de impuestos	**189.599**	**147.755**	**(41.844)**	**(22,1%)**

[1] Excluye deterioros de inmovilizado y provisión PSDV

Fuente: Aena. Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados No Auditados a 30 de septiembre de 2014.

Los ingresos ordinarios de los nueve primeros meses de 2014 alcanzaron los 1.725,6 millones de euros, con un incremento respecto de los nueve primeros meses de 2013 del 2,7, debido a la mejoría del tráfico, con un crecimiento de las operaciones del 2,7% y de los pasajeros del 4,6%, y en menor medida, el incremento de la tarifa del 0,9 %.

En lo que respecta a los gastos realizados en 2014 en la actividad aeronáutica, éstos han ascendido a 1.312,7 millones de euros, un 3,3% inferiores a los registrados en 2013. Esta reducción se ha debido a las medidas de ahorro implantadas en los últimos ejercicios, a la disminución de plantilla con menores costes de personal, y a la disminución del volumen de inversión que junto con la finalización de vida útil de los activos ha supuesto menor dotación de amortización.

Los anteriores efectos han permitido:

- mejorar el EBITDA ajustado en un 11,3%; y

- alcanzar un resultado de explotación positivo de 459,7 millones de euros, frente a los 355,3 millones de euros del 2013.

Por su parte, el resultado antes de impuesto de los nueve primeros meses de 2014 se ha situado en 147,8 millones de euros, una minoración del 22,1% respecto al mismo período del año anterior, debido al impacto del mayor gasto registrado en el resultado financiero, que recoge principalmente el devengo y la provisión de intereses de demora de expropiaciones.

A.2. Comercial

Las principales magnitudes de la cuenta de resultados de la actividad Comercial son las siguientes:

(Miles de euros)	**30 de septiembre de 2013 (no auditado)**	**30 de septiembre de 2014 (no auditados)**	**Variación sep. 13 – sep 14**	**% Var. sep. 13 – sep 14**
Ingresos ordinarios	420.680	477.341	56.661	13,5%
Otros ingresos de explotación	3.499	10.380	6.881	196,7%
Total Ingresos	**424.179**	**487.721**	**63.542**	**15,0%**
Total gastos (incluye amortización)	**(142.004)**	**(131.989)**	**(10.015)**	**(7,1%)**
EBITDA	**331.579**	**405.064**	**73.485**	**22,2%**
EBITDA Ajustado[(1)]	**330.868**	**405.347**	**74.479**	**22,5%**
Resultado de explotación	**282.175**	**355.732**	**73.557**	**26,1%**
Resultado financiero	(12.065)	(9.778)	(2.287)	(19,0%)
Participación en el resultado de participadas	(536)	-	(536)	(100,0%)
Resultado antes de impuestos	**269.574**	**345.954**	**76.380**	**28,3%**

¹ Excluye deterioros de inmovilizado y provisión PSDV

Fuente: Aena. Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados No Auditados a 30 de septiembre de 2014.

Los ingresos comerciales ordinarios acumulados a septiembre de 2014 han aumentado un 13,5% frente al mismo período del año anterior, consecuencia de la mejora de las condiciones contractuales de los recientes concursos de Tiendas Libres de Impuestos, la ampliación y la remodelación de los espacios destinados a la actividad comercial (tiendas y duty free) y la incorporación de marcas reconocidas de primer nivel, tanto nacional como internacional, en restauración y tiendas, entre otras acciones. Durante el periodo comprendido entre enero y septiembre de 2014 se han contabilizado mínimos garantizados por importe de 23,9 millones de euros según estimaciones de la evolución de los principales contratos en el año 2014.

Como en el caso de la actividad aeronáutica, la política restrictiva del gasto también ha tenido su reflejo en esta actividad, suponiendo un ahorro, frente a los nueve primeros meses de 2013 de 10,0 millones de euros, un 7,1%.

El aumento de los ingresos y el descenso de los gastos han dado lugar a un EBITDA ajustado de

405,4 millones de euros, un 22,5 mejor que el de los nueve primeros meses de 2013.

Por otro lado, con la contribución del resultado financiero, mejor que el de 2013, el resultado antes de impuestos ha crecido un 28,3%, situándose en 346 millones de euros.

Estas cifras han sido posibles gracias a la continuación de diversas estrategias puestas en marcha durante 2013, con la dinamización y replanteamiento de la actividad comercial mediante:

- en primer lugar, el incremento y optimización de las superficies comerciales (rediseño de tiendas libres de impuestos en pasantes) de cara a maximizar el aprovechamiento de los flujos de pasajeros,

- y en segundo lugar, la optimización de los procesos de licitación de concesiones comerciales (mejora del mix comercial, incorporación de marcas relevantes de ámbito nacional e internacional) y el desarrollo de acciones promocionales y de marketing.

B. Servicios fuera de terminal

Las principales magnitudes de la cuenta de resultados del segmento de Servicios fuera de terminal son las siguientes:

(Miles de euros)	**30 de septiembre de 2013 (no auditado)**	**30 de septiembre de 2014 (no auditados)**	**Variación sep. 13 – sep 14**	**% Var. sep. 13 – sep 14**
Ingresos ordinarios	108.625	120.691	12.066	11,1%
Otros ingresos de explotación	2.231	8.237	6.006	269,2%
Total Ingresos	**110.856**	**128.928**	**18.072**	**16,3%**
Total gastos (incluye amortización)	**(92.324)**	**(94.226)**	**1.902**	**2,1%**
EBITDA	**57.425**	**71.651**	**14.226**	**24,8%**
EBITDA ajustado[1]	**57.272**	**78.318**	**21.046**	**36,7%**
Resultado de explotación	**18.532**	**34.702**	**16.170**	**87,3%**
Resultado financiero	(13.531)	(20.581)	7.050	52,1%
Resultado antes de impuestos	**5.001**	**14.121**	**9.120**	**182,4%**

[1] Excluye deterioros de inmovilizado y provisión PSDV

Fuente: Aena. Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados No Auditados a 30 de septiembre de 2014.

En el acumulado a septiembre de 2014, los ingresos de este segmento alcanzaron los 120,7 millones de euros, un 11,1% por encima de los del mismo periodo de 2013. Así, la actividad de Aparcamientos (63,9% de los ingresos fuera del terminal) alcanzó los 77,1 millones de euros de facturación en el acumulado a septiembre de 2014 con un aumento del 16,5% respecto al mismo

período de 2013, consecuencia de la nueva estrategia en la gestión integral de los aparcamientos de 32 aeropuertos de la red de Aena, ampliando la oferta de productos y mejorando la calidad de los servicios al cliente.

Los gastos han permanecido prácticamente sin cambios (menos de 2 millones de euros de variación) dando como resultado un crecimiento del EBITDA del 24,8%. El EBITDA ajustado registra un crecimiento del 36,7% debido a que estos primeros nueve meses de 2014 se han contabilizado 6,7 millones de euros como deterioros y bajas de inmovilizado.

Como el resultado financiero ha supuesto un mayor gasto de 7.050 miles de euros debido al impacto de la provisión de intereses de demora de expropiaciones, el resultado antes de impuestos pasa de 5,0 millones de euros a 14,1 millones de euros.

C. Internacional

Las principales magnitudes de la cuenta de resultados del segmento Internacional son las siguientes:

(Miles de euros)	**30 de septiembre de 2013 (no auditado)**	**30 de septiembre de 2014 (no auditados)**	**Variación sep. 13 – sep 14**	**% Var. sep. 13 – sep 14**
Ingresos ordinarios	6.105	5.892	(213)	(3,5%)
Otros ingresos de explotación	120	218	98	81,7%
Total Ingresos	**6.225**	**6.110**	**(115)**	**(1,8%)**
Total gastos (incluye amortización)	**(4.118)**	**(3.592)**	**(526)**	**(12,8%)**
EBITDA	**2.574**	**2.962**	**388**	**15,1%**
EBITDA ajustado[1]	**2.574**	**2.962**	**388**	**15,1%**
Resultado de explotación	**2.107**	**2.518**	**411**	**19,5%**
Resultado financiero	(147)	540	(687)	(467,3%)
Participación resultado asociadas	4.607	2.874	(1.733)	(37,6%)
Resultado antes de impuestos	**6.567**	**5.932**	**(635)**	**(9,7%)**
[1] Excluye deterioros de inmovilizado y provisión PSDV				

Fuente: Aena. Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados No Auditados a 30 de septiembre de 2014.

El total de ingresos decrece un (1,8%) hasta 6,1 millones de euros lo que compensado con un recorte de gastos del 12,8% da lugar a un crecimiento del EBITDA del 15,1%.

Por debajo del resultado de explotación (que incrementa un 19,5%) la principal variación es la menor contribución del resultado de las asociadas (de 4,6 millones de euros en los nueve primeros meses de 2013 a 2,9 millones de euros en el mismo periodo de 2014) con lo que el resultado antes de impuestos desciende un 9,7%.

c) Estado de cambios en el patrimonio neto consolidados intermedios

A continuación se recogen los cambios en el patrimonio neto auditado del Grupo Aena para los períodos terminados a 30 de septiembre de 2014 y 2013 (este último no auditado):

(en miles de euros)	**Capital Social**	**Prima de emisión**	**Ganancias Acumuladas**	**Reservas de Cobertura**	**Diferencias de conversión acumulada**	**Participación en otro resultado global de asociadas**	**Total Patrimonio Neto**
Saldo a 1 de enero de 2013	**1.500.000**	**1.100.868**	**(146.101)**	**(16.414)**	**(1.014)**	**-**	**2.437.339**
Resultado del ejercicio	-	-	341.406	-	-	-	341.406
Otro resultado global del ejercicio	-	-	-	8.781	(3.829)	-	4.952
Resultado global total del ejercicio	**-**	**-**	**341.406**	**8.781**	**(3.829)**	**-**	**346.358**
Otros movimientos	-	-	(20)	-	-	-	(20)
Total aportaciones de y distribuciones a propietarios reconocido directamente en patrimonio neto	**-**	**-**	**(20)**	**-**	**-**	**-**	**(20)**
Saldo a 30 de septiembre de 2013 (no auditado)	**1.500.000**	**1.100.868**	**195.285**	**(7.633)**	**(4.843)**	**-**	**2.783.677**

Fuente: Aena. Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados No Auditados a 30 de septiembre de 2014.

(en miles de euros)	**Capital Social**	**Prima de emisión**	**Ganancias Acumuladas**	**Reservas de Cobertura**	**Diferencias de conversión acumuladas**	**Participación en otro resultado global de asociadas**	**Total Patrimonio Neto**
Saldo a 1 de enero de 2014	**1.500.000**	**1.100.868**	**450.533**	**(5.735)**	**(5.871)**	**(668)**	**3.039.127**
Resultado del ejercicio	-	-	371.055	-	-	-	371.055
Participación en otro resultado global de asociadas	-	-	-	-	-	(1.488)	(1.488)
Otro resultado global del ejercicio	-	-	-	(649)	6.410	-	5.761
Resultado global total del ejercicio	**-**	**-**	**371.055**	**(649)**	**6.410**	**(1.488)**	**375.328**
Otros movimientos	-	-	(2.130)	-	-	-	(2.130)
Total aportaciones de y distribuciones a propietarios reconocido directamente en patrimonio neto	**-**	**-**	**(2.130)**	**-**	**-**	**-**	**(2.130)**
Saldo a 30 de septiembre de 2014 (no auditado)	**1.500.000**	**1.100.868**	**819.458**	**(6.384)**	**539**	**(2.156)**	**3.412.325**

Fuente: Aena. Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados No Auditados a 30 de septiembre de 2014.

d) Estados de flujos de efectivo consolidados intermedios

	30 de septiembre de 2013 (no auditado)	30 de septiembre de 2014 (no auditado)
Resultado antes de impuestos	**470.741**	**513.762**
Ajustes por:	**796.193**	**925.785**
- Depreciación y amortización	613.341	607.555
- (Beneficio)/pérdida por bajas de inmovilizado	1.616	4.189
- Pérdidas/(ganancias) en el valor razonable de instrumentos financieros derivados	11.390	3.566
- Imputación de subvenciones	(28.492)	(38.185)
- Correcciones valorativas por deterioro de créditos comerciales	2.099	(8.827)
- Variación de provisiones	19.881	20.155
- Ingresos financieros	(415)	(3.279)
- Gastos financieros	180.510	341.515
- Otros Ingresos y gastos	334	1.970
- Participación en pérdida/(ganancia) de las asociadas	(4.071)	(2.874)
Variaciones en capital circulante:	**(17.747)**	**(80.389)**
- Existencias	579	42
- Clientes y otras cuentas a cobrar	(99.035)	(63.716)
- Otros activos corrientes	(1.421)	(24.369)
- Proveedores y otras cuentas a pagar	(223.269)	24.797
- Otros pasivos corrientes	39.125	(12.666)
- Otros activos y pasivos no corrientes	266.274	(4.477)
Total efectivo generado por las operaciones	**1.249.187**	**1.359.158**
Intereses pagados	(194.321)	(167.191)
Cobros de intereses	165	1.489
Impuestos pagados	99	(16.419)
Otros cobros (pagos)	(644)	(87)
Efectivo neto generado por actividades de explotación	**1.054.486**	**1.176.950**
Flujos de efectivo de actividades de inversión		
Adquisiciones de inmovilizado material	(357.351)	(217.099)
Adquisiciones de activos intangibles	(13.126)	(12.536)
Adquisiciones de inversiones inmobiliarias	-	(53)
Empresas del grupo y asociadas	(247.063)	(2.036)
Pagos por adquisiciones de otros activos financieros	-	29
Cobros empresas del grupo y asociadas	-	70.686
Dividendos recibidos	5.034	9.015

Efectivo neto utilizado en actividades de inversión	**(612.506)**	**(151.994)**
Flujos de efectivo de actividades de financiación		
Ingresos por recursos ajenos (Subvenciones FEDER)	-	78.949
Ingresos de financiación del Grupo	117.400	-
Devoluciones de deudas con entidades de crédito	(2.555)	(2.491)
Devoluciones de financiación del Grupo	(558.302)	(604.485)
Otros	(617)	(1.532)
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación	**(444.074)**	**(529.559)**
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio	(27)	460
(Disminución)/aumento neto de efectivo y equivalentes al efectivo	(2.121)	495.857
Efectivo, equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio	8.210	**12.377**
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	**6.089**	**508.234**

Fuente: Aena. Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados No Auditados a 30 de septiembre de 2014.

Efectivo neto generado por actividades de explotación

El efectivo neto generado por actividades de explotación ascendió a 1.176.950 miles de euros en los nueve primeros meses de 2014 frente a los 1.054.486 miles de euros del mismo periodo de 2013.

El efectivo generado por las operaciones antes de variaciones en capital circulante se ha incrementado de forma significativa en los nueve primeros meses de 2014 (13,7%), hasta 1.439.547 miles de euros, desde los 1.266.934 miles de euros los nueve primeros meses de 2013, principalmente como consecuencia de la mejora en la operativa de la Compañía que se refleja en la cifra de EBITDA de 1.460.245 miles de euros al cierre los nueve primeros meses de 2014.

Las variaciones del capital circulante han afectado negativamente en 62.642 miles de euros en la comparación entre un período y otro del efectivo generado por las operaciones, como consecuencia de que en los nueve primeros meses de 2013 se produjo el cobro de 278.933 miles de euros de World Duty Free Group como anticipo a cuenta del concurso por el que se le adjudica la gestión de las Tiendas Libres de Impuestos. Tal hecho fue compensado en parte, durante dicho periodo de 2013, por pagos por un total de 103.842 miles de euros correspondientes al Plan Social de Desvinculaciones Voluntarias, así como por incrementos en los pagos derivados de una mejora en el periodo medio de pago.

Los intereses pagados responden principalmente al pago de los intereses por “deuda espejo” con el Grupo (150.672 miles de euros en el periodo enero-septiembre de 2014; 167.419 miles de euros en el mismo periodo de 2013), y a pagos de intereses de demora de expropiaciones (12.699 miles de euros en el periodo enero-septiembre de 2014; 15.259 miles de euros en el mismo periodo de 2013).

Por su parte, el pago por Impuesto de Sociedades al cierre de los nueve primeros meses de 2014 ha ascendido a 16.419 miles de euros, derivado del cumplimiento de la normativa sobre pagos fraccionados de dicho impuesto. En los nueve primeros meses de 2013 se realizó un pago de 99 miles de euros por este concepto.

Efectivo neto utilizado en actividades de inversión

El efectivo neto utilizado en actividades de inversión ascendió a 151.994 miles de euros en septiembre 2014 frente a los 612.506 miles de euros de septiembre 2013. El decremento se debe principalmente la estrategia de racionalización de las inversiones. Así, las inversiones efectuadas en los nueve primeros meses de 2014, se han correspondido principalmente con inversiones de mejora de las instalaciones, seguridad operacional y apoyo a la estrategia de incremento de ingresos comerciales, dado que las infraestructuras actuales están suficientemente dimensionadas para acometer los futuros incrementos de actividad, y no han sido necesarias inversiones significativas de aumento de capacidad, salvo las correspondientes a proyectos de inversión de capacidad iniciados con anterioridad.

Adicionalmente, en el periodo enero-septiembre de 2014 se ha producido el cobro del saldo deudor del *cash-pooling* que mantenía la Compañía con su matriz por un importe de 70.686 miles de euros, así como otras desinversiones menores.

Efectivo neto (utilizado)/generado en actividades de financiación

Los principales flujos de financiación positivos durante los nueve primeros meses de 2014 corresponden a cobros de Subvenciones FEDER por importe de 78.949 miles de euros, y en los nueve primeros meses de 2013, a nueva deuda suscrita con la matriz, en aplicación del contrato de financiación existente entre ambas, por importe de 117.400 miles de euros.

Por su parte, los principales flujos de financiación negativos corresponden a la devolución de principal de la deuda correspondiente al préstamo espejo. Las amortizaciones de deuda han aumentado desde 558.302 miles de euros en los nueve primeros meses de 2013, a 604.485 miles de euros en los nueve primeros meses de 2014 por el propio cumplimiento del calendario de pagos establecidos según contrato.

20.7. Política de dividendos

Aena ha adoptado una política de distribución del 50% del beneficio neto de cada ejercicio siendo la primera distribución con cargo a los resultados del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015 (sujeto a las restricciones legales en materia de reservas) y destinar el resto a reducción de deuda. Dicha política se mantendrá hasta el cumplimiento por parte de Aena de la más exigente de las dos siguientes condiciones:

- la calificación crediticia de Aena alcance el "*investment grade*"; o

- la calificación crediticia de Aena se sitúe un escalón por debajo del Tesoro Público español.

A fecha del presente Folleto, Aena no ha solicitado calificación crediticia alguna.

20.8. Procedimientos judiciales y de arbitraje

A continuación se enumeran los litigios y procedimientos más significativos en los que Aena está incursa a fecha del presente Documento de Registro:

1. Procedimientos derivados de sobrecostes en la ejecución de obras

Existen varias demandas presentadas por diversas constructoras ante la jurisdicción civil frente a Aena por sobrecostes producidos en la ejecución de diversos contratos de obra, en relación con incrementos en los precios de los materiales utilizados en las obras, costes indirectos y directos por mayor permanencia en la obra, modificaciones de contratos, errores de proyecto, paralizaciones y suspensiones de obra, entre otros. A continuación se exponen los más relevantes:

- Existen dos procedimientos con sentencia desfavorable para Aena promovidos por la misma empresa (COMSA, S.A.U.), por importe de 3.730.061,08 euros y 364.385,31 euros respectivamente. En el primero de ellos se ha dictado sentencia firme y ya se ha procedido al abono de esa cantidad; los intereses legales y las costas de la primera instancia también se han abonado, si bien, la empresa ha interpuesto recurso de revisión reclamando 448.016,10 euros más (los cuales se encuentran completamente provisionados). La sentencia relativa al segundo procedimiento no es firme ya que se encuentra pendiente de resolución en apelación, habiéndose abonado ya el principal y los intereses en concepto de ejecución provisional de sentencia y quedando pendientes las costas.

- Existen igualmente otros dos procedimientos sobre los que recayó sentencia favorable a AENA. En primer lugar, el procedimiento instado por la UTE Terminal aeropuerto de Málaga-Costa del Sol, por importe de 28.625.335 euros; en segundo lugar, un procedimiento instado por COMSA, S.A.U. que reclamaba el pago de 2.743.636,55 euros. En ambos casos, son firmes.

Además, existen pendientes de sentencia otros procedimientos con constructoras cuyo importe global reclamado asciende a aproximadamente 103,7 millones de euros y para los que Aena ha dotado provisiones por importe agregado de 56 millones euros. Entre ellos cabe destacar:

- Demanda (nº de autos 669/2013) interpuesta por Acciona Infraestructura, S.A. y Ecisa Compañía General de Construcciones, S.A. en la que se reclaman 34.183.636,21 euros más intereses y costas en concepto de perjuicios sufridos por aumentos en el precio de los materiales por la obra “Nueva área terminal. Aeropuerto de Alicante-Elche”. Actualmente está pendiente de celebración la audiencia previa, fijada para enero de 2015.

- Demanda (nº de autos 1151/2012) interpuesta por la UTE Terminal Aeropuerto, constituida por ACS Proyectos, Obras y Construcciones, S.A., Dragados Obras y Proyectos, S.A. y COMSA, S.A.U., contra Aena de reclamación de la cantidad de 10.761.636,04 euros, más intereses y costas, por, entre otros, sobrecostes en trabajos de ejecución de expediente en la obra "Nueva Área Terminal, Viales de Acceso, Urbanización, Aparcamientos, Cerem, Zona Intermodal y Área Ferroviaria 3. Aeropuerto de Barcelona-El Prat". Con fecha 11 de diciembre de 2014, el Juzgado ha notificado sentencia de fecha 4 de diciembre de 2014, favorable a los intereses de Aena, que desestima la demanda en su totalidad. Esta sentencia no es firme y frente a la misma cabe interponer recurso de apelación. Con fecha 19 de enero de 2015 ha sido notificada la interposición del recurso de apelación.

- Demanda (nº de autos 138/2013) interpuesta por la unión temporal de empresas compuesta por Acciona Infraestructuras, S.A., Obrascón Huarte Laín, S.A. (**"OHL**"), Copcisa y Altiare y la UTE Diques, de reclamación de cantidad de 16.908.498,55 euros por incremento de costes en varios capítulos de la obra "Nueva Área Terminal edificio terminal y Área Ferroviaria. Aeropuerto de Barcelona-El Prat". Se ha dictado sentencia, favorable a Aena, en primera instancia con fecha 10 de marzo de 2014, que se encuentra recurrida en apelación.

- Demanda interpuesta por OHL (nº de autos 542/2013) de reclamación de cantidad de 9.121.959,24 euros, más el IGIC que corresponda, más intereses y costas, por sobrecostes en unidades de obra "Ampliación de la plataforma. Aeropuerto de La Palma". Con fecha 8 de septiembre de 2014 se celebró la vista. Se ha dictado sentencia el 30 de septiembre de 2014, estimando parcialmente la demanda y condenando a Aena al pago de la cantidad de 537.065,55 euros más el IGIC más los intereses legales. Aena ha interpuesto recurso de apelación con fecha 6 de noviembre de 2014. Asimismo OHL también ha interpuesto recurso de apelación con fecha 4 de noviembre de 2014.

- Demanda (nº de autos 1059/2013) interpuesta por la UTE formada por Acciona Infraestructuras, S.A. y Construcciones Sánchez Domínguez-Sando, S.A. de reclamación de cantidad de 24.583.773,98 euros más costas en relación con la obra "Ampliación campo de vuelos. Obra civil. Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol". La vista está prevista para el día 8 de abril de 2015.

- Demanda (nº de autos 1322/2014) interpuesta por la UTE Aeropuerto Menorca, formada por Sacyr y Constructora San José, por reclamación de cantidad de 8.101.213,29 euros más intereses y costas, por incremento de costes y retraso en liquidación del contrato relativo a la obra "Ampliación del edificio Terminal. Aeropuerto de Menorca". Esta demanda ha sido notificada a Aena el día 3 de diciembre de 2014. Con fecha 30 de diciembre se ha contestado a la demanda y se ha señalado audiencia previa para el 1 de junio de 2015.

2. Procedimientos relativos a actividades comerciales

Aena es parte de 14 procesos relacionados con la actividad comercial en los que se reclama un importe agregado de 9,6 millones euros y para los que Aena ha dotado provisiones por importe agregado de 5,6 millones euros. De entre los litigios relacionados con la actividad comercial, cabe destacar los que seguidamente se describen.

Delicatium Hispania, S.L., entidad que realizaba de la actividad de restauración en los aeropuertos de Vitoria, Ceuta y Murcia San Javier, interpuso tres procedimientos por importe total conjunto de 2.500.000 euros, en los que demandaba: (i) una indemnización por lucro cesante como consecuencia del descenso del tráfico aéreo en el aeropuerto de Vitoria, y (ii) una indemnización como rescate por la no aceptación de la transformación de los contratos y por el lucro cesante dejado de obtener como consecuencia del supuesto rescate encubierto para el Helipuerto de Ceuta y para el aeropuerto de Murcia San- Javier.

- En el procedimiento relacionado con el Aeropuerto de Vitoria, con fecha 29 de julio de 2014 se dictó sentencia firme favorable a los intereses de Aena, por la que se desestima el lucro cesante solicitado de contrario.

- En el procedimiento relacionado con el Helipuerto de Ceuta, el 26 de noviembre de 2014 se dictó sentencia favorable a los intereses de Aena. Esta sentencia es firme, ya que ha transcurrido el plazo para interponer recurso de Apelación, sin que se haya presentado.

- En el procedimiento relacionado con el Aeropuerto de Murcia-San Javier, se iba a celebrar el juicio oral el día 1 de octubre de 2014, pero quedó suspendido y está pendiente de nuevo señalamiento.

Además, hay una reclamación de cantidad interpuesta por Pansfood, S.A. contra Aena, seguida bajo los autos 11/2012 ante el Juzgado Central Contencioso Administrativo número 8, por importe de 3.379.990,70 euros, solicitando indemnización por daños y perjuicios por la rotura del equilibrio económico del contrato al haber facilitado, a su juicio, información incorrecta sobre el número de trabajadores a los que tenía que subrogarse en el concurso de restauración. Este procedimiento se encuentra suspenso por un posible acuerdo entre las partes.

Por otra parte, Aena ha ejercitado acción de resolución por incumplimiento del contrato de arrendamiento suscrito con Hotel Aeropuerto Madrid Barajas, S.L., en virtud del cual se cedió a la demandada una parcela de terreno urbanizado en la Terminal 2 del aeropuerto de Madrid Barajas para la construcción y explotación comercial de un hotel durante un periodo de cuarenta años. Ante la negativa de Hotel Aeropuerto Madrid Barajas, S.L. a restituir la parcela, Aena ha interpuesto una demanda solicitando:

- La confirmación de la procedencia en Derecho de la resolución contractual instada por Aena.

- La restitución de la parcela arrendada íntegra, libre y expedita para su uso, debiendo asumir la demandada el coste de la demolición de la estructura construida en la misma y su posterior desescombro.

- El pago por la demandada de (i) la indemnización de los daños y perjuicios ocasionados por el lucro cesante (cuyo importe asciende a 9.003.769,72 euros); así como de (ii) las penalidades contractualmente asumidas y asociadas a sus incumplimientos que asciende a la cantidad provisional de 293.292,88 euros.

En este mismo procedimiento, la empresa Hotel Aeropuerto Madrid Barajas, S.L ha presentado una reconvención por la que solicita la devolución del aval incautado por una cuantía de 1.922.968 euros y el gasto de la inversión de la estructura del hotel, cuya cuantía, que no está acreditada, estiman en 9.000.000 euros

Con fecha 7 de octubre de 2014, Aena presentó un escrito alegando pérdida sobrevenida del objeto del litigio, en lo atinente exclusivamente a la terminación del contrato entre las partes, y el necesario reintegro inmediato de la parcela sobre la que dicho contrato recaía. Una vez presentadas alegaciones por la otra parte, con fecha 5 de enero de 2015, el Juzgado ha acordado una comparecencia para el día 26 de enero de 2015 en relación con esta solicitud.

Por último, la compañía World Duty Free Group ha solicitado mediante diversas comunicaciones dirigidas a Aena la revisión del contrato para la explotación comercial de la actividad de *Duty Free*, *Duty Paid* Asociado y Multitiendas Canarias en régimen fiscal aplicable. En concreto, se ha solicitado la revisión del contrato por estimar World Duty Free Group que las estimaciones de tráfico facilitadas por Aena en el momento de licitar el contrato no eran correctas. En este sentido, la Abogacía del Estado en su informe de fecha 30 de diciembre de 2014 pone de manifiesto que es facultad discrecional de Aena, en calidad de arrendador, la revisión de las rentas mínimas garantizadas y que Aena no asume responsabilidad alguna por las estimaciones de tráfico realizadas. En conclusión, la Abogacía del Estado considera que la petición realizada por World Duty Free Group es inviable por carecer de fundamento jurídico. Así pues, la petición la solicitud de revisión por parte de World Duty Free Group ha sido denegada por Aena, por lo que World Duty Free Group podría acudir a los tribunales.

3. Procedimientos en relación con reclamación de tarifas por las líneas aéreas

Tras el incremento de la cuantía de prestaciones patrimoniales producido por la Ley 2/2012, de 29 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2012, determinadas compañías aéreas iniciaron dos tipos de procedimientos dada su disconformidad en la aplicación de la ley por parte de Aena. Por una parte, diversas compañías aéreas recurrieron las liquidaciones practicadas por Aena ante el Tribunal Económico Administrativo Central solicitando la nulidad de las liquidaciones y el reintegro de los ingresos efectuados supuestamente de forma incorrecta y, por otra, algunas líneas aéreas ampliaron su demanda ante la Comisión Europea denunciando al Reino de España por la

posible incorrecta transposición de la Directiva 2009/12/CE (la "**Directiva**") debido a supuestas irregularidades en el sistema establecido por el derecho español para la actualización de las prestaciones a recibir por Aena en el ejercicio 2012.

A continuación se explica con más detalle en qué consisten estos tipos de procedimientos:

3.1 Reclamaciones económico-administrativas

Los posibles defectos en la transposición de la Directiva han llevado a diversas compañías aéreas a presentar reclamaciones económico-administrativas frente a las liquidaciones practicadas tras el incremento de tarifas para 2012 derivadas de la aplicación de la mencionada Ley 2/2012, solicitando la nulidad de las liquidaciones y el reintegro de los ingresos efectuados supuestamente de forma incorrecta. Tras el acuerdo alcanzado por Aena con la Asociación de Líneas Aéreas para la revisión de tarifas, conforme al cual en razón de la propuesta de revisión de tarifas para 2014-2018 se comprometió a solicitar a las líneas aéreas asociadas que desistiesen de las reclamaciones económico-administrativas presentadas; actualmente, el 71,4 % de las compañías reclamantes ya han desistido de la reclamación.

3.2 Reclamaciones ante la Comisión Europea contra el Reino de España

Existe un procedimiento de Infracción 2012/4154 iniciado por la Comisión Europea contra el Reino de España relacionado con la posible errónea transposición de la Directiva. La primera carta de emplazamiento remitida en relación a este procedimiento al Reino de España se recibió el 22 de noviembre de 2012. Posteriormente, se han recibido dos cartas más, con fechas 21 de junio de 2013 y 16 de abril de 2014, respectivamente.

En su primera carta, la Comisión Europea expresa su preocupación con respecto a la supuestamente incorrecta transposición en el ordenamiento español de la Directiva, que se realizó en la ley 1/2011 de 4 de marzo. En concreto, la Comisión Europea llama la atención sobre tres aspectos que en su opinión no estarían bien recogidos:

- La incorrecta transposición de la Directiva habría supuesto, en primer lugar, una quiebra de la obligación de audiencia a los interesados (compañías aéreas), que no habrían sido consultados con anterioridad a la aprobación de las tasas aeroportuarias que entraron en vigor el 1 de julio de 2012.

- Tampoco se habrían respetado los principios de transparencia recogidos en el artículo 7 de la Directiva. Estos principios requieren al gestor aeroportuario proporcionar información a los usuarios de los aeropuertos (i.e., aerolíneas) sobre los componentes que sirven de base para la determinación del sistema o nivel de cargas establecidas en cada aeropuerto, y no de forma agregada para toda la red como se interpreta en el caso español.

- Finalmente, la Comisión llamó la atención sobre la falta de medidas de independencia de la

autoridad de supervisión independiente.

En la carta de emplazamiento complementaria de la Comisión Europea de fecha 21 de junio de 2013, se desarrollan algunos de los aspectos anteriores tras la respuesta del Reino de España a la carta de emplazamiento anterior:

- De nuevo la Comisión Europea expone lo que, en su opinión, supone falta de la transparencia exigida en el artículo 7 de la Directiva para las consultas de 2013 y 2014 debido a que la información facilitada a las compañías aéreas sobre los costes se presenta agregada respecto a la red y no para cada aeropuerto.

- A pesar de que el ordenamiento jurídico español ha establecido un órgano de supervisión independiente, la Comisión Europea expone que la normativa española de transposición no otorga al órgano de supervisión la potestad de intervención o la facultad de arbitraje en caso de desacuerdo de las compañías usuarias con la propuesta de actualización formulada por el gestor aeroportuario, y de arbitraje como exigen el artículo 6.3 y 6.4 de la Directiva.

En la tercera carta de emplazamiento, de 16 de abril de 2014, la Comisión Europea desarrolla más ampliamente los puntos de preocupación relativos a la transposición de la Directiva 2009/12/CE al Derecho español:

- Es necesario presentar la información de la base de costes desagregada por aeropuertos y no de forma agregada para toda la red.

- El hecho de que las tarifas aeroportuarias sean aprobadas por el parlamento español puede suponer que se realicen cambios significativos posteriores al proceso de consultas.

- Acepta la independencia de la CNMC como órgano de supervisión.

El Reino de España ha realizado esfuerzos significativos para solventar los aspectos que la Comisión Europea considera inicialmente que no se están cumpliendo adecuadamente. En concreto:

- En relación con los requisitos de transparencia, Aena ha aprobado proporcionar la información sobre los componentes que sirven de base para la determinación del sistema o nivel de cargas establecido en cada aeropuerto según requerimiento de la Comisión Europea.

- En respuesta al reproche sobre la falta de medidas de independencia de la autoridad de supervisión independiente, el Reino de España impulsó inicialmente la creación de la Comisión de Regulación Económica Aeroportuaria (CREA), como órgano autoridad transitoria de supervisión. Posteriormente, se designó a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) como autoridad independiente de supervisión, lo cual es aceptado explícitamente por la Comisión Europea. Además, la Ley 18/2014 (artículo 20.5) otorga a la CNMC las facultades de intervención y arbitraje en la resolución de los recursos

que puedan plantear las compañías aéreas frente a las decisiones de Aena relativas al sistema o nivel de tarifas aeroportuarias y su modificación (con la facultad de revisar las tarifas en sus resoluciones).

- Asimismo, el Reino de España ha aclarado que el ordenamiento español prevé varias vías de recurso por los usuarios contra la propuesta de tasas de Aena, recogidas en el artículo 12 de la Ley 2/2013 y en el artículo 101 de la Ley 21/2003.

Por otra parte, es necesario aclarar que en este proceso, y en caso de confirmarse la infracción, el Reino de España estaría obligado a adoptar todas las medidas necesarias para restablecer el derecho de la Unión Europea, sin que a día de hoy se pueda determinar cuál sería el impacto concreto en Aena. En el caso de que dichas medidas no fuesen adoptadas, la Comisión Europea podría iniciar un nuevo procedimiento por incumplimiento dirigido esta vez a la imposición de sanciones al Reino de España. Es decir, sin perjuicio de potenciales ulteriores reclamaciones de las aerolíneas afectadas en caso de que el proceso prosperara, las sanciones no se impondrían a Aena, que tan solo podrá verse afectada por un cambio en el proceso de aprobación de tasas aeroportuarias. En cualquier caso, la decisión de la Comisión Europea sería recurrible ante el Tribunal de Justicia en caso de que el Reino de España considerara que no se ajusta a Derecho.

4. Procedimientos sobre medio ambiente

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

Los principales hitos de la evolución de este recurso han sido los siguientes:

- 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 (la "**Sentencia de 13 de octubre de 2008**").

- En el marco del primer incidente de ejecución de la Sentencia de 13 de octubre de 2008, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid entendió que la referida sentencia había sido correctamente ejecutada por Aena. No obstante, el Tribunal Supremo dictó sentencia el 15 de abril de 2011 (la "**Sentencia de 15 de abril de 2011**"), mediante la cual casó el auto del

Tribunal Superior de Justicia de Madrid por el que se declaraba ejecutada la Sentencia de 13 de octubre de 2008, y acordó lo siguiente:

- Que la citada sentencia no había sido correctamente ejecutada.
- La continuación del incidente de ejecución.

- Posteriormente, se planteó un segundo incidente de ejecución en el que Aena aportó varios informes en los que se relacionaban las medidas adoptadas para ejecutar el fallo de la Sentencia de 13 de octubre de 2008 y reducir el ruido en la urbanización, examinando la evolución del ruido registrado en los dos medidores que Aena tiene ubicados en la misma urbanización.

- Como consecuencia de estos informes, mediante auto del Tribunal Superior de Justicia de Madrid de 30 de noviembre de 2011, se declaró ejecutada la Sentencia de 13 de octubre de 2008. Dichos autos dictados por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid fueron recurridos en casación ante el Tribunal Supremo, que estimó dicho recurso mediante sentencia de 7 de octubre de 2013 (la "**Sentencia de 7 de octubre de 2013**"), declarando lo siguiente:

  - Que la Sentencia de 13 de octubre de 2008 no había sido correctamente ejecutada.
  - Que el Tribunal Superior de Justicia de Madrid debía continuar con el incidente de ejecución de la Sentencia de 13 de octubre de 2008.

- El 24 de abril de 2014, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid, en cumplimiento de lo dispuesto en la Sentencia de 7 de octubre de 2013, dictó un auto mediante el cual concedía a la Administración y a Aena el plazo de dos meses para que justificasen la adopción de las medidas precisas para el cese del ruido causante de la vulneración del derecho fundamental de los recurrentes.

- El 24 de junio de 2014, Aena presentó un escrito ante el Tribunal Superior de Justicia de Madrid, Sala de lo Contencioso-Administrativo, sección 9ª, mediante el cual justifica la adopción de una serie de medidas que han permitido en el cese de la vulneración del derecho fundamental a la intimidad domiciliaria de los habitantes de Ciudad Santo Domingo.

- En el marco del tercer incidente de ejecución, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid ha dictado un auto de fecha 2 de diciembre de 2014 (el "**Auto de 2 de diciembre de 2014**"), notificado a Enaire y a Aena el 5 de diciembre de 2014, mediante el cual (i) declara no ejecutada la Sentencia 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 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 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 Tribunal Superior de Justicia de Madrid ha considerado, en relación con el nivel de ruido en la urbanización, que las medidas adoptadas hasta ahora por Aena no han tenido eficacia puesto que la situación acústica ha empeorado desde la Sentencia de 7 de octubre de 2013, ya que los datos de las magnitudes ofrecidas muestran un empeoramiento del año 2013 al año 2014.

- En cuanto al número de sobrevuelos, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid señala que el mismo incide significativamente en el nivel de ruido de la urbanización y que tal número de sobrevuelos ha aumentado. En consecuencia, ha acordado su reducción en un 30%.

- En relación con esta medida, el Tribunal Supremo de Madrid, en su Sentencia de 15 de abril de 2011 dictada en el marco del segundo incidente de ejecución, ya analizó una cuestión muy parecida (la reducción del número de sobrevuelos al 50%) y señaló que no es el órgano judicial el que tiene que decidir las medidas concretas a implantar, sino que es la Administración la competente para realizar esa labor, y que, además, esta medida no era adecuada para declarar ejecutada la Sentencia de 13 de octubre de 2008.

- 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 Auto de 2 de diciembre de 2014.

- Una vez resuelto el recurso de reposición por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid, el auto que lo resuelva será recurrible en casación ante el Tribunal Supremo.

- Mediante Auto de fecha 18 de diciembre de 2014, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid 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.

Basado en las expectativas creadas por la Sentencia de 13 de octubre de 2008, se inició el procedimiento 58/2010 ante el Juzgado Central de lo Contencioso Administrativo número 10 por el que en torno a 2.100 personas reclaman a Aena, conjuntamente, una responsabilidad patrimonial derivada de los daños producidos por el ruido por las aeronaves al sobrevolar la Urbanización Ciudad Santo Domingo. El importe de la reclamación era de aproximadamente 35 millones de euros a la fecha de presentación de la demanda en 2010. Con fecha 18 de noviembre de 2014, el Juzgado Central de lo Contencioso-Administrativo nº 10 ha notificado sentencia, de 12 de noviembre de 2014, favorable a Aena, que desestima el recurso en su totalidad. Con fecha 15 de diciembre de 2014 el Juzgado ha notificado a Aena el recurso de apelación interpuesto por los recurrentes y con fecha 13 de enero de 2015 Aena ha presentado la oposición al recurso de apelación. Aena no ha procedido a realizar ninguna provisión por este procedimiento.

De igual manera, basado en las expectativas creadas por la Sentencia de 13 de octubre de 2008, se inició el procedimiento 310/2010 ante el Tribunal Superior de Justicia de Madrid en materia de Derechos Fundamentales por los daños producidos por el ruido por las aeronaves al sobrevolar la Urbanización Ciudad Santo Domingo. Dicho procedimiento ha concluido, con sentencia firme, siendo favorable a Aena.

Con fecha 20 de noviembre de 2014 se ha notificado la interposición de una querella criminal (Diligencias Previas nº 5461/2014) por parte de cinco vecinos de la urbanización Ciudad Santo Domingo por presuntos delitos de desobediencia y contra el medio ambiente, por un supuesto incumplimiento en la ejecución de la Sentencia de 13 de octubre de 2008 dictada en el procedimiento iniciado por el recurso contencioso-administrativo 109/2004 contra Aena y el Ministerio de Fomento fundamentado en una supuesta vulneración del derecho fundamental a la intimidad domiciliaria. La querella se interpone contra el actual y el anterior Presidente de Aena, contra la actual Directora de Planificación y Medio Ambiente y contra el anterior Director de Medio Ambiente de Aena. Con fecha 11 de diciembre de 2014 la Abogacía del Estado ha presentado escrito de personación y ha interpuesto recurso de reforma y subsidiario de apelación.

Por otro lado, existen además varios procedimientos relacionados con la puesta en funcionamiento de la tercera pista del Aeropuerto de El Prat, que a continuación resumimos:

- Diligencias Previas nº 1094/2005, tramitadas ante el Juzgado de Instrucción nº 3 de El Prat de Llobregat como consecuencia de la acusación ejercida por la Asociación de Vecinos Gavá de Mar y otros contra el Director General de Aviación Civil, el Director General de Calidad Ambiental, el Presidente de Aena, el Director Ambiental de las Obras y el Director de la Oficina Ejecutiva del Plan Barcelona en ese momento, por supuesto delito contra el medio ambiente a raíz del ruido producido por la puesta en funcionamiento de la tercera pista de El

Prat. El Ministerio Fiscal solicitó, con fecha 12 de diciembre de 2011, el sobreseimiento provisional de las actuaciones, pero se ha formulado acusación por parte de las acusaciones particulares, por lo que el Juzgado decretó la apertura de juicio oral (P.A. 20/2013 ante el Juzgado de lo Penal nº 6 de Barcelona), y el asunto se encuentra pendiente de celebración de las sesiones de juicio oral en mayo de 2015.

- Diligencias Previas nº 91/2013 del Juzgado de Instrucción nº 2 de El Prat de Llobregat como consecuencia de la querella presentada por la Asociación de Vecinos Playa de Gavá contra los responsables en ese momento de la Dirección de Planificación y Medio Ambiente de Aena por supuesto delito contra el medio ambiente. Este procedimiento está archivado y se encuentra recurrido en apelación. Los querellados se han opuesto a la apelación.

- Recurso Contencioso administrativo 797/2005 de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, Sección 6, interpuesto por Asociación de Vecinos Playa de Gavá y otros contra la Resolución de la Dirección General de Aviación Civil de 27 de septiembre de 2004, por la que se autorizó la puesta en funcionamiento de la tercera pista 07R-25L del aeropuerto de Barcelona-El Prat desde el 30 de septiembre de 2004. La cuantía de este procedimiento es indeterminada y solicitan su cálculo en ejecución de sentencia respecto de un grupo indeterminado de personas que serían los miembros de esa asociación con un mínimo de 300 euros por persona desde septiembre de 2004 más el demérito patrimonial de las viviendas. Este procedimiento se encuentra suspendido por prejudicialidad penal y está precedido por dos sentencias favorables. Además, existió otro procedimiento contencioso (Procedimiento Ordinario 124/2005) interpuesto por la asociación Gavá de Mar contra el Ministerio de Fomento, en el que Aena no fue parte, con sentencia firme en la que se impusieron medidas cautelares al modo de operación, mientras que la demanda de tráfico lo permita. La sentencia condiciona estas medidas cautelares a la decisión que en su día se adopte en la sentencia del Procedimiento 797/2005.

5. Expedientes de expropiación

Aena mantiene diversos litigios o riesgos de litigio en relación con los importes a pagar en concepto de compensación (justiprecio) por las expropiaciones realizadas en ejercicios anteriores para conseguir el terreno necesario para ejecutar las ampliaciones de diversos aeropuertos. El importe provisionado a tal efecto en los Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados no auditados correspondientes al período de nueve meses finalizado a 30 de septiembre de 2014 asciende a 1.137.155 miles de euros (esta cifra incluye el importe de justiprecio estimado y los intereses). Entre dichos procedimientos, cabe destacar los siguientes:

- Los expedientes de expropiación seguidos para las diversas ampliaciones del aeropuerto **Adolfo Suárez Madrid- Barajas** son actualmente los que, por cuantía, implican un riesgo más alto:

1. En el expediente llamado “La Cuña”: el Tribunal Superior de Justicia de Madrid no está admitiendo las consignaciones efectuadas en el año 2010 en la Caja General de Depósitos (siendo válidas en otras jurisdicciones distintas de Madrid), lo que está provocando la reclamación de los intereses correspondientes. Además existe el riesgo de una posible admisión de la retasación que ha sido instada por un número considerable de afectados ante el Tribunal Superior de Justicia de Madrid.

2. La delimitación del dominio público hidráulico (río Jarama) efectuada por la Confederación Hidrográfica del Tajo, ha sido declarada nula, por defecto de forma, mediante sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, en el tramo colindante al Aeropuerto. La Confederación Hidrográfica del Tajo no puede realizar de nuevo el deslinde, debido a que en la actualidad hay dos pistas de vuelo y se ha reencauzado el río.

   Algunos de los expropiados en el marco del Expediente de expropiación forzosa 37Aena/00 (denominado “Aeropuerto de Madrid-Barajas. Expropiación de terrenos necesarios para el desarrollo del Plan Director. Segunda Fase”) han interpuesto un recurso contencioso-administrativo en el que solicitan que (i) se reconozca que entre las fincas de los recurrentes no existen terrenos calificados como dominio público, (ii) se acuerde apartar del Expediente de expropiación forzosa 37Aena/00 a la Confederación Hidrográfica del Tajo y (iii) se acuerde la expropiación total de las fincas de los recurrentes.

   Con fecha 21 de noviembre de 2014, la Abogacía del Estado, representando al Ministerio de Fomento como demandado, presentó la contestación a la demanda. Con fecha 27 de noviembre de 2014, Aena, como codemandada, recibió el expediente administrativo de dicho procedimiento y tras su estudio, procedió, con fecha 30 de diciembre de 2014, a presentar la contestación a la demanda, alegando que los terrenos a los que aluden los recurrentes sí son dominio público.

3. Entre los procedimientos que Aena mantiene por la expropiación para la ampliación del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, cabe destacar 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 93 fincas. Estas 93 fincas fueron expropiadas en su día a través del Expediente 17/Aena/92, y adquiridas finalmente en 1994 por el procedimiento de mutuo acuerdo para la ampliación del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

   La sentencia dictada por Tribunal Superior de Justicia de Madrid estima parcialmente el recurso planteado por los recurrentes que solicitan que se les reconozca el derecho a la retasación de las fincas expropiadas.

La sentencia se fundamenta en la concurrencia del “silencio administrativo positivo” y anula, en consecuencia, la Orden del Ministerio de Fomento de 12 de noviembre de 2010 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. El Tribunal Superior de Justicia de Madrid ha ordenado el traslado de las solicitudes al Jurado Provincial de Expropiación Forzosa de Madrid para su tramitación.

La sentencia no analiza el fondo del asunto, aceptando que se ha producido silencio administrativo positivo, y considerando que el derecho a la retasación ya lo ha reconocido la administración por lo que no ha lugar a discusión sobre el mismo.

La cuantía del procedimiento es indeterminada. Atendiendo a lo reclamado en vía administrativa, se estima que el importe que solicitan los recurrentes asciende a 998,5 millones de euros (una vez deducida la cantidad de 16,7 millones de euros pagada de mutuo acuerdo). No obstante, teniendo en cuenta la superficie afectada y el precio unitario por metro cuadrado, conforme ha sido determinado recientemente por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid en las últimas expropiaciones llevadas a cabo para el desarrollo del Aeropuerto, el importe ascendería a 479,6 millones euros, incluyendo el importe de los intereses de demora hasta 30 de septiembre de 2014.

Existen otros dos procedimientos similares, el Procedimiento Ordinario 427/2011 y el Procedimiento Ordinario 66/2011. Ambos procedimientos son de cuantía indeterminada. En el primero de ellos, el Tribunal ha notificado con fecha 15 de diciembre de 2014 la sentencia de 27 de noviembre de 2014, dictada en igual sentido que en el citado Procedimiento Ordinario 1/2011. En este procedimiento, atendiendo a lo solicitado en vía administrativa, se estima que los expropiados reclaman 27 millones de euros (una vez deducida la cantidad de 0,4 millones de euros pagados de mutuo acuerdo). No obstante el importe según los parámetros descritos en el párrafo anterior ascendería a 13 millones euros, incluyendo el importe de los intereses de demora hasta 30 de septiembre de 2014.

En el Procedimiento Ordinario 66/2011, atendiendo a lo solicitado en vía administrativa, se estima que los expropiados reclaman 885,16 millones de euros (una vez deducida la cantidad de 8,5 millones de euros pagados de mutuo acuerdo). Teniendo en cuenta los parámetros descritos, el importe ascendería a 425,20 millones de euros incluyendo el importe de los intereses de demora hasta 30 de septiembre de 2014. El Tribunal Superior de Justicia de Madrid ha dictado sentencia, que ha sido notificada el 15 de enero de 2015, es decir, con posterioridad a la formulación de los Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados a 30 de septiembre de 2014.

En la sentencia se dispone que ha lugar el derecho a la retasación por silencio administrativo positivo. Ahora bien, la Sala se pronuncia sobre el fondo del asunto y declara que la retasación derivada del Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de suelo solo procede en el ámbito urbanístico, y no en las expropiaciones de naturaleza estrictamente aeroportuaria, como es este caso, por lo que deniega la petición de retasación. Actualmente se está analizando la posibilidad de presentar recurso de casación sin perjuicio de lo cual, el importe provisionado de 1.137.155 miles de euros anteriormente mencionado incluye el Procedimiento Ordinario 66/2011.

En los dos primeros procedimientos, el Procedimiento Ordinario 1/2011 y el Procedimiento Ordinario 427/2011, tanto Aena como el Ministerio de Fomento, a través de la Abogacía del Estado, han anunciado los correspondientes recursos de casación ante el Tribunal Supremo. Respecto al procedimiento 1/2011, el Tribunal ha acordado tener por preparado el recurso y dando un plazo que venció el 21 de enero de 2015, para interponer el recurso de casación. Aena presentó el recurso el 20 de enero. En el procedimiento 427/2011, con fecha 13 de enero de 2015 el Tribunal ha acordado tener por preparado el recurso y ha dado un plazo para formalizar el recurso de casación, que vence el 24 de febrero de 2015.

De acuerdo con los informes jurídicos sobre el asunto, se considera que se dan las condiciones que establece la normativa contable para proceder al registro contable de la provisión en función del valor determinado en las sentencias del Tribunal Superior de Justicia de Madrid para las últimas expropiaciones llevadas a cabo para el desarrollo del Aeropuerto, los cuales se han indicado en los puntos anteriores como importe más probable en contraposición a lo reclamado por los propietarios y que asciende para los tres procedimientos a un total de 917,97 millones de euros (intereses incluidos). Importe que ha sido registrado en los Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados a 30 de septiembre de 2014.

4. Además de los procedimientos anteriores, en este momento existen varios procedimientos para la determinación del justiprecio de fincas afectadas por los expedientes de expropiación con referencia 17-Aena/92; 24-Aena/97; 35-Aena/99; 37-Aena/00; 69-Aena/05.

5. En recientes fechas se ha tomado conocimiento del anuncio de un recurso presentado por varios propietarios afectados por los procedimientos expropiatorios referencia 17-Aena/92 y 24-Aena/97 (los cuales y de acuerdo a la doctrina del Tribunal Supremo no reunirían los requisitos formales para que se reconozca el derecho a retasar sus terrenos). Esta petición ha sido considerada extemporánea en vía administrativa,

además de estimarse la falta de los requisitos formales requeridos. El importe de la reclamación podría ascender a 51.821.230,50 euros.

Derivados de los tres grandes expedientes de expropiación forzosa para la ampliación del **Aeropuerto de Barcelona-El Prat,** varios afectados recurrieron ante el Tribunal Supremo las sentencias dictadas por el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña que dieron la razón a Aena en cuanto al valor del terreno. El Supremo ha revocado dichas sentencias, elevando el coeficiente de edificabilidad de las fincas, en función de la situación y del término municipal. La mayoría de las diferencias de justiprecio derivadas de estas sentencias ya han sido abonadas por Aena, quedando por pagar aproximadamente 100.000 euros (que no se encuentran provisionados).

- En los procedimientos contenciosos correspondientes al **Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol**, el Tribunal Supremo está confirmando las sentencias del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía que ha considerado "no urbanizable" el suelo expropiado, y por tanto los tribunales están fallando a favor de los intereses de Aena.

  No obstante, existen 12 recursos contencioso-administrativos sobre los que el Tribunal Superior de Justicia de Andalucía debe pronunciarse en relación con el justiprecio. De esos doce recursos hay tres procedimientos referidos a fincas ubicadas en suelo "urbano" y en uno de ellos el Tribunal Superior de Justicia de Andalucía ha dictado sentencia en primera instancia incrementando el justiprecio. Dicha sentencia ha sido recurrida por Aena ante el Tribunal Supremo.

- En las expropiaciones realizadas para la ampliación del **Aeropuerto de Ibiza,** existen dos procedimientos de reclamación de mayor justiprecio que, en este momento están en fase de prueba en el Tribunal Superior de Justicia de Illes Balears.

- Respecto de las ampliaciones del **Aeropuerto de Córdoba**, restan dos expedientes pendientes de que el Jurado Provincial de Expropiación Forzosa decida respecto del justiprecio. Hasta el momento, las resoluciones de este órgano en los procedimientos ya finalizados, diferentes de los expedientes abiertos, están siendo favorables a favorables a los intereses de Aena. Igualmente hay otros 14 expedientes que están a la espera de Sentencia del Tribunal Superior de Justicia.

- En el expediente de expropiación seguido en el **Aeropuerto de Gran Canaria**, están pendiente de sentencia: el justiprecio de la finca que contaba con licencia para la construcción de un hotel en el Término Municipal de Telde y los terrenos del Término Municipal de Ingenio en los que se encontraban diversas edificaciones.

- Entre las fincas afectadas con motivo de la tramitación del expediente expropiatorio en el **Aeropuerto de Girona-Costa Brava** figura una parcela de una superficie de 13.700 m^2, con

actividad complementaria a la de hotel, cuyo justiprecio está pendiente de sentencia. El importe que está sometido a la decisión de la Sala asciende a 3,7 millones de euros, no obstante, esta cantidad se encuentra consignada en la Caja General de Depósitos.

- En el procedimiento iniciado contra el Ministerio de Defensa, por la reversión de terrenos adquiridos en 1940 y 1952 para el Aeropuerto de Reus, Aena ya ha abonado o consignado la cantidad total de 976.515,10 euros que se corresponden con la totalidad de la valoración efectuada Tribunal Superior de Justicia de Cataluña.

  La obligación de Aena de asumir este coste, nace en virtud del Acuerdo Marco suscrito el 28 de julio de 1998 entre el Ministerio de Defensa y el Ministerio de Fomento, mediante el cual se transfieren determinados recintos aeroportuarios para su adscripción a Aena (entre ellos la base aérea de Reus) y se establece la obligación de ésta de hacerse cargo de los derechos y obligaciones derivados de los eventuales derechos de reversión.

6. Procedimientos en México

Grupo México S.A.B de C.V. ("**Grupo México**"), accionista del Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V. ("**GAP**"), ha iniciado un procedimiento legal, que se encuentra en curso, con el fin de modificar los estatutos de GAP para eliminar los límites de participación accionarial en la compañía (los estatutos limitan la participación hasta el 10% para la serie de acciones que cotiza en Bolsa, denominada Serie B). Este procedimiento se encuentra pendiente de resolución en tercera y última instancia. En las dos primeras instancias Grupo México ha obtenido resoluciones favorables a su demanda, estando suspendida su ejecución –por lo que los estatutos siguen siendo plenamente vigentes y obligatorios– mientras el procedimiento se sustancia en tercera instancia ante la Suprema Corte de Justicia de la Nación. Aun cuando no se puede predecir el contenido y alcance de cualquier decisión judicial, una decisión judicial final e inapelable que dé la razón a Grupo México y obligue a la modificación de los estatutos sociales de la compañía puede afectar material y adversamente los derechos especiales de AMP y las futuras políticas, estrategias, operaciones y resultados de operación de GAP.

Asimismo Infraestructura y Transportes México, S.A. de C.V. ("**ITM**"), también accionista de GAP que forma parte del grupo de Grupo México, ha iniciado un procedimiento judicial en contra de, entre otros, Aena Internacional, que se encuentra en curso, con el fin de poner fin a la titularidad de AMP sobre las acciones de GAP mediante la impugnación del contrato por el que se adjudicaron a AMP dichas acciones. Este procedimiento se encuentra pendiente. Aun cuando no se puede predecir el contenido y alcance de cualquier decisión judicial, una decisión judicial final e inapelable que dé la razón a ITM, puede afectar material y adversamente a la titularidad de AMP sobre las acciones de GAP conllevando la pérdida de la participación que AMP mantiene en GAP.

No es posible predecir hasta qué punto los conflictos con Grupo México afectarán a la participación de Aena Internacional en GAP a través de AMP, ni los efectos futuros de estos conflictos sobre el

precio de la acción de GAP, su liquidez o valor de mercado, respecto de los negocios, situación financiera o los resultados de operación de GAP.

20.9. Cambios significativos en la posición financiera o comercial del emisor

No se han producido cambios significativos en la posición financiera o comercial del Grupo Aena desde los Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados a 30 de septiembre de 2014, sin perjuicio de la evolución positiva del tráfico durante los once primeros meses del año 2014 y que se describen en el apartado 12.1 del presente Documento de Registro.

No obstante lo anterior, véase la descripción del Marco Regulatorio de Aena incluida en el apartado 5.1.4 del presente Documento de Registro; en particular lo referente a la consulta pública de la CNMC y la información contenida en el apartado 20.8 del presente Documento de Registro; en particular lo referente a las provisiones realizadas en materia de expropiación.

21. Información adicional

21.1. Capital social

21.1.1. Importe del capital emitido, y para cada clase de capital social

a) Número de acciones autorizadas

En la fecha de registro del presente Documento de Registro el capital social de Aena asciende a 1.500.000.000,00 euros representado por 150.000.000 acciones, íntegramente suscritas y desembolsadas, pertenecientes a una única clase y serie y con un valor nominal de 10 euros por acción.

b) Número de acciones emitidas e íntegramente desembolsadas y las emitidas pero no desembolsadas íntegramente

No existen dividendos pasivos, por encontrarse el capital social de Aena totalmente suscrito y desembolsado.

c) Valor nominal por acción, o que las acciones no tienen ningún valor nominal

Todas las acciones en que se divide el capital social de Aena tienen un valor nominal de 10 euros cada una.

d) Una conciliación del número de acciones en circulación al principio y al final del año. Si se paga más del 10 % del capital con activos distintos del efectivo dentro del período cubierto por la información financiera histórica, debe declararse este hecho

El número de acciones de Aena asciende a 150.000.000.

Desde la aportación de Enaire en favor de Aena el 31 de mayo de 2011 (véase el apartado 21.1.7 del presente Documento de Registro) hasta la fecha del presente Documento de Registro, ni el capital social, ni el número de acciones de Aena han sufrido variación alguna.

21.1.2. Si hay acciones que no representan capital, se declarará el número y las principales características de esas acciones

No existen acciones que no sean representativas del capital social.

21.1.3. Número, valor contable y valor nominal de las acciones del Emisor en poder o en nombre del propio Emisor o de sus filiales

En la fecha de registro del presente Documento de Registro, Aena no posee acciones en autocartera, ni directamente, ni a través de sociedades filiales.

21.1.4. Importe de todo valor convertible, valor canjeable o valor con warrants, indicando las condiciones y los procedimientos que rigen su conversión, canje o suscripción

A la fecha de registro del presente Documento de Registro, Enaire no ha emitido ni existen valores canjeables ni convertibles en acciones o warrants.

21.1.5. Información y condiciones de cualquier derecho de adquisición y/o obligaciones con respecto al capital autorizado pero no emitido o sobre un compromiso de aumentar el capital

A fecha del presente Documento de Registro, no existen derechos de adquisición y/o obligaciones con respecto al capital autorizado pero no emitido o sobre un compromiso de aumentar el capital.

21.1.6. Información sobre cualquier capital de cualquier miembro del grupo que esté bajo opción o que se haya acordado condicional o incondicionalmente someter a opción y detalles de esas opciones, incluidas las personas a las que se dirigen esas opciones

A la fecha del presente Documento de Registro, ningún miembro de Aena tiene capital que esté bajo opción o que se haya acordado condicional o incondicionalmente someter a opción.

21.1.7. Evolución del capital social, resaltando la información sobre cualquier cambio durante el período cubierto por la información financiera histórica

Tal y como aparece mencionado en el apartado 5.1.3 y 5.1.4 del presente Documento de Registro respecto de la constitución de Aena y la aportación de Enaire, la aportación no dineraria de la

totalidad de bienes, derechos, deudas y obligaciones afectos al desarrollo de las actividades aeroportuarias ("**Actividad**") y su valoración se realizaron tomando como referencia el valor neto patrimonial de la rama de actividad a 31 de mayo de 2011 conforme a las normas contables en vigor y, en concreto, el Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre, modificado parcialmente por el Real Decreto 1159/2010, de 17 de septiembre.

Posteriormente, por medio del Acuerdo de Consejo de Ministros de fecha 3 de junio de 2011 y de acuerdo con el artículo 9 del Real Decreto Ley 13/2010 de 3 de diciembre, se aprobó la realización de la ampliación de capital de Aena con la aportación no dineraria de Enaire.

Con fecha 6 de junio de 2011, Enaire adoptó las siguientes decisiones:

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

(ii) Aumentar el capital social de Aena hasta la cifra de 1.500.000.000 euros (MIL QUINIENTOS MILLONES DE EUROS). El aumento de capital ascendió a 1.499.939.000 euros.

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

De acuerdo a lo previsto en el artículo 9 del RDL 13/2010 y en los Acuerdos de 25 de febrero y 3 de junio de 2011, Enaire suscribió íntegramente y desembolsó la totalidad del valor nominal de las acciones y la prima de emisión mediante la aportación de la Actividad mencionada anteriormente.

Enaire aportó a Aena 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. Enaire, de conformidad con el artículo 66 de la LSC, 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.

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 Aena entre la estimación del valor de los activos y pasivos aportados en base a la cual se ha determinado la ampliación de capital necesaria en Aena y el valor de los activos y pasivos realmente aportados se ajustará, en su misma cuantía, como mayor o menor saldo del crédito otorgado por Enaire a Aena, sin afectar en ningún caso dicho ajuste al aumento de capital.

Todo el personal de Enaire necesario para la prestación de los servicios de la actividad aeroportuaria se aportó y se integró en Aena con los mismos convenios colectivos y pactos vigentes, respetándose la antigüedad y cualquier otro derecho que tengan consolidado cuando Aena comenzó a ejercer sus funciones.

El desdoblamiento y la valoración de la Actividad aportada se aprobó por el Consejo de Administración de Enaire 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 ha realizado 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 LSC, los miembros del Consejo de Administración de Aena suscribieron el correspondiente informe que Enaire, como accionista único examinó.

(iv) 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.

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

aéreas:

(i) Aeropuertos de uso propio: A Coruña, Alicante-Elche, Almería, Asturias, Barcelona-El Prat, Bilbao, Burgos, Córdoba, El Hierro, Fuerteventura, Girona-Costa Brava, FGL Granada-Jaén, Huesca-Pirineos, Ibiza, Jerez, La Gomera, La Palma, Logroño-Agoncillo, Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Melilla, Menorca, Palma de Mallorca, Pamplona, Reus, Sabadell, San Sebastián, Santander, Sevilla, Tenerife Sur, Valencia, Vigo y Vitoria.

(ii) Parte civil de los aeropuertos de uso conjunto con el Ministerio de Defensa: Gran Canaria, Lanzarote, Tenerife Norte, Madrid-Cuatro Vientos, Málaga-Costa del Sol, Son Bonet, Santiago y Zaragoza.

(iii) Bases aéreas y aeródromos militares abiertos al uso civil: Badajoz, Salamanca, Murcia-San Javier, Valladolid, Albacete, y León.

(iv) Helipuertos: Helipuerto de Ceuta y de Algeciras.

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.

Una vez aprobado mediante el Real Decreto-ley 8/2014, de 4 de julio, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia el nuevo marco de regulación aeroportuaria y el cambio de denominación de Aena y Enaire, así como la autorización por acuerdo del Consejo de Ministros, de 11 de julio, para que Enaire inicie los trámites para el proceso de venta del capital social de Aena y enajene hasta un 49 por 100 de su capital, se ha tomado la decisión de finalizar, a lo largo del mes de julio de 2014, de manera definitiva y efectiva el proceso de segregación organizativa entre ambas empresas y dotarlas así de funcionamiento independiente.

21.2. Estatutos y escritura de constitución

21.2.1. Descripción del objeto social y fines del emisor y dónde pueden encontrarse en los estatutos y escritura de constitución

De conformidad con lo establecido en el artículo 2 de los estatutos sociales:

"Artículo 2º.- Objeto social

1. La Sociedad tendrá por objeto:

(i) La ordenación, dirección, coordinación, explotación, conservación, administración y

gestión de los aeropuertos de interés general y de los helipuertos gestionados por Aena, S.A. y de los servicios afectos a ellos.

(ii) 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.

(iii) El diseño y elaboración de los proyectos, ejecución, dirección y control de las inversiones en las infraestructuras e instalaciones a que se refieren las letras (i) y (ii) y en bienes destinados a la prestación de los servicios de tránsito aéreo de aeródromo adscritos a dichas infraestructuras aeroportuarias.

(iv) 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 atribuya a la Sociedad.

(v) 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.

(vi) 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.

(vii) La participación, gestión y dirección, directa o indirectamente, en aeropuertos extranjeros.

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

3. Asimismo la Sociedad podrá desarrollar cuantas actividades mercantiles estén directa o indirectamente relacionadas con su objeto social, incluido 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, nacionales o extranjeras, y, concretamente la gestión individualizada de aeropuertos podrá realizarse a través de sociedades filiales o por concesión de servicios."

La escritura de constitución de Aena está a disposición del público y puede ser consultada en el domicilio social de Aena antes indicado. Asimismo, los estatutos sociales están a

disposición del público tanto en el domicilio social de Aena, como en el Registro Mercantil de Madrid.

21.2.2. Breve descripción de cualquier disposición de las cláusulas estatutarias o reglamento interno del Emisor relativa a los miembros de los órganos de administración, de gestión y de supervisión

Los Estatutos Sociales de Aena establecen los siguientes aspectos más relevantes respecto de los miembros de los órganos de administración, gestión y supervisión de Aena:

- La administración de Aena se atribuye a un Consejo de Administración.

- El Consejo de Administración estará formado por un mínimo de diez (10) y un máximo de quince (15) miembros, sin que sea necesario que ostenten condición de accionistas.

- Los Consejeros ejercerán su cargo durante un período de cuatro (4) años, salvo que antes la Junta General de Accionistas acuerde su separación o renuncien a su cargo.

- Los Consejeros podrán ser reelegidos una o más veces por períodos de cuatro (4) años de duración, si bien en el caso de los Consejeros Independientes la duración máxima de su cargo como miembros del Consejo de Administración de Aena no podrá superar los doce (12) años.

- El Consejero tendrá derecho a obtener la retribución que se fije por la Junta General de Accionistas tal y como se detalla en el apartado 15 del presente Documento de Registro, respectando lo establecido en el RD 451/2012 y la Orden comunicada del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas de 12 de abril de 2012.

- La adopción de acuerdos del Consejo de Administración requerirá la asistencia a la reunión, entre presentes y representados, de la mayoría de los Consejeros.

- Los acuerdos se adoptarán por mayoría absoluta de votos presentes y representados en la reunión, excepto cuando se refieran a la delegación permanente de facultades y designación de los Consejeros que han de ejercerlas que requerirán el voto favorable de, al menos, las dos terceras partes (2/3) de los Consejeros.

- El Consejo de Administración se reunirá tantas veces como se determine, en su caso, en el plan de actuaciones aprobado por el propio Consejo de Administración para el ejercicio en cuestión, sin que, en ningún caso, el número de reuniones anuales pueda ser inferior a ocho (8). El calendario de reuniones podrá ser modificado por acuerdo del propio Consejo de Administración. Las reuniones se celebrarán en el domicilio social o lugar, dentro de España o en el extranjero, que se señale en la convocatoria.

- La convocatoria de las sesiones del Consejo de Administración se realizará por el Presidente, quien estará obligado a convocar el Consejo de Administración cuando así lo solicite un tercio de los Consejeros, por cualquier medio que permita su recepción. El Consejero Coordinador está especialmente facultado para solicitar la convocatoria del Consejo de Administración o la inclusión de nuevos puntos en el orden del día. La convocatoria se cursará con la antelación necesaria para que los Consejeros tengan acceso a ella no más tarde del tercer día anterior a la fecha de la sesión, salvo en el caso de sesiones de carácter urgente. Junto con la convocatoria, que incluirá siempre, salvo causa justificada, el orden del día de la sesión, se remitirá o pondrá a disposición a través de la página web del Consejero la información que se juzgue necesaria.

  Los Consejeros que constituyan al menos un tercio de los miembros del Consejo de Administración podrán convocarlo, indicando el Orden del Día, para su celebración en la localidad donde radique el domicilio social, si, previa petición al Presidente, éste sin causa justificada no hubiera hecho la convocatoria en el plazo de un mes.

  Sin perjuicio de lo anterior, el Consejo de Administración se entenderá válidamente constituido sin necesidad de convocatoria si, presentes o representados todos los consejeros, aceptasen por unanimidad la celebración de la reunión y los puntos del orden del día a tratar en la misma.

- El Consejo de Administración podrá celebrarse en varios lugares conectados por sistemas que permitan el reconocimiento e identificación de los asistentes, la permanente comunicación entre los concurrentes independientemente del lugar en que se encuentren, así como la intervención y emisión del voto, todo ello en tiempo real. Los asistentes a cualquiera de los lugares se considerarán, a todos los efectos relativos al Consejo de Administración, como asistentes a la misma y única reunión. La sesión se entenderá celebrada en donde se encuentre el mayor número de Consejeros y, en caso de empate, donde se encuentre el Presidente del Consejo de Administración o quien, en su ausencia, la presida.

- Podrán celebrarse votaciones del Consejo de Administración por escrito y sin sesión siempre que ningún Consejero se oponga a ello. En este caso, los Consejeros podrán remitir al Secretario del Consejo de Administración, o a quien en cada caso asuma sus funciones, sus votos y las consideraciones que deseen hacer constar en el acta, por cualquier medio que permita su recepción. De los acuerdos adoptados por este procedimiento se dejará constancia en acta levantada de conformidad con lo previsto en la ley.

El Consejo de Administración constituirá con carácter permanente una comisión ejecutiva ("**Comisión Ejecutiva**") compuesta por cinco (5) miembros, a propuesta de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones y estará formada por el Presidente del Consejo de Administración,

tres (3) Consejeros Dominicales; y (1) Consejero Independiente.

Sin perjuicio de la delegación de facultades en favor del Presidente del Consejo de Administración y, en su caso, del Consejero Delegado o del Vicepresidente del Consejo de Administración, la Comisión Ejecutiva tendrá capacidad decisoria de ámbito general y, consecuentemente, con delegación expresa de todas las facultades que corresponden al Consejo de Administración excepto las que tengan la consideración de indelegables en virtud de la ley, la normativa aplicable en materia de gobierno corporativo, los Estatutos Sociales o el reglamento del Consejo de Administración.

El Consejo de Administración aprobó el 14 de octubre de 2014 el reglamento del Consejo de Administración (el "**Reglamento del Consejo de Administración**") que, a fecha del presente Folleto, está pendiente de inscripción en el Registro Mercantil de Madrid.

El Reglamento del Consejo de Administración tiene por finalidad el desarrollo de los Estatutos Sociales de Aena en lo relativo a la regulación y funcionamiento del Consejo de Administración, las reglas básicas de su organización y funcionamiento, los derechos y deberes y las normas de conductas aplicables a sus miembros, siendo algunos de sus aspectos más relevantes los siguientes:

- Sin perjuicio de las facultades legales atribuidas a este órgano y la normativa legalmente aplicable (i.e., el RD 451/2012 y la Orden comunicada del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas de 8 de enero de 2013) el Consejo de Administración en pleno se reservará competencia para aprobar:

  (i) La supervisión del efectivo funcionamiento de las Comisiones que hubiera constituido y de la actuación de los órganos delegados y de los directivos que hubiera designado.

  (ii) La autorización o dispensa de las obligaciones derivadas del deber de lealtad conforme a lo dispuesto en la ley.

  (iii) Su propia organización y funcionamiento.

  (iv) La formulación de las cuentas anuales, el informe de gestión y la propuesta de aplicación del resultado de Aena, así como las cuentas y el informe de gestión consolidados, y su presentación a la Junta General de Accionistas.

  (v) La formulación de cualquier clase de informe exigido por la ley al órgano de administración siempre y cuando la operación a que se refiere el informe no pueda ser delegada.

  (vi) El nombramiento y destitución de los Consejeros Delegados de Aena.

(vii) El nombramiento y destitución de los directivos que tuvieran dependencia directa del Consejo o de alguno de sus miembros, así como el establecimiento de las condiciones básicas de sus contratos, incluyendo su retribución.

(viii) Las decisiones relativas a la remuneración de los Consejeros, dentro del marco estatutario y, en su caso, de la política de remuneraciones aprobada por la Junta General de Accionistas con las limitaciones establecidas en el RD 451/2012.

(ix) La convocatoria de la Junta General de Accionistas y la elaboración del Orden del Día y la propuesta de acuerdos.

(x) La política relativa a las acciones propias.

(xi) Las facultades que la Junta General de Accionistas hubiese delegado en el Consejo de Administración, salvo que autorizase expresamente que la subdelegación.

(xii) El plan estratégico o de negocio de Aena, los objetivos de gestión y presupuesto anuales, la política de inversiones y de financiación, la política de responsabilidad social corporativa y la política de dividendos.

(xiii) La determinación de la política de control y gestión de riesgos, incluidos los fiscales, y la supervisión de los sistemas internos de información y control.

(xiv) La determinación de la política de gobierno corporativo de Aena y del grupo del que sea entidad dominante; su organización y funcionamiento y, en particular, la aprobación y modificación de su propio reglamento.

(xv) La aprobación de la información financiera que deba hacer pública la sociedad periódicamente.

(xvi) La definición de la estructura del grupo de sociedades del que Aena sea entidad dominante.

(xvii) La aprobación de las inversiones u operaciones de todo tipo que por su elevada cuantía o especiales características, tengan carácter estratégico o especial riesgo fiscal, salvo que su aprobación corresponda a la junta general.

(xviii) La aprobación de la creación o adquisición de participaciones en entidades de propósito especial o domiciliadas en países o territorios que tengan la consideración de paraísos fiscales, así como cualesquiera otras transacciones u operaciones de naturaleza análoga que, por su complejidad, pudieran menoscabar la transparencia de la sociedad y su grupo.

(xix) La aprobación, previo informe de la Comisión de Auditoría, de las operaciones que Aena o sociedades de su grupo realicen con Consejeros o con accionistas titulares, de forma individual o concertadamente con otros, de una participación significativa, incluyendo accionistas representados en el Consejo de Administración de Aena o de otras sociedades que formen parte del mismo grupo o con personas a ellos vinculadas. Los Consejeros afectados o que representen o estén vinculados a los accionistas afectados deberán abstenerse de participar en la deliberación y votación del acuerdo en cuestión. Solo se exceptuarán de esta aprobación las operaciones que reúnan simultáneamente las tres características siguientes:

a. que se realicen en virtud de contratos cuyas condiciones estén estandarizadas y se apliquen en masa a un elevado número de clientes,

b. que se realicen a precios o tarifas establecidos con carácter general por quien actúe como suministrador del bien o servicio de que se trate, y

c. que su cuantía no supere el uno por ciento de los ingresos anuales de Aena.

(xx) La determinación de la estrategia fiscal de Aena.

- Las competencias anteriores se atribuyen al Consejo de Administración con carácter indelegable. Sin perjuicio de lo anterior, cuando concurran circunstancias de urgencia, debidamente justificadas, se podrán adoptar las decisiones correspondientes a los asuntos indicados en los puntos (i) a (xii) anteriores por la Comisión Ejecutiva con posterior ratificación en el primer Consejo de Administración que se celebre tras la adopción de la decisión.

- El Consejo de Administración deberá crear una Comisión Ejecutiva, una Comisión de Auditoría y una Comisión de Nombramientos y Retribuciones. Dichas comisiones tendrán la composición y funciones que se describen en los presentes Estatutos Sociales y en el Reglamento del Consejo de Administración.

- Además, el Consejo de Administración podrá crear otros comités o comisiones de ámbito puramente interno, con las atribuciones que el propio Consejo de Administración determine.

El Consejo de Administración aprobó el 14 de octubre de 2014 el reglamento Interno de Conducta (el "**Reglamento Interno de Conducta**") que, a fecha del presente Folleto, está pendiente de inscripción en el Registro Mercantil de Madrid.

El Reglamento Interno de Conducta de Aena fija las reglas para la gestión y control de la Información Privilegiada, la comunicación transparente de la información relevante, la realización de operaciones de autocartera y la detección y tratamiento de los conflictos de interés, así como

imponiendo ciertas obligaciones, limitaciones y prohibiciones a las personas afectadas por el mismo, todo ello con el fin de tutelar los intereses de los inversores en los valores de Aena y su Grupo y prevenir y evitar cualquier situación de abuso, sin perjuicio de fomentar y facilitar la participación de sus administradores y empleados en el capital de Aena dentro del más estricto respecto a la legalidad vigente.

Como aspectos más significativos del Reglamento Interno de Conducta destacan los siguientes:

- Es de aplicación a:

  (i) Los miembros del Consejo de Administración de Aena, el Secretario, los Vicesecretarios y, en su caso, el asesor jurídico del Consejo de Administración, los Secretarios de las Comisiones del Consejo de Administración y los Altos Directivos de Aena; así como aquellas otras personas que, de acuerdo con la normativa vigente en cada momento, designe la Unidad de Cumplimiento de Aena en atención a su acceso habitual y recurrente a información que pueda considerarse Información Privilegiada a efectos de lo establecido en este Código (las "**Personas Afectadas**").

  (ii) Las personas, incluidos los Asesores Externos, que de forma temporal o transitoria tienen acceso a Información Privilegiada de Aena con motivo de su participación o involucración en una operación, durante el tiempo en el que figuren incorporados a un Registro de Iniciados en virtud de lo dispuesto en el artículo 4 siguiente, y hasta que la Información Privilegiada que dio lugar a la creación del citado registro se difunda al mercado mediante la comunicación exigible de conformidad con la normativa aplicable y, en todo caso, cuando así se lo notifique la Unidad o, por su delegación, la dirección o el área responsable de la operación (por ejemplo, con motivo de la suspensión o el abandono de la operación que dio lugar a la Información Privilegiada).

  (iii) El Responsable de la Gestión de la Autocartera y aquellas personas que la Unidad, a propuesta del director económico-financiero de Aena, designe de entre los empleados de la Dirección Económico-Financiera, por estar encargadas de la gestión de la autocartera de Aena, según se explicita en el artículo 15 de este Código, o por considerar necesario someterlas a las normas contenidas en este Código, en atención a su acceso recurrente a información relativa a la actuación de Aena sobre Valores Afectados.

- Las Personas Afectadas se incorporarán al correspondiente Registro de Personas Afectadas, cuya elaboración y actualización será responsabilidad de la Unidad. En dicho registro constarán los siguientes extremos:

  (i) Identidad de las Personas Afectadas.

(ii) Motivo por el que dichas personas se han incorporado al Registro de Personas Afectadas.

(iii) Fechas de creación y actualización de dicho registro.

- Las Personas Afectadas, los Gestores de Autocartera y los Iniciados deberán abstenerse de la preparación o realización de cualquier tipo de prácticas que falseen la libre formación de precios en los mercados de valores.

- Se considerarán como tales las operaciones u órdenes que:

(i) Proporcionen o puedan proporcionar indicios falsos o engañosos en cuanto a la oferta, la demanda o el precio de los valores negociables o instrumentos financieros.

(ii) Aseguren, por medio de una o varias personas que actúen de manera concertada, el precio de uno o varios instrumentos financieros en un nivel anormal o artificial, a menos que la persona que hubiese efectuado las operaciones o emitido las órdenes demuestre la legitimidad de sus razones y que estas se ajusten a las prácticas de mercado aceptadas en el mercado regulado de que se trate.

(iii) Empleen dispositivos ficticios o cualquier otra forma de engaño o maquinación.

(iv) Supongan difusión de información a través de los medios de comunicación, incluido Internet, o a través de cualquier otro medio, que proporcione o pueda proporcionar indicios falsos o engañosos en cuanto a los instrumentos financieros, incluida la propagación de rumores y noticias falsas o engañosas, cuando la persona que las divulgó supiera o hubiera debido saber que la información era falsa o engañosa.

- Tendrán, asimismo, la consideración de prácticas que falseen la libre formación de los precios los siguientes comportamientos:

(i) La actuación de una persona o de varias concertadamente para asegurarse una posición dominante sobre la oferta o la demanda de un valor o instrumento financiero con el resultado de la fijación, de forma directa o indirecta, de precios de compra o de venta o de otras condiciones no equitativas de negociación.

(ii) La venta o la compra de un valor o instrumento financiero en el momento de cierre del mercado con el efecto de inducir a error a los inversores que actúan basándose en las cotizaciones de cierre.

(iii) El aprovechamiento del acceso ocasional o periódico a los medios de comunicación tradicionales o electrónicos exponiendo una opinión sobre un valor o instrumento

financiero o, de modo indirecto sobre su emisor, después de haber tomado posiciones sobre ese valor o instrumento financiero y haberse beneficiado, por lo tanto, de las repercusiones de la opinión expresada sobre el precio de dicho valor o instrumento financiero, sin haber comunicado simultáneamente ese conflicto de interés a la opinión pública de manera adecuada y efectiva.

- Toda Persona Afectada o Iniciado que disponga de Información Privilegiada deberá abstenerse de ejecutar por cuenta propia o ajena, directa o indirectamente, las conductas siguientes:

  (i) Preparar o realizar cualquier tipo de operación sobre los Valores Afectados a los que la información se refiera.

  (ii) Comunicar dicha información a terceros, salvo en el ejercicio normal de su trabajo, profesión o cargo.

  (iii) Recomendar a un tercero que adquiera o ceda los Valores Afectados o que haga que otro los adquiera o ceda basándose en dicha información.

- Las Personas Afectadas, los Gestores de Autocartera y los Iniciados deberán abstenerse de la preparación o realización de cualquier tipo de prácticas que falseen la libre formación de precios en los mercados de valores.

21.2.3. Descripción de los derechos, preferencias y restricciones relativas a cada clase de las acciones existentes

Todas las acciones de Aena actualmente en circulación, por ser éstas en su totalidad acciones ordinarias y pertenecientes a una única clase y serie, otorgan a sus titulares los mismos derechos políticos y económicos inherentes a las mismas conforme la LSC, por remisión expresa de los estatutos sociales de Aena. Por lo tanto, no existe en los estatutos sociales una regulación distinta a la legal en relación con esta materia. Una descripción detallada de los derechos inherentes a las acciones se encuentra en el apartado 4 de la Nota sobre las Acciones.

21.2.4. Descripción de qué se debe hacer para cambiar los derechos de los tenedores de las acciones, indicando si las condiciones son más exigentes que las que requiere la ley

Las modificaciones de los derechos de los titulares de las acciones en que se divide el capital social de Aena requerirá la oportuna modificación estatutaria que, en caso de afectar a una sola parte de las acciones y suponer un trato discriminatorio entre las mismas, deberá ser aprobada por la mayoría de las acciones afectadas conforme a lo dispuesto en el artículo 293 de la LSC.

21.2.5. Descripción de las condiciones que rigen la manera de convocar las juntas generales anuales y las juntas generales extraordinarias de accionistas, incluyendo las condiciones de admisión

El procedimiento para la convocatoria de las Juntas Generales y ordinarias y extraordinarias de accionistas de Aena se regula en la LSC, en los Estatutos Sociales de Aena, así como en el Reglamento de la Junta General de Accionistas, aprobado por Enaire, como el entonces accionista único de Aena, el 14 de octubre de 2014, en previsión de la admisión a negociación de las acciones de Aena en las Bolsas de Valores y con el fin de adaptar el marco estatutario de Aena a las exigencias legales y prácticas de buen gobierno corporativo de las sociedades cotizadas (el "**Reglamento de la Junta General de Accionistas**"). El Reglamento de la Junta General de Accionistas se encuentra a fecha de registro del presente Folleto pendiente de inscripción en el Registro Mercantil de Madrid.

La Junta General ordinaria se reunirá dentro de los seis primeros meses de cada ejercicio social para, en su caso, aprobar la gestión social, las cuentas de ejercicio anterior y resolver sobre la aplicación del resultado, sin perjuicio de su competencia para tratar y decidir sobre cualquier otro asunto que figure en el orden del día. Toda reunión de la Junta General que no sea la prevista anteriormente tendrá la consideración de Junta General extraordinaria.

De conformidad con lo dispuesto en los Estatutos Sociales y el Reglamento de la Junta de Accionistas, las Juntas Generales serán convocadas con la antelación y con los requisitos establecidos por la Ley.

Si las Juntas Generales de Accionistas no fuesen convocadas dentro de los plazos previstos legal o estatutariamente, podrán ser convocadas, a solicitud de cualquier accionista, por el juez de lo mercantil del domicilio social y previa audiencia del Consejo de Administración.

La Junta General de Accionistas no podrá deliberar ni decidir sobre asuntos que no estén comprendidos en el Orden del Día de la convocatoria, salvo previsión legal en otro sentido.

La difusión del anuncio de la convocatoria se hará, al menos, con un (1) mes de antelación a la fecha fijada para la celebración de la Junta General de Accionistas, salvo en aquellos supuestos en los que la ley establezca un plazo de convocatoria diferente.

El anuncio de la convocatoria deberá contener todas las menciones exigidas por la Ley según el caso y expresará:

(i) La fecha en la que el accionista deberá tener registradas a su nombre las acciones para poder participar y votar en la Junta General de Accionistas, el lugar y la forma en que puede obtenerse el texto completo de los documentos y propuestas de acuerdo, y la dirección de la página web de Aena en que estará disponible la información.

(ii) Información clara y exacta de los trámites que los accionistas deberán seguir para participar, ejercer sus derechos de información y asistencia y emitir su voto en la Junta General de Accionistas, incluyendo, en particular, los siguientes extremos:

a. Los requisitos y procedimientos para incluir puntos en el Orden del Día y presentar propuestas de acuerdo, así como el plazo de ejercicio. Cuando se haga constar que en la página web de Aena se puede obtener información más detallada sobre tales derechos, el anuncio podrá limitarse a indicar el plazo de ejercicio.

b. El sistema para la emisión de voto por representación, con especial indicación de los formularios que deban utilizarse para la delegación de voto y de los medios que deban emplearse para que Aena pueda aceptar una notificación por vía electrónica de las representaciones conferidas.

c. En su caso, los procedimientos establecidos para la emisión del voto a distancia, sea por correo o por medios electrónicos.

Los accionistas que representen, al menos, el tres por ciento (3%) del capital social, podrán:

(i) Solicitar en la forma prevista por la ley la convocatoria de la Junta General expresando en la solicitud los asuntos que deban tratarse.

(ii) Solicitar que se publique un complemento a la convocatoria de la Junta General Ordinaria, incluyendo uno o más puntos en el Orden del Día de la convocatoria, siempre que los nuevos puntos vayan acompañados de una justificación o, en su caso, de una propuesta de acuerdo justificada. En ningún caso podrá ejercitarse dicho derecho respecto a la convocatoria de Juntas Generales de Accionistas Extraordinarias.

(iii) Presentar propuestas fundamentadas de acuerdo sobre asuntos ya incluidos o que deban incluirse en el Orden del Día de la Junta General de Accionistas convocada.

Aena asegurará la difusión de estas propuestas de acuerdo y de la documentación que, en su caso, se adjunte, entre el resto de los accionistas, de conformidad con lo dispuesto en la ley, los Estatutos Sociales y el Reglamento de la Junta General de Accionistas.

Aena cumplirá las obligaciones de información legalmente establecidas a favor de los accionistas a través de su página web corporativa, sin perjuicio de poder utilizar cualquier otro medio al efecto y sin menoscabo del derecho de los accionistas a solicitar la información en forma escrita, de acuerdo

con la ley.

Desde el mismo día de publicación de la convocatoria de la Junta General de Accionistas y hasta el quinto día anterior, inclusive, al previsto para su celebración en primera convocatoria, los accionistas podrán solicitar por escrito las informaciones o aclaraciones que estimen precisas o formular por escrito las preguntas que estimen pertinentes acerca de los asuntos comprendidos en el orden del día. Además, con la misma antelación y forma, los accionistas podrán solicitar informaciones o aclaraciones o formular preguntas por escrito acerca de la información accesible al público que se hubiera facilitado por Aena a la Comisión Nacional del Mercado de Valores desde la celebración de la última Junta General de Accionistas y acerca del informe del auditor.

Todas estas solicitudes de información podrán realizarse mediante la entrega de la petición en el domicilio social o mediante su envío a Aena por correspondencia postal u otros medios de comunicación electrónica o telemática a distancia dirigidos a la dirección que especifique el correspondiente anuncio de convocatoria. Serán admitidos como tales aquellos en los que el documento en cuya virtud se solicite la información incorpore la firma electrónica reconocida empleada por el solicitante u otros mecanismos que, mediante acuerdo adoptado al efecto con carácter previo, considere el Consejo de Administración que reúnen adecuadas garantías de autenticidad y de identificación del accionista que ejercita su derecho de información.

Cualquiera que sea el medio que se emplee para la emisión de las solicitudes de información, la petición del accionista deberá incluir su nombre y apellidos, acreditando las acciones de las que sea titular, con objeto de que esta información sea cotejada con la relación de accionistas y el número de acciones a su nombre facilitados por la Sociedad de Gestión de los Sistemas de Registro, Compensación y Liquidación de Valores, S.A.U. (Iberclear) para la Junta General de Accionistas de que se trate. Corresponderá al accionista la prueba del envío de la solicitud a Aena en forma y plazo.

Cuando la Junta General de Accionistas haya de tratar la modificación de los Estatutos Sociales, en el anuncio de convocatoria, además de las menciones que en cada caso exige la ley, se hará constar el derecho que corresponde a todos los accionistas de examinar en el domicilio social el texto íntegro de la modificación propuesta y del informe sobre la misma y de pedir la entrega o el envío gratuito de dichos documentos.

Desde la fecha de publicación del anuncio de convocatoria y hasta el día de celebración de la correspondiente Junta General de Accionistas, la página web corporativa de Aena publicará ininterrumpidamente aquella información que se estime conveniente para facilitar la asistencia de los accionistas a la Junta General de Accionistas y su participación en ella, incluyendo, cuando menos, la siguiente:

(i) El anuncio de la convocatoria.

(ii) El número total de acciones y derechos de voto en la fecha de la convocatoria, desglosados por clases de acciones, si existieran.

(iii) Los documentos que deban ser objeto de presentación a la junta general y, en

particular, los informes de administradores, auditores de cuentas y expertos independientes.

(iv) Los textos completos de las propuestas de acuerdo sobre todos y cada uno de los puntos del orden del día o, en relación con aquellos puntos de carácter meramente informativo, un informe de los órganos competentes comentando cada uno de dichos puntos. A medida que se reciban, se incluirán también las propuestas de acuerdo presentadas por los accionistas.

(v) En el caso de nombramiento, ratificación o reelección de miembros del Consejo de Administración, la identidad, el currículo y la categoría a la que pertenezca cada uno de ellos, así como las propuestas e informes que resulten pertinentes del Consejo de Administración o de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones. Si se tratase de persona jurídica, la información deberá incluir la correspondiente a la persona física que se vaya a nombrar para el ejercicio permanente de las funciones propias del cargo, junto con un informe de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones.

(vi) Los formularios que deberán utilizarse para el voto por representación y a distancia, salvo cuando sean enviados directamente por Aena a cada accionista. En el caso de que no puedan publicarse en la página web por causas técnicas, Aena deberá indicar en ésta cómo obtener los formularios en papel, que deberá enviar a todo accionista que lo solicite.

En todos los supuestos en que la ley así lo exija, se pondrá a disposición de los accionistas la información y documentación adicional que sea preceptiva.

Los Consejeros estarán obligados a facilitar la información solicitada conforme al apartado precedente en la forma y dentro de los plazos previstos por la ley, salvo en los casos en que, a juicio del Presidente, la publicidad de la información solicitada perjudique el interés social. No procederá la denegación de información cuando la solicitud esté apoyada por accionistas que representen, al menos, el veinticinco por ciento (25%) del capital social.

La información o aclaración solicitada será facilitada por el Presidente de la Junta General de Accionistas o, en su caso y por indicación de éste, por el Presidente de cualquiera de las comisiones del Consejo de Administración, el Secretario de la Junta General de Accionistas, un Consejero o, si resultare conveniente, por cualquier empleado de Aena, el auditor de cuentas o cualquier otra persona que designe el Presidente de la Junta General de Accionistas.

Aena realizará sus mejores esfuerzos para incorporar a su página web corporativa, desde la fecha del anuncio de convocatoria, una versión en inglés de la información y los documentos principales relacionados con la Junta General de Accionistas para facilitar su asistencia y participación. En el supuesto de que se llevara a efecto dicha incorporación a la página web corporativa, prevalecerá, en caso de existir cualquier discrepancia, la versión en español de los referidos documentos.

El Consejo de Administración valorará la conveniencia de poner a disposición de los accionistas, con ocasión de la convocatoria, cualquier información adicional que contribuya a mejorar su

conocimiento de la forma de ejercitar sus derechos en relación con la Junta General de Accionistas y de los asuntos a tratar en la misma.

Con ocasión de la convocatoria de cada Junta General de Accionistas, el Consejo de Administración podrá aprobar y poner a disposición de los accionistas una Guía del Accionista en la que se sistematicen, desarrollen, adapten y concreten las previsiones de los Estatutos Sociales y el presente Reglamento sobre la celebración de la Junta General de Accionistas y los derechos de los accionistas vinculados a la misma, en el marco del interés social, así como, en su caso, un modelo de tarjeta de asistencia, delegación y voto a distancia.

Conforme a lo previsto en la legislación vigente, con ocasión de la convocatoria de la Junta General de Accionistas se habilitará en la página web corporativa de Aena un Foro Electrónico de Accionistas. El uso del Foro Electrónico de Accionistas se ajustará a su finalidad legal y a las garantías y reglas de funcionamiento establecidas por Aena, pudiendo acceder al mismo los accionistas o agrupaciones de accionistas que se hallen debidamente legitimados.

La Junta General de Accionistas decidirá sobre los asuntos atribuidos a la misma por la ley, por los Estatutos Sociales o por este Reglamento, y en especial acerca de los siguientes:

(i) La aprobación de las cuentas anuales, la aplicación del resultado y la aprobación de la gestión social.

(ii) El nombramiento y separación de los administradores y de los liquidadores, así como el ejercicio de la acción social de responsabilidad contra cualquiera de ellos.

(iii) El nombramiento y cese de los auditores de cuentas de la Sociedad.

(iv) La modificación de los Estatutos Sociales.

(v) El aumento y la reducción del capital social, así como la delegación en el Consejo de Administración de la facultad de aumentar el capital social, en cuyo caso podrá atribuirle también la facultad de excluir o limitar el derecho de suscripción preferente, en los términos establecidos en la ley.

(vi) La supresión o limitación del derecho de suscripción preferente.

(vii) La adquisición, la enajenación o la aportación a otra sociedad de activos esenciales. Se presume el carácter esencial del activo cuando el importe de la operación supere el veinticinco por ciento (25%) del valor de los activos que figuren en el último balance aprobado.

(viii) La transferencia a entidades dependientes de actividades esenciales desarrolladas hasta ese momento por la propia Sociedad, aunque esta mantenga el pleno dominio de

aquellas. Se presume el carácter esencial de las actividades cuando su transferencia conlleve la de activos operativos cuyo valor supere el veinticinco por ciento (25%) del valor de los activos que figuren en el último balance aprobado.

(ix) La transformación, la fusión, la escisión o la cesión global de activo y pasivo y el traslado de domicilio al extranjero.

(x) La disolución de la Sociedad.

(xi) La aprobación del balance final de liquidación.

(xii) La aprobación de operaciones cuyo efecto sea equivalente al de la liquidación de la Sociedad.

(xiii) La política de remuneraciones de los consejeros en los términos establecidos en la ley.

(xiv) La emisión de obligaciones y otros valores negociables y la delegación en el Consejo de Administración de la facultad de su emisión, así como la exclusión del derecho de suscripción preferente en el marco de dichas emisiones. En el caso de delegación en el Consejo de Administración de la facultad de emisión, la Junta General podrá, cuando proceda, atribuirle también la facultad de excluir el derecho de suscripción preferente en los términos establecidos en la ley.

(xv) La autorización para la adquisición derivativa de acciones propias.

(xvi) La aprobación y modificación del Reglamento de la Junta General de Accionistas.

(xvii) Cualesquiera otros asuntos que, en su caso, determine la ley, los presentes Estatutos Sociales o el Reglamento de la Junta General de Accionistas.

La Junta General de Accionistas resolverá, también, sobre cualquier otro asunto que sea sometido a su decisión por el Consejo de Administración o por los accionistas en los casos previstos en la ley o que sea de su competencia conforme a la ley o los Estatutos Sociales.

La Junta General de Accionistas podrá decidir, asimismo, en votación consultiva, sobre el informe anual de retribuciones de los Consejeros o sobre cualesquiera otros informes o propuestas presentados por el Consejo de Administración.

21.2.6. Breve descripción de cualquier disposición de las cláusulas estatutarias o reglamento interno del Emisor que tenga por efecto retrasar, aplazar o impedir un cambio en el control del Emisor

No existen disposiciones estatutarias ni en reglamentos internos que tengan por efecto retrasar,

aplazar o impedir un cambio en el control de Aena.

21.2.7. Indicación de cualquier disposición de las cláusulas estatutarias o reglamentos internos, en su caso, que rija el umbral de participación por encima del cual deba revelarse la participación del accionista

No existen disposiciones estatutarias ni en reglamentos internos que obliguen a los accionistas con una participación significativa a revelar esta circunstancia, sin perjuicio de las exigencias establecidas por la normativa vigente y, en particular, en el Real Decreto 1362/2007, de 19 de octubre, en relación con los requisitos de transparencia relativos a la información sobre los emisores cuyos valores estén admitidos a negociación en un mercado secundario oficial o en otro mercado regulado de la Unión Europea y en el Real Decreto 1333/2005, de 11 de noviembre, en materia de abuso de mercado.

21.2.8. Descripción de las condiciones impuestas por las cláusulas estatutarias o reglamentos internos que rigen los cambios en el capital, si estas condiciones son más rigurosas que las que requiere la ley

El artículo 11 de los estatutos sociales de Aena prevé que el aumento o la reducción de capital social requerirán el voto favorable de más de la mitad de los votos correspondientes a las acciones en que se divida el capital social.

22. Contratos relevantes

Aena está sometida en materia de contratación a la Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales, al Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público (en aquellos contratos en los que es de aplicación), y en aquello que no sea de aplicación esta Ley, es de aplicación la Norma Interna de Contrataciones Generales, aprobada por el Consejo de Administración de Aena, el 28 de noviembre de 2013.

En la citada Norma Interna de Contrataciones Generales se especifica en su artículo 5 que "*la contratación de Aena se ajustará a los principios de publicidad, transparencia, confidencialidad y concurrencia, salvo en los supuestos en que la naturaleza de las operaciones a realizar sea incompatible con ellos y, en todo caso, a los de igualdad y no discriminación*."

Por otra parte, la contratación de clientes se rige por la Ley 33/2003, de 3 de noviembre de Patrimonio de las Administraciones Públicas, la Ley de Arrendamientos Urbanos, el Código Civil, Real Decreto-ley 13/2010, de 3 de diciembre, de actuaciones en el ámbito fiscal, laboral y liberalizadoras para fomentar la inversión y la creación de empleo y con carácter de normativa interna, por la Norma de Contratación Comercial de Aena.

Debido a la peculiaridad del sector aeronáutico, como sector estratégico y regulado, las compañías

aéreas, una vez cumplidas las exigencias regulatorias, pueden hacer uso de las instalaciones y servicios de Aena de la actividad aeronáutica satisfaciendo un canon sin necesidad de suscribir contrato con Aena. (Ver apartado 5.1.4 del presente Documento de Registro sobre el régimen tarifario en vigor). Servicios diferentes como arrendamientos, suministros y servicios de facturación sí son objeto de contratación.

A continuación, se describen los contratos más relevantes suscritos por Aena.

22.1. Contratos de actividad Aeronáutica

22.1.1. Servicios de navegación aérea (ATS/CNS) de aeródromo

Tal y como aparece indicado en el apartado 19, con la constitución de Aena se escindieron las actividades de gestión de los aeropuertos, que incluían los servicios de tránsito aéreo de aeródromo, de la gestión de la navegación aérea (ruta y aproximación) responsabilidad de Enaire.

En este sentido, Aena ha contratado el servicio de control de tránsito aéreo de aeródromo con distintos proveedores civiles, certificados por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) y designados al efecto por el Ministerio de Fomento:

(i) Acuerdo de servicio suscrito con Enaire para la prestación de los servicios de Navegación Aérea que sean de aplicación en la red de aeropuertos y helipuertos de Aena. En este nuevo marco se regularán las relaciones de los servicios prestados por Enaire en materia de navegación aérea a Aena. Asimismo se regulan las relaciones relativas a la prestación de servicios de Aena a Enaire, como apoyo a la prestación de los servicios de navegación aérea. Fecha de vencimiento 31 de diciembre de 2016. Importe anual 145 millones de euros. Actualmente, cubre los servicios prestados en 21 aeropuertos (Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat, Palma de Mallorca, Málaga-Costa del Sol, Gran Canaria, Tenerife Sur, Tenerife Norte, Santiago, Asturias, Santander, Bilbao, San Sebastián, Vitoria, Pamplona, Logroño-Agoncillo, Girona-Costa Brava, Reus, Menorca, FGL Granada -Jaén, Almería y Melilla).

(ii) Contratos suscritos con Ferronats Air Traffic Services, S.A., por un importe anual de adjudicación de 13,2 millones de euros en las siguientes nueve torres de los aeropuertos de: A Coruña, Alicante-Elche, Ibiza, Jerez, Madrid-Cuatro Vientos, Sabadell, Sevilla, Valencia y Vigo. Fecha de vencimiento: 20 de enero de 2021. Originariamente el presupuesto del contrato ascendía a 14,1 millones de euros al incluir Melilla. Actualmente Enaire presta dichos servicios a Melilla.

(iii) Contrato suscrito con Servicios Aeronáuticos Control y Navegación, S.L., por un importe anual de adjudicación de 4,0 millones de euros en las siguientes tres torres de los aeropuertos de Fuerteventura, La Palma y Lanzarote. Fecha de vencimiento: 12 de noviembre de 2020.

(iv) INECO ATS, presta el servicio de información de vuelo (AFIS) en cuatro aeropuertos con poco volumen de tráfico (Burgos, Huesca-Pirineos, El Hierro y La Gomera).

(v) Finalmente, en las bases aéreas abiertas al tráfico civil (León, Valladolid, Salamanca, Zaragoza, Badajoz, Albacete y Murcia-San Javier), es el Ministerio de Defensa el que presta estos servicios (ver a continuación, Convenio con el Ministerio de Defensa).

22.1.2. Convenio entre el Ministerio de Defensa y Aena para establecer las claves de repartición y criterios de compensación por la utilización de las Bases Aéreas abiertas al tráfico civil de León, Albacete, Villanubla, Matacán, Talavera, Murcia-San Javier y el aeródromo de utilización conjunta de Zaragoza por aeronaves civiles.

El 29 de julio de 2011 el Ministerio de Defensa y Aena suscribieron un convenio, en aplicación del Real Decreto 1167/1995 de 7 de julio para regular la utilización por parte de Aena de las Bases Aéreas abiertas al tráfico civil de León, Albacete, Villanubla, Matacán, Talavera, Murcia-San Javier y el aeródromo de utilización conjunta de Zaragoza por aeronaves civiles (el "**Convenio**").

El Convenio tiene una duración de cinco años prorrogables por plazos anuales, aunque podrá quedar suspendido por necesidades de la Defensa Nacional.

Los principales servicios prestados por el Ministerio de Defensa son el servicio de mantenimiento de campo de vuelos, servicio de control y seguridad. Por su parte, Aena realiza la mayoría de las inversiones y algunos servicios de mantenimiento de campo de vuelos.

La base de costes a repartir se establece en función de los servicios realizados por el Ministerio de Defensa y Aena para la operativa y mantenimiento de las infraestructuras e instalaciones denominadas de uso común: campo de vuelos, seguridad y otros consumos. La principal clave de reparto que determina el importe a abonar por Aena al Ministerio de Defensa es el tráfico aéreo que tengan las bases.

22.1.3. Contratos *Handling* Rampa

De conformidad con las previsiones establecidas en la Directiva Europea CE/96/67, transpuesta al Ordenamiento Jurídico Español mediante Real Decreto 1161/1999, de 2 de julio, por el que se regula la prestación de los servicios aeroportuarios de asistencia en tierra, Aena convoca procedimientos de licitación para la selección de agentes de asistencia en tierra para la prestación a terceros de los servicios de asistencia en tierra en las categorías de rampa. El mencionado Real Decreto señala que la selección de los agentes de asistencia habrá de realizarse a través de un procedimiento de licitación que será convocado por Aena en base a criterios de selección adecuados, objetivos, transparentes y no discriminatorios, en cumplimiento de la Directiva Europea citada.

A fecha del presente Documento de Registro, los contratos más relevantes y que representan el 90%

del mercado de prestación a terceros son:

(i) Contratos suscritos con Iberia, para la prestación de servicios de rampa a terceros en los aeropuertos de: Adolfo Suarez-Madrid-Barajas, Alicante-Elche, Asturias, Bilbao, Girona-Costa Brava, Gran Canaria, Ibiza, Málaga-Costa del Sol, Menorca, Palma de Mallorca, Reus, Santiago, Sevilla, Tenerife Sur, Tenerife Norte y Valencia.

Adicionalmente, Iberia tiene suscritos 21 contratos en 21 aeropuertos de menos de un millón de pasajeros.

(ii) Contratos suscritos con Groundforce, para la prestación de servicios de rampa a terceros en los aeropuertos de: Adolfo Suarez Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat, Bilbao, Gran Canaria, Sevilla, Tenerife Sur y Tenerife Norte.

(iii) Contratos suscritos con Swissport, para la prestación de servicios de rampa a terceros en los aeropuertos de: Adolfo Suarez Madrid-Barajas, Alicante-Elche, Barcelona-El Prat, Fuerteventura, Lanzarote, Málaga-Costa del Sol y Valencia.

(iv) Adicionalmente, Swissport tiene suscritos dos contratos en dos aeropuertos de menos de un millón de pasajeros.

(v) Contratos suscritos con Acciona, para la prestación de servicios de rampa a terceros en los aeropuertos de: Palma de Mallorca, Menorca e Ibiza.

A fecha del presente Documento de Registro, está en curso un nuevo proceso para la selección de agentes de rampa, dado que la mayoría de los contratos están cerca de concluir su duración.

De acuerdo a las obligaciones recogidas los artículos 7 y 14 del propio RD 1161/1999, Aena inició el proceso de selección de los agentes para los servicios de rampa durante el mes de junio de 2013, remitiendo el borrador de los pliegos para la licitación de estas licencias a los Comités de Usuarios de los Aeropuertos, así como a otros agentes involucrados en la prestación de estos servicios, Sindicatos, Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), fabricantes de equipos y otras empresas del sector.

Como resultado de dicho periodo, se recibieron comentarios por parte de todos los actores implicados permitiendo así establecer los pliegos definitivos de las condiciones de prestación del servicio que rigen los correspondientes procedimientos de licitación.

En diciembre de 2013 el proceso continuó con la licitación de los servicios de asistencia en tierra en las categorías de rampa en los aeropuertos de la red de Aena por un periodo de 7 años, para 22 aeropuertos de menos de 1 millón de pasajeros al año. Adicionalmente, en esa primera fase, se licitó también, en sendos concursos y por un periodo de 7 años, un segundo agente de carga para el

Aeropuerto de Vitoria y otro para el Aeropuerto de Zaragoza.

En una segunda fase del proceso, Aena licitó el pasado mes de julio de 2014, los servicios de asistencia en tierra en las categorías de rampa para los 19 aeropuertos de mayor tamaño de la red los cuales contarán con dos y tres agentes de asistencia en tierra, dependiendo de su tamaño. Adicionalmente en esa segunda fase, se licitó también la licencia de un único agente para otros dos aeropuertos: El Hierro y La Gomera.

En total, entre las dos fases de concursos, se han licitado 49 licencias de handling de rampa para facilitar el servicio en 45 aeropuertos por un periodo de siete años.

Finalizados los periodos de presentación de ofertas se han recibido un total de 17 ofertas, en las que están presentes 10 empresas o agrupaciones de empresas, para las 5 concesiones de handling de los aeropuertos licitados en la primera fase del concurso, y un total de 170 ofertas, en las que están presentes 12 empresas o agrupaciones de empresas, para 44 concesiones de handling de los aeropuertos licitados en la segunda fase del concurso. Por lo tanto se han recibido un total de 187 ofertas para el conjunto de ambas fases.

Antes de la finalización del primer semestre de 2015, Aena tiene previsto disponer de la resolución de las dos fases del concurso.

Aena ha puesto el máximo esfuerzo con el único objetivo de poder ofrecer a las compañías aéreas soluciones de asistencia en tierra más competitivas, con servicios y tarifas adaptados a sus necesidades y a la realidad del mercado actual, optimizando la relación calidad / precio. Todo ello a través de un proceso objetivo, transparente y no discriminatorio.

En la actualidad, Aena tiene suscritos 69 contratos para la prestación de los servicios de asistencia en tierra a terceros en las categorías de servicio de rampa.

22.2. Actividad comercial

22.2.1. Tiendas libres de impuestos. Contrato con World Duty Free Group España, S.A.

Como consecuencia de la terminación del contrato suscrito por Aena con Aldeasa relacionado con la explotación de las tiendas libres de impuestos en los aeropuertos de la red de Aena, durante el año 2012 se inició el proceso de licitación para la explotación de dichas tiendas en 26 aeropuertos.

El 18 de diciembre de 2012 el Consejo de Administración de Aena adjudicó la explotación de las tiendas en régimen fiscal libre de impuestos de estos 26 aeropuertos en distintos lotes a la sociedad World Duty Free Group España, S.A. ("**WDF**") y a la Sociedad de Distribución Comercial Aeroportuaria de Canarias, S.L. (perteneciente al grupo World Duty Free Group) durante el plazo desde 14 de mayo de 2013 hasta el 31 de octubre de 2020.

Bajo los términos del acuerdo WDF y Aena acordaron la posibilidad de extender la superficie de los locales mencionadas hasta un 35% de la adjudicada originalmente (aproximadamente 45.000 metros cuadrados) con un ajuste en la cantidad mínima garantizada.

WDF acordó realizar una serie de inversiones valoradas en 98 millones de euros para reacondicionar las tiendas para ser realizadas durante los años 2013 y 2017. En el supuesto de nuevas actuaciones de reacondicionamiento, WDF necesita autorización previa por parte de Aena.

Los Lotes de aeropuertos y sus principales condiciones de rentas son los siguientes:

(millones de euros)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
RMGA	99,9	177,9	248,4	277,5	302,5	321,0	341,3	319,1
Las RMGA se han prorrateado en base a la entrada paulatina de cada tienda en cada año, y según los días reales de comienzo y fin de contrato.								

Fuente: Aena. Información no auditada.

LOTE I.- A Coruña, Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Almería, Asturias, Bilbao, FGL Granada-Jaén, Jerez, Málaga-Costa del Sol, Santander, Santiago, Sevilla.

LOTE II.- Alicante-Elche-Elche, Barcelona-El Prat, Girona-Costa Brava, Ibiza, Menorca, Murcia-San Javier, Palma de Mallorca, Reus, Valencia.

LOTE III.- Fuerteventura, Gran Canaria, La Palma, Lanzarote, Tenerife Norte, Tenerife Sur.

La renta variable media de cada lote es de un 37%, 37% y 42% respectivamente siendo la media ponderada total de 37,4%.

22.2.2. Restauración

Aena mantiene los siguientes contratos para la explotación de la actividad de restauración:

(i) Contratos relacionados con más de 75 puntos de venta a favor de Áreas en los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat, Palma de Mallorca y Alicante-Elche. Los mencionados contratos fueron suscritos entre los años 2011 y 2013 (excepto los puntos de venta de Palma de Mallorca, que fueron concedidos en el año 1997) y el plazo de los mismos finaliza en los años 2019 y 2023.

(ii) Contratos relacionados con 32 puntos de venta a favor del grupo SSP (Select Service Partner, S.A. y SSP Airport Restaurants, S.L.) en los aeropuertos de Gran Canaria, Tenerife Sur y Málaga-Costa del Sol. Los mencionados contratos fueron suscritos en los años 2010 y 2012 y finalizan en los años 2018 y 2022.

(iii) Contratos relacionados con 32 puntos de venta a favor de Pans Food, S.A. en los aeropuertos

el Barcelona- El Prat y Fuerteventura. Los mencionados contratos fueron suscritos en los años 2008 y 2010 y finalizan en los años 2016 y 2017.

22.2.3. Publicidad

El Consejo de Administración de Aena adjudicó el 28 de septiembre de 2012 a las empresas Corporación Europea de Mobiliario Urbano, S.A. ("**Cemusa**") y a Juan José Fuentes Tabares, S.L.U. la explotación comercial de la actividad publicitaria y de promoción de los aeropuertos operados por Aena en relación con, entre otros, los aproximadamente 1.300 paneles publicitarios (de los que alrededor de 200 son digitales) hasta el 2018, con posibilidad de cuatro años adicionales de prórroga.

Cemusa ha sido adjudicataria de los siguientes Lotes:

LOTE I (Zona Noroeste).- Asturias, Bilbao, Burgos, Huesca-Pirineos, A Coruña, León, Logroño-Agoncillo, Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Madrid-Cuatro Vientos, Madrid-Torrejón, Pamplona, Salamanca, Santander, Santiago, San Sebastián, Valladolid, Vigo y Vitoria.

LOTE II (Zona Sureste).- Albacete, Algeciras (helipuerto), Alicante-Elche, Almería, Badajoz, Barcelona-El Prat, Ceuta (helipuerto), Córdoba, Girona-Costa Brava, FGL Granada-Jaén, Jerez, Málaga-Costa del Sol, Melilla, Murcia, Reus, Sabadell, Sevilla, Valencia y Zaragoza.

LOTE III (Baleares).- Palma de Mallorca, Ibiza, Menorca y Son Bonet.

Juan José Fuentes Tabares S.L.U. ha sido adjudicataria del siguiente Lote:

LOTE IV (Canarias).- Gran Canaria, Tenerife Sur, Tenerife Norte, Lanzarote, Fuerteventura, La Palma, La Gomera y El Hierro.

22.2.4. Alquiler de vehículos

Aena tiene estipulados un total de 154 contratos individuales (operador y aeropuerto) en más de 30 aeropuertos, para la explotación de la actividad de alquiler de vehículos sin conductor y otras actividades complementarias. Dichos contratos entraron en vigor en mayo y septiembre de 2008 y tienen un plazo de vigencia de ocho años, finalizándose en mayo y septiembre de 2016.

El precio pactado como contraprestación para dichos contratos está constituido por una renta fija mensual, y una renta variable del 4,5% respecto de las ventas y un canon por ocupación de terreno. La renta mínima garantizada anual es del 9,25% del total de las ventas.

Resumen de los contratos más relevantes de la actividad comercial:

Línea de Negocio	**Arrendatario**	**Nombre del Expediente**	**Fecha inicio**	**Fecha fin**	**Nº Locales**	**Comentarios**
Tiendas libres de Impuestos	**WDFG España, S.A.**	Proceso selección de Operadoras para la explotación comercial de la actividad Duty Free y Duty Paid asociado y multitiendas canarias en régimen fiscal asimilable en 26 aeropuertos de la red de Aena.	14/05/2013	31/10/2020	80	Lote 1: 11 Aeropuertos incluidos A. Suárez Madrid Barajas Lote 2: 9 Aeropuertos incluido Barcelona El Prat Lote 3: 6 aeropuertos de Canarias.
Alquiler de vehículos	**Varios Operadores**	Pliego de condiciones que ha de regir las concesiones para la explotación de la actividad de alquiler de vehículos sin conductor y otras actividades complementarias en el aeropuerto de 39 aeropuertos de la red.	05/09/2008	05/09/2016	154	Renta fija + 4,5% RV RMGA: 9,25% de las ventas
Restauración	**Áreas, S.A.**	Arrendamiento del Lote I y del Lote II de 21 locales cada uno, destinados a la explotación de la actividad de restauración en los terminales T1, T2, T3 y T4 del Aeropuerto de Adolfo	07/05/2013	06/05/2023	21	

		Suárez Madrid-Barajas.				
	Áreas, S.A.	Arrendamiento del Lote I y del Lote II de 21 locales cada uno, destinados a la explotación de la actividad de restauración en los terminales T1, T2, T3 y T4 del Aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas.	08/05/2013	06/05/2013	21	
	Áreas, S.A.	Explotación de los locales comerciales destinados a la actividad de restauración indicados en el anexo I del Aeropuerto de Palma de Mallorca	26/06/1997	31/10/2019	24	
	Áreas, S.A.	Concesión de nueve puntos de venta para la explotación de la actividad de restauración en el Aeropuerto de Alicante-Elche.	24/03/2011	23/03/2019	9	
	Select Service Partner, S.A.	Concesión de ocho puntos de venta destinados a la explotación de la actividad de restauración en el Aeropuerto de Tenerife Sur.	16/04/2012	15/04/2022	8	
	Select Service Partner, S.A	Concesión de nueve puntos de venta para la explotación de la actividad de restauración en el Aeropuerto de Gran Canaria	01/12/2009	30/11/2017	9	

	Select Service Partner, S.A	Concesión de quince puntos de venta para la explotación de la actividad de restauración en el Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol	16/03/2010	15/03/2018	15	
	Pans Food, S.A.	Concesión de veintidós puntos de venta para la explotación de la actividad de restauración en el Aeropuerto de Barcelona-El Prat.	01/01/2010	31/12/2017	22	
	Pans Food, S.A.	Concesión de seis puntos de venta para la explotación de la actividad de restauración en el Aeropuerto de Barcelona-El Prat	01/01/2010	31/12/2017	6	
	Pans Food, S.A.	Concesión de cuatro puntos de venta para la explotación de la actividad de restauración en el Aeropuerto de Fuerteventura.	01/09/2008	31/08/2016	4	
Publicidad	**Cemusa**	Contrato de arrendamiento de superficies para la gestión comercial de la actividad publicitaria y promocional en los Aeropuertos de la red de Aena.	01/01/2013	31/12/2018	-	Posible prórroga de 4 años
	Juan J.	Contrato de arrendamiento de superficies para la	02/01/2013	01/01/2019	-	Posible prórroga de 4

	Tabarés	gestión comercial de la actividad publicitaria y promocional en los aeropuertos de la red de Aena.				años

Fuente: Aena. Información no auditada.

22.3. Aparcamientos

El 13 y 22 de noviembre de 2013, Aena adjudicó la gestión integral de los servicios de aparcamientos.
El primer lote, adjudicado a la sociedad Empark Aparcamientos y Servicios, S.A. comprende 18 aeropuertos, tiene una duración de 5 años hasta el 21 de noviembre de 2018 con opción de dos prórrogas de un año de duración cada una por un importe de 42.340 miles de euros.

El segundo lote, adjudicado a la sociedad Saba Aparcamientos, S.A. comprende 14 aeropuertos y un helipuerto, tiene una duración de 5 años hasta el 12 de noviembre de 2018 con opción de dos prórrogas de un año de duración cada una por un importe de 42.495 miles de euros.

A continuación se incluyen las principales características de los contratos:

Empresa	**NOMBRE DEL EXPTE.**	**Apto**	**Fecha inicio**	**Fecha fin**	**Importes Totales 5 años de contrato**	Comentarios
EMPARK	Gestión integral de los aparcamientos de la red de Aena.	LOTES: 18 Aeropuertos	22/11/2013	21/11/2018	42.339.756	Contrato de Gestión 2 posible prórrogas de 1 año cada una en función de los índices de calidad
SABA	Gestión integral de los aparcamientos de la red de Aena.	LOTES:14 Aeropuertos + 1 Helipuerto	13/11/2013	12/11/2018	42.495.215	Contrato de Gestión 2 posible prórrogas de 1 año cada una en función de los índices de calidad

Fuente: Aena. Información no auditada.

22.4. Contratos de seguros

El objetivo principal de la política de gestión de los riesgos en Aena es proporcionar seguridad económica contra los riesgos que se puedan derivar en el ejercicio de su actividad. Este objetivo se consigue por la certeza de tener una compensación económica cuando se produzca un evento dañoso (daños materiales y/o personales). Para ello, una de las acciones que se realizan es la de transferir determinados riesgos a un tercero (compañía aseguradora) mediante la contratación de una póliza de seguros. De esta forma, en caso de que ocurra un evento dañoso que pueda afectar al patrimonio de Aena (ya sea tanto por un daño propio como por un daño que sufra un tercero y Aena sea responsable) será la compañía aseguradora en el marco de la póliza de seguros contratada la que soportará las consecuencias económicas derivadas mediante el resarcimiento económico de los daños o pérdidas sufridas.

En este sentido, Aena lleva a cabo una política de seguros tendente a la reducción, prevención y transferencia de los riesgos existentes dentro de la red de aeropuertos y de las posibles reclamaciones que se pudieran presentar por el desarrollo de su actividad, para ello Aena tiene suscritas las pólizas habituales para su actividad, no existiendo déficit de cobertura.

Las mencionadas pólizas forman parte, en concepto de acción social, de la masa salarial y estarán sometidas a los límites de masa salarial establecidos en la normativa presupuestaria y, en concreto, en la Ley de Presupuestos Generales del Estado.

A continuación se detallan las pólizas contratadas:

Pólizas de Responsabilidad Civil	
Póliza de Responsabilidad Civil Operador de Aeropuertos y Navegación Aérea + Responsabilidad Civil Guerra y Terrorismo del Grupo Aena.	La responsabilidad civil derivada de la condición de propietario u operador de aeropuertos y del control del tráfico aéreo. Riesgos de Guerra y Terrorismo. Servicio AFIS. Se contrata una sola póliza para el grupo con posibilidad de cancelación de póliza para separar los riesgos durante el periodo de vigencia de la póliza. Se emiten dos recibos diferenciando primas.
Póliza de Responsabilidad Civil Administradores y Directivos del Grupo Aena. (RC D&O)	Se asegura la responsabilidad civil de los Consejeros, Administradores y Directivos de Aena (y sus participadas) que ostenten funciones de alta dirección (por categoría profesional o por práctica de trabajo) por acto culposo en el ejercicio de sus funciones profesionales. Se contrata una sola póliza para el grupo con posibilidad de cancelación de póliza para separar los riesgos durante el periodo de vigencia de la póliza. Se emiten dos recibos diferenciando primas.

Póliza de Responsabilidad Civil Profesionales Técnicos de Aena.	Cubre las lesiones personales (incluyendo muerte) y daños materiales de terceros ocasionados por los técnicos y ex-técnicos de Aena en el ejercicio de su actividad (Dirección de Proyectos, obras, etc). También cubre los gastos de defensa y fianzas, y a los Médicos y Servicio Jurídico de Aena por errores profesionales. Existen pólizas separadas para cada una de las sociedades.
Póliza de Responsabilidad Civil Obligatoria de Vehículos de Aena.	Asegura los daños personales y materiales a terceros derivados de la circulación de los vehículos propiedad de Aena Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil Vehículo. Existen pólizas separadas para cada una de las sociedades.
Pólizas Patrimoniales	
Póliza de todo riesgo daño material, pérdida de beneficio y avería de maquinaria, perdida de beneficio por terrorismo Aena.	Daños y Pérdidas materiales, accidentales, súbitos o imprevistos ocasionados a los bienes que Aena tiene en propiedad, alquilados, arrendados o propiedad de terceros mantenidos en depósito sobre los que Aena. haya asumido el riesgo. Existen pólizas separadas para cada una de las sociedades.
Pólizas Personales	
Póliza de Vida y Accidentes colectivo empleados del Grupo Aena	Seguro de vida y accidentes para el colectivo de empleados de Aena. Se contrata una sola póliza para el grupo con posibilidad de cancelación de póliza para separar los riesgos durante el periodo de vigencia de la póliza. Se emiten dos recibos diferenciando primas.
Póliza de Asistencia Sanitaria y Quirúrgica colectivo empleados del Grupo Aena	Asistencia médica, quirúrgica de los empleados de Aena. Se contrata una sola póliza para el grupo con posibilidad de cancelación de póliza para separar los riesgos durante el periodo de vigencia de la póliza. Se emiten dos recibos diferenciando primas.

Adicionalmente, y para limitar la responsabilidad de Aena frente a las actividades desarrolladas por cualquier empresa que realiza su actividad dentro de los recintos aeroportuarios (Agentes *Handling*, Compañías Aéreas, Empresas de Seguridad, Tiendas Comerciales etc,) Aena exige la contratación de diferentes pólizas de Responsabilidad Civil a dichas empresas.

23. Información de terceros, declaraciones de expertos y declaraciones de interés

23.1. Cuando se incluya en el documento de registro una declaración o un informe atribuido a una persona en calidad de experto, proporcionar el nombre de dicha persona, su dirección profesional, sus cualificaciones y, en su caso, cualquier interés importante que tenga en el emisor. Si el informe se presenta a petición del emisor, una declaración de que se incluye dicha declaración o informe, la forma y el contexto en que se incluye, y con el consentimiento de la persona que haya autorizado el contenido de esa parte del documento de registro

No se incluyen en el presente Documento de Registro declaraciones o informes atribuidos a persona alguna en calidad de experto.

23.2. En los casos en que la información proceda de un tercero, proporcionar una confirmación de que la información se ha reproducido con exactitud y que, en la medida en que el emisor tiene conocimiento de ello y puede determinar a partir de la información publicada por ese tercero, no se ha omitido ningún hecho que haría la información reproducida inexacta o engañosa. Además, el emisor debe identificar la fuente o fuentes de la información

No existe información procedente de terceros.

24. Documentos para consulta

Todos los documentos están a disposición del público para consulta en la sede de la CNMV a excepción de la escritura pública de aumento de capital de Aena de 6 de junio de 2011 por el Enaire realizó la aportación no dineraria en favor de Aena de la totalidad de bienes, derechos, deudas y obligaciones afectos al desarrollo de las actividades aeroportuarias.

	Domicilio social Enaire y Aena	**Página web Aena[(1)]**	**Página web CNMV[(2)]**	**Registro Mercantil de Madrid**
Escritura pública de constitución de Aena	Sí	No	No	Sí[(4)]
Escritura pública de aumento de capital de Aena de 6 de junio de 2011	Sí	No	No	No
Estatutos Sociales de Aena	Sí	Sí	No	Sí
Reglamento de la Junta General de Aena	Sí	Sí	Sí[(3)]	Sí
Reglamento del Consejo de Administración de Aena	Sí	Sí	Sí[(3)]	Sí
Reglamento Interno de Conducta en el ámbito del Mercado de Valores	Sí	Sí	Sí[(3)]	No
Cuentas anuales individuales e informe de gestión correspondientes al ejercicio 2011, preparados de acuerdo con el Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007 y sus adaptaciones	Sí	Sí	Sí	Sí
Cuentas anuales individuales e informe de gestión correspondientes al ejercicio 2012, preparados de acuerdo con el Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007 y sus adaptaciones	Sí	Sí	Sí	Sí

Cuentas anuales individuales e informe de gestión correspondientes al ejercicio 2013, preparados de acuerdo con el Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007 y sus adaptaciones	Sí	Sí	Sí	Sí
Cuentas anuales consolidadas e informe de gestión consolidado correspondientes al ejercicio comprendido entre 31 de mayo de 2011 y 31 de diciembre de 2011, preparados de acuerdo con el Plan General de Contabilidad	Sí	Sí	No	Sí
Cuentas anuales consolidadas e informe de gestión consolidado de Aena correspondientes al ejercicio 2012, preparados de acuerdo con las NIIF	Sí	Sí	No	Sí
Cuentas anuales consolidadas e informe de gestión consolidado de Aena correspondientes al ejercicio 2013, preparados de acuerdo con las NIIF	Sí	Sí	No	Sí
Estados financieros consolidados de Aena correspondientes a los ejercicios 2013, 2012 y 2011 preparados de acuerdo con las NIIF y auditadas por PwC	No	No	Sí	No
Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial de Aena correspondientes a los ejercicios 2013, 2012 y 2011 y auditadas por EY	Sí	No[(5)]	Sí[(5)]	No

Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados correspondientes al período de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2014 preparados de acuerdo con las NIC-34 y revisadas por EY	Sí	Sí	No	No

(1) www.aena.es

(2) www.cnmv.es

(3) Esta información disponible en la página web de la CNMV solo lo estará a partir de la admisión a cotización.

(4) De conformidad con el artículo 114 y concordantes del Reglamento del Registro Mercantil, las circunstancias de la primera inscripción de Aena podrán ser consultadas en el Registro Mercantil de Madrid.

(5) Incorporadas como apéndice II al Folleto.

25. Información sobre participaciones

Información relativa a las empresas en las que el emisor posee una proporción del capital que puede tener un efecto significativo en la evaluación de sus propios activos y pasivos, posición financiera o pérdidas y beneficios.

En el apartado 7.2 anterior se ha incluido un listado de las sociedades pertenecientes al Grupo.

Adicionalmente, Aena participa, directa o indirectamente, en las sociedades que se detallan a continuación. La participación de Aena en estas sociedades no es materialmente relevante, no teniendo, por tanto, un efecto significativo en la evaluación de sus propios activos y pasivos, posición financiera o pérdidas y beneficios de Aena.

			Fracción del Capital	Titular de la Participación
Sociedad	Domicilio	Actividad	Directo (%)	
Barcelona Regional Agencia Metropolitana de Desarrollo Urbanístico e Infraestructuras, S.A.	Barcelona	Realización de análisis y prospecciones sobre aspectos urbanísticos, territoriales y medioambientales. Proyección, promoción, gestión, desarrollo, dirección, asesoramiento, ejecución y explotación de todo tipo de obras, edificaciones e infraestructuras y sistemas urbanos en el área metropolitana.	11,76	Aena
Airport Concessions and Development Limited (ACDL)	Londres	Gestión de activos financieros del grupo aeroportuario TBI.	10	Aena Desarrollo Internacional S.A.
TBI Limited	Londres	Sociedad sin actividad y en proceso de liquidación.	100	Airport Concessions and Development Limited (ACDL)
Grupo Aeroportuario del Pacífico S.A.B. de C.V. (GAP)	Guadalajara (Mexico)	Tenencia de las acciones y explotación de las sociedades concesionarias de los doce aeropuertos que conforman el Grupo Aeroportuario del Pacífico.	17,4	Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A.P.I. de CV (AMP)
European Satellite Service Provider, SAS (ESSP SAS)	Toulouse	Explotación del sistema de navegación por satélite. Pendiente de transmisión a Enaire.	16,67	Aena Desarrollo Internacional S.A.

Fuente: Aena. Información no auditada.

IV. NOTA SOBRE LAS ACCIONES

1. Personas responsables

1.1. Identificación de las personas responsables de la Nota sobre las Acciones

D. José Manuel Vargas Gómez, en nombre y representación de Aena, S.A. ("**Aena**"), entidad domiciliada en calle Arturo Soria 109, 28043 Madrid, en su condición de Presidente y Consejero Delegado de dicha entidad y en virtud de la autorización vigente otorgada a su favor por el Consejo de Administración de Aena en su sesión del 20 de enero de 2015, y D. Jesús Fernández Rodríguez, en nombre y representación de la Entidad Pública Empresarial Enaire ("**Enaire**"), entidad domiciliada en calle Arturo Soria 109, 28043 Madrid, en su condición de Secretario General de dicha entidad y en virtud de la autorización vigente otorgada a su favor por la Comisión para la dirección del proceso de enajenación de acciones de Aena, con competencias ejecutivas, en su sesión del 20 de enero de 2015, asumen conjuntamente la responsabilidad por el contenido de la presente Nota sobre las Acciones (la "**Nota sobre las Acciones**"), cuyo formato se ajusta al Anexo III del Reglamento (CE) nº 809/2004 de la Comisión de 29 de abril de 2004 y su normativa de desarrollo, con la excepción, en lo que respecta a Enaire, de los apartados 3.1 y 3.2 de los que, por lo tanto, solamente responderá Aena.

1.2. Declaración de las personas responsables de la Nota sobre las Acciones

D. José Manuel Vargas Gómez, y D. Jesús Fernández Rodríguez, en la representación que ostentan, declaran que, tras comportarse con una diligencia razonable para garantizar que así es, la información contenida en la presente Nota sobre las Acciones es, según su conocimiento, conforme a los hechos y no incurren en ninguna omisión que pudiera afectar a su contenido.

1.3. Declaraciones de las Entidades Coordinadoras Globales

Merrill Lynch International (representado por D. Joaquín Arenas de Bedmar, debidamente apoderado al efecto), Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A. (representado por D.ª Isabel Bermejo Rodríguez y D. Ángel Sánchez Aristi, debidamente apoderados al efecto), Goldman Sachs International (representado por D. Juan de Dios Gomez-Villalba, debidamente apoderado al efecto), Morgan Stanley & Co. International (representado por D. Thomas Thorne, debidamente apoderado al efecto), y Banco Santander, S.A. (representado por D. Iñigo Bastarrica Escala y D. Luis Felipe Juárez Molina, debidamente apoderados al efecto), en su condición de Entidades Coordinadoras Globales de la Oferta, declaran que han efectuado las comprobaciones que, razonablemente, según criterios de mercado comúnmente aceptados, han sido necesarias para contrastar que la información contenida en la presente Nota sobre las Acciones relativa a los términos y condiciones de la Oferta y a los derechos y obligaciones de las acciones objeto de la Oferta no es falsa, ni se omiten datos relevantes requeridos por la legislación aplicable.

2. Factores de riesgo

Véase apartado "2. Factores de Riesgo relativos a los Valores Ofertados" de la sección II (Factores de Riesgo) de este Folleto.

3. Información fundamental

3.1. Declaración sobre el capital circulante

Con la información disponible hasta la fecha, el Emisor y el Accionista Oferente consideran que el capital circulante del que dispone en la actualidad la Sociedad es suficiente para atender las necesidades de negocio previstas por Aena para los próximos 12 meses.

3.2. Capitalización y endeudamiento

La siguiente tabla recoge las principales cifras de los recursos propios y el endeudamiento del Grupo Aena a 30 de noviembre de 2014, expresadas en miles de euros. Es necesario indicar que dichas cifras incluyen la consolidación por integración global de la sociedad LLAHIII dado que la fecha de toma del control se produce el 16 de octubre de 2014 (véase apartado 6.1.1.A.3 del Documento de Registro).

(miles de euros)	**30 de noviembre de 2014**
CAPITALIZACIÓN	
Pasivo corriente	
Garantizado	
Asegurado	
No asegurado/No garantizado	1.853.220
(A) Total Pasivo corriente	**1.853.220**
Pasivo no corriente	
Garantizado	
Asegurado	
No asegurado/No garantizado	12.276.758
(B) Total Pasivo no corriente (excluyendo la parte corriente del pasivo a largo plazo)	**12.276.758**
Patrimonio Neto	
Capital social	1.500.000

Reservas legales	58.008
Otras reservas	1.989.956
(C) Total Patrimonio Neto	**3.547.964**
(D) Capitalización (A+B+C) [1]	**17.677.942**

Fuente: Aena. Información no auditada.

(1) Coincide con el "Total Patrimonio neto y Pasivos" del Balance de situación.

(miles de euros)	**30 de noviembre de 2014**
ENDEUDAMIENTO FINANCIERO NETO	
A. Efectivo [1]	363.326
B. Equivalentes a efectivo [2]	167.000
C. Valores negociables	
D. Liquidez (A+B+C)[3]	**530.326**
E. Cuentas financieras corrientes por cobrar [4]	0
F. Deuda bancaria corriente [5]	5.218
G. Parte corriente de los préstamos no corrientes con partes relacionadas [6]	1.094.421
H. Otras deudas financieras corrientes [7]	37.686
I. Deuda financiera corriente (F+G+H)	**1.137.325**
J. Endeudamiento financiero corriente neto (I-E-D)	606.999
K. Préstamos bancarios no corrientes [8]	277.118
L. Préstamos con partes relacionadas no corrientes [9]	9.759.887
M. Otra deuda financiera no corriente [10]	119.607
N. Deuda financiera no corriente (K+L+M)	**10.156.612**
O. Deuda financiera neta (J+N)	**10.763.611**

Fuente: Aena. Información no auditada.

(1) Contiene saldos en cuentas bancarias y saldos en Caja.
(2) Contiene depósitos en entidades bancarias a corto plazo.
(3) Denominado como "Efectivo y equivalentes al efectivo" en los Estados Financieros.
(4) No incluye el saldo de “Clientes y otras cuentas a cobrar”, que a esa fecha ascendía a 494.732 miles de euros.
(5) Deuda con entidades de crédito, por principal e intereses devengados a pagar en menos de un año. Incluye préstamos con entidades de crédito de la sociedad participada LLAHIII por importe de 4.884 miles de euros.
(6) Préstamos con sociedad dominante Enaire a amortizar en menos de un año. Incluye intereses devengados pendientes de pago.
(7) Fianzas, acreedores por arrendamiento financiero, préstamos con accionistas de la participada LLAHIII (por importe de 105 miles de euros) y ajustes al saldo del préstamo con sociedad dominante por coste amortizado.
(8) Contiene deudas con entidades de crédito a pagar después de un año. Incluye préstamos con entidades de crédito de la sociedad participada LLAHIII por importe de 276.451 miles de euros.
(9) Préstamos con sociedad dominante Enaire a pagar en más de un año.
(10) Fianzas, Pasivos por arrendamiento financiero (incluye 10.224 miles de euros correspondientes a LLAHIII), ajustes al saldo del préstamo con sociedad dominante por coste amortizado y préstamos con accionistas de la participada LLAHIII (por importe de 58.248 miles de euros).

A 30 de noviembre de 2014, el grupo mantiene reclamaciones y controversias legales en su contra en el transcurso normal de su negocio y como consecuencia natural de ello, 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 y por lo tanto no han sido objeto de reconocimiento como pasivo. Asimismo, con posterioridad al 30 de noviembre de 2014, se han dispuesto 150 millones de euros de la financiación del Instituto de Crédito.

Véase apartado 10.3 del Documento de Registro en relación con el reconocimiento por parte de Aena de la deuda contraída por Enaire, así como la novación de dicha deuda entre Aena, Enaire y las entidades financieras.

3.3. Interés de las personas físicas y jurídicas participantes en la Oferta

El Emisor desconoce la existencia de cualquier vinculación o interés económico significativo entre las Entidades Coordinadoras Globales, Entidades Colocadoras y las Entidades Aseguradoras (enumeradas en el apartado 5.4.1 siguiente) con Aena distintas a las que son objeto de la presente Oferta. Sin perjuicio de lo anterior, Aena es co-acreditada frente a algunas de las Entidades Colocadoras y Entidades Aseguradoras en virtud del contrato de Reconocimiento de Deuda y de las novaciones de los Acuerdos de Financiación que se describen en el apartado 10 del Documento de Registro (en concreto, Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A., Banco de Sabadell, S.A., Bankinter, S.A., Bankia, S.A., Banco Popular Español, S.A., Banco Santander, S.A., Caixabank, S.A., Société Générale, Unicaja Banco, S.A. y Targo Bank, S.A.). Además, Crédit Agricole Corporate and Investment Bank y RBC Europe son entidades financiadoras de la financiación bancaria por importe de 220 millones de libras concedida para la adquisición original del 40% de LLAHIII descrita en el apartado 6.1.1.A.3.2 del Documento de Registro por un importe de 13,2 millones de libras y de 36,7 millones de libras respectivamente y del crédito *revolving* por importe de 15 millones de libras (de los cuales Crédit Agricole Corporate and Investment Bank tiene 1,6 millones

de libras y RBC Europe 2,5 millones de libras) y de la financiación de *capex* por importe de 50 millones de libras concedidas en la misma operación (de los cuales Crédit Agricole Corporate and Investment Bank tiene 5,3 millones de libras y RBC Europe 8,3 millones de libras).

3.4. Motivos de la oferta y destino de los ingresos

La presente Oferta se realiza de conformidad con el acuerdo del Consejo de Ministros de fecha 11 de julio de 2014 por el que se autorizó al Accionista Oferente a iniciar los trámites para el proceso de venta del capital social de Aena y a enajenar hasta un 49% de su capital social. La Oferta ha sido objeto de aprobación definitiva mediante el acuerdo del Consejo de Ministros de fecha 23 de enero de 2015. Estos acuerdos se enmarcan dentro de los cambios regulatorios que se produjeron a partir del Real Decreto-ley 13/2010, de 3 de diciembre, de actuaciones en el ámbito fiscal, laboral y liberalizadoras para fomentar la inversión y la creación de empleo y que tenían como objetivo la modernización del modelo de gestión aeroportuaria y navegación aérea, incrementando los niveles de eficacia y eficiencia en la gestión, rentabilizando las inversiones realizadas y consiguiendo el máximo aprovechamiento de las infraestructuras aeroportuarias. Mediante dicha norma se creó Aena que asumió la gestión y explotación de los servicios aeroportuarios. Como continuación de dicho proceso de modernización, y siguiendo la pauta de otros procesos de transformación operados en Europa por distintos operadores aeroportuarios, se aprobó la Ley 18/2014, que, entre otros aspectos, tiene por finalidad garantizar una gestión eficiente de las infraestructuras aeroportuarias, al menor coste posible. Este nuevo marco regulatorio permite la apertura al capital privado del accionariado de Aena, al garantizarse un mayor control y eficiencia de los servicios prestados por el gestor aeroportuario con independencia de la titularidad pública o privada de su capital.

En el contexto descrito, la Oferta tiene por finalidad, esencialmente: (i) ampliar la base accionarial de Aena de modo que se consiga la difusión necesaria para la admisión a negociación oficial de las acciones de Aena en las Bolsas de Valores de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia y su integración en el Sistema de Interconexión Bursátil (SIBE o Mercado Continuo); (ii) facilitar el acceso de Aena a los mercados de capitales (incluyendo instrumentos de deuda), lo que eventualmente podría permitir una más fácil financiación para el crecimiento futuro de Aena; (iii) potenciar el prestigio, la transparencia y la imagen de marca de Aena como consecuencia de su condición de sociedad cotizada; (iv) ofrecer liquidez a los accionistas de Aena mediante la negociación de las acciones de Aena en las Bolsas de Valores de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia; y (v) monetizar parte de la participación de Enaire en Aena manteniendo su control.

4. Información relativa a los valores que van a ofertarse/emitirse a cotización

4.1. Descripción del tipo y la clase de los valores ofertados y/o admitidos a cotización, con el Código ISIN (número internacional de identificación del valor) u otro código de identificación del valor.

Los valores que se ofrecen son acciones ordinarias del Emisor de 10 euros de valor nominal cada

una, de una única clase y serie, totalmente suscritas y desembolsadas, propiedad del Accionista Oferente, que atribuirán a sus titulares plenos derechos políticos y económicos.

El Código ISIN de las acciones actualmente en circulación es ES0105046009.

4.2. Legislación según la cual se han creado los valores.

Las acciones de Aena se rigen por lo dispuesto en la legislación española y, en concreto, por las disposiciones del texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital (en adelante, la "**Ley de Sociedades de Capital**"), aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, y de la Ley 24/1988, de 28 de julio, del Mercado de Valores (en adelante, la "**Ley del Mercado de Valores**") y de sus respectivas normativas de desarrollo.

4.3. Indicación de si los valores están en forma registrada o al portador y si los valores están en forma de título o de anotación en cuenta. En el último caso, nombre y dirección de la entidad responsable de la llevanza de las anotaciones.

Las acciones de Aena objeto de la presente Oferta están representadas por medio de anotaciones en cuenta e inscritas en los correspondientes registros contables a cargo de la Sociedad de Gestión de los Sistemas de Registro, Compensación y Liquidación de Valores, S.A.U. ("**Iberclear**"), con domicilio en Madrid, Plaza de la Lealtad, 1, y de sus entidades participantes autorizadas (en adelante, las "**Entidades Participantes**").

4.4. Divisa de la emisión de los valores.

Las acciones de Aena están denominadas en euros (€).

4.5. Descripción de los derechos vinculados a los valores, incluida cualquier limitación de esos derechos, y procedimiento para el ejercicio de los mismos.

El titular de las acciones que se ofrecen tendrá los derechos y obligaciones inherentes a su condición de accionista, recogidos en la Ley de Sociedades de Capital y en los Estatutos Sociales de Aena. Los adquirentes de las acciones adquirirán la condición de accionistas de Aena cuando dichas acciones sean inscritas a su nombre en los registros contables de Iberclear y de las Entidades Participantes.

En particular, cabe citar los siguientes derechos, en los términos previstos en los Estatutos Sociales:

a) Derechos de dividendos:

- Fecha o fechas fijas en las que surgen los derechos

Las acciones ofrecidas darán derecho a participar en los dividendos que se acuerde repartir a partir de la Fecha de Operación, que está prevista para el día 10 de febrero de 2015.

- Plazo después del cual caduca el derecho a los dividendos y una indicación de la persona en cuyo favor actúa la caducidad

  Los rendimientos que produzcan las acciones podrán ser hechos efectivos en la forma que para cada caso se anuncie, siendo el plazo de la prescripción del derecho a su cobro el establecido en el artículo 947 del Código de Comercio, es decir, de cinco años. El beneficiario de esta prescripción será el Emisor.

- Restricciones y procedimientos de dividendos para los tenedores no residentes

  Aena no tiene constancia de la existencia de restricción alguna al cobro de dividendos por parte de tenedores no residentes, sin perjuicio de la eventual retención a cuenta del Impuesto sobre la Renta de no Residentes, tal y como se describe en el apartado IV.4.11 sobre "Rendimientos del capital mobiliario" posterior.

- Tasa de dividendos o método para su cálculo, periodicidad y carácter acumulativo o no acumulativo de los pagos

  Las acciones que se ofrecen, al igual que las demás acciones que componen el capital social, no tienen derecho a percibir un dividendo mínimo por ser todas ellas ordinarias. Por lo tanto, el derecho al dividendo de dichas acciones surgirá únicamente a partir del momento en que la Junta General de Accionistas o, en su caso, el Consejo de Administración de Aena acuerde un reparto a los accionistas de ganancias sociales.

b) Derechos de información

Las acciones de Aena confieren a sus titulares el derecho de información recogido, con carácter general, en el artículo 93.d) de la Ley de Sociedades de Capital y, con carácter particular, en los artículos 197 y 520 del mismo texto legal. Gozan, asimismo, de los derechos que, como manifestaciones especiales del derecho de información, son recogidos en el articulado de la Ley de Sociedades de Capital de forma pormenorizada al tratar de la modificación de estatutos, ampliación y reducción de capital social, aprobación de las cuentas anuales, emisión de obligaciones, convertibles o no en acciones, transformación, fusión y escisión, disolución y liquidación de Aena y otros actos u operaciones societarias.

c) Derechos de asistencia, voto e impugnación de acuerdos sociales

Las acciones que se ofrecen confieren a sus titulares el derecho de asistir y votar en la Junta General de Accionistas y el de impugnar los acuerdos sociales en las mismas

condiciones que los restantes accionistas de Aena, de acuerdo con el régimen general establecido en la Ley de Sociedades de Capital, en los Estatutos Sociales de Aena y en el Reglamento de la Junta General de Accionistas de Aena.

De conformidad con lo previsto en los Estatutos Sociales de Aena, podrán asistir a las Juntas Generales de Accionistas todos los accionistas que sean titulares de acciones, cualquiera que sea su número, siempre y cuando sus acciones consten inscritas en el correspondiente registro contable de anotaciones en cuenta de alguna de las Entidades Participantes en Iberclear con cinco días de antelación a la celebración de la Junta. Los asistentes deberán estar provistos de la correspondiente tarjeta de asistencia facilitada por las mencionadas Entidades Participantes o del documento que conforme a derecho les acredite como accionistas.

Cada acción da derecho a un voto, sin que se prevean limitaciones al número máximo de votos que pueden ser emitidos por cada accionista o por sociedades pertenecientes al mismo grupo, en el caso de las personas jurídicas.

Todo accionista que tenga derecho a asistir podrá hacerse representar en la Junta General por medio de otra persona, aunque ésta no sea accionista, en la forma prevista en los Estatutos Sociales y en el Reglamento de la Junta General.

d) Derechos de suscripción preferentes en las ofertas de suscripción de valores de la misma clase.

Todas las acciones de Aena confieren a su titular, en los términos establecidos en la Ley de Sociedades de Capital, el derecho de suscripción preferente en los aumentos de capital con emisión de nuevas acciones (ordinarias, privilegiadas o de otro tipo) y en la emisión de obligaciones convertibles en acciones, salvo exclusión del derecho de suscripción preferente de acuerdo con los artículos 308 (régimen general), 504 a 506 (régimen de las sociedades anónimas cotizadas) y 417 y 511 (régimen para las obligaciones convertibles).

Asimismo, todas las acciones de Aena confieren a su titular el derecho de asignación gratuita reconocido en la propia Ley de Sociedades de Capital en los supuestos de aumento de capital con cargo a reservas.

e) Derecho de participación en los beneficios del emisor.

Las acciones que se ofrecen con ocasión de la Oferta objeto de la presente Nota sobre las Acciones conferirán a sus titulares el derecho a participar en el reparto de las ganancias sociales del Emisor en las mismas condiciones que las restantes acciones de Aena.

f) Derechos de participación en cualquier excedente en caso de liquidación.

Las acciones de Aena confieren a sus titulares el derecho a participar, en caso de liquidación de Aena, en el remanente del haber social una vez satisfecho o consignado el importe de las deudas del Emisor.

g) Cláusulas de amortización.

No aplicable.

h) Cláusulas de conversión.

No aplicable.

4.6. En el caso de nuevas emisiones, declaración de las resoluciones, autorizaciones y aprobaciones en virtud de las cuales los valores han sido o serán creados y/o emitidos.

No aplicable.

4.7. En caso de nuevas emisiones, fecha prevista de emisión de los valores.

No aplicable.

4.8. Descripción de cualquier restricción sobre la libre transmisibilidad de los valores.

En los estatutos sociales de Aena no existe ninguna restricción a la libre transmisibilidad de las acciones.

4.9. Indicación de la existencia de cualquier oferta obligatoria de adquisición y/o normas de retirada y recompra obligatoria en relación con los valores.

No existe ninguna norma especial que regule ofertas obligatorias de adquisición de las acciones de Aena, salvo las que se derivan de la normativa sobre ofertas públicas de adquisición contenidas en la Ley del Mercado de Valores con las modificaciones introducidas por la Ley 6/2007, de 12 de abril, para la modificación del régimen de las ofertas públicas de adquisición y de la transparencia de los emisores, en virtud de la cual se transpone al ordenamiento jurídico español la Directiva 2004/25/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, y en el Real Decreto 1066/2007, de 27 de julio, sobre el régimen de las ofertas públicas de adquisición, ambas en vigor desde el día 13 de agosto de 2007. Esta normativa afectará a las acciones de Aena a partir del momento en que estas acciones se admitan a negociación en las Bolsas de Valores de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia.

4.10. Indicación de las ofertas públicas de adquisición realizadas por terceros sobre el capital del emisor, que se hayan producido durante el ejercicio anterior y el actual. Debe declararse el precio o de las condiciones de canje de estas ofertas y su resultado.

No se ha producido ninguna oferta pública de adquisición sobre las acciones de Aena.

4.11. Por lo que se refiere al país del domicilio social del emisor y al país o países en los que se está haciendo la oferta o se solicita la admisión a cotización:

a) Información sobre los impuestos aplicables en relación con las acciones de Aena

Se facilita a continuación una descripción general, de acuerdo con la legislación española en vigor (incluyendo su desarrollo reglamentario) a la fecha de aprobación de la presente Nota sobre las Acciones, del régimen fiscal aplicable a la adquisición, titularidad y, en su caso, posterior transmisión de los valores que se ofrecen. Dado que en el momento de la aprobación de la presente Nota sobre las Acciones acaba de aprobarse una reforma fiscal con entrada en vigor el 1 de enero de 2015, se indica, allí dónde es procedente, el impacto que tal reforma tiene en cada caso.

Debe tenerse en cuenta que el presente análisis no explicita todas las posibles consecuencias fiscales de las mencionadas operaciones ni el régimen aplicable a todas las categorías de accionistas, algunos de los cuales (como por ejemplo las entidades financieras, las instituciones de inversión colectiva, las cooperativas, las entidades en atribución de rentas, etc.) pueden estar sujetos a normas especiales. Asimismo, la presente descripción tampoco tiene en cuenta los regímenes tributarios forales en vigor en los Territorios Históricos del País Vasco y en la Comunidad Foral de Navarra, ni la normativa aprobada por las distintas comunidades autónomas que, respecto de determinados impuestos, podría ser de aplicación a los accionistas.

Por tanto, se aconseja a los inversores y potenciales inversores que consulten con sus abogados o asesores fiscales, quienes les podrán prestar un asesoramiento personalizado a la vista de sus circunstancias particulares. Del mismo modo, los inversores y potenciales inversores habrán de estar atentos a los cambios que la legislación vigente en este momento o sus criterios de interpretación pudieran sufrir en el futuro.

Imposición indirecta en la adquisición y transmisión de los valores

La adquisición y, en su caso, ulterior transmisión de los valores ofertados estará exenta del Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados y del Impuesto sobre el Valor Añadido, en los términos previstos en el artículo 108 de la Ley del Mercado de Valores y concordantes de las leyes reguladoras de los impuestos citados, con sujeción al cumplimiento de los requisitos y condiciones establecidos en esta normativa.

Imposición directa derivada de la titularidad y posterior transmisión de los valores

Accionistas residentes en territorio español

El presente apartado analiza el tratamiento fiscal aplicable a los accionistas que sean los beneficiarios efectivos de los valores ofertados del Emisor y que sean tanto residentes en territorio español, como no residentes contribuyentes por el Impuesto sobre la Renta de no Residentes ("**IRNR**") que actúen a través de establecimiento permanente ("**EP**") en España, así corno a los accionistas personas físicas residentes en otros Estados miembros de la Unión Europea ("**UE**") (siempre que no lo sean de un territorio calificado como paraíso fiscal) e igualmente contribuyentes por el IRNR, que opten por tributar en calidad de contribuyentes por el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas ("**IRPF**"), de acuerdo con lo previsto en el artículo 46 del Texto Refundido de la Ley del IRNR, aprobado por el Real Decreto Legislativo 5/2004, de 5 de marzo ("**LIRNR**"). Adicionalmente, la Ley 26/2014, de 27 de noviembre, por la que se modifican la Ley 35/2006, de 28 de noviembre del IRPF, la LIRNR, y otras normas tributarias ("**Ley 26/2014**") establece la posibilidad de que opten por esta opción los residentes en países del Espacio Económico Europeo (EEE) con los que exista un efectivo intercambio de información tributaria en los términos previstos en el apartado 4 de la Disposición Adicional Primera de la Ley 36/2006.

Se considerarán accionistas residentes en España, a estos efectos, sin perjuicio de lo dispuesto en los Convenios para evitar la Doble Imposición ("**Convenios**") firmados por España, las entidades residentes en territorio español conforme al artículo 8 de la Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del Impuesto sobre Sociedades ("**LIS**"), y las personas físicas que tengan su residencia habitual en España, tal y como se define en el artículo 9.1 de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del IRPF ("**LIRPF**"), así como los residentes en el extranjero miembros de misiones diplomáticas españolas, oficinas consulares españolas y otros cargos oficiales (en los términos del artículo 10.1 de la LIRPF). Igualmente, tendrán la consideración de accionistas residentes en España a efectos fiscales las personas físicas de nacionalidad española que, cesando su residencia fiscal en España, acrediten su nueva residencia fiscal en un paraíso fiscal, tanto durante el periodo impositivo en el que se produzca el cambio de residencia como en los cuatro siguientes.

En el caso de personas físicas que adquieran su residencia fiscal en España como consecuencia de su desplazamiento a territorio español, podrá optarse por tributar con arreglo a las normas del IRNR durante el periodo en que se efectúe el cambio de residencia y los cinco siguientes siempre que se cumplan los requisitos previstos al efecto (artículo 93 de la LIRPF). Respecto a este punto señalar que el traslado a territorio español debe estar motivado por una relación laboral con un empleador establecido en España. La Ley 26/2014 establece, adicionalmente, la posibilidad de ejercer esta opción en el caso en que el traslado a territorio español venga motivado por la adquisición de la condición de administrador de una entidad establecida en España que no tenga la condición de entidad vinculada en los términos previstos en el artículo 18 de la LIS, es decir, cuando tenga una participación en la sociedad inferior al 25%.

PERSONAS FÍSICAS

IRPF

Rendimientos del trabajo

Según se describe en más detalle en la sección 5 siguiente, el Precio Minorista de Empleados para los empleados de Aena, Aena Internacional y Enaire será el Precio Minorista de la Oferta con un descuento del 10% (redondeado por exceso o por defecto al céntimo de euro más próximo). Asimismo, la inversión mínima de los Empleados será de 1.500 euros, mientras que la inversión máxima será de 15.000 euros. Por tanto, el máximo descuento que un Empleado podría obtener será de 1.500 euros (10% de 15.000 euros, inversión máxima).

Con carácter general, tienen la consideración de rendimiento del trabajo en especie la utilización, consumo u obtención por los trabajadores, para fines particulares, de bienes, derechos o servicios de forma gratuita o por precio inferior al normal de mercado, aun cuando no supongan un gasto real para el empleador. En el caso de Aena no se cumplen los requisitos legales para la aplicación de la exención prevista para la entrega a los trabajadores de acciones de la propia empresa (o de otras empresas del grupo de sociedades), que exige que la oferta se realice en las mismas condiciones para todos los trabajadores de la empresa, grupo o subgrupos de empresa (por un lado, se excluye expresamente a los altos directivos de la oferta, y por otro, al excluirse determinadas entidades, podría incumplirse también el requisito del grupo, dependiendo de la definición que se tome de grupo). Por tanto, el empleador en cada caso deberá practicar el ingreso a cuenta correspondiente al descuento que se detraerá de la nómina.

Adicionalmente, esto podría tener un impacto en el cálculo del tipo de retención aplicable al trabajador en cada caso (i.e. el aumento de retribución total anual motivada por la entrega de acciones con descuento implicaría un mayor tipo de retención, por lo que habría que regularizar el tipo de retención a aplicar a los trabajadores afectados). Si finalmente no se modifica la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2015, y por tanto se debe practicar la deducción del descuento en la última (o últimas) nómina(s) del año, podría producirse un nuevo supuesto legal de regularización del tipo de retención (esta vez a la baja), de forma que el efecto fuese neutral para el trabajador (i.e. con motivo de la entrega de acciones no se habría practicado retención o ingreso a cuenta excesivo en términos anuales).

Rendimientos del capital mobiliario

Tendrán la consideración de rendimientos del capital mobiliario, entre otros, los dividendos, las primas de asistencia a juntas, los rendimientos derivados de la constitución o cesión de derechos o facultades de uso o disfrute sobre los valores objeto de la Oferta y, en general, las participaciones en los beneficios de Aena así como cualquier otra utilidad percibida de dicha entidad en su condición de accionista (artículo 25 de la LIRPF).

Los rendimientos del capital mobiliario obtenidos por los accionistas como consecuencia de la titularidad de los valores ofertados se integrarán por el rendimiento neto resultante de deducir, en su caso, los gastos de administración y depósito de su importe bruto, en la base imponible del ahorro del ejercicio en que sean exigibles para su perceptor, gravándose del siguiente modo: (i) en 2015, al tipo impositivo del 20% hasta 6.000 euros, 22% desde 6.001 hasta 50.000 euros y 24% de 50.001 euros en adelante; (ii) en 2016 y siguientes ejercicios, 19% hasta 6.000 euros, 21% desde 6.001 hasta 50.000 euros y 23% de 50.001 euros en adelante.

Asimismo, los accionistas soportarán con carácter general una retención a cuenta del IRPF (sobre el importe íntegro del beneficio distribuido. El tipo de retención e ingreso a cuenta sobre los rendimientos del capital mobiliario es del 20% en 2015 y 19% a partir de 2016. La retención a cuenta será deducible de la cuota líquida del referido impuesto y, en caso de insuficiencia de ésta, dará lugar a las devoluciones previstas en el artículo 103 de la LIRPF.

Por último, la Ley 26/2014 introduce determinadas novedades en materia del cálculo de los rendimientos del capital mobiliario en relación con reparto de prima de emisión y reducción de capital con devolución de aportaciones, pero únicamente afecta a entidades no cotizadas, por lo que no son de interés en el caso de Aena.

Ganancias y pérdidas patrimoniales derivadas de la transmisión de los valores

En relación con las rentas obtenidas en la transmisión de los valores, la ganancia o pérdida patrimonial se determinará como la diferencia entre su valor de adquisición y el valor de transmisión, determinado por su cotización en la fecha de transmisión o por el valor pactado cuando sea superior a la cotización (artículo 37.1.a) de la LIRPF).

La Ley 26/2014 ha eliminado la anterior diferenciación existente entre las transmisiones a corto y a largo plazo, estableciendo la inclusión de todas las ganancias o pérdidas en la base del ahorro independientemente de su periodo de generación. Las ganancias patrimoniales derivadas de la transmisión de las acciones de Aena no están sometidas a retención a cuenta del IRPF.

También como novedad incluida en la Ley 26/2014, desde el 1 de enero de 2015, la transmisión de derechos de suscripción preferente constituye una ganancia patrimonial por la totalidad del importe recibido (con anterioridad, reducía el valor de adquisición hasta cero, y el exceso suponía una ganancia patrimonial). Adicionalmente, se impone la obligación de practicar retención. No obstante, de forma transitoria, hasta el 1 de enero de 2017, la transmisión de derechos de suscripción preferente continuará teniendo el tratamiento fiscal aplicable con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley 26/2014.

Impuesto sobre el Patrimonio

Los accionistas personas físicas residentes en territorio español de conformidad con lo dispuesto en el artículo 9 de la LIRPF están sometidos al Impuesto sobre el Patrimonio (en adelante, "**IP**"), regulado por la Ley 19/1991, de 6 de junio ("**LIP**").

El IP venía gozando de una bonificación sobre la cuota íntegra del 100% desde el 1 de enero de 2008 como consecuencia de la entrada en vigor de la Ley 4/2008, de 23 de diciembre.

El Real Decreto-ley 13/2011, de 16 de septiembre, restableció el IP con carácter temporal al suprimir dicha bonificación del 100% con efectos para los periodos 2011 y 2012. Adicionalmente, la Ley 16/2012 mantuvo dicha eliminación de la bonificación para los ejercicios 2013 y 2014.

La Ley 36/2014, de 26 de diciembre de Presupuestos Generales del Estado para el año 2015 procede a prorrogar la exigencia de su gravamen en el ejercicio 2015, restableciendo la bonificación del 100% para sujetos pasivos por obligación personal o real de contribuir con efectos desde el 1 de enero de 2016.

Describimos a continuación muy brevemente este impuesto.

(a) Inversores personas físicas residentes en España

Las personas físicas residentes en España están sometidas al IP por la totalidad del patrimonio neto de que sean titulares a 31 de diciembre de cada año, con independencia del lugar donde estén situados sus bienes o puedan ejercitarse sus derechos, siempre que el valor del mismo supere 700.000 euros (después de descontar un valor máximo de 300.000 euros de la vivienda habitual, en su caso). No están obligados a presentar declaración de IP las personas físicas residentes en España cuyos bienes y derechos no excedan de 2.000.000 euros y su cuota tributaria de IP no resulte a ingresar.

De conformidad con lo anterior, los inversores personas físicas residentes en España que tengan obligación de presentar IP deberán declarar las acciones de Aena atendiendo a las normas del IP. Dichas acciones, junto con el resto del patrimonio neto del contribuyente, una vez computado el mínimo exento y deducidas las cargas y gravámenes pertinentes y las deudas u obligaciones del sujeto pasivo y practicadas las reducciones y deducciones aplicables, tributarán, en su caso, a un tipo de gravamen de entre el 0,2% y el 2,5%.

Finalmente, téngase en cuenta que las comunidades autónomas están legitimadas para determinar, entre otras cuestiones, (i) el límite exento de tributación; (ii) los tipos impositivos; y (iii) los beneficios fiscales y exenciones aplicables en su territorio, lo que puede implicar una reducción significativa de la carga fiscal por este concepto o incluso, en la práctica, la ausencia de tributación,

si bien el ejercicio de estas competencias también podría dar lugar a un aumento de la carga tributaria.

(b) Inversores personas físicas no residentes en España

Las personas físicas no residentes en España que sean titulares a 31 de diciembre de bienes situados en territorio español o derechos que pudieran ejercitarse o hubieran de cumplirse en dicho territorio (entendiendo como tales las acciones emitidas por una sociedad española como Aena), también están sujetas al IP.

Por ello, deberán declarar las acciones de Aena atendiendo a las normas del IP que, junto con el resto del patrimonio neto del contribuyente situado en territorio español, una vez deducidas las cargas y gravámenes pertinentes y las deudas u obligaciones del sujeto pasivo y practicadas las reducciones y deducciones aplicables, y minorado el importe de 700.000 euros correspondiente al mínimo exento, tributarán a un tipo de gravamen de entre el 0,2% y el 2,5%.

Las anteriores consideraciones se hacen sin perjuicio de que fuera de aplicación lo dispuesto en un Convenio suscrito por España con el país de residencia del inversor, en su caso.

Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones

Las transmisiones de acciones a título lucrativo (por causa de muerte o donación) en favor de personas físicas residentes en España están sujetas al Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones ("**ISD**") en los términos previstos en la Ley 29/1987, de 18 de diciembre, siendo sujeto pasivo el adquirente de los valores y sin perjuicio de la normativa específica aprobada, en su caso, por cada comunidad autónoma. De no existir normativa autonómica, el tipo impositivo aplicable sobre la base liquidable oscila entre el 7,65% y el 34%; una vez obtenida la cuota íntegra, sobre la misma se aplican determinados coeficientes multiplicadores en función del patrimonio preexistente y del grado de parentesco del adquirente. El tipo efectivo de gravamen se encuentra entre un 0% y un 81,6% de la base imponible.

SUJETOS PASIVOS DEL IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES

Dividendos

Los sujetos pasivos del Impuesto sobre Sociedades ("**IS**") o los que, siendo contribuyentes por el IRNR, actúen en España a través de EP, integrarán en su base imponible el importe íntegro de los dividendos o participaciones en beneficios percibidos como consecuencia de la titularidad de los valores suscritos, así como los gastos inherentes a la participación, en la forma prevista en el artículo 10 y siguientes de la LIS, tributando con carácter general al tipo de gravamen del 28% para los periodos impositivos iniciados en 2015 y al 25% para los iniciados en 2016 y años siguientes.

La LIS recién aprobada ha sustituido con carácter general la deducción por doble imposición interna preexistente (deducción del 50% o del 100% en la cuota íntegra derivada de los dividendos o participaciones en beneficios obtenidos) por un régimen de exención (artículo 21 de la LIS). Para la aplicación de la exención será necesario tener una participación significativa (mayor al 5% o un valor de adquisición de la participación superior a 20 millones de euros).

Asimismo, los sujetos pasivos del IS soportarán una retención al tipo vigente en cada momento (20% para 2015 y 19% de 2016 en adelante), sobre el importe íntegro del beneficio distribuido, salvo que les resulte aplicable alguna de las exclusiones de retención previstas por la normativa vigente, entre la que cabe señalar la aplicación del régimen de exención indicado. La retención practicada será deducible de la cuota del IS y, en caso de insuficiencia de ésta, dará lugar a las devoluciones previstas en el artículo 127 de la LIS.

Rentas derivadas de la transmisión de los valores

El beneficio o la pérdida derivados de la transmisión onerosa o lucrativa de las acciones, o de cualquier otra alteración patrimonial relativa a las mismas, se integrará en la base imponible de los sujetos pasivos del IS, o contribuyentes por el IRNR que actúen a través de EP en España, en la forma prevista en el artículo 10 y siguientes de la LIS, tributando al tipo de gravamen vigente en cada momento (28% y 25% correspondientes a los ejercicios 2015 y 2016 en adelante respectivamente).

Asimismo, la transmisión de acciones por sujetos pasivos del IS puede otorgar al transmitente derecho a aplicar la exención por doble imposición (artículo 21 de la LIS). Asimismo, la LIS recientemente aprobada ha eliminado la deducción por reinversión de beneficios extraordinarios, sustituyéndose por la reserva de capitalización, un nuevo beneficio fiscal consistente en la deducción de la base imponible positiva del periodo de un importe equivalente al 10% del incremento de los fondos propios, si éste se mantiene durante 5 años y se dota una reserva indisponible.

Finalmente, en caso de adquisición gratuita de las acciones por parte de un sujeto pasivo del IS, la renta que se genere para éste tributará igualmente de acuerdo con las normas de este impuesto, no siendo aplicable el ISD.

Accionistas no residentes en territorio español

El presente apartado analiza el tratamiento fiscal aplicable a los accionistas no residentes en territorio español que tengan la condición de beneficiarios efectivos de los valores, excluyendo a aquéllos que actúen en territorio español mediante EP y a quienes ejerciten la opción de tributar como residentes en España con arreglo a lo indicado en el apartado anterior.

Se considerarán accionistas no residentes las personas físicas que no sean contribuyentes por el IRPF, porque no cumplan con los requisitos de residencia establecidos en la LIRPF, y las entidades no residentes en territorio español de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6 de la LIRNR.

El régimen que se describe a continuación es de carácter general, por lo que deberán tenerse en cuenta las particularidades de cada sujeto pasivo y las que puedan resultar de los Convenios celebrados entre terceros países y España.

IRNR

Rendimientos del capital mobiliario

Los dividendos y otros rendimientos derivados de la participación en los fondos propios de una entidad, obtenidos por personas físicas o entidades no residentes en España que actúen a estos efectos sin EP en dicho territorio, estarán sometidos a tributación por el IRNR al tipo vigente en cada momento sobre el importe íntegro percibido (el 20% en 2015 y 19% a partir de 2016).

Adicionalmente, y con carácter general, el Emisor efectuará, en el momento del pago del dividendo, una retención a cuenta del IRNR del tipo vigente en cada momento.

No obstante, cuando en virtud de la residencia a efectos fiscales del perceptor resulte aplicable un Convenio suscrito por España o una exención interna, se aplicará, en su caso, el tipo de gravamen reducido previsto en el Convenio para este tipo de rentas o la exención, previa la acreditación de la residencia fiscal del accionista en la forma establecida en la normativa en vigor. A estos efectos, en la actualidad se encuentra vigente un procedimiento especial, aprobado por la *Orden del Ministerio de Economía y Hacienda de 13 de abril de 2000*, para hacer efectivas las retenciones a accionistas no residentes, al tipo que corresponda en cada caso, o para excluir la retención, cuando en el procedimiento de pago intervengan entidades financieras domiciliadas, residentes o representadas en España que sean depositarias o gestionen el cobro de las rentas de dichos valores.

De acuerdo con esta norma, en el momento de distribuir el dividendo, el Emisor practicará una retención sobre el importe íntegro del dividendo al tipo general y transferirá el importe líquido a las entidades depositarias. Las entidades depositarias que, a su vez, acrediten, en la forma establecida, el derecho a la aplicación de tipos reducidos o a la exclusión de retenciones de sus clientes recibirán, para el abono a los mismos, el importe retenido en exceso. Para ello, los clientes habrán de aportar a la entidad depositaria, antes del día 10 del mes siguiente a aquél en el que se distribuya el dividendo, un certificado de residencia fiscal expedido por la autoridad fiscal correspondiente de su país de residencia en el sentido definido en el Convenio que resulte aplicable (o, en aquellos supuestos en los que exista desarrollo mediante una Orden en la que se establezca la utilización de un formulario específico, el citado formulario). El certificado de residencia mencionado anteriormente tiene una validez de un año desde su fecha de emisión.

Cuando resultara de aplicación una exención o, por la aplicación de algún Convenio, el tipo de retención fuera inferior al general según la LIRNR, y el accionista no hubiera podido acreditar su residencia a efectos fiscales dentro del plazo establecido al efecto, aquél podrá solicitar de la Hacienda Pública española la devolución del importe retenido en exceso (*vid Orden EHA/3316/2010, de 17 de diciembre* **"Orden EHA/3316/2010***").*

En todo caso, practicada la retención procedente a cuenta del IRNR o reconocida la procedencia de la exención, los accionistas no residentes no estarán obligados a presentar declaración en España por el IRNR sin perjuicio de las obligaciones de declaración para el pagador de los rendimientos (artículos 28 y 31 de la LIRNR).

Ganancias y pérdidas patrimoniales

De acuerdo con la LIRNR, las ganancias patrimoniales obtenidas por personas físicas o entidades no residentes sin mediación de EP en España por la transmisión de valores o cualquier otra ganancia de capital relacionada con dichos valores, están sometidas a tributación por el IRNR y se cuantifican, con carácter general, conforme a las normas previstas en la LIRPF. En particular, las ganancias patrimoniales derivadas de la transmisión de acciones tributarán por el IRNR al tipo vigente en cada momento, salvo que resulte aplicable una exención interna o un Convenio suscrito por España, en cuyo caso se estará a lo dispuesto en dicha legislación o dicho Convenio.

Adicionalmente, estarán exentas, por aplicación de la ley interna española, las ganancias patrimoniales siguientes:

- Las derivadas de la transmisión de las acciones en mercados secundarios oficiales de valores españoles, obtenidas sin mediación de EP por personas físicas o entidades no residentes, que sean residentes en un Estado que tenga suscrito con España un Convenio con cláusula de intercambio de información, siempre que no hayan sido obtenidas a través de países o territorios calificados reglamentariamente como paraísos fiscales (artículo 14.1.i) LIRNR).

- Las derivadas de la transmisión de las acciones obtenidas sin mediación de EP por personas físicas o entidades residentes a efectos fiscales en otros Estados miembros de la UE o por EPs de dichos residentes situados en otro Estado miembro de la UE, siempre que no hayan sido obtenidas a través de países o territorios calificados reglamentariamente como paraísos fiscales (artículo 14.1.c) LIRNR).

- La exención no alcanza a las ganancias patrimoniales derivadas de la transmisión de acciones o derechos de una entidad cuando (i) el activo de dicha entidad consista principalmente, de forma directa o indirecta, en bienes inmuebles situados en territorio español (como sería el caso de Aena en la actualidad), o (ii) en algún momento, dentro de los doce meses precedentes a la transmisión, el sujeto pasivo haya participado directa o indirectamente en, al menos, el 25% del capital o patrimonio de la sociedad emisora.

La ganancia o pérdida patrimonial se calculará y someterá a tributación separadamente para cada transmisión, no siendo posible la compensación de ganancias y pérdidas en caso de varias transmisiones con resultados de distinto signo. Su cuantificación se efectuará aplicando las reglas del artículo 24 de la LIRNR. La Ley 26/2014 ha modificado también las normas del IRPF de compensación de ganancias y pérdidas, por lo que aconsejamos de nuevo al Inversor que consulte con su asesor fiscal.

De acuerdo con lo dispuesto en la LIRNR, las ganancias patrimoniales obtenidas por no residentes sin mediación de EP no estarán sujetas a retención o ingreso a cuenta del IRNR.

El accionista no residente estará obligado a presentar declaración, determinando e ingresando, en su caso, la deuda tributaria correspondiente. Podrán también efectuar la declaración e ingreso su representante fiscal en España o el depositario o gestor de las acciones, con sujeción al procedimiento y modelo de declaración previstos en la Orden EHA/3316/2010.

De resultar aplicable una exención, ya sea en virtud de la ley española o de un Convenio, el inversor no residente habrá de acreditar su derecho mediante la aportación de un certificado de residencia fiscal expedido por la autoridad fiscal correspondiente de su país de residencia en el que, si fuera el caso, deberá constar expresamente que el inversor es residente en el sentido definido en el Convenio que resulte aplicable (o del formulario previsto al efecto en el Convenio). Dicho certificado de residencia tiene una validez de un año desde su fecha de emisión.

IP

Sin perjuicio de lo que resulte de los Convenios suscritos por España, están sujetas al IP las personas físicas que no tengan su residencia habitual en territorio español de conformidad con lo previsto en el artículo 9 de la LIRPF y que sean titulares a 31 de diciembre de cada año de bienes situados en territorio español o de derechos que pudieran ejercitarse o hubieran de cumplirse en el mismo. Estos bienes o derechos serán los únicos gravados en España por el IP.

En este sentido, las acciones de una sociedad residente en territorio español, como es el caso de Aena, tienen la consideración de bienes situados en España a efectos de la obligación real de tributar, por este impuesto, para las personas que no tengan su residencia habitual en España.

ISD

Sin perjuicio de lo que resulte de los Convenios suscritos por España, las adquisiciones a título lucrativo por personas físicas no residentes en España, y cualquiera que sea la residencia del transmitente, estarán sujetas al ISD cuando la adquisición lo sea de bienes situados en territorio español o de derechos que puedan ejercitarse o hubieran de cumplirse en ese territorio. Las autoridades españolas vienen entendiendo que las acciones de una sociedad española deben considerarse bienes situados en España a efectos fiscales en todo caso.

Las sociedades no residentes en España no son sujetos pasivos del ISD y las rentas que obtengan a título lucrativo tributarán generalmente como ganancias patrimoniales de acuerdo con las normas del IRNR anteriormente descritas, sin perjuicio de lo previsto en los Convenios que pudieran resultar aplicables.

Se aconseja a los accionistas no residentes que consulten con sus asesores fiscales sobre los términos en los que, en cada caso concreto, habrá de aplicarse el ISD.

b) Indicación de si el emisor asume la responsabilidad de la retención de impuestos en origen.

Aena, en cuanto emisor y pagador de las rentas que puedan derivarse de la titularidad de los valores, asume la responsabilidad de practicar la correspondiente retención a cuenta de impuestos en España con arreglo a lo dispuesto en la normativa vigente.

5. Cláusulas y condiciones de la oferta

5.1. Condiciones, estadísticas de la oferta, calendario previsto y procedimiento para la adquisición de la oferta

5.1.1. Condiciones a las que está sujeta la oferta.

La Oferta no está sujeta a ninguna condición. No obstante, la Oferta está sujeta a los supuestos de desistimiento y revocación que se describen en el apartado 5.1.4 siguiente.

5.1.2. Importe total de la emisión/oferta, distinguiendo los valores ofertados para la venta y los ofertados para suscripción; si el importe no es fijo, descripción de los acuerdos y del momento en que se anunciará al público el importe definitivo de la oferta.

El importe nominal inicial de la Oferta (sin incluir las acciones correspondientes a la opción de compra *green shoe* a la que se hace referencia en el apartado 5.2.5 siguiente), es de 381.818.180 euros, dividido en 38.181.818 acciones ordinarias, de 10 euros de valor nominal cada una de ellas.

Asimismo, y según se señala en los apartados 5.2.3.b) y 6.3 de la presente Nota sobre las Acciones, en el caso de que el Contrato de Compraventa de alguno de los Inversores de Referencia mencionados en dichos apartados quedara sin efecto por ser el precio máximo o cap ofrecido por cada Inversor de Referencia inferior al Precio del Tramo para Inversores Cualificados, esas acciones podrían ser asignadas al Tramo para Inversores Cualificados, siempre que haya exceso de demanda en dicho Tramo, lo que supondrá un incremento del número de acciones objeto de la opción de compra green shoe (con objeto de que éstas representen el 10% de la Oferta, según se detalla en el apartado 5.2.5 siguiente), previo acuerdo con las Entidades Coordinadoras Globales.

El importe nominal inicial de la Oferta podrá ampliarse en el supuesto de que las Entidades Coordinadoras Globales ejerciten la opción de compra *green shoe* que Enaire (también definido como el "Accionista Oferente") tiene previsto otorgar a dichas Entidades en los términos que se describen en el apartado 5.2.5 siguiente, sobre 3.818.182 acciones de Aena, con un valor nominal de 10 euros cada una de ellas, que representan en su conjunto un importe nominal de 38.181.820 euros.

El número de acciones que constituye el objeto inicial de la Oferta representa aproximadamente un 25,45% del capital social de Aena ampliable hasta el 28% del capital social de Aena en el caso de que se ejercite en su totalidad la opción de compra *green shoe* a que se refiere el apartado 5.2.5 siguiente. En cualquier caso, tras la liquidación de la Oferta, Enaire mantendrá al menos el 51% del capital social de Aena.

Tomando como referencia la Banda de Precios indicativa y no vinculante, el importe efectivo de la Oferta será de entre 1.642 y 2.100 millones de euros, sin incluir las acciones correspondientes a la opción de compra *green shoe*. En caso de que dicha opción se ejercite en su totalidad, el importe efectivo de la Oferta sería de entre 1.806 y 2.310 millones de euros.

El importe nominal inicial de la Oferta podrá verse reducido por decisión del Accionista Oferente, de común acuerdo con las Entidades Coordinadoras Globales, en cualquier momento hasta la fijación del precio de la Oferta, de acuerdo con las siguientes condiciones, que serán excluyentes:

Si la reducción se produce antes de la fijación del Precio Máximo Minorista, en ningún caso, y como consecuencia de la reducción, el número de acciones repartido entre el público podrá ser inferior al 25% del capital social de Aena, de manera proporcional sobre las acciones adjudicadas a cada Tramo. En este supuesto, Aena (i) someterá a la aprobación de la CNMV el correspondiente suplemento al Folleto, y (ii) dará publicidad a la decisión por los mismos medios que el Folleto. En el supuesto de que como consecuencia de la reducción del tamaño de la Oferta el porcentaje de acciones repartido entre el público fuese de exactamente el 25% del capital social, Aena se compromete expresamente a no adquirir acciones propias en el plazo de un año desde la admisión a negociación de las acciones.

Si la reducción se produce después de la fijación del Precio Máximo Minorista y antes de la Fijación del Precio de la Oferta, (i) la referida reducción podrá afectar a un número máximo de acciones igual al número de acciones destinado al green shoe, (ii) Aena deberá comunicar la decisión a la CNMV mediante hecho relevante y dar publicidad a la decisión por los mismos medios que el Folleto. En este caso, se abrirá un periodo de revocación de tres días hábiles a partir de la comunicación de la decisión. En caso de reducción de la Oferta, el tamaño de la opción de compra –green shoe- deberá en su caso reducirse en la misma proporción a efectos de que nunca supere el 10% de la oferta original.

En cualquier caso, el importe de la Oferta inicial (excluyendo la opción de compra *green shoe*) resultante de la citada reducción no podrá en ningún caso ser inferior al 25% del capital social de Aena. La reducción del importe de la Oferta sería comunicada de inmediato a la CNMV como hecho relevante.

5.1.3. Plazo, incluida cualquier posible modificación, durante en el que estará abierta la oferta y descripción del proceso de solicitud.

La presente Oferta consta de dos tramos, uno minorista y otro dirigido a inversores cualificados, que se describen con detalle a continuación.

5.1.3.1. Tramo Minorista

El Tramo Minorista se divide, a su vez, en dos subtramos: el Subtramo Minorista General y el Subtramo para Empleados.

Procedimiento de colocación del Subtramo Minorista General

El procedimiento de colocación en el Subtramo Minorista General estará integrado por las siguientes fases, que se describen en detalle más adelante:

Actuación	**Fecha**
Firma del Contrato de Colocación del Tramo Minorista	22 de enero de 2015
Registro del Folleto Informativo por la CNMV	23 de enero de 2015
Inicio del Periodo de Formulación de Mandatos de compra Inicio del Periodo de Revocación de Mandatos de compra	26 de enero de 2015
Fin del Periodo de Formulación de Mandatos de compra Fijación del Precio Máximo Minorista	3 de febrero de 2015

Inicio del Periodo de Solicitudes Vinculantes de compra	4 de febrero de 2015
Fin del Periodo de Solicitudes Vinculantes de compra Fin del Periodo de Revocación de Mandatos de compra	6 de febrero de 2015
Asignación definitiva de acciones al Tramo Minorista	7 de febrero de 2015
Realización del prorrateo	Hasta el 8 de febrero de 2015 (incluido)
Fijación del Precio Minorista	9 de febrero de 2015
Adjudicación de acciones a inversores (“**Fecha de la Operación”**)	10 de febrero de 2015
Admisión a negociación oficial	11 de febrero de 2015
Liquidación de la Oferta	13 de febrero de 2015

Se hace constar que los plazos anteriormente indicados son estimativos y podrían no cumplirse y, consecuentemente, podría retrasarse la ejecución de las operaciones descritas, lo cual, de ocurrir, será comunicado mediante hecho relevante.

Forma de efectuar las peticiones

Los inversores del Tramo Minorista que reúnan los requisitos previstos en la presente Nota sobre las Acciones podrán realizar sus peticiones:

Desde las 8:30 horas de Madrid del 26 de enero de 2015 hasta las 14:00 horas de Madrid del día 3 de febrero de 2015, ambos inclusive (dentro del horario de atención al público que tenga establecido la Entidad Colocadora del Tramo Minorista ante la que se presente el Mandato (el “**Periodo de Formulación de Mandatos de Compra**”), mediante la presentación de Mandatos de Compra (“**Mandatos**”). Los Mandatos serán revocables, en su totalidad, pero no parcialmente, hasta las

14:00 horas de Madrid del día 6 de febrero de 2015 (dentro del horario de atención al público que tenga establecido la Entidad Colocadora del Tramo Minorista ante la que se presente el Mandato).

Desde las 8:30 horas de Madrid del 4 de febrero de 2015 hasta las 14:00 horas de Madrid del día 6 de febrero de 2015, ambos inclusive (dentro del horario de atención al público que tenga establecido la Entidad Colocadora del Tramo Minorista ante la que se presente la Solicitud) (el "**Periodo de Solicitudes Vinculantes de Compra**"), mediante la formulación de Solicitudes de Compra ("**Solicitudes**") no revocables.

Reglas generales aplicables a los Mandatos y las Solicitudes

La formulación, recepción y tramitación de los Mandatos y las Solicitudes se ajustarán a las siguientes reglas:

(i) Cualquier Solicitud de compra formulada durante el periodo de Oferta se considera hecha en firme y será irrevocable, entendiéndose que el Peticionario acepta como precio por acción el Precio Minorista de la Oferta que se fije de conformidad con lo dispuesto más adelante.

(ii) Deberán presentarse exclusivamente ante alguna de las Entidades Colocadoras del Tramo Minorista (a los efectos de esta Sección, el término "Entidad Colocadora del Tramo Minorista" también incluirá a las Entidades Colocadoras Asociadas) o sus representantes, que se relacionan en el apartado 5.4.1. siguiente de la presente Nota sobre las Acciones. El inversor deberá abrir cuenta corriente y una cuenta de valores en aquélla de estas entidades ante las que presente su Mandato o Solicitud (o, en el caso de cuentas corrientes de efectivo, en una entidad perteneciente al mismo grupo de la Entidad Colocadora del Tramo Minorista, si esta última admite dicha posibilidad), en el caso de no disponer de ellas con anterioridad. Si el inversor tuviera más de una cuenta de efectivo y/o valores, deberá elegir una de ellas. Por lo que respecta a los gastos que se deriven del mantenimiento de estas cuentas, las citadas entidades podrán aplicar las comisiones previstas al efecto en sus respectivos cuadros de tarifas.

(iii) Deberán ser otorgados por escrito y firmados por el inversor interesado (en adelante, el "**Peticionario**") en el correspondiente impreso que la Entidad Colocadora del Tramo Minorista deberá facilitarle, sin perjuicio de la posibilidad de formular Mandatos o Solicitudes de manera telemática o telefónica. La formulación de un Mandato o una Solicitud implicará por parte del Peticionario la aceptación de los términos de la Oferta contenidos en el Folleto. No se aceptará ningún Mandato o ninguna Solicitud que no posea todos los datos identificativos del Peticionario que vengan exigidos por la legislación vigente para este tipo de operaciones (nombre y apellidos o denominación social, dirección y N.I.F. o, en caso de no residentes en España que no dispongan de N.I.F., número de pasaporte, nacionalidad y domicilio fiscal). En caso de Mandatos o Solicitudes formulados en nombre de menores de edad o incapacitados, deberá expresarse el N.I.F. del menor o del incapacitado, así como los

datos identificativos de su representante legal, sin que ello implique asignar el N.I.F. del representante a la petición a efectos del control del número máximo de Mandatos o Solicitudes realizados en cotitularidad ni del control del límite máximo de inversión descritos en la presente Nota sobre las Acciones.

(iv) La formulación de un Mandato o una Solicitud implicará por parte del Peticionario la aceptación de los términos de la Oferta contenidos en el Folleto.

(v) Deberán reflejar, bien escrita de puño y letra por el Peticionario o bien impresa mecánicamente siempre que haya sido fijada por el Peticionario y (a) así se confirme por el mismo mediante una firma autógrafa adicional sobre ella, la cantidad en euros que desea invertir, cantidad que (salvo revocación, en el caso de los Mandatos) se aplicará a la adquisición de acciones al Precio Minorista que se determine tras el Periodo de Solicitudes Vinculantes de Compra, (b) la firma del Mandato o de la Solicitud por parte del Peticionario, sin ser una firma adicional, figure claramente junto a la impresión mecánica de la cantidad que desea (sin perjuicio de formular Mandatos o Solicitudes por alguna de las otras vías explicadas en este Folleto).

(vi) Las Entidades Colocadoras del Tramo Minorista deberán facilitar a los Peticionarios, con carácter previo a la formulación por parte de éstos de los Mandatos o las Solicitudes, una copia del Resumen incluido como Sección 1 del presente Folleto. Los Peticionarios deberán firmar una copia del referido Resumen, que deberá ser conservada por la Entidad ante la que se haya formulado el Mandato o la Solicitud.

(vii) Los Mandatos y las Solicitudes del Subtramo Minorista General también podrán ser cursados por vía telemática (Internet) a través de aquellas Entidades Colocadoras del Tramo Minorista que estén dispuestas a aceptar Mandatos y Solicitudes cursados por esta vía y reúnan los medios suficientes para garantizar la seguridad y confidencialidad de las correspondientes transacciones. En particular, las siguientes entidades ofrecerán la posibilidad de cursar Mandatos y Solicitudes por vía telemática (Internet):

- Banca March, S.A.
- Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A.
- Banco de Sabadell, S.A.
- Banco Mediolanum, S.A.
- Banco Pastor, S.A.
- Banco Popular Español, S.A.
- Banco Santander, S.A.
- Bancopopular-e, S.A.

- Bankinter, S.A.
- BEKA Finance, S.V., S.A.
- Caixabank, S.A.
- Caja de Crédito de los Ingenieros, Sociedad Cooperativa de Crédito
- Caja Sur Banco, S.A.U.
- Ibercaja Banco, S.A.
- ING BANK NV, Sucursal en España
- Kutxabank, S.A.
- Norbolsa, S.V. S.A.
- Open Bank, S.A.
- Renta 4 Banco, S.A.
- Targobank, S.A.
- Uno-e Banco, S.A.

En relación con los Mandatos y las Solicitudes presentados de forma telemática serán de aplicación las siguientes reglas:

(a) El Peticionario cumplirá con las reglas de acceso y contratación por vía telemática que tenga establecidas la Entidad Colocadora del Tramo Minorista en cuestión y estas últimas, a su vez, responderá de la autenticidad e integridad de los Mandatos y las Solicitudes cursados por esta vía y garantizará la confidencialidad y el archivo de tales Mandatos y Solicitudes.

(b) El Peticionario, antes de proceder a la contratación de las acciones, podrá acceder a información relativa a la Oferta y, en particular, al Folleto Informativo, a través de Internet. En el supuesto de que el Peticionario decida acceder a la página correspondiente de las Entidades Colocadoras del Tramo Minorista habilitada para la contratación de acciones, la entidad deberá asegurarse de que, con carácter previo, el Peticionario haya cumplimentado un campo que garantice que éste ha tenido acceso al Folleto y al Resumen incluido como Sección 1 del presente Folleto.

(c) Posteriormente, el Peticionario accederá a la página correspondiente de las Entidades Colocadoras del Tramo Minorista habilitada para la contratación de acciones de Aena, en la que introducirá su Mandato o Solicitud cuyo importe en euros no podrá ser inferior ni superior a los límites mínimo y máximo fijados en el apartado 5.1.6 de la presente Nota sobre las Acciones. El Peticionario, por esta

misma vía, tendrá la opción de revocar los Mandatos que hubiera formulado en iguales términos que los formulados de forma presencial en las sucursales de las Entidades Colocadoras del Tramo Minorista, debiendo ser esta revocación total y no parcial. Por último, el Peticionario deberá introducir el número de cuenta de valores donde desea que se abone la compra de las acciones de Aena y la cuenta de efectivo donde desea que se le cargue el importe correspondiente. Si tuviera más de una cuenta de efectivo o de valores abierta en las Entidades Colocadoras del Tramo Minorista, deberá elegir una de ellas. Si el Peticionario no tuviera contratada ninguna de estas cuentas en las Entidades Colocadoras del Tramo Minorista, deberá proceder a contratarla en los términos establecidos por dicha entidad. Una vez introducida la orden en el sistema, éste deberá permitir al inversor la obtención de una confirmación de esta orden en la que conste la fecha y hora de la misma, confirmación que deberá ser susceptible de impresión en papel.

(viii) Los Mandatos y las Solicitudes podrán ser igualmente cursados telefónicamente a través de aquellas Entidades Colocadoras del Tramo Minorista, en su caso, que estén dispuestas a aceptar Mandatos y Solicitudes cursados por esta vía y previamente hayan suscrito un contrato con el Peticionario por el que éste acepte un sistema de identificación, al menos, de una clave que permita conocer y acreditar la identidad del Peticionario. En particular, las siguientes entidades ofrecerán la posibilidad de cursar Mandatos y Solicitudes por vía telefónica:

- Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A.
- Banco Mediolanum, S.A.
- Banco Pastor, S.A.
- Banco Popular Español, S.A.
- Bancopopular-e, S.A.
- Bankia, S.A.
- Bankinter, S.A.
- BEKA Finance, S.V., S.A.
- Caja de Crédito de los Ingenieros, Sociedad Cooperativa de Crédito
- Caja Sur Banco, S.A.U.
- GVC Gaesco Valores, Sociedad de Valores, S.A.
- Ibercaja Banco, S.A.
- ING BANK NV, Sucursal en España
- Kutxabank, S.A.

- Open Bank, S.A.
- Popular Bolsa, S.V. S.A.
- Renta 4 Banco, S.A.
- Targobank, S.A.
- Uno-e Banco, S.A.
- Unicorp Patrimonio, S.V., S.A.

En relación con los Mandatos y las Solicitudes cursados telefónicamente serán de aplicación las siguientes reglas:

(a) El Peticionario cumplirá con las reglas de acceso y contratación por vía telefónica que tenga establecidas la Entidad Colocadora del Tramo Minorista en cuestión, y ésta, a su vez, responderá de la autenticidad e integridad de los Mandatos y las Solicitudes cursados por dicha vía y garantizarán la confidencialidad y el archivo de tales Mandatos y Solicitudes, que estarán formados por las grabaciones de las conversaciones con los Peticionarios.

(b) El Peticionario, antes de proceder a la petición de acciones de Aena, deberá declarar haber tenido a su disposición el Resumen. En caso de que manifieste no haberlo obtenido, se le señalará la forma en que puede obtenerlo. En caso de que no deseara acceder al mismo por medios públicos, se le facilitará el Resumen a través de los canales que la Entidad Colocadora tenga establecidos para ello.

(c) Posteriormente, el Peticionario responderá a cada uno de los apartados previstos en el modelo de Mandato o Solicitud en su formato escrito. El importe del Mandato o Solicitud no podrá ser inferior ni superior a los límites mínimo y máximo fijados en el apartado 5.1.6 de la presente Nota sobre las Acciones. El Peticionario, por esta misma vía, tendrá la opción de revocar los Mandatos que hubiera formulado en iguales términos que los formulados de forma presencial en las sucursales de las Entidades Colocadoras del Tramo Minorista, debiendo ser esta revocación total y no parcial. Por último, el Peticionario deberá designar el número de cuenta de valores donde desea que se abone la compra de las acciones de Aena y la cuenta de efectivo donde desea que se le cargue el importe correspondiente. Si tuviera más de una cuenta de efectivo y/o de valores abierta en las Entidades Colocadoras del Tramo Minorista, deberá elegir una de ellas. Si el Peticionario no tuviera contratada ninguna de estas cuentas en las Entidades Colocadoras del Tramo Minorista, deberá proceder a contratarla en los términos establecidos por la entidad que corresponda.

(ix) El número de acciones en que se convertirá la petición de compra basada en la ejecución del Mandato o de la Solicitud será el cociente resultante de dividir la mencionada cantidad señalada en euros entre el Precio Máximo Minorista, redondeado por defecto al número entero inmediatamente anterior.

(x) Todas las peticiones individuales o en régimen de cotitularidad formuladas por una misma persona se agregarán a efectos de control de máximos, formando una única petición de compra que computará como tal.

(xi) Las Entidades Colocadoras del Tramo Minorista receptoras de los Mandatos y Solicitudes podrán exigir de los correspondientes Peticionarios la provisión de fondos necesaria para ejecutarlos. Si, como consecuencia del prorrateo, anulación de la petición, desistimiento de la Oferta o revocación, fuera necesario devolver a los adjudicatarios de las acciones la totalidad o parte de la provisión efectuada, la devolución deberá hacerse, libre de cualquier gasto o comisión, con fecha valor del día hábil siguiente a la fecha de adjudicación, anulación, desistimiento o revocación.

Si por causas imputables a las Entidades Colocadoras del Tramo Minorista, se produjera cualquier retraso sobre la fecha límite indicada para la devolución del exceso o de la totalidad de la provisión efectuada, dichas Entidades deberán abonar intereses de demora al tipo de interés legal del dinero (fijado actualmente en el 3,5%) a partir de la citada fecha y hasta el día de su abono al Peticionario.

(xii) Las Entidades Colocadoras del Tramo Minorista, deberán rechazar aquellos Mandatos o Solicitudes que no cumplan cualesquiera de los requisitos que para los mismos se exijan.

(xiii) Las Entidades Colocadoras del Tramo Minorista deberán enviar a Banco Santander. S.A. y Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A. (la "**Entidad Agente**" y también Entidad Coordinadora Global) (que actuará por cuenta del Emisor y del Accionista Oferente) las relaciones de los Mandatos y Solicitudes recibidos por las Entidades Colocadoras del Tramo Minorista en las fechas y términos establecidos en el Contrato de Colocación del Tramo Minorista. La Entidad Agente podrá denegar la recepción de aquellas relaciones de Solicitudes o Mandatos que no se hubieran entregado por las Entidades Colocadoras del Tramo Minorista en los términos establecidos en el Contrato de Colocación del Tramo Minorista. De las reclamaciones por daños y perjuicios o por cualquier otro concepto que pudieran derivarse de la negativa de la Entidad Agente a recibir las mencionadas relaciones, serán exclusivamente responsables ante los inversores las Entidades Colocadoras del Tramo Minorista que hubieran entregado las relaciones fuera de tiempo, defectuosas o con errores u omisiones sustanciales, sin que en tal caso pueda imputarse ningún tipo de responsabilidad al

Emisor, al Oferente, a la Entidad Agente o a las restantes Entidades Colocadoras del Tramo Minorista.

Reglas especiales aplicables a los Mandatos

(i) Los Mandatos tendrán carácter revocable, desde la fecha en que se formulen hasta las 14:00 horas de Madrid del día 6 de febrero de 2015. La revocación de los Mandatos deberá presentarse ante la Entidad Colocadora del Tramo Minorista en la que se hubieran otorgado, mediante el impreso que ésta facilite al efecto, y sólo podrá referirse al importe total del Mandato, no admitiéndose revocaciones parciales, todo ello sin perjuicio de que puedan formularse nuevos Mandatos o Solicitudes. En el supuesto de haberse formulado varios Mandatos, deberá indicarse con claridad a qué Mandato se refiere la revocación. Después del citado plazo, los Mandatos que no hubieran sido expresamente revocados adquirirán carácter irrevocable y serán ejecutados por la Entidad Colocadora del Tramo Minorista ante la que se hayan formulado, al precio que finalmente se fije para el Tramo Minorista, salvo que se produjera un supuesto de revocación automática total en los términos previstos en el presente Folleto.

(ii) En el caso de revocación de los Mandatos, la Entidad Colocadora del Tramo Minorista receptora del Mandato deberá devolver al inversor, al día hábil siguiente de la revocación, la provisión de fondos recibida, en su caso, sin que pueda cobrarle ningún tipo de gasto o comisión por dicha revocación. Si por causas imputables a la Entidad Colocadora del Tramo Minorista en cuestión, en su caso, se produjera cualquier retraso sobre la fecha límite indicado para la devolución del exceso o de la totalidad de la provisión efectuada, dicha Entidad Colocadora del Tramo Minorista deberá abonar intereses de demora al tipo de interés legal del dinero (fijado actualmente en el 3,5%) a partir de la citada fecha y hasta el día de su abono al Peticionario.

(iii) No más tarde del 7 de febrero de 2015 a las 10:00 horas, se procederá a la asignación definitiva de las acciones en el Tramo Minorista. La Entidad Agente realizará el prorrateo, en su caso, hasta el 8 de febrero de 2015 (incluido). La adjudicación de las acciones a los inversores se realizará el día 10 de febrero de 2015, conforme al calendario previsto al inicio del presente apartado 5.1.3.

Reglas especiales aplicables a las Solicitudes

(i) Cualquier Solicitud de compra formulada durante el periodo de Oferta se considera hecha en firme y será irrevocable, entendiéndose que el Peticionario acepta como precio por acción el Precio Minorista de la Oferta que se fije de conformidad con lo dispuesto más adelante.

(ii) La formulación por un inversor de Solicitudes en el Periodo de Oferta no conllevará la anulación de los Mandatos formulados por dicho inversor, salvo cuando se supere el límite máximo de inversión al que se refiere el apartado 5.1.6 siguiente.

Procedimiento de colocación del Subtramo para Empleados

Serán de aplicación al Subtramo para Empleados las reglas contenidas en el apartado anterior para el Subtramo Minorista General, con las especialidades que a continuación se describen en el marco de los siguientes hitos principales:

Actuación	**Fecha**
Firma del Contrato de Colocación del Tramo Minorista	22 de enero de 2015
Registro del Folleto Informativo por la CNMV	23 de enero de 2015
Inicio del Periodo de Formulación de Mandatos de compra Inicio del Periodo de Revocación de Mandatos de compra	26 de enero de 2015
Fin del Periodo de Formulación de Mandatos de compra Fijación del Precio Máximo Minorista	3 de febrero de 2015
Inicio del Periodo de Solicitudes Vinculantes de compra	4 de febrero de 2015
Fin del Periodo de Solicitudes Vinculantes de compra Fin del Periodo de Revocación de Mandatos de compra	6 de febrero de 2015
Asignación definitiva de acciones al Tramo	7 de febrero de 2015

Minorista	
Realización del prorrateo	Hasta el 8 de febrero de 2015 (incluido)
Fijación del Precio Minorista	9 de febrero de 2015
Adjudicación de acciones a inversores ("**Fecha de la Operación"**)	10 de febrero de 2015
Admisión a negociación oficial	11 de febrero de 2015
Liquidación de la Oferta	13 de febrero de 2015

Se hace constar que los plazos anteriormente indicados son estimativos y podrían no cumplirse y, consecuentemente, podría retrasarse la ejecución de las operaciones descritas, lo cual, de ocurrir, será comunicado mediante hecho relevante.

(i) Las peticiones de compra de acciones de Aena deberán estar basadas en un Mandato o una Solicitud del Subtramo para Empleados, formulado durante el Periodo de Formulación de Mandatos o durante el Periodo de Solicitudes Vinculantes de Compra, sin perjuicio de cualquier otra documentación que pueda ser requerida por la Entidad Colocadora del Tramo Minorista en relación con la petición de compra.

(ii) El Mandato o la Solicitud del Subtramo para Empleados habrá de formularse ante las Entidades Colocadoras del Tramo Minorista que se relacionan en el apartado 5.1.4 siguiente, que tendrán la consideración de entidades tramitadoras en el presente Subtramo para Empleados (las "**Entidades Tramitadoras**"), en el modelo que facilite cada una de dichas Entidades, acompañado del documento que justifica la condición de empleado que estará disponible en la intranet corporativa de Aena y Enaire.

(iii) Los Mandatos y las Solicitudes a que se refiere el apartado (ii) anterior habrán de formularse ante las Entidades Tramitadoras (a) para los Mandatos, desde las 8:30 horas de Madrid del 26 de enero de 2015 hasta las 14:00 horas de Madrid del día 3 de febrero de 2015, ambos inclusive (dentro del horario de atención al público que tenga establecido la Entidad Tramitadora ante la que se presente el Mandato) (fecha que coincide con la finalización del Periodo de Formulación de Mandatos de Compra del Subtramo Minorista General) , y (b) para las Solicitudes, desde las 8:30 horas de Madrid del 4 de febrero de 2015 hasta las 14:00

horas de Madrid del día 6 de febrero de 2015, ambos inclusive (dentro del horario de atención al público que tenga establecido la Entidad Tramitadora ante la que se presente la Solicitud) (fecha que coincide con la finalización del Periodo de Solicitudes Vinculantes de Compra del Subtramo Minorista General) presentando el documento identificativo de empleado debidamente cumplimentado, debiendo disponer los Empleados de cuentas de efectivo y de cuentas de valores en la Entidad Tramitadora a través de la cual tramiten sus Mandatos o Solicitudes, de las que el Empleado sea su único titular (o en el caso de cuentas de efectivo, en alguna entidad perteneciente a su grupo, si la Entidad Tramitadora a través de la cual tramite el empleado su Mandato o Solicitud admite dicha posibilidad). No podrán formularse Mandatos o Solicitudes en el Subtramo para Empleados por vía telemática o telefónica.

(iv) Los Mandatos serán revocables desde el momento de su formulación hasta las 14:00 horas de Madrid del día 6 de febrero de 2015 y únicamente por la totalidad. Las Solicitudes serán irrevocables con carácter general, salvo por lo previsto en el apartado 5.1.7 de la presente Nota sobre las Acciones.

(v) Los Mandatos o Solicitudes deberán reflejar la cantidad de euros que desea invertir, por un importe mínimo de 1.500 euros y un máximo de 15.000 euros, por cada empleado, y que se aplicará a la adquisición de acciones al Precio Minorista de Empleados indicado más adelante. No será necesario que los empleados firmen sobre la cantidad impresa en el Mandato o la Solicitud.

(vi) A efectos de la adjudicación, el número de acciones en que se convertirá la petición de compra basada en la ejecución del Mandato o de la Solicitud por cada uno de los empleados será el cociente resultante de dividir la mencionada cantidad señalada en euros entre el Precio Máximo Minorista (minorado por el descuento ofrecido). En caso de fracción, el número de acciones así calculado se redondeará por defecto al número entero inmediatamente anterior. Es decir, si la cifra resultante de dividir la cantidad consignada en el Mandato o la Solicitud resultase ser, por ejemplo, 42,7, el número de acciones finalmente adjudicado al empleado titular del Mandato o la Solicitud sería de 42 acciones.

(vii) Los Mandatos o las Solicitudes sólo podrán ser unipersonales y deberán contener un único titular que será el propio Empleado. En caso de que el Mandato o la Solicitud contenga más de un titular, dicho Mandato o Solicitud será anulado por la Entidad Agente sin asumir ninguna responsabilidad por su parte, ni por parte del Emisor ni del Accionista Oferente, ante el Empleado de los Mandatos o las Solicitudes afectadas.

(viii) Los Empleados sólo podrán presentar un Mandato o una Solicitud en este Subtramo, pero podrán optar además por realizar Mandatos y/o Solicitudes en el Subtramo Minorista

General, ya sea en su propio nombre o en régimen de cotitularidad, no acumulándose las posibles peticiones en ambos tramos a efectos de computar los límites máximos de inversión. Si algún Empleado presentase más de un Mandato o Solicitud en este Subtramo, la Entidad Agente cancelará todos los Mandatos y Solicitudes presentados por el mismo sin asumir ninguna responsabilidad por su parte, ni por parte del Emisor ni del Oferente, ante el Empleado de los Mandatos y Solicitudes afectados.

(ix) Las Entidades Tramitadoras no verificarán la condición de empleados de los inversores que formulen Mandatos o Solicitudes en el presente Subtramo para Empleados. No obstante lo anterior, las Entidades Tramitadoras deberán comprobar que los Mandatos o Solicitudes presentados en este Subtramo cumplen con los requisitos establecidos para su formulación y que han sido descritos en el Tramo Minorista y rechazar aquellos Mandatos o aquellas Solicitudes de compra que no cumplan con cualesquiera de estos requisitos.

(x) No más tarde de las 15:00 horas de Madrid del día 23 de enero de 2015, Aena y Enaire remitirán a la Entidad Agente un fichero informático, en el formato previamente acordado entre ambas partes, que contendrá una relación (nombre, apellidos y N.I.F.) de los Empleados de Aena, Aena Internacional y Enaire a los que se destina el Subtramo. Cada Entidad Tramitadora es responsable de canalizar los Mandatos o las Solicitudes de Empleados a través del Subtramo para Empleados. La Entidad Agente no verificará la condición de empleados de los inversores que formulen Mandatos o Solicitudes en el presente Subtramo, limitándose a rechazar y no ejecutar los Mandatos o Solicitudes formulados ante las Entidades Tramitadoras que no hayan sido formulados por un Empleado que figure en el fichero informático detallado anteriormente.

(xi) Las Entidades Tramitadoras podrán pedir al Empleado que formula el Mandato o la Solicitud la provisión de fondos correspondiente. Si como consecuencia de la anulación de la petición, desistimiento de la Oferta o revocación fuera necesario devolver a los adjudicatarios de las acciones la totalidad o parte de la provisión efectuada, la devolución deberá hacerte con fecha valor el día hábil siguiente a la fecha de adjudicación, anulación, desistimiento o revocación.

(xii) Si por causas imputables a la Entidad Tramitadora en cuestión se produjera cualquier retraso sobre la fecha límite indicada para la devolución del exceso o de la totalidad de provisión efectuada, dicha Entidad deberá abonar intereses de demora al tipo de interés legal del dinero (fijado actualmente en el 3,5%) a partir de la citada fecha y hasta el día de su abono al empleado.

(xiii) El Precio Minorista de Empleados será el Precio Minorista de la Oferta con un descuento del 10% (redondeado por exceso o por defecto al céntimo de euro más próximo). Sin perjuicio del tratamiento fiscal que se describe en el apartado 4.11 de la presente Nota sobre las Acciones, dicho descuento tendrá la consideración de retribución en especie y estará

sometido a los límites de masa salarial establecidos en la normativa presupuestaria y, en concreto, en las leyes anuales de presupuestos del Estado, y por tanto se compensará con el total de retribuciones a percibir por el trabajador, de tal forma que no suponga incremento retributivo. A fecha de este Folleto, y salvo que se modifique la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2015, ello implica que el importe del descuento de que se beneficie cada empleado le será deducido de su última nómina del año o, en caso de ser insuficiente ésta, de las últimas nóminas, de modo que el empleado no tendrá un aumento salarial como consecuencia del referido descuento.

Así, por ejemplo, si un empleado presenta un Mandato o Solicitud en este Subtramo por el importe máximo permitido, esto es, 15.000 euros, el descuento que le resultaría de aplicación sería de 1.500 euros (10% de 15.000 euros). Esos 1.500 euros serían deducidos de su última nómina del año, siempre y cuando dicha nómina tuviera un importe igual o superior a 1.500 euros. Si el importe de la última nómina fuera inferior a 1.500 euros, el exceso sobre dicha cantidad le sería deducido al empleado de su nómina anterior. Estas deducciones de la nómina no serían de aplicación en caso de que antes de fin de año se modificara la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2015 a fin de exonerar a los empleados que participen en la presente Oferta de los límites salariales actualmente recogidos en dicha Ley.

En este sentido, dado que no será de aplicación la exención prevista para entregas de acciones a trabajadores por no cumplirse todos los requisitos legales para ello, la retribución en especie que supone el descuento en el precio se considera rendimiento del trabajo gravable, lo que supondría la obligación de realizar un ingreso a cuenta del IRPF. Esto podría tener un impacto en el cálculo del tipo de retención aplicable al trabajador en cada caso (i.e. se trataría de un supuesto de regularización del tipo de retención al alza, motivada por el aumento de retribución total anual por la entrega de acciones con descuento). Si finalmente no se modifica la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2015, y por tanto se debe practicar la deducción del descuento en la última (o últimas) nómina(s) del año, podría producirse un nuevo supuesto legal de regularización del tipo de retención (esta vez a la baja), de forma que el efecto sería neutral para el trabajador (i.e. con motivo de la entrega de acciones no se habría practicado retención o ingreso a cuenta excesivo en términos anuales).

En el documento acreditativo de la condición de empleado a que se refiere el apartado (ii) anterior constarán de manera destacada (i) la advertencia respecto al descuento para el Subtramo para Empleados que se incluye a continuación, (ii) los párrafos precedentes y (iii) la explicación relativa a que no será de aplicación la exención prevista para entregas de acciones a trabajadores por no cumplirse todos los requisitos legales para ello. Tal y como se explica en los párrafos precedentes, **debe tenerse en cuenta que (i) el mencionado descuento se compensará con el total de retribuciones a percibir por el trabajador de tal forma que no suponga incremento retributivo; y (ii) la retribución en especie que supone el descuento en el precio se considerará rendimiento del trabajo gravable. Por**

tanto, la existencia del mencionado descuento no implica que, en lo que al precio se refiere, la suscripción de acciones mediante los Mandatos y Solicitudes realizados en este Subtramo sea más favorable que la suscripción mediante los Mandatos y Solicitudes que se pueden hacer en el Subtramo Minorista General.

(xiv) A los efectos de disfrutar del descuento señalado en el apartado anterior, los Empleados deberán mantener las acciones de Aena adquiridas en el contexto del Subtramo para Empleados en propiedad hasta transcurridos 180 días desde la fecha de admisión a negociación de las acciones de Aena en las Bolsas de Valores, salvo que la Dirección Corporativa de Recursos Humanos de Aena y de Enaire les dispense, previa solicitud y por causa justificada, de la presente obligación de mantenimiento.

Si algún Empleado vendiera las acciones adquiridas en el Subtramo para Empleados con anterioridad a dicha fecha sin haber obtenido previamente dicha dispensa, deberá comunicarlo a la Dirección Corporativa de Recursos Humanos de Aena y de Enaire y reintegrar el descuento del 10% disfrutado en la adquisición de las acciones (en caso de que el descuento referido no haya sido ya deducido de su(s) nómina(s) de acuerdo con lo establecido en el párrafo (xii) anterior.

En caso de incumplimiento de la obligación de comunicación y siempre que Aena tuviera conocimiento de que el Empleado ha vendido total o parcialmente las acciones del Subtramo para Empleados con anterioridad a la expiración del periodo referido anteriormente, Aena, en relación con sus Empleados y los de Aena Internacional, y Enaire, en relación con los suyos, se reservan el derecho a descontar, o a hacer que la sociedad empleadora de tal Empleado descuente (para el caso de Aena Internacional por parte de Aena), de la nómina del Empleado que hubiese transmitido todas o parte de dichas acciones el importe del descuento disfrutado respecto de las acciones vendidas o, en el caso de que hubiese dejado de ser Empleado del Grupo Enaire, reclamar la cantidad correspondiente de dicho Empleado.

(xv) A los efectos anteriores, Aena podrá exigir a los Empleados en cualquier momento anterior a la expiración del plazo de 180 días señalado en el apartado anterior evidencia de que las acciones de Aena adquiridas en el contexto del Subtramo para Empleados no han sido transmitidas.

5.1.3.2. Procedimiento de colocación del Tramo para Inversores Cualificados

El procedimiento de colocación en el Tramo para Inversores Cualificados estará integrado por las siguientes fases, que se describen en detalle más adelante:

Actuación	**Fecha**
Registro del Folleto por la CNMV	23 de enero de 2015
Inicio del Periodo de Prospección de la Demanda (book-building) en el que se formularán Propuestas de compra por los inversores	26 de enero de 2015
Fin del Periodo de Prospección de la Demanda	9 de febrero de 2015
Fijación del Precio del Tramo para Inversores Cualificados de la Oferta Selección de Propuestas de compra Firma del Contrato de Aseguramiento del Tramo para Inversores Cualificados Inicio del plazo de confirmación de Propuestas de compra	9 de febrero de 2015
Finalización del plazo de confirmación de Propuestas de compra Adjudicación de acciones a inversores y Fecha de Operación	10 de febrero de 2015
Admisión a negociación oficial	11 de febrero de 2015
Liquidación de la Oferta	13 de febrero de 2015
Fin del periodo de estabilización	11 de marzo de 2015

Se hace constar que los plazos anteriormente indicados son estimativos y podrían no cumplirse y, consecuentemente, podría retrasarse la ejecución de las operaciones descritas, lo cual, de ocurrir, será comunicado mediante hecho relevante.

Periodo de Prospección de la Demanda

El Periodo de Prospección de la Demanda, durante el cual los inversores cualificados podrán presentar propuestas de compra de acciones de Aena (las "**Propuestas**"), dará comienzo el día 26 de enero de 2015, y finalizará a las 12:00 horas de Madrid del día 9 de febrero de 2015.

Durante este Periodo, las Entidades Aseguradoras de este Tramo desarrollarán actividades de difusión y promoción de la Oferta con el fin de obtener de los potenciales destinatarios una indicación sobre el número de acciones y el precio al que estarían dispuestos a suscribir las acciones de Aena cada uno de ellos.

La formulación, recepción y tramitación de las Propuestas se ajustarán a las siguientes reglas:

(i) La formulación de Propuestas de compra de acciones deberá realizarse por el Peticionario exclusivamente ante cualquiera de las Entidades Aseguradoras que se relacionan en el apartado 5.4.1. siguiente.

(ii) Las Propuestas constituyen únicamente una indicación del interés de los destinatarios por los valores que se ofrecen, sin que su formulación tenga carácter vinculante para quienes las realicen, ni para el Emisor.

(iii) Las Entidades Aseguradoras podrán exigir a los Peticionarios provisión de fondos para asegurar el pago del precio de las acciones. En tal caso, deberán devolver a tales Peticionarios la provisión de fondos correspondiente, libre de cualquier gasto o comisión, con fecha valor no más tarde del día hábil siguiente a aquel en que se produzca cualquiera de las siguientes circunstancias:

   (a) Falta de selección o de confirmación de la Propuesta realizada por el Peticionario (en caso de selección o confirmación parcial de las Propuestas realizadas, la devolución de la provisión sólo afectará a la parte de la Propuesta que no haya sido seleccionada o confirmada).

   (b) Desistimiento por el Accionista Oferente de continuar la Oferta, en los términos previstos en el presente Folleto.

   (c) Revocación automática total de la Oferta, en los términos previstos en el presente Folleto.

   (d) Falta de firma por la Entidad Aseguradora receptora de la provisión de fondos del Contrato de Aseguramiento del Tramo para Inversores Cualificados.

Si por causas imputables a las Entidades Aseguradoras se produjera un retraso en la devolución de la provisión de fondos correspondiente, dichas Entidades Aseguradoras deberán abonar intereses de

demora al tipo de interés legal del dinero (fijado actualmente en el 3,5%), que se devengará desde la fecha en que la devolución debiera haberse efectuado (no más tarde del día hábil siguiente a la fecha en la que se produzca cualquiera de los supuestos citados anteriormente) y hasta el día de su abono al Peticionario.

Selección de Propuestas

El 9 de febrero de 2015, tras la fijación del Precio del Tramo para Inversores Cualificados y antes del inicio del plazo de confirmación de Propuestas, las Entidades Coordinadoras Globales, en su condición de entidades encargadas de la llevanza del Libro de Propuestas del presente Tramo, prepararán una propuesta de adjudicación que será presentada, junto con el Libro de Propuestas del Tramo para Inversores Cualificados, al Accionista Oferente.

Sobre la base de dicha propuesta, el Accionista Oferente, previa consulta no vinculante con las Entidades Coordinadoras Globales, procederá a evaluar las Propuestas recibidas, aplicando criterios de calidad y estabilidad de la inversión, pudiendo admitir, total o parcialmente, o rechazar cualquiera de estas Propuestas, a su entera discreción y sin necesidad de motivación alguna, salvo que el referido rechazo traiga consigo el ejercicio del aseguramiento, respetando que no se produzcan discriminaciones injustificadas entre Propuestas del mismo rango y características. Todo ello, en el bien entendido de que el Accionista Oferente no podrá rechazar ninguna de las Propuestas recibidas en la medida en que el volumen de éstas sea inferior al volumen de acciones de la Oferta asignada al Tramo para Inversores Cualificados, y de que, en caso de ser superior, no podrá rechazar un volumen de Propuestas tal que las seleccionadas no cubran el volumen de acciones de la Oferta asignada a dicho Tramo.

Las Entidades Coordinadoras Globales comunicarán a cada una de las Entidades Aseguradoras el precio por acción, el número de acciones definitivamente asignado al Tramo para Inversores Cualificados y la relación de Propuestas seleccionadas de entre las recibidas de dicha Entidad Aseguradora, antes del inicio del plazo de confirmación de Propuestas.

Confirmación de Propuestas

El proceso de confirmación de las Propuestas seleccionadas por los Inversores Cualificados adjudicatarios se iniciará una vez y siempre que: (i) se alcance, en su caso, un acuerdo entre las Entidades Coordinadoras Globales y el Accionista Oferente en cuanto al Precio del Tramo para Inversores Cualificados de la Oferta y demás condiciones relevantes; y (ii) se otorgue, en su caso el Contrato de Aseguramiento para el Tramo para Inversores Cualificados.

El periodo de confirmación de las Propuestas seleccionadas por los Inversores Cualificados adjudicatarios comenzará en el momento de la firma del Contrato de Aseguramiento para el Tramo para Inversores Cualificados y finalizará el 10 de febrero de 2015.

Ningún Peticionario, salvo autorización expresa del Accionista Oferente, previa consulta no vinculante con las Entidades Coordinadoras Globales, podrá realizar confirmaciones de Propuestas por un número de acciones superior al número de acciones previamente asignadas.

Las confirmaciones, que serán irrevocables, se realizarán ante las Entidades Aseguradoras ante las que se hubieran formulado las Propuestas, salvo que las mismas no hubieran firmado el Contrato de Aseguramiento del Tramo para Inversores Cualificados.

En el supuesto de que alguna de las entidades que hubiera recibido Propuestas seleccionadas no llegara a firmar el Contrato de Aseguramiento del Tramo para Inversores Cualificados, las Entidades Coordinadores Globales del Tramo informarán a los Peticionarios que hubieran formulado Propuestas ante dicha entidad de la selección total o parcial de sus Propuestas, del Precio del Tramo para Inversores Cualificados, de que pueden confirmar las Propuestas ante ella y del plazo límite para confirmar las Propuestas seleccionadas.

Las Propuestas confirmadas se convertirán en órdenes de compra en firme y tendrán la condición de irrevocables.

Peticiones distintas de las Propuestas inicialmente seleccionadas y nuevas Propuestas

Excepcionalmente, podrán admitirse, durante el periodo de confirmación de Propuestas, Propuestas distintas de las inicialmente seleccionadas o nuevas Propuestas, pero únicamente se podrán adjudicar estas acciones si fueran aceptadas por el Accionista Oferente, previa consulta no vinculante con las Entidades Coordinadoras Globales y siempre que las confirmaciones de Propuestas seleccionadas no cubrieran la totalidad de la Oferta en el Tramo para Inversores Cualificados.

Remisión de peticiones

El mismo día de la finalización del periodo de confirmación de Propuestas, esto es, el día 10 de febrero de 2015, cada Entidad Aseguradora que, en su caso, hubiera suscrito el Contrato de Aseguramiento del Tramo para Inversores Cualificados, informará, antes de las 08:00 horas de Madrid, a las entidades encargadas de la llevanza de los libros del Tramo para Inversores Cualificados, quienes, a su vez, informarán al Accionista Oferente y a la Entidad Agente, de las confirmaciones recibidas, indicando la identidad de cada Peticionario y el importe solicitado en firme por cada uno de ellos.

5.1.4. Indicación de cuándo, y en qué circunstancias, puede revocarse o suspenderse la oferta y de si la revocación puede producirse una vez iniciada la negociación.

Desistimiento

El Accionista Oferente, oídas las Entidades Coordinadoras Globales, se reserva expresamente el derecho a desistir de la Oferta, posponerla, aplazarla o suspenderla temporal o indefinidamente, en cualquier momento anterior a la fijación definitiva del precio de las acciones de Aena (prevista para no más tarde de las 23:59 de día 9 de febrero de 2015) y, en cualquier caso, con anterioridad a la firma del Contrato de Aseguramiento del Tramo para Inversores Cualificados, por cualesquiera causas y sin que el Accionista Oferente deba motivar su decisión. El desistimiento afectará a los dos Tramos de la Oferta, y dará lugar a la anulación de todos los Mandatos no revocados en el Tramo Minorista, todas las Solicitudes de compra del Tramo Minorista, y todas las Propuestas de compra del Tramo para Inversores Cualificados. En consecuencia, se extinguirán las obligaciones asumidas por el Emisor, el Accionista Oferente y por los Peticionarios derivadas de los mismos.

Salvo por lo que pudiera preverse en el Contrato de Colocación del Tramo Minorista y el Contrato de Aseguramiento del Tramo para Inversores Cualificados (estos dos contratos serán denominados, conjuntamente, los "**Contratos de la Oferta**"), así como en el Contrato de Agencia, celebrados o que se vayan a celebrar en el marco de la Oferta, el hecho del desistimiento no será causa de responsabilidad por parte de Aena ni del Accionista Oferente frente a las Entidades Coordinadoras Globales, las Entidades Colocadoras del Tramo Minorista, las Entidades Aseguradoras, la Entidad Agente o las personas físicas o jurídicas que hubieran formulado Mandatos, Solicitudes o Propuestas, ni tampoco de las Entidades Coordinadoras Globales, las Entidades Colocadoras del Tramo Minorista, las Entidades Aseguradoras, la Entidad Agente, frente a Aena, el Accionista Oferente o las citadas personas físicas o jurídicas que hubieran formulado Mandatos o Solicitudes, sin perjuicio de los acuerdos en materia de gastos incluidos en el Contrato de Colocación del Tramo Minorista y los que, en su caso, se incluyan en los Contratos de Aseguramiento o que de otra forma se acuerde entre los interesados. Por tanto, sin perjuicio de lo expuesto, no tendrán derecho a reclamar el pago de daños y perjuicios o indemnización alguna por el mero hecho de haberse producido el desistimiento de la Oferta.

En este caso, las entidades que hubieran recibido provisiones de fondos de los inversores, deberán devolverlas, libres de comisiones y gastos y sin interés, con fecha valor del día hábil siguiente al de la comunicación del desistimiento. Si se produjera un retraso en la devolución por causas imputables a dichas entidades, deberán abonar intereses de demora, devengados desde el día hábil siguiente a la fecha en que tenga lugar la publicación del desistimiento y hasta la fecha de su abono efectivo, al tipo de interés legal (fijado actualmente en el 3,5%).

Aena deberá comunicar el desistimiento a la CNMV, a las Entidades Coordinadoras Globales y a la Entidad Agente, el día en que se produjera y en el plazo más breve posible, y difundirlo inmediatamente a través de, al menos, un diario de difusión nacional, no más tarde del día hábil siguiente a dicha comunicación.

Revocación automática total

La Oferta quedará automáticamente revocada en los dos Tramos en los siguientes supuestos:

(i) En caso de que, en cualquier momento anterior a la adjudicación definitiva de la Oferta, ésta sea suspendida o dejada sin efecto por cualquier autoridad administrativa o judicial competente.

(ii) En caso de que antes de las 23:59 horas de Madrid del 9 de febrero de 2015 no se hubiera firmado el Contrato de Aseguramiento del Tramo para Inversores Cualificados.

(iii) En caso de que en cualquier momento anterior a las 20:00 horas de Madrid del día 10 de febrero de 2015 quedara resuelto cualquiera de los Contratos de la Oferta como consecuencia de las causas previstas en los mismos.

(iv) En el caso de que, no habiendo suscrito alguna o algunas de las entidades firmantes el Contrato de Aseguramiento del Tramo para Inversores Cualificados, ninguna de las restantes Entidades Aseguradoras o ninguna tercera entidad financiera aprobada por el Accionista Oferente, de acuerdo con la mayoría de las Entidades Coordinadoras Globales, estuviera interesada en asumir el compromiso de aseguramiento que se hubiera previsto para la Entidad Aseguradora que se retira, salvo que el Accionista Oferente de común acuerdo con las Entidades Coordinadoras Globales resolviera continuar con la Oferta, en cuyo caso el Accionista Oferente informaría a la CNMV, mediante el registro de un Suplemento al Folleto, y lo harían público el día en que ello se produjera o el día hábil siguiente a través de los mismos medios en que se hizo público el Folleto, indicando la Entidad que se retira y el número de acciones no aseguradas.

La revocación automática total de la Oferta dará lugar a la anulación de todos los Mandatos no revocados en el Tramo Minorista, de todas las Solicitudes del Tramo Minorista y de todas las Propuestas del Tramo para Inversores Cualificados que hubieran sido formuladas, seleccionadas y confirmadas, en su caso.

En consecuencia, el Accionista Oferente no estará obligado a vender las acciones, ni los inversores estarán obligados a comprarlas. Asimismo, en el supuesto de que la revocación automática de la Oferta tuviera lugar una vez que las acciones objeto de la Oferta ya hubieran sido adquiridas, el Accionista Oferente procederá a la revocación del acuerdo y abonará, en su caso, a los inversores que hayan adquirido acciones en el marco de la Oferta un precio de recompra que equivaldrá al precio satisfecho por dichos inversores incrementado en el interés legal (fijado actualmente en el 3,5%) desde la fecha de desembolso de las acciones por los inversores a las Entidades Aseguradoras hasta la fecha de pago del precio de recompra por el Accionista Oferente

A estos efectos, se hace constar que mediante la formulación de las Solicitudes o Propuestas en los dos Tramos de la Oferta los adquirentes de las acciones de Aena objeto de la Oferta consentirán

expresamente la citada compra de las acciones suscritas en el marco de la Oferta por parte del Accionista Oferente.

Las Entidades Colocadoras del Tramo Minorista, o las Entidades Aseguradoras y la Entidad Agente, en su caso, que hubieran recibido provisiones de fondos de los inversores, deberán devolver dichas provisiones, libres de comisiones y gastos, y sin interés, con fecha valor del día hábil siguiente al de la revocación. Si se produjera un retraso en la devolución por causas imputables a dichas Entidades, deberán abonar intereses de demora, devengados desde el día hábil siguiente a la fecha en que tenga lugar la revocación y hasta la fecha de devolución efectiva, al tipo de interés legal (fijado actualmente en el 3,5%).

En caso de revocación automática total, Aena o el Accionista Oferente, lo comunicará a la CNMV, las Entidades Coordinadoras Globales y la Entidad Agente, en el plazo más breve posible, y lo hará público mediante su publicación en, al menos, un diario de difusión nacional, no más tarde del día hábil siguiente al de la citada comunicación.

Salvo por lo dispuesto en los Contratos de la Oferta y en el contrato de agencia, el hecho de la revocación de la Oferta no será causa de responsabilidad por parte de Aena ni del Accionista Oferente frente a las Entidades Coordinadoras Globales, las Entidades Colocadoras del Tramo Minorista, las Entidades Aseguradoras, en su caso, la Entidad Agente, o las personas físicas o jurídicas que hubieran formulado Solicitudes o Propuestas, ni tampoco de las Entidades Coordinadoras Globales, las Entidades Colocadoras del Tramo Minorista, las Entidades Aseguradoras, en su caso, o la Entidad Agente, frente a Aena, el Accionista Oferente o frente a las citadas personas físicas o jurídicas que hubieran formulado Solicitudes o Propuestas, sin perjuicio de los acuerdos en materia de gastos incluidos en el Contrato de Colocación del Tramo Minorista y los que, en su caso, se incluyan en el Contrato de Aseguramiento del Tramo para Inversores Cualificados y en el contrato de agencia o, de otra forma, acuerden los interesados. Por tanto, sin perjuicio de lo expuesto, no tendrán derecho a reclamar el pago de daños y perjuicios o indemnización alguna por el mero hecho de haberse producido la revocación de la Oferta.

Revocación en caso de no admisión a cotización de las acciones

En caso de no producirse la admisión a negociación bursátil de las acciones de Aena antes de las 23:59 horas de Madrid del día 11 de marzo de 2015, la Oferta se entenderá automáticamente revocada en sus dos Tramos, y quedarán resueltas las compraventas derivadas de la Oferta.

Como consecuencia de la resolución de las compraventas derivadas de la Oferta, el Accionista Oferente devolverá a los inversores adjudicatarios de las acciones y, en su caso, a las Entidades Aseguradoras que hubieran adquirido acciones en virtud de la Oferta, el importe satisfecho por los mismos incrementado en el interés legal (fijado actualmente en el 3,5%), calculado desde la fecha de desembolso por éstos hasta la fecha de la efectiva devolución, estando aquéllos y éstas obligados a restituir las acciones adjudicadas.

A tal efecto, si la liquidación de la Oferta tuviera lugar antes de la admisión a negociación de las acciones de Aena en las Bolsas de Valores, los fondos recibidos por Aena y el Accionista Oferentes como contraprestación por las acciones vendidas por medio de la presente Oferta quedarán depositados en una o varias cuentas de efectivo abiertas en la Entidad Agente por la Sociedad, a su nombre, a nombre del Accionista Oferente o, en su caso, en su nombre pero por cuenta de éste. Dichos fondos quedarán inmovilizados hasta que se produzca la efectiva admisión a negociación de las acciones de la Sociedad.

A estos efectos, se hace constar que, mediante la formulación de los Mandatos, Solicitudes y Propuestas en los dos Tramos de la Oferta, los inversores adjudicatarios de las acciones de Aena objeto de la Oferta consentirán expresamente la citada recompra de las acciones suscritas en el marco de la Oferta por parte del Accionista Oferente.

En caso de revocación de la Oferta por esta causa, Aena, o el Accionista Oferente, lo comunicará a la CNMV, las Entidades Coordinadoras Globales y la Entidad Agente, en el plazo más breve posible, y lo hará público mediante su publicación en, al menos, un diario de difusión nacional, no más tarde del día hábil siguiente al de dicha comunicación.

Salvo por lo dispuesto en los Contratos de la Oferta y en el contrato de agencia, el hecho de la revocación de la Oferta no será causa de responsabilidad por parte de Aena ni el Accionista Oferente frente a las Entidades Coordinadoras Globales, las Entidades Colocadoras del Tramo Minorista, las Entidades Aseguradoras, la Entidad Agente o las personas físicas o jurídicas que hubieran formulado Mandatos, Solicitudes o Propuestas, ni tampoco de las Entidades Coordinadoras Globales, las Entidades Colocadoras del Tramo Minorista, las Entidades Aseguradoras, o la Entidad Agente frente a Aena, el Accionista Oferente o frente a las citadas personas físicas o jurídicas que hubieran formulado Mandatos, Solicitudes o Propuestas, sin perjuicio de los acuerdos en materia de gastos incluidos en el Contrato de Colocación del Tramo Minorista y los que, en su caso, se incluyan en el Contrato de Aseguramiento del Tramo para Inversores Cualificados y en el contrato de agencia o de otra forma se acuerde entre los interesados. Por tanto, sin perjuicio de lo expuesto, no tendrán derecho a reclamar el pago de daños y perjuicios o indemnización alguna por el mero hecho de haberse producido la revocación de la Oferta.

5.1.5. Descripción de la posibilidad de reducir peticiones de compra y la manera de devolver el importe sobrante de la cantidad pagada por los solicitantes.

No existe la posibilidad de reducir las peticiones de compra, sin perjuicio del derecho a revocar los Mandatos o a no confirmar las Propuestas en los supuestos previstos en la presente Nota sobre las Acciones.

5.1.6. Detalles de la cantidad mínima y/o máxima de solicitud (ya sea por el número de los valores o por el importe total de la inversión).

Tramo Minorista

Subtramo Minorista General

El importe mínimo por el que podrán formularse Mandatos y Solicitudes en el Subtramo Minorista General será de 1.500 euros y el importe máximo será de 200.000 euros, ya se trate de Mandatos no revocados, de Solicitudes o de la suma de ambos.

En consecuencia, no se tomarán en consideración las peticiones de compra realizadas por un mismo Peticionario en el Subtramo Minorista General en la parte que excedan de dicho límite máximo de 200.000 euros, ya se trate de peticiones formuladas de forma individual o en cotitularidad.

Los controles de máximos que se describen en este apartado se realizarán utilizando el N.I.F. o el número de pasaporte de los Peticionarios.

A estos efectos, los Mandatos o las Solicitudes formulados en nombre de varias personas se entenderán hechos por cada una de ellas por la cantidad reflejada en el Mandato o la Solicitud.

A los efectos de computar el límite máximo por Peticionario, cuando coincidan todos y cada uno de los Peticionarios en varias peticiones (ya sean basadas en Mandatos o en Solicitudes) se agregarán, formando una única petición de compra.

Si algún Peticionario excediera los límites de inversión se estará a las siguientes reglas:

(i) En el supuesto de que hubiera que reducir peticiones del mismo tipo (ya sean Mandatos o Solicitudes), se procederá a reducir proporcionalmente el exceso entre los distintos tipos de Mandatos o Solicitudes afectados.

(ii) A efectos de reducir el importe de las peticiones de igual tipo, si un mismo Peticionario efectuara diferentes peticiones en régimen de cotitularidad, se procederá de la siguiente forma:

(a) Las peticiones donde aparezca más de un titular se dividirán en tantas peticiones como titulares aparezcan, asignándose a cada titular el importe total reflejado en cada petición original.

(b) Se agruparán todas las peticiones obtenidas en la firma descrita en el apartado (i) en las que coincida el mismo titular.

(c) Si, conjuntamente consideradas, las peticiones del mismo tipo que presente un mismo titular de la forma establecida en los apartados (i) y (ii) excedieran el límite de inversión, se procederá a atribuir dicho exceso (para su posterior eliminación conforme a las reglas establecidas) proporcionalmente entre las peticiones afectadas, teniendo en cuenta que si una petición se viera afectada por más de una operación de redistribución de excesos sobre límites se aplicará aquélla cuya reducción sea un importe mayor final.

Ejemplos:

Entidad Colocadora	**Carácter**	**Peticionario**	**Importe**
Banco A	Mandato Individual	Sr. nº 1	200.000,00 euros
Banco B	Mandato Cotitularidad	Sr. nº 1 y 2	160.000,00 euros
Banco C	Mandato Cotitularidad	Sr. nº 2 y 3	100.000,00 euros
Banco D	Solicitud Cotitularidad	Sr. nº 3 y 4	120.000,00 euros
Banco E	Solicitud Cotitularidad	Sr. nº 4 y 5	120.000,00 euros

A efectos de computabilidad de límite de inversión se considerará que:

- El Sr. nº 1 solicita 360.000,00 euros en Mandatos (200.000,00 + 160.000,00)
- El Sr. nº 2 solicita 260.000,00 euros en Mandatos (160.000,00 + 100.000,00)
- El Sr. nº 3 solicita 220.000,00 euros (100.000,00 euros en Mandatos + 120.000,00 euros en Solicitudes)
- El Sr. nº 4 solicita 240.000,00 euros en dos Solicitudes (120.000,00 + 120.000,00)
- El Sr. nº 5 solicita 120.000,00 euros en Solicitudes

Por tanto, los peticionarios que superarían el límite máximo de inversión serían:

- El Sr. nº 1 con un exceso de 160.000,00 euros (360.000,00 – 200.000,00)
- El Sr. nº 2 con un exceso de 60.000,00 euros (260.000.00 – 200.000,00)
- El Sr. nº 3 con un exceso de 20.000,00 euros (220.000,00 – 200.000,00)
- El Sr. nº 4 con un exceso de 40.000,00 euros (240.000,00 – 200.000,00)

Dichos excesos deben distribuirse entre las peticiones afectadas para lo cual se efectuará la siguiente operación:

Banco A:
Sr. nº 1 = 160.000,00 (exceso) x 200.000,00 (importe solicitado en Banco A) = 88.888.89
360.000,00 (importe total solicitado)

Banco B:
Sr. nº 1 = 160.000,00 x 160.000,00 = 98.461,54
260.000,00
Sr. nº 2 = 60.000,00 x 160.000,00 = 36.923,08
260.000,00

Banco C:
Sr. nº 2 = 60.000,00 x 100.000,00 = 23.076,92
260.000,00
Sr. nº 3 = 20.000,00 x 100.000,00 = 9.090,91
220.000,00

Banco D:
Sr. nº 3 = 20.000,00 x 120.000,00 = 10.909,09
220.000,00
Sr. nº 4 = 40.000,00 x 120.000,00 = 20.000,00
240.000,00

Banco E:
Sr. nº 4 = 40.000,00 x 120.000 = 20.000,00
240.000,00

Dado que la solicitud cursada por el Banco B está afectada por dos operaciones distintas de eliminación de excesos, se aplicará la mayor, y por tanto, los correspondientes excesos se eliminarán deduciendo: de la petición del Banco A: 88.888,89, de la petición del Banco B: 98.461,54, de la petición del Banco C: 23.076,92, de la petición del Banco D: 20.000,00 y de la petición del Banco E: 20.000,00, con lo que las peticiones quedarían de la siguiente forma:

Entidad Colocadora	**Carácter**	**Peticionario**	**Importe**
Banco A	Mandato Individual	Sr. nº 1	111.111,11 euros
Banco B	Mandato Cotitularidad	Sr. nº 1 y 2	61.538,46 euros
Banco C	Mandato Cotitularidad	Sr. nº 2 y 3	76.923,08 euros
Banco D	Solicitud Cotitularidad	Sr. nº 3 y 4	100.000,00 euros
Banco E	Solicitud Cotitularidad	Sr. nº 4 y 5	100.000,00 euros

Subtramo para Empleados

Los Mandatos o Solicitudes presentados en este Subtramo deberán tener un importe mínimo de 1.500 euros y un importe máximo de 15.000 euros.

Tramo para Inversores Cualificados

Las Propuestas de compra en este Tramo no podrán tener un importe inferior a 100.000 euros. En el caso de las entidades habilitadas para la gestión de carteras de valores de terceros, este límite se referirá al global de las Propuestas formuladas por la entidad gestora.

Las entidades gestoras, con anterioridad a realizar Propuestas por cuenta de sus clientes, deberán tener firmado con los mismos el oportuno contrato de gestión de cartera de valores, incluyendo la gestión de renta variable. Las entidades gestoras de carteras que resulten adjudicatarias de acciones en la presente Oferta deberán, a su vez, adjudicar a cada uno de los clientes por cuya cuenta hubieran adquirido las acciones, el número mínimo de acciones que resulte de aplicar lo previsto en el apartado 5.2.3 siguiente para la adjudicación mínima del Tramo Minorista, siempre que hubieran recibido adjudicación suficiente.

No existe un importe máximo para la formulación de Propuestas de compra en este Tramo.

5.1.7. Indicación del plazo en el cual pueden retirarse las solicitudes, siempre que se permita a los inversores dicha retirada.

De conformidad con las previsiones contenidas en el apartado 5.1.3 anterior de la presente Nota sobre las Acciones:

- Sólo serán revocables, en su totalidad, pero no en parte, los Mandatos formulados en el Tramo Minorista, hasta las 14:00 horas de Madrid del día 6 de febrero de 2015. Después de la citada fecha, los Mandatos que no hubieran sido expresamente revocados adquirirán carácter irrevocable.

- Las Solicitudes formuladas en el Tramo Minorista tendrán carácter irrevocable.

- Las Propuestas formuladas en el Tramo para Inversores Cualificados constituyen únicamente una indicación del interés de los destinatarios por los valores, sin que su formulación tenga carácter vinculante para quienes las realicen.

- Las confirmaciones de Propuestas en el Tramo para Inversores Cualificados serán irrevocables.

Sin perjuicio de lo indicado anteriormente, deberá entenderse que todos los Mandatos y todas las Solicitudes serán revocables en el supuesto de que se publique un suplemento al Folleto. El derecho

de revocación podrá ejercitarse dentro de un plazo no inferior a dos días hábiles a partir de la publicación del suplemento, en el que deberá indicarse la fecha final que los inversores puedan retirar su aceptación.

5.1.8. Método y plazos para el pago de los valores y para la entrega de los mismos.

Pago de los valores

Independientemente de la provisión de fondos que pudiera ser exigida a los inversores, los adjudicatarios finales adquirirán del Accionista Oferente las acciones por medio de las operaciones bursátiles especiales a ser liquidadas no más tarde de la Fecha de Liquidación (13 de febrero de 2015), produciéndose el pago de las acciones por parte de los adjudicatarios finales no antes de la Fecha de Operación (10 de febrero de 2015) ni más tarde de la Fecha de Liquidación (13 de febrero de 2015).

La Entidad Agente, con la colaboración de la Sociedad Rectora de la Bolsa de Madrid, realizará las gestiones que se indican a continuación con el fin de que pueda llevarse a cabo la asignación de las correspondientes referencias de registro a favor de aquellos adjudicatarios finales a través de Iberclear. A tal fin, la Entidad Agente comunicará a Iberclear, a través de las Bolsas, la información relativa a los adjudicatarios finales, de forma que se les asignen las referencias de registro correspondientes, de acuerdo con la información recibida de las Entidades Colocadoras del Tramo Minorista y de las Entidades Aseguradoras, siempre que no se le notifique a Iberclear con anterioridad, la revocación automática de la Oferta. Las Entidades Colocadoras del Tramo Minorista y las Entidades Aseguradoras serán las únicas responsables ante Iberclear y, en su caso, ante la Sociedad Rectora de la Bolsa de Madrid, el Emisor y ante el Accionista Oferente por las informaciones proporcionadas por ellas sobre la identidad de los adjudicatarios finales de las acciones.

Las Entidades Colocadoras del Tramo Minorista y las Entidades Aseguradoras cargarán en la cuenta de los inversores los importes correspondientes a las acciones finalmente adjudicadas a cada uno de ellos, no antes de la Fecha de Operación (10 de febrero de 2015) ni más tarde de la Fecha de Liquidación (13 de febrero de 2015), ello con independencia de la citada provisión de fondos que pudiera serles exigida.

Las Entidades Colocadoras del Tramo Minorista y las Entidades Aseguradoras abonarán en la Fecha de Liquidación el importe pagado por los inversores en la cuenta que el Accionista Oferente tenga abierta en la Entidad Agente menos comisiones y gastos. El Accionista Oferente no podrá disponer de dichos fondos hasta que se produzca la efectiva admisión a negociación de las acciones de Aena en las Bolsas de Valores de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia y siempre que no hayan sido resueltos los Contratos de la Oferta por alguna de las causas previstas en los mismos.

Entrega de los valores

La adjudicación definitiva de las acciones en el Tramo para Inversores Cualificados se realizará por el Accionista Oferente conforme a las reglas ya expuestas, oídas las Entidades Aseguradoras, quienes se lo comunicarán a la Entidad Agente mediante la remisión de los correspondientes ficheros para su presentación a Iberclear y tramitación de la entrega de las acciones a los adjudicatarios el día 10 de febrero de 2015, coincidiendo con la Fecha de Operación de la Oferta.

Ese mismo día, en el Tramo para Inversores Cualificados, las Entidades Aseguradoras comunicarán el detalle de la adjudicación definitiva a las Entidades Participantes responsables de la liquidación, quienes lo comunicarán a los inversores adjudicatarios y, con respecto al Tramo Minorista, la Entidad Agente remitirá el detalle de la adjudicación definitiva de las acciones a cada una de las Entidades Colocadoras del Tramo Minorista, quienes lo comunicarán a los Peticionarios que resulten adjudicatarios.

En la Fecha de Operación, la Entidad Agente comenzará a gestionar ante las Sociedades Rectoras de las Bolsas de Valores la declaración de las operaciones bursátiles especiales y ante Iberclear la necesaria asignación de las correspondientes referencias de registro a los adjudicatarios de las acciones.

La perfección de la adquisición, en el precio y condiciones en que la adjudicación esté efectuada, se entenderá realizada en la Fecha de Operación.

5.1.9. Descripción completa de la manera y fecha en la que se deben hacer públicos los resultados de la oferta.

El resultado de la Oferta se hará público por el Accionista Oferente mediante la presentación en la CNMV de la correspondiente información adicional el mismo día o el día hábil siguiente a la Fecha de Operación.

5.1.10. Procedimiento para el ejercicio de cualquier derecho preferente de compra, la negociabilidad de los derechos de suscripción y el tratamiento de los derechos de suscripción no ejercidos.

No existen derechos preferentes de compra.

5.2. Plan de colocación y adjudicación

5.2.1. Las diversas categorías de posibles inversores a los que se ofertan los valores. Si la oferta se hace simultáneamente en los mercados de dos o más países y si se ha reservado o se va a reservar un tramo para determinados países, indicar el tramo.

La presente Oferta se distribuye inicialmente en dos Tramos, de acuerdo con lo indicado a continuación:

Tramo Minorista

Al Tramo Minorista se le asignan inicialmente 3.818.182 acciones, que representan el 10% del número de acciones objeto de la Oferta (sin incluir la opción de compra green shoe). No obstante, el número de acciones asignadas a este Tramo podrá verse modificado en función de la redistribución entre Tramos prevista en el apartado 5.2.3 siguiente de la presente Nota sobre las Acciones.

El Tramo Minorista se divide, a su vez, en dos subtramos: el Subtramo Minorista General y el Subtramo para Empleados:

Subtramo Minorista General

Se dirige a las siguientes personas o entidades (siempre y cuando no tengan la condición de Inversores Cualificados):

(i) Personas físicas o jurídicas residentes en España cualquiera que sea su nacionalidad.

(ii) Personas físicas o jurídicas no residentes en España que tengan la condición de nacionales de uno de los Estados miembros de la UE o de uno de los Estados firmantes del Acuerdo y el Protocolo sobre el Espacio Económico Europeo (Estados miembros de la UE, más Islandia, Noruega y Liechtenstein) o del Principado de Andorra y sin que pueda entenderse en ningún caso que las acciones objeto del Subtramo Minorista General se ofrecen en régimen de oferta pública en ningún territorio o jurisdicción distinto del Reino de España.

Subtramo para Empleados

Un subtramo de la Oferta se dirige únicamente a los empleados de las entidades Enaire, Aena y Aena Internacional (excluyendo a cualquiera de sus filiales) que estén vinculados a las mismas por una relación laboral de carácter fijo o temporal, que no tengan la consideración de miembros del órgano de administración o altos directivos, y que se mantengan como empleados a la fecha de registro del Folleto, incluyéndose a estos efectos aquellos empleados cuyo contrato laboral se encuentre en suspenso, en la fecha indicada, por los siguientes motivos:

- Excedencias en otras sociedades del Grupo participadas, con derecho de reintegro no vencido.

- Otras excedencias o situaciones con derecho de reintegro no vencido y con garantía de reincorporación: maternidad, cuidado familiar, formativas, forzosas, permisos sin sueldo y suspensión de empleo y sueldo.

Al Subtramo para Empleados se le asignará inicialmente el 10% de las acciones asignadas al Tramo Minorista (esto es, el 1% de las acciones que componen la Oferta).

Por lo que respecta a las acciones incluidas en este Subtramo para Empleados, Aena y Aena Internacional, según corresponda, adquirirán en la Fecha de la Operación las acciones correspondientes de Enaire al Precio Minorista de la Oferta mediante una operación bursátil especial para su inmediata reventa (mediante otra operación bursátil especial en la misma fecha) a los Empleados que resulten adjudicatarios de las mismas, con el descuento previsto para dicho Subtramo por lo que Aena y/o Aena Internacional no percibirán ingreso alguno por la Oferta y soportarán el coste del descuento del Subtramo para Empleados.

Tramo para Inversores Cualificados

Se dirige a inversores cualificados, tanto residentes en España, tal y como estos se definen en el artículo 39 del Real Decreto 1310/2005, de 4 de noviembre, en materia de admisión a negociación de valores en mercados secundarios oficiales, de ofertas públicas de venta o suscripción y del folleto exigible a tales efectos, como a inversores cualificados residentes fuera del territorio de España.

A este Tramo se le asignan inicialmente 34.363.636 acciones, que representan el 90% del número de acciones objeto de la Oferta (sin incluir la opción de compra green shoe).

El número de acciones asignadas a este Tramo podrá verse modificado en función (i) de la redistribución entre Tramos prevista en el apartado 5.2.3 siguiente de la presente Nota sobre las Acciones, (ii) del ejercicio de la opción de compra, en su caso, establecida en el apartado 5.2.5 siguiente de la presente Nota sobre las Acciones, y (iii) del eventual traspaso a este Tramo de las acciones inicialmente asignadas a los Inversores de Referencia en el supuesto previsto en el apartado 6.3 siguiente, si bien el tamaño del Tramo para Inversores Cualificados de la Oferta no podrá ser, en ningún caso, inferior al 40% del importe total de la Oferta (incluyendo las acciones objeto de la opción de compra *green shoe*).

Esta Oferta no será objeto de registro en ninguna jurisdicción distinta de España.

Las acciones objeto de la presente Oferta no han sido ni serán registradas bajo la *United States Securities Act* de 1933 y sus modificaciones (la "***U.S. Securities Act***") o bajo la normativa de

mercado de valores de ningún Estado de los Estados Unidos de América y no serán ofrecidas, vendidas, pignoradas o, en forma alguna, transmitidas, sin haber sido previamente registradas o salvo que la Oferta sea objeto de una exención de registro o no esté sujeta a la obligación de registro bajo la *U.S. Securities Act*. El presente Folleto no ha sido aprobado ni será aprobado por la *Securities Exchange Commission* ni ninguna autoridad o agencia de los Estados Unidos de América y no constituye una oferta de venta ni una solicitud de ofertas de venta de valores en los Estados Unidos de América.

Las acciones incluidas en el Tramo para Inversores Cualificados serán ofrecidas y vendidas fuera de los Estados Unidos de América de acuerdo con lo previsto en la *Regulation S* de la *U.S. Securities Act*, y en los Estados Unidos de América a inversores institucionales cualificados ("*qualified institutional buyers"*, tal y como éstos se definen en la *Rule 144A* de la *U.S. Securities Act*) al amparo de lo previsto en la *Rule 144A*.

5.2.2. En la medida en que tenga conocimiento de ello el emisor, indicar si los accionistas principales o los miembros de los órganos de administración, de gestión o de supervisión del emisor tienen intención de suscribir la oferta, o si alguna persona tiene intención de suscribir más del cinco por ciento de la oferta.

Aena no tiene constancia de que los miembros de su Consejo de Administración o sus directivos se hayan propuesto suscribir acciones de Aena en el marco de la Oferta, y en cuanto a éstos últimos por su eventual participación en el Tramo Minorista, ni de que alguna persona se proponga suscribir más del cinco por ciento de la Oferta.

5.2.3. Información previa sobre la adjudicación:

a) División de la oferta en tramos, incluidos los tramos institucional, minorista y de empleados del emisor y otros tramos

La asignación inicial de las acciones entre los Tramos de la Oferta (excluida la opción de compra green shoe) es la siguiente:

Tramo	Nº de acciones	% inicial de la Oferta
Minorista	3.818.182	10% (del cual, un 10% será para Subtramo de Empleados)

Inversores Cualificados	34.363.636	90%

b) Condiciones en las que pueden reasignarse los tramos, volumen máximo de dicha reasignación y, en su caso, porcentaje mínimo destinado a cada tramo

Corresponderá al Accionista Oferente, previa consulta no vinculante con las Entidades Coordinadoras Globales, la determinación del tamaño final de todos y cada uno de los Tramos que componen la Oferta, así como la adopción de todas las decisiones de reasignación entre Tramos, de acuerdo con las siguientes reglas:

- Antes de la fijación del Precio Máximo Minorista, se podrá modificar el volumen de acciones inicialmente asignado al Tramo Minorista siempre y cuando el tamaño del Tramo para Inversores Cualificados de la Oferta no resulte, en ningún caso, inferior al 40% del importe total de la Oferta y salvo en el caso del párrafo siguiente.

- En ningún caso podrá verse reducido el Tramo Minorista si se produce en el mismo un exceso de demanda.

- El Subtramo para Empleados se ampliará, en caso de exceso de demanda, en las acciones necesarias para cubrir la totalidad de las acciones correspondientes a los Mandatos y Solicitudes de compra no revocados ni anulados de dicho Subtramo, con cargo al Tramo para Inversores Cualificados, aun cuando exista en éste exceso de demanda. Por el contrario, si los Mandatos o Solicitudes formulados en el Subtramo para Empleados no fueran suficientes para cubrir en su totalidad las acciones inicialmente asignadas a este Subtramo, las acciones sobrantes se destinarán automáticamente al Subtramo Minorista General. Este traspaso de acciones al Subtramo Minorista General se producirá, en su caso, no más tarde del día 7 de febrero de 2015.

- Se podrá aumentar, en cualquier momento posterior a la fijación del Precio Máximo Minorista, el volumen asignado al Tramo Minorista, en caso de exceso de demanda en éste, a costa de reducir el volumen asignado al Tramo para Inversores Cualificados, aunque en éstos se haya producido exceso de demanda, siempre y cuando el tamaño del Tramo para Inversores Cualificados de la Oferta no resulte, en ningún caso, inferior al 40% del importe total de la Oferta y hasta en un máximo de 3.818.182 acciones adicionales (equivalentes a las acciones de la opción de suscripción green shoe).

- En el supuesto de que no quedara cubierto el Tramo Minorista, las acciones sobrantes se reasignarán al Tramo para Inversores Cualificados en cualquier momento anterior a la adjudicación definitiva.

Asimismo, tal y como se hace referencia en el apartado 6.3, en el caso de que el precio fijado para el Tramo para Inversores Cualificados fuese superior al precio máximo o cap ofertado por los Inversores de Referencia, las acciones de ese Inversor de Referencia, entre otras alternativas, podrían ser asignadas al Tramo para Inversores Cualificados, en la medida en que haya un exceso de demanda, y pasar a incrementar proporcionalmente el número de acciones objeto de la opción de compra green shoe (con objeto de que éstas representen el 10% de la Oferta, según se detalla en el apartado 5.2.5 siguiente), previo acuerdo con las Entidades Coordinadoras Globales.

La reasignación entre Tramos, en su caso, se realizará dentro de unos límites razonables con objeto de que no se altere sustancialmente la configuración de la Oferta.

Cualquier reasignación de acciones entre Tramos se comunicará a la CNMV, el mismo día en que se realice, o el siguiente día hábil.

La fijación del volumen final de acciones asignadas al Subtramo Minorista General y al Subtramo para Empleados se realizará antes de las 12:00 horas del 7 de febrero de 2015. En su caso, la práctica del prorrateo en el Subtramo Minorista General, se realizará no más tarde del día 8 de febrero de 2015 (incluido).

El volumen de acciones finalmente asignado al Tramo para Inversores Cualificados de la Oferta (excluidas las acciones correspondientes a la opción de compra green shoe descrita en el apartado 5.2.5 siguiente) se fijará el 9 de febrero de 2015, una vez finalizado el plazo de confirmación de Propuestas en dicho Tramo y antes de la adjudicación definitiva. Esta circunstancia será objeto de hecho relevante.

c) Método o métodos de asignación que deben utilizarse para el tramo minorista y para el de empleados del emisor en caso de sobre-compra de estos tramos

Prorrateo en el Subtramo Minorista General

A efectos de realizar el prorrateo que se menciona en este apartado, las peticiones de compra expresadas en euros se traducirán en peticiones de compra expresadas en número de acciones, dividiendo las primeras entre el Precio Máximo Minorista. En caso de fracción se redondeará por defecto.

Al no fijarse el Precio Minorista de la Oferta hasta el día anterior a la adjudicación, es necesaria la utilización del Precio Máximo Minorista para realizar, con la oportuna antelación, las operaciones de prorrateo y adjudicación sobre la base de un baremo objetivo y no discriminatorio para los inversores. En el caso de que, finalmente, el Precio Minorista de la Oferta fuese menor que el Precio Máximo Minorista, ello no afectará al prorrateo efectuado, aunque, en este caso, la inversión se reduciría, al reducirse el precio.

En el supuesto de que las peticiones de compra en el Subtramo Minorista General, formuladas en el Periodo de Formulación de Mandatos de Compra o en el Periodo de Solicitudes Vinculantes de Compra, excedan del volumen de acciones asignadas finalmente al Subtramo Minorista General, se realizará el prorrateo entre las peticiones de compra, de acuerdo con los siguientes principios:

(i) Sólo se tendrán en cuenta los Mandatos no revocados ni anulados y las Solicitudes no anuladas.

(ii) Cuando coincidan todos y cada uno de los Peticionarios en varias peticiones de compra se agregarán formando una única petición de compra. El número de acciones adjudicadas a las peticiones de compra, consideradas de forma agregada, se distribuirá proporcionalmente entre los Mandatos y las Solicitudes afectadas.

(iii) Se adjudicará, en primer lugar, a todas y cada una de las peticiones de compra, un número de acciones que sea igual al número entero, redondeado por defecto, que resulte de dividir 1.500 euros (petición mínima en el Subtramo Minorista General) entre el Precio Máximo Minorista ("**Número Mínimo de Acciones**").

No obstante, en el supuesto de que la demanda en el Subtramo Minorista General fuese tal que no fuera posible adjudicar a cada Peticionario el Número Mínimo de Acciones, el Accionista Oferente, en ejercicio de sus facultades de redistribución entre Tramos, podrá decidir ampliar el volumen asignado al Subtramo Minorista General en la medida necesaria para adjudicar el referido Número Mínimo de Acciones a un mayor número de Mandatos y Solicitudes o, incluso, a todos los Mandatos no revocados y todas las Solicitudes formulados en el Subtramo Minorista General, siempre y cuando el tamaño del Tramo para Inversores Cualificados de la Oferta no resulte, en ningún caso, inferior al 40% del importe total de la Oferta.

En el supuesto de que el número de acciones asignadas al Subtramo Minorista General no fuera suficiente para adjudicar el Número Mínimo de Acciones a todas las peticiones de compra, dicha adjudicación se efectuará de acuerdo con las siguientes reglas:

- Ordenación alfabética de todas las peticiones de compra, partiendo de la letra K, sobre la base del contenido de la primera posición del campo "Nombre y Apellidos o Razón Social", sea cual sea el contenido de las cuarenta posiciones de dicho campo del fichero según Circular 1.909 de la Asociación Española de Banca (AEB) formato Cuaderno 61,

Anexo 1 de 120 posiciones (A1 -Nominativo), remitido a la Entidad Agente por las Entidades Colocadoras del Tramo Minorista. En caso de que existan inversores cuyos datos personales sean coincidentes según la información remitida, se ordenarán éstos por orden de mayor a menor cuantía de sus Mandatos o Solicitudes y, en caso de cotitularidades, se tomará el primer titular que aparezca en la primera petición encontrada.

- Adjudicación del Número Mínimo de Acciones a la petición de la lista obtenida en el punto anterior, cuya primera posición del campo "Nombre y Apellidos o Razón Social", coincida con la letra K. Desde esta petición y continuando con las siguientes, según el orden de la lista, hasta que se agoten las acciones asignadas al Subtramo Minorista General. En el supuesto de que no hubiera acciones suficientes para adjudicar el Número Mínimo de Acciones al último Peticionario que resultara adjudicatario de acciones, no se adjudicarán las acciones remanentes a este último Peticionario sino que se procederá a distribuir esas acciones una a una entre las peticiones de compra a las que se les hubiera adjudicado acciones por orden alfabético, según el campo "Nombre y Apellidos o Razón Social", empezando por la letra K y siguiendo el mismo orden, adjudicando el remanente de acciones al primer Peticionario hasta donde alcance su petición y continuando, de ser necesario, por el orden establecido hasta el completo reparto del resto.

  En el supuesto de que, conforme al primer párrafo del apartado (iii) anterior, se haya podido realizar la adjudicación del Número Mínimo de Acciones a todas las peticiones de compra, las acciones sobrantes se adjudicarán de forma proporcional al volumen no satisfecho de dichas peticiones. A tal efecto, se dividirá el número de acciones pendientes de adjudicación entre el volumen total de demanda insatisfecha en el Subtramo Minorista General.

  Como reglas generales de este prorrateo:

  En caso de fracciones en la adjudicación, se redondeará por defecto, de forma que resulte un número exacto de acciones a adjudicar.

  Los porcentajes a utilizar para la asignación proporcional se redondearán también por defecto hasta tres cifras decimales (es decir, 0,78974 se igualará a 0,789).

  A ningún inversor se le podrá adjudicar un número de acciones mayor al que se derive de su petición.

  Si, tras la aplicación del prorrateo referido en el apartado anterior, hubiese acciones no adjudicadas por efecto del redondeo, éstas se distribuirán una a una, por orden de mayor a menor cuantía de la petición y, en caso de igualdad, por el orden alfabético de los Peticionarios, a partir de la primera posición del campo "Nombre y Apellidos o Razón Social", sea cual sea su contenido (en caso de que existan inversores cuyos datos

personales sean coincidentes según la información remitida, se ordenarán éstos por orden de mayor a menor cuantía de sus peticiones de compra y, en caso de cotitularidades, se tomará el primer titular que aparezca en la primera petición encontrada a partir de la letra K).

A efectos ilustrativos, se incorpora seguidamente un ejemplo de prorrateo. Se hace constar que se trata de un mero ejemplo y que su resultado no es significativo de lo que pueda ocurrir en la realidad, habida cuenta, sobre todo, de que dicho resultado dependerá en cada caso de diversas variables entre las cuales, la más sensible es el número real de peticiones y que, en todo caso, las reglas de aplicación serán las mencionadas anteriormente.

Suponiendo que una vez finalizados los periodos de Formulación de Mandatos de Compra y de Solicitudes Vinculantes de Compra en la Oferta se dieran los siguientes datos:

A. Acciones asignadas Tramo Minorista General: 3.818.182
B. Adjudicado al Subtramo de Empleados: 381.818
C. Acciones a asignar al Subtramo Minorista General: 3.436.364
D. Precio máximo de venta: 53,50 Euros.
E. Solicitudes no anuladas: 100.000.

SOLICITUDES			
Número de Mandatos y Solicitudes	**Importe Petición (Euros)**	**Acciones por Petición**	**Acciones solicitadas**
74.029	1.500,00	28	2.072.812
22.070	6.000,00	112	2.471.840
3.450	60.000,00	1.121	3.867.450
350	90.000,00	1.682	588.700
101	200.000,00	3.738	377.538
100.000			9.378.340

Si el número de acciones asignadas a este Subtramo no fuera suficiente para adjudicar 28 acciones a todos los Mandatos y Solicitudes, se adjudicarían 28 acciones por Mandato y Solicitud partir de la letra K.

1. ADJUDICACION FIJA (se adjudican 28 acciones)

a)	Acciones a adjudicar:	3.436.364	
b)	Número fijo de acciones a adjudicar:	28	
c)	Número de acciones solicitadas:	9.378.340	
d)	Número total de acciones adjudicadas:	2.800.000	(1)
e)	Número de acciones pendientes de adjudicar:	636.364	
f)	Demanda no satisfecha:	6.578.340	(2)

2. ADJUDICACION PROPORCIONAL (el número de acciones pendientes de adjudicar se asignan de forma proporcional al volumen de demanda no satisfecho).

a)	Demanda no satisfecha:	6.578.340	(2)
b)	Coeficiente de adjudicación:	9,674%	(3)
c)	Número total de acciones adjudicadas:	630.364	(4)
d)	Número de acciones pendientes de adjudicar:	5.396	
e)	Demanda no satisfecha:	5.947.372	(5)

3. ADJUDICACIÓN UNITARIA

Las 5.396 acciones sobrantes pendientes de adjudicar se reparten de forma unitaria entre los Mandatos y las Solicitudes no satisfechos.

Se adjudica 1 acción más a los Mandatos y las Solicitudes de 3.738, 1.682 y 1.121 acciones. El sorteo se producirá entre los Mandatos y las Solicitudes de 112 acciones, correspondiendo 1 acción más a 1.495 de ellos, quedándose las restantes 20.575 con el número de acciones ya adjudicadas.

4. RESUMEN DE ADJUDICACIÓN DEFINITIVA

La adjudicación definitiva por Solicitud sería la siguiente:

a) Mandatos y Solicitudes de 28 acciones: 28 acciones por adjudicación fija.
b) Mandatos y Solicitudes de 112 acciones: 28 acciones por adjudicación fija.
8 acciones por adjudicación proporcional.
1 acción por adjudicación unitaria en algunos casos.
c) Mandatos y Solicitudes de 1.121 acciones: 28 acciones por adjudicación fija.
105 acciones por adjudicación proporcional.
1 acción por adjudicación unitaria.
d) Mandatos y Solicitudes de 1.682 acciones: 28 acciones por adjudicación fija.
160 acciones por adjudicación proporcional.
1 acción por adjudicación unitaria.
e) Mandatos y Solicitudes de 3.738 acciones: 28 acciones por adjudicación fija.
358 acciones por adjudicación proporcional.

1 acción por adjudicación unitaria.

(1) 2.800.000

Número de Mandatos y Solicitudes	Número Acciones Adjudicadas	Número Acciones Adjudicadas (Total)
74.029	28	2.072.812
22.070	28	617.960
3.450	28	96.600
350	28	9.800
101	28	2.828
100.000		2.800.000

(2) 6.578.340

Número de Mandatos y Solicitudes	Número Acciones Pendientes de adjudicar	Número Acciones Pendientes adjudicar (Total)
74.029	0	0
22.070	84	1.853.880
3.450	1.093	3.770.850
350	1.654	578.900
101	3.710	374.710
100.000		6.578.340

(3) 636.364 / 6.578.340 = 0,0967362587 (9,674%)

(4) 630.968

Número de Mandatos y Solicitudes	Número Acciones Adjudicadas	Número Acciones Adjudicadas (Total)
22.070	8	176.560
3.450	105	362.250
350	160	56.000
101	358	36.158
25.971		630.968

(5) 5.947.372

Número de Mandatos y Solicitudes	Número Acciones Pendientes de adjudicar	Número Acciones Pendientes adjudicar (Total)
74.029	0	0
22.070	76	1.677.320
3.450	988	3.408.600

350	1.494	522.900
101	3.352	338.552
100.000		5.947.372

Prorrateo en el Subtramo para Empleados:

No aplicable dado que se atenderán íntegramente los Mandatos y Solicitudes de compra realizados en el Subtramo para Empleados.

d) Descripción de cualquier trato preferente predeterminado que se conceda a ciertas clases de inversores o a ciertos grupos afines (incluidos los programas para amigos y familia) en la asignación, el porcentaje de la oferta reservada a ese trato preferente y los criterios para la inclusión en tales clases o grupos

No existe ningún trato preferente en la asignación de acciones de la Oferta a los inversores compradores.

e) Si el tratamiento de las peticiones de compra en la asignación depende de la empresa que las realiza o de la empresa a través de la que se realiza

No existe diferencia en el tratamiento de las peticiones de compra en función de la entidad ante la que se tramitan.

f) Cantidad mínima de adjudicación, en su caso, en el tramo minorista

Ver apartado c) anterior sobre el prorrateo en el Subtramo Minorista General.

g) Condiciones para el cierre de la oferta así como la fecha más temprana en la que puede cerrarse la oferta

En el apartado 5.1.3 anterior de la presente Nota sobre las Acciones se describen las fechas de cierre de los periodos de la Oferta.

h) Si se admiten o no las peticiones de compra múltiples y, en caso de no admitirse, cómo se gestionan las peticiones de compra s múltiples

Las peticiones de compra formuladas en régimen de cotitularidad se permiten exclusivamente en el Tramo Minorista, sin establecerse ningún límite al número de peticiones que en régimen de cotitularidad formule una misma persona.

5.2.4. Proceso de notificación a los solicitantes de la cantidad asignada e indicación de si la negociación puede comenzar antes de efectuarse la notificación.

La ejecución de la adjudicación definitiva de las acciones en el Tramo para Inversores Cualificados se realizará por el Accionista Oferente conforme a las reglas ya expuestas, oídas las Entidades Aseguradoras, quienes se lo comunicarán a la Entidad Agente mediante la remisión de los correspondientes ficheros para su presentación a Iberclear y tramitación de la entrega de las acciones a los adjudicatarios. Con respecto al Tramo Minorista la adjudicación definitiva de las acciones se realizará por la Entidad Agente, conforme a las reglas ya expuestas, en todo caso antes o durante el día 10 de febrero de 2015, coincidiendo con la Fecha de Operación de la Oferta.

Ese mismo día, en el Tramo para Inversores Cualificados, las Entidades Aseguradoras comunicarán el detalle de la adjudicación definitiva a las Entidades Participantes responsables de la liquidación, quienes lo comunicarán a los inversores adjudicatarios y, con respecto al Tramo Minorista, la Entidad Agente remitirá el detalle de la adjudicación definitiva de las acciones a cada una de las Entidades Colocadoras del Tramo Minorista, quienes lo comunicarán a los Peticionarios adjudicatarios.

La adjudicación se realizará con carácter previo a la admisión a negociación y está previsto que las Entidades Aseguradoras y las Entidades Colocadoras del Tramo Minorista notifiquen a los Peticionarios adjudicatarios dicha asignación en los tres días hábiles siguientes.

5.2.5. Sobre-adjudicación y *"green shoe"*:

a) Existencia y volumen de cualquier mecanismo de sobre-adjudicación y/o de "*green shoe*".

El volumen de la Oferta asignado globalmente al Tramo para Inversores Cualificados podrá ser ampliado en hasta 3.818.182 acciones (que representan un 10% de la oferta incial) para el supuesto de que las Entidades Coordinadoras Globales previa decisión al respecto por la mayoría de ellas, actuando en su propio nombre y en nombre y por cuenta de las Entidades Aseguradoras ejerciten la opción de compra *green shoe* sobre 3.818.182 acciones de Aena que éste tiene previsto conceder a dichas Entidades en virtud del Contrato de Aseguramiento del Tramo para Inversores Cualificados, para facilitar las prácticas de estabilización a que se refiere el apartado 6.5 siguiente. Esta opción de compra se otorga para atender libremente los excesos de demanda que se puedan producir en este Tramo. Su ejercicio deberá ser comunicado a la CNMV, para su difusión, el mismo día en que se produzca o el siguiente día hábil con los detalles pertinentes, incluidos, en particular, la fecha de ejercicio y el número y naturaleza de las acciones de que se trate.

Esta opción de compra tendrá por objeto hasta un máximo de 3.818.182 acciones de Aena. No obstante, según se señala en los apartados 5.2.3.b) y 6.3 de la presente Nota sobre las Acciones, en el caso de que el Contrato de Compraventa de alguno de los Inversores de

Referencia mencionados en dichos apartados quedara sin efecto por ser el precio máximo o cap ofrecido por cada Inversor de Referencia inferior al Precio del Tramo para Inversores Cualificados, esas acciones podrían ser asignadas al Tramo para Inversores Cualificados, siempre que haya exceso de demanda en dicho Tramo, y pasar a incrementar el número de acciones objeto de la opción de compra green shoe (con objeto de que éstas representen el 10% de la Oferta, según se detalla en el presente apartado 5.2.5), previo acuerdo con las Entidades Coordinadoras Globales.

El precio de compra de las acciones, en caso de ejercicio de la opción de compra *green shoe*, será igual al Precio del Tramo para Inversores Cualificados de la Oferta.

En cualquier caso, tras la liquidación de la Oferta, Enaire mantendrá al menos el 51% del capital social de Aena.

b) Período de existencia del mecanismo de sobre-adjudicación y/o de "green shoe".

La opción de compra será ejercitada, en una o varias veces, total o parcialmente, en la fecha de admisión a negociación (prevista para el 11 de febrero de 2015), o durante los 30 días naturales siguientes a dicha fecha.

c) Cualquier condición para el uso del mecanismo de sobre-adjudicación o de "green shoe".

La opción de compra podrá, eventualmente, acompañarse de un préstamo de valores con el que se cubrirían las sobreadjudicaciones que se realicen, en su caso, por las Entidades Aseguradoras, para atender los posibles excesos de demanda que se produzcan en dicho Tramo. El préstamo sería otorgado, en su caso, por Enaire a las Entidades Coordinadoras Globales o a aquella entidad que de mutuo acuerdo designen Enaire y las Entidades Coordinadoras Globales, por cuenta de las Entidades Aseguradoras, y tendría por objeto, como máximo, un número de acciones igual al número de acciones objeto de la referida opción de compra.

Los préstamos de valores suelen tener una duración similar a la de la opción de compra *green shoe*. La posición deudora de valores asumida por las Entidades Aseguradoras suele cubrirse a través de la adquisición de estos valores en Bolsa, lo que podría favorecer, en su caso, la estabilización de la cotización de la acción o, directamente, mediante el ejercicio de la opción de compra *green shoe*.

No existe condición alguna para el ejercicio de la opción de compra *green shoe*.

5.3. Precios

5.3.1. Indicación del precio al que se ofertarán los valores. Cuando no se conozca el precio o cuando no exista un mercado establecido y/o líquido para los valores, indicar el método para la determinación del precio de oferta, incluyendo una declaración sobre quién ha establecido los criterios o es formalmente responsable de su determinación. Indicación del importe de todo gasto e impuesto cargados específicamente al suscriptor o comprador.

Banda de Precios Indicativa y No Vinculante

Al solo objeto de que los inversores dispongan de una referencia para la formulación de sus peticiones de compra y vista la propuesta de banda de precios formulada por los Coordinadores Globales, Enaire ha establecido una Banda de Precios indicativa y no vinculante para las acciones de Aena objeto de la presente Oferta, de entre 43 y 55 euros por acción.

La Banda de Precios implica asignar a Aena una capitalización bursátil de la totalidad de sus acciones de entre 6.450 y 8.250 millones de euros.

Tomando como base los estados financieros auditados consolidados de Aena a 31 de diciembre de 2013, la capitalización bursátil supone un PER de entre 10,81x y 13,83x.

Se hace constar expresamente que la Banda de Precios ha sido fijada por Enaire de común acuerdo con las Entidades Coordinadoras Globales, sin que exista un experto independiente que asuma responsabilidad alguna por la valoración de las acciones de Aena resultante de dicha Banda de Precios. La Banda de Precios se ha establecido siguiendo procedimientos de valoración de empresas generalmente aceptados por el mercado en este tipo de operaciones y teniendo en cuenta las características y circunstancias propias de Aena y la situación presente de los mercados financieros internacionales.

Se hace constar que el precio o precios definitivos de las acciones objeto de la Oferta podrán no estar comprendidos dentro de la referida Banda de Precios.

Precio Máximo Minorista

El Precio Máximo Minorista será fijado el día 3 de febrero de 2015 de común acuerdo entre Enaire y las Entidades Coordinadoras Globales. El Precio Máximo Minorista será el importe que los Peticionarios de acciones en el Tramo Minorista pagarán, como máximo, por cada acción que les sea adjudicada y será el precio tenido en cuenta a efectos del prorrateo de este Tramo (salvo que se acuerde otro precio inferior por parte de Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A., Banco Santander, S.A., Aena y el Accionista Oferente).

Precio del Tramo para Inversores Cualificados

El Precio del Tramo para Inversores Cualificados de la Oferta será fijado por Aena, actuando de común acuerdo con las Entidades Coordinadoras Globales, el 9 de febrero de 2015, una vez finalizado el Periodo de Solicitudes Vinculantes de Compra en el Tramo Minorista y el Periodo de Prospección de la Demanda del Tramo para Inversores Cualificados, tras evaluar el volumen y calidad de la demanda y la situación de los mercados.

Precio Minorista de la Oferta y Precio Minorista de Empleados

El Precio Minorista de la Oferta será el menor de los siguientes precios: (i) el Precio Máximo Minorista y (ii) el Precio del Tramo para Inversores Cualificados de la Oferta.

Por su parte, tal y como se ha hecho referencia en el apartado 5.1.3 anterior, el Precio Minorista de Empleados será el Precio Minorista de la Oferta con un descuento del 10% (redondeado por exceso o por defecto al céntimo de euro más próximo). **No obstante lo anterior, tal y como se explica a continuación y en el Procedimiento de Colocación del Subtramo para Empleados descrito en el apartado 5.1.3 de la presente Nota sobre las Acciones, debe tenerse en cuenta que (i) el mencionado descuento se compensará con el total de retribuciones a percibir por el trabajador de tal forma que no suponga incremento retributivo; y (ii) la retribución en especie que supone el descuento en el precio se considerará rendimiento del trabajo gravable. Por tanto, la existencia del mencionado descuento no implica que, en lo que al precio se refiere, la suscripción de acciones mediante los Mandatos y Solicitudes realizados en este Subtramo sea más favorable que la suscripción mediante los Mandatos y Solicitudes que se pueden hacer en el Subtramo Minorista General.**

Sin perjuicio del tratamiento fiscal que se describe en el apartado 4.11 de la presente Nota sobre las Acciones, y tal como se ha explicado en el apartado 5.1.3 de la misma, dicho descuento tendrá la consideración de retribución en especie y estará sometido a los límites de masa salarial establecidos en la normativa presupuestaria y, en concreto, en las leyes anuales de presupuestos del Estado, y por tanto se compensará con el total de retribuciones a percibir por el trabajador, de tal forma que no suponga incremento retributivo. Asimismo, dado que no será de aplicación la exención prevista para entregas de acciones a trabajadores por no cumplirse todos los requisitos legales para ello, la retribución en especie que supone el descuento en el precio se considerará rendimiento del trabajo gravable, lo que supondría la obligación de realizar un ingreso a cuenta del IRPF.

Indicación del Importe de todo Gasto e Impuesto Cargados Específicamente al Suscriptor o Comprador

El importe a pagar por los adjudicatarios de las acciones será únicamente el precio de las mismas, siempre que las peticiones de compra se cursen exclusivamente a través de las Entidades Colocadoras del Tramo Minorista o de las Entidades Aseguradoras.

Tampoco se devengarán gastos a cargo de los adjudicatarios de las acciones por la inscripción de las mismas a nombre de los adjudicatarios en los registros contables a cargo de las Entidades Participantes. No obstante, las Entidades Participantes podrán establecer, de acuerdo con la legislación vigente, las comisiones y gastos repercutibles que libremente determinen en concepto de administración de valores o mantenimiento de los mismos en los registros contables.

5.3.2. Proceso de publicación del precio de oferta.

El Precio Minorista de la Oferta, el Precio Minorista de Empleados y el Precio del Tramo para Inversores Cualificados de la Oferta serán comunicados a la CNMV el 9 de febrero de 2015 o el día hábil siguiente mediante hecho relevante por parte del Emisor.

5.3.3. Si los tenedores de participaciones del emisor tienen derechos de adquisición preferentes y este derecho está limitado o suprimido, indicar la base del precio de emisión si ésta es dineraria, junto con las razones y los beneficiarios de esa limitación o supresión.

No aplicable.

5.3.4. En los casos en que haya o pueda haber una disparidad importante entre el precio de oferta pública y el coste real en efectivo para los miembros de los órganos de administración, de gestión o de supervisión, o altos directivos o personas vinculadas, de los valores adquiridos por ellos en operaciones realizadas durante el último año, o que tengan el derecho a adquirir, debe incluirse una comparación de la contribución pública en la oferta pública propuesta y las contribuciones reales en efectivo de esas personas.

No aplicable.

5.4. Colocación y aseguramiento

5.4.1. Nombre y dirección del coordinador o coordinadores de la oferta global y de determinadas partes de la misma y, en la medida en que tenga conocimiento de ello el emisor o el oferente, de los colocadores en los diversos países donde tiene lugar la oferta.

Función	Nombre[7]	Dirección
Entidades Coordinadoras Globales, Entidades Aseguradoras y "*Joint Bookrunners*" del Tramo para Inversores Cualificados	**Merrill Lynch International**	**2 King Edward Street - Londres EC1A 1HQ - Reino Unido**
	Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A.	**Calle Sauceda, 28 - Edif. Oceanía - Pl. 2 -28050 Madrid**
	Goldman Sachs International	**Peterborough Court - 133 Fleet St - Londres EC4A 2BB – Reino Unido**
	Morgan Stanley & Co. International plc	**25 Cabot Square - Canary Wharf Londres E14 4QA – Reino Unido**
	Banco Santander, S.A.	**Edificio Encinar, Planta 1 - 28660 Boadilla del Monte (Madrid)**
Entidades Aseguradoras y "*Junior Bookrunners*" del Tramo para Inversores Cualificados	**HSBC Bank plc**	**8 Canada Square - Londres E14 5HQ – Reino Unido**
	J.P. Morgan Securities plc	**25 Bank Street - Londres E14 5JP – Reino Unido**
Entidades Aseguradoras y "*Co-Lead Managers*" del Tramo para Inversores Cualificados	**Crédit Agricole Corporate and Investment Bank**	**9 quai du Président Paul Doumer - 92920 Paris La Défense Cedex - Francia**

[7] Nota PLL: Pendiente incluir nombre completo de los bancos.

	Société Générale	**Tours Société Générale - 17 Cours Valmy - 9298787 Paris La Défense Cedex - Francia**
	RBC Europe Limited	**Riverbank House 2 Swan Lane London EC4R 3BF – Reino Unido**
Entidades Colocadoras del Tramo Minorista / Entidades Tramitadoras	**Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A.**	**Calle Sauceda, 28 - Edif. Oceanía - Pl. 2 -28050 Madrid**
	Banco Santander, S.A.	**Edificio Encinar, Planta 1 - 28660 Boadilla del Monte (Madrid)**
	Banca March, S.A.	**Avenida Alejandro Rosselló, número 8, 07004 Palma de Mallorca**
	Banco Cooperativo Español, S.A.	**Virgen de los Peligros, número 4, 28013 Madrid**
	Banco de Caja España de Inversiones, Salamanca y Soria, S.A.	**Marqués de Villamagna, 6-8, 28001 Madrid**
	Banco de Sabadell, S.A.	**Plaça Sant Roc, número 20, 08201 Sabadell**
	Banco Mare Nostrum, S.A.	**Paseo de Recoletos, número 17, 28004 Madrid**
	Banco Mediolanum, S.A.	**Avenida Diagonal, número 668-670, 08034 Barcelona**
	Banco Popular Español, S.A.	**Calle Velázquez, número 34, Madrid**
	Bankia, S.A.	**Calle Pintor Sorolla, número 8, 46002 Valencia**

	Bankinter, S.A.	**Paseo de la Castellana, número 29, 28046 Madrid**
	BEKA Finance, Sociedad de Valores, S.A.	**Calle Marqués de Villamagna, número 3, 28001 Madrid**
	Caixabank, S.A.	**Avenida Diagonal, número 621, 08028 Barcelona**
	Caja Laboral Popular Cooperativa de Crédito	**Paseo de José María Arizmendiarrieta, s/n, 20500 Mondragón**
	CECABANK, S.A.	**Calle Alcalá, número 27, España**
	GVC Gaesco Sociedad de Valores, S.A.	**Calle Doctor Ferrán, número 3-5, 08038 Barcelona**
	Ibercaja Banco, S.A.	**Plaza Basilio Paraíso, número2, 50008 Zaragoza**
	Norbolsa, S.V., S.A.	**Plaza Euskadi, número 5, 48009 Bilbao**
	Renta 4 Banco, S.A.	**Paseo de La Habana, número 74, 28036 Madrid**
	Unicaja Banco, S.A.	**Avenida de Andalucía, número 10-12, 29007 Málaga**

Actuarán como Entidades Colocadoras Asociadas de las Entidades Colocadoras las siguientes entidades:

De Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A.

- Unoe Bank, S.A.

De Banco Cooperativo Español, S.A.

- Caja Rural "Ntra. Madre del Sol" de Adamuz
- Caja Rural de Albal
- Caja Rural "San Jose" de Alcora
- Caixa Rural d'Algemesi
- Caja Rural "San Jose" de Almassora
- Caja Rural de Almendralejo
- Caja Rural de Extremadura
- Caja Rural de Baena, Ntra. Sra. de Guadalupe, S.C.Cdto. Andaluza
- Caixa Rural Benicarlo
- Caja Rural de Betxi
- Caja Rural de Burgos, Segovia, Fuentepelayo y Castelladans
- Caja Rural "Ntra. Sra. del Campo" de Cañete de las Torres
- Caja Rural de Casas Ibañez
- Caja Rural de Córdoba
- Caja Rural Regional San Agustin de Fuente Alamo Murcia
- Caja Rural de Gijon
- Caja Rural de Granada
- Caja Rural de l'Alcudia
- Caixa Rural les Coves de Vinromá, Coop. Cdto. Val.
- Caixa Rural Galega
- Caja Rural de Jaen
- Caja Rural Comarcal de Mota del Cuervo
- Caja Rural "Ntra. Sra. del Rosario" de Nueva Carteya
- Caja Rural "Ntra. Sra. de la Esperanza" de Onda

- Caja Rural Central
- Caja Rural de Asturias
- Caja Rural de Navarra
- Caixa Popular, Caixa Rural
- Caja Rural de Salamanca
- Caja Siete, Caja Rural, scc
- Caja Rural del Sur
- Caja Rural de Soria
- Caja Rural de Teruel
- Caja Rural de Albacete, Ciudad Real y Cuenca "Globalcaja"
- Caja Rural Castilla-La Mancha
- Caja Rural de Utrera
- Caja Rural la Vall "San Isidro"
- Caja Rural de Villamalea
- Caixa Rural Vinaros
- Caja Rural de Zamora
- Caja Rural de Aragón

De Banco Popular Español, S.A.

- Banco Pastor, S.A.
- Bancopopular-e, S.A.
- Popular Banca Privada, S.A.
- Targobank, S.A.
- Popular Bolsa, S.V.,S.A.

De Banco Santander, S.A.

- Santander Investment, S.A.
- Santander Investment Bolsa, SV, S.A.U.
- Open Bank, S.A.

De Bankinter, S.A.

- Mercavalor S.V., S.A.

De CECABANK, S.A.

- Catalunya Banc, S.A.
- Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Ontinyent
- Colonya Caixa de Estalvis de Pollensa
- Liberbank, S.A
- Banco Castilla la Mancha, S.A.
- ABANCA Corporación Bancaria, S.A.

De Norbolsa, S.V. S.A.

- Kutxabank S.A.
- Cajasur Banco S.A.U.
- Caja de Crédito de los Ingenieros, Sociedad Cooperativa de Crédito

De Renta 4 Banco, S.A.

- ING BANK NV, Sucursal en España

De Unicaja Banco, S.A.

- Unicorp Patrimonio, S.V., S.A.

5.4.2. Nombre y dirección de cualquier agente de pagos y de las entidades depositarias en cada país.

La Entidad Agente de la Oferta es Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A., con domicilio en Plaza de San Nicolás, 4 48005 Bilbao.

5.4.3. Nombre y dirección de las entidades que acuerdan asegurar la emisión con un compromiso firme, y detalles de las entidades que acuerdan colocar la emisión sin compromiso firme o con un acuerdo de «mejores esfuerzos». Indicación de las características importantes de los acuerdos, incluidas las cuotas. En los casos en que no se suscriba toda la emisión, declaración de la parte no cubierta. Indicación del importe global de la comisión de compra y de la comisión de colocación.

Con fecha 22 de enero de 2015 ha sido firmado un Contrato de Colocación del Tramo Minorista por parte de todas las Entidades Colocadoras del Tramo Minorista, cuyos datos constan en el apartado 5.4.1 anterior.

Asimismo, está previsto que se firme el Contrato de Aseguramiento del Tramo para Inversores Cualificados el día 9 de febrero de 2015.

Aun cuando no se vaya a firmar un contrato de aseguramiento en el Tramo Minorista, la presente Oferta estará íntegramente asegurada por cuanto (i) el Contrato de Colocación del Tramo Minorista establece que cada Entidad Colocadora responderá frente al Oferente del pago por parte de los peticionarios de las acciones adjudicadas a los Mandatos y Solicitudes que dicha entidad haya cursado, y (ii) según se indica en el apartado 5.2.3.(b) anterior, las acciones no colocadas en el Tramo Minorista serán automáticamente reasignadas al Tramo para Inversores Cualificados.

Se indican, a continuación, las entidades que está previsto firmen el Contrato de Aseguramiento del Tramo para Inversores Cualificados, con indicación del número indicativo e inicial de acciones que está previsto estén aseguradas en el Tramo para Inversores Cualificados y del porcentaje que esas acciones representan sobre el volumen inicial de acciones ofrecidas en dicho Tramo, si bien debe tenerse en cuenta que el número definitivo de acciones aseguradas por cada entidad será el que figure en el Contrato de Aseguramiento del Tramo para Inversores Cualificados:

Contrato de Aseguramiento del Tramo para Inversores Cualificados

Nombre	**Aseguramiento indicativo (número de acciones y porcentajes sin considerar el ejercicio de la opción de g*reen shoe*)**	
Merrill Lynch International	**7.560.000**	**22%**
Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A.	**2.405.455**	**7%**
Goldman Sachs International	**7.560.000**	**22%**

Morgan Stanley & Co. International plc	**7.560.000**	**22%**
Banco Santander, S.A.	**2.405.455**	**7%**
HSBC Bank plc	**1.890.000**	**5,5%**
J.P. Morgan Securities plc	**1.890.000**	**5,5%**
Crédit Agricole Corporate and Investment Bank	**1.030.909**	**3%**
Société Générale	**1.030.908**	**3%**
RBC Europe Limited	**1.030.909**	**3%**
Total	**34.363.636**	**100%**

Debe tenerse en cuenta que las identidades de las Entidades Aseguradoras serán las que figuren en el Contrato de Aseguramiento del Tramo para Inversores Cualificados. En caso de variaciones en la identidad de la Entidades Aseguradoras, Aena las hará públicas y las comunicará a la CNMV.

A continuación se incluye una descripción de las principales características previstas en los Contratos de la Oferta:

Contrato de Colocación del Tramo Minorista

La colocación de las acciones del Tramo Minorista se realizará a través de las Entidades Colocadoras del Tramo Minorista, así como, en su caso, de las Entidades Colocadoras Asociadas sin perjuicio de la facultad de las Entidades Colocadoras y las Entidades Colocadoras Asociadas de realizar la colocación a través de sus representantes. Cada Entidad Colocadora responderá solidariamente del cumplimiento por sus respectivas Entidades Colocadoras Asociadas de las obligaciones derivadas de este Contrato.

Cada Entidad Colocadora deberá recibir y cursar cualquier petición válida de compra de acciones que se le pueda formular directamente (además de las que le sean presentadas por sus Entidades Colocadoras Asociadas), no estando ninguna Entidad Colocadora o, en su caso, Entidad Colocadora

Asociada, facultada para recibir ni cursar peticiones de compra que le sean presentadas por inversores a quien no vaya dirigida la Oferta.

Tal como se ha hecho referencia con anterioridad, las acciones no colocadas en el Tramo Minorista serán asignadas al Tramo para Inversores Cualificados.

Cada Entidad Colocadora responderá frente al Oferente, frente a las Entidades Coordinadoras Globales, la Entidad Agente y las restantes Entidades Colocadoras del pago por los peticionarios en la fecha de liquidación del precio de las acciones adjudicadas a los Mandatos no revocados y a las Solicitudes que hubieran sido presentadas por dicha Entidad Colocadora, incluyendo los procedentes de sus Entidades Colocadoras Asociadas.

Las Entidades Colocadoras del Tramo Minorista han asumido un compromiso de no cobrar de los inversores gasto o comisión alguna por su participación en la Oferta, incluyendo los supuestos de revocación (todo ello sin perjuicio de los gastos y comisiones derivados del mantenimiento de las cuentas de valores de los inversores).

El contrato de colocación podrá ser resuelto en las mismas circunstancias del Contrato de Aseguramiento para Inversores Cualificados.

Contrato de Aseguramiento del Tramo para Inversores Cualificados

El Contrato de Aseguramiento del Tramo para Inversores Cualificados se ajustará a las prácticas internacionales habituales en este tipo de ofertas en cuestiones tales como las condiciones de aseguramiento, las declaraciones y garantías formuladas por Aena y Enaire, y las causas de resolución. Las principales características previstas en el Contrato de Aseguramiento del Tramo para Inversores Cualificados se describen a continuación.

Colocación de acciones

La colocación de acciones se realizará a través de las Entidades Aseguradoras, quienes obtendrán Propuestas entre inversores cualificados. Las Entidades Aseguradoras deberán recibir y cursar cualquier Propuesta válida que se les formule.

Aseguramiento

Las Entidades Aseguradoras se comprometen a adquirir al Precio de Compra, para sí mismas, las acciones de la presente Oferta que, aseguradas por cada una de ellas en virtud del Contrato de Aseguramiento del Tramo para Inversores Cualificados, no hayan sido adquiridas por terceros inversores en el supuesto de que no se presenten durante el periodo establecido al efecto confirmaciones suficientes para cubrir el número total de acciones de la Oferta asignadas a dicho Tramo. Estas obligaciones no serán exigibles en los supuestos de revocación automática de la

Oferta previstos en la presente Nota sobre las Acciones, o cuando no se cumplan determinadas condiciones suspensivas.

El compromiso de aseguramiento en firme por parte de las Entidades Aseguradoras solamente existirá desde el momento en que por ellas se suscriba el Contrato de Aseguramiento del Tramo para Inversores Cualificados.

Las obligaciones asumidas por cada una de las Entidades Aseguradoras serán independientes y, en consecuencia, tendrán carácter mancomunado. No obstante, para el caso de que alguna de las Entidades Aseguradoras no atendiera a sus compromisos de aseguramiento, y sin perjuicio de las responsabilidades en que la Entidad Aseguradora incumplidora pudiera incurrir, y las Entidades Aseguradoras no acordaran adquirir las acciones excedentes en el plazo de 24h tras el incumplimiento, entonces:

a) si el número de acciones correspondientes a la Entidad Aseguradora incumplidora no excede el 10% del total de las acciones aseguradas a esa fecha, el resto de Entidades Aseguradoras estará obligado a adquirir, de forma mancomunada, y en proporción a su nivel de aseguramiento de la oferta correspondiente al Tramo de Inversores Cualificados, la totalidad de las acciones correspondientes a la Entidad Aseguradora incumplidora; o

b) si el número de acciones correspondientes a la Entidad Aseguradora incumplidora excede el 10% del total de las acciones aseguradas a esa fecha, las obligaciones de las Entidades Aseguradoras o de Enaire relativas a la búsqueda de compradores, comprar o vender, respectivamente, bajo el Contrato de Aseguramiento del Tramo para Inversores Cualificados se resolverán sin responsabilidad de ningún tipo.

La responsabilidad de cada una de las Entidades Aseguradoras será proporcional a su nivel de aseguramiento en la Oferta. La circunstancia de haberse visto obligadas las Entidades Aseguradoras a hacer efectivo este compromiso como consecuencia del incumplimiento por alguna de las Entidades Aseguradoras de su obligación de aseguramiento no determinará, por sí sola, la existencia de una causa de resolución del Contrato de Aseguramiento del Tramo para Inversores Cualificados por fuerza mayor.

Causas de fuerza mayor previstas en el Contrato

El Contrato de Aseguramiento del Tramo para Inversores Cualificados podrá resolverse por decisión de las Entidades Coordinadoras Globales (en representación de las Entidades Aseguradoras), a su absoluta discreción, en cualquier momento desde la firma del Contrato de Aseguramiento del Tramo para Inversores Cualificados y hasta las 20:00 horas (hora de Madrid) de la Fecha de la Operación si se produce un supuesto de fuerza mayor o un cambio significativo en las condiciones del mercado. Los supuestos que se enumeran a continuación tendrán tal consideración, siempre que el efecto de dicho supuesto o cambio significativo en las condiciones del mercado sea,

a juicio de las Entidades Coordinadoras Globales (en representación de las Entidades Aseguradoras), tan relevante y adverso que hiciera imposible o desaconsejable la realización de la Oferta o la entrega de las acciones en los términos contemplados en este Folleto y en los documentos de la Oferta:

a) una suspensión o limitación sustancial en la negociación general de valores en cualquiera de las Bolsas de Valores españolas, la Bolsa de Londres o la Bolsa de Nueva York;

b) la suspensión general de la actividad bancaria comercial declarada por las autoridades competentes de España, Reino Unido o los Estados Unidos de América, o una alteración sustancial de las actividades bancarias comerciales o de los servicios de compensación y liquidación de valores en España, Reino Unido o los Estados Unidos de América;

c) el desencadenamiento o agravamiento de hostilidades o actos de terrorismo o una declaración de emergencia nacional o guerra que afecten significativamente y de modo adverso a los índices de las Bolsas de Valores españolas, la Bolsa de Londres o la Bolsa de Nueva York;

d) el acaecimiento de cualquier otro tipo de calamidad, crisis, o alteración sustancial de la situación política, económica o financiera nacional o internacional, o en los mercados financieros, tipos o controles de cambio de divisa, o cualquier hecho que pudiera previsiblemente desencadenar alguno de aquéllos;

e) la alteración sustancial en el negocio, perspectivas, activos, gestión, situación económica, financiera o patrimonial o en los resultados de operaciones de Aena o su grupo, o un acontecimiento que razonablemente puede implicar dicha potencial alteración sustancial, surgida o no del curso ordinario de los negocios;

f) la modificación de la legislación española o la aprobación de algún proyecto de ley que implicara una previsible modificación de la legislación española, que pudiera afectar negativamente y de forma relevante a la actividad de Aena, a la Oferta, a las acciones de Aena, o a su transmisibilidad, o a los derechos de los titulares de dichas acciones.

La resolución por cualquiera de las causas aquí previstas y comunicada debidamente a Aena dará lugar, en todo caso, a la revocación automática de la Oferta.

Otros supuestos de resolución del Contrato

La Oferta será revocada y el Contrato de Aseguramiento del Tramo para Inversores Cualificados se resolverá automáticamente en los siguientes supuestos:

a) si las operaciones relativas a la colocación del Tramo Minorista o al Concurso Público que se detalla en el apartado 6.3 siguiente no se concluyan de forma simultánea con las operaciones

reguladas en el Contrato de Aseguramiento del Tramo para Inversores Cualificados o se resuelven por cualquier razón (excepto en relación a aquellos Inversores de Referencia cuyo precio máximo o cap haya sido sobrepasado por el Precio del Tramo para Inversores Cualificados);

b) si la CNMV suspende o revoca cualquier autorización necesaria para la Oferta antes de la Fecha de la Operación; o

c) la admisión a negociación de las acciones no se ha producido antes de las 23:59 horas (hora de Madrid) del día 11 de marzo de 2015.

Comisiones

Tramo Minorista

Las Entidades Colocadoras del Tramo Minorista recibirán de Enaire una comisión de colocación del 1,00% de la cantidad resultante de multiplicar el Precio de Compra Minorista por el número de acciones adjudicadas a las peticiones cursadas por cada uno de ellos.

Tramo para Inversores Cualificados

El Contrato de Aseguramiento del Tramo para Inversores Cualificados recogerá la obligación de Enaire de pagar a las Entidades Aseguradoras una comisión del 0,19% de la cantidad resultante de multiplicar el Precio de Compra por el número de acciones adquiridas en el Tramo para Inversores Cualificados.

5.4.4. Cuándo se ha alcanzado o se alcanzará el acuerdo de aseguramiento.

El Contrato de Aseguramiento del Tramo para Inversores Cualificados está previsto que se firme el día 9 de febrero de 2015.

6. Acuerdos de admisión a cotización y negociación

6.1. Indicación de si los valores ofertados son o serán objeto de una solicitud de admisión a cotización, con vistas a su distribución en un mercado regulado o en otros mercados equivalentes, indicando los mercados en cuestión. Esta circunstancia debe mencionarse, sin crear la impresión de que se aprobará necesariamente la admisión a cotización. Si se conocen, deben darse las fechas más tempranas en las que los valores se admitirán a cotización.

De conformidad con los acuerdos del Consejo de Administración de Aena de 20 de enero de 2015 y de la decisión de Enaire, en su condición de accionista único de Aena, de fecha 14 de octubre de 2014, se solicitará la admisión a negociación oficial de la totalidad de las acciones de Aena en las

Bolsas de Valores de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia, así como su incorporación en el Sistema de Interconexión Bursátil (SIBE o Mercado Continuo).

Está previsto que la totalidad de las acciones de Aena sean admitidas a negociación el día 11 de febrero de 2015, comprometiéndose Aena, en caso de que la admisión a negociación no se hubiera producido ese día, a comunicar a los inversores las razones del retraso mediante la oportuna comunicación a la CNMV, sin perjuicio de la eventual responsabilidad contractual en la que pudiese incurrir como consecuencia de dicho retraso.

En caso de que las acciones de Aena no se hubieran admitido a negociación antes de las 23:59 horas de Madrid del día 11 de marzo de 2015, la Oferta quedará revocada y resuelta en todos sus Tramos, siendo entonces de aplicación lo dispuesto en el apartado 5.1.4 anterior de la presente Nota sobre las Acciones.

En este sentido, Aena conoce y acepta someterse a las normas que existan o puedan dictarse en materia de Bolsa y especialmente sobre contratación, permanencia y exclusión de la cotización oficial.

6.2. Todos los mercados regulados o mercados equivalentes en los que, según tenga conocimiento de ello el emisor, estén admitidos ya a cotización valores de la misma clase que los valores que van a ofertarse o admitirse a cotización.

Las acciones de Aena no están actualmente admitidas a negociación en ningún mercado regulado.

6.3. Si, simultáneamente o casi simultáneamente a la creación de los valores para los que se busca la admisión en un mercado regulado, se suscriben o se colocan privadamente valores de la misma clase, o si se crean valores de otras clases para colocación pública o privada, deben darse detalles sobre la naturaleza de esas operaciones y del número y las características de los valores a los cuales se refieren.

<u>El Concurso Público y la Oferta: procesos paralelos para enajenar hasta un 49% del capital de Aena</u>

En el marco del proceso de enajenación de hasta un máximo del cuarenta y nueve por ciento (49%) del capital social de Aena, Enaire, como entidad oferente, y el Consejo de Ministros, cuya aprobación resultaba preceptiva, aprobaron la realización de dos procesos paralelos en el tiempo, aunque formalmente independientes:

a) Un concurso público restringido (el "**Concurso Público**") para la configuración de un núcleo estable de accionistas de referencia (los "**Inversores de Referencia**"), compuesto por unos inversores que adquirirán una participación en Aena de hasta un máximo del veintiuno por ciento (21%) de su capital social. Finalmente se ha adjudicado, por medio del Concurso

Público, la enajenación de acciones representativas del 21% del capital social de Aena a tres Inversores de Referencia.

b) La Oferta, objeto del presente Folleto, para la colocación en el mercado, como paso previo para el inicio de la cotización de Aena en el mercado secundario, de hasta el número de acciones que resulte necesario para que, junto con las acciones enajenadas en el Concurso Público, se enajene hasta un máximo del cuarenta y nueve por ciento (49%) del capital social de Aena.

La selección de los Inversores de Referencia, que se llevó a cabo mediante el Concurso Público, consistió en dos fases: (i) una primera de invitación de candidatos; y (ii) una segunda de selección de los Inversores de Referencia de entre los candidatos invitados a presentar oferta.

El Concurso Público, que se inició con la publicación de los pliegos para la invitación de los candidatos el 27 de agosto de 2014, culminó el 16 de octubre de 2014 con firma de los contratos de compraventa con los Inversores de Referencia.

Los Inversores de Referencia

Resultaron adjudicatarios en el Concurso Público y, por tanto, se consideran Inversores de Referencia, las siguientes entidades:

Alba Participaciones, S.A.U., sociedad de nacionalidad española, con domicilio social en la calle Castelló 77, 28006 Madrid, inscrita en el Registro Mercantil de Madrid al tomo 10047, folio 1, hoja M-160575y titular del N.I.F. número A-28363125, y perteneciente al grupo de Corporación Financiera Alba, S.A., ha resultado adjudicataria de 12.000.000 acciones, representativas de un ocho por ciento (8%) del capital social de Aena.

Faero España, S.L., sociedad de nacionalidad española, con domicilio social en la calle Príncipe de Vergara 135, 28002 Madrid, inscrita en el Registro Mercantil de Madrid al tomo 32700, folio 71, hoja M-588638 y titular del N.I.F. número B-87102240, y perteneciente al grupo de Ferrovial, S.A., ha resultado adjudicataria de 9.750.000 acciones, representativas de un seis con cinco por ciento (6,5%) del capital social de Aena.

TCI Luxembourg S.à r.l., sociedad de nacionalidad luxemburguesa, con domicilio social en 8 Avenue Charles de Gaulle, L-1653, Luxemburgo, inscrita en el Registro Mercantil de Luxemburgo y titular del N.I.F. número N0183791C, y Talos Capital Limited, sociedad de nacionalidad irlandesa, con domicilio social en Arthur Cox Building, Earlsfort, Terrace, Dublin 2, Irlanda, inscrita en el Registro Mercantil de Irlanda y titular del N.I.F. número N0072609A han resultado adjudicatarias conjuntamente de 9.750.000 acciones, representativas de un seis con cinco por ciento

(6,5%) del capital social de Aena. En concreto, TCI Luxembourg S.à r.l. ha adquirido 6.435.000 acciones y Talos Capital Limited 3.315.000 acciones.

La condición suspensiva de los Inversores de Referencia

La eficacia de los contratos de compraventa está condicionada a las dos siguientes condiciones suspensivas:

a) que, en el plazo de seis (6) meses a contar desde el 16 de octubre de 2014, se produzca la entrada irrevocable de las órdenes de transferencia derivadas de la Oferta en el sistema de liquidación de la Sociedad de Gestión de los Sistemas de Registro, Compensación y Liquidación de Valores, S.A. (Iberclear), de conformidad con lo previsto en el artículo 39.2 del Reglamento (UE) nº 909/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 2014; y

b) que el precio máximo de adquisición (*cap*) ofertado por el Inversor de Referencia sea igual o superior al precio que se haya fijado para los inversores cualificados en la Oferta.

El precio máximo por acción ofertado por los Inversores de Referencia

Como se desprende de lo señalado en el apartado b) anterior, los Inversores de Referencia incluyeron en sus respectivas ofertas el precio máximo de adquisición (cap) al que estarían dispuestos a adquirir las acciones de Aena ofertadas. Dicho precio máximo o *cap* era, por un lado, uno de los criterios de puntuación del Concurso Público y, por otro, el precio máximo al que el licitador estaba dispuesto a adquirir las acciones de Aena.

Los precios máximos o *caps* ofertados por los Inversores de Referencia fueron los siguientes:

Alba Participaciones, S.A.U.: 53,33 euros.

Faero España, S.L.: 48,66 euros.

TCI Luxembourg S.à r.l. y Talos Capital Limited: 51,60 euros.

El precio a pagar por los Inversores de Referencia

El precio por acción a pagar por los Inversores de Referencia por la adquisición de las acciones de Aena es el siguiente:

Alba Participaciones, S.A.U.: el menor de (i) el precio que se haya fijado para inversores cualificados en la OPV más 0,15 euros; o (ii) 53,33 euros (salvo que esta cantidad sea inferior al

Precio del Tramo para Inversores Cualificados, en cuyo caso el Inversor de Referencia no adquirirá las acciones según se describe en el apartado siguiente).

Faero España, S.L.: el menor de (i) el precio que se haya fijado para inversores cualificados en la OPV más 0,10 euros; o (ii) 48,66 euros (salvo que esta cantidad sea inferior al Precio del Tramo para Inversores Cualificados, en cuyo caso el Inversor de Referencia no adquirirá las acciones según se describe en el apartado siguiente).

TCI Luxembourg S.à r.l. y Talos Capital Limited: el precio que se haya fijado para inversores cualificados en la OPV (salvo que dicho precio sea superior al precio máximo o cap ofrecido por este Inversor de Referencia, en cuyo caso el Inversor de Referencia no adquirirá las acciones según se describe en el apartado siguiente).

Posibilidad de no enajenación a los Inversores de Referencia

En caso de que el precio que se haya fijado para Inversores Cualificados en la Oferta sea superior al precio máximo o *cap* ofertado por un adjudicatario, no se habrá cumplido una de las dos condiciones suspensivas referidas anteriormente y, por lo tanto, el contrato de dicho adjudicatario no entrará en vigor y, en consecuencia, ambas partes, Enaire y el adjudicatario, quedarán liberadas de sus obligaciones bajo el contrato de compraventa, perdiendo este último la consideración de Inversor de Referencia.

En este caso, Enaire podrá elegir cualquiera de las siguientes opciones:

(i) adjudicar las acciones correspondientes a dicho adjudicatario a otros Inversores de Referencia que hubiesen ofertado la adquisición de más acciones de las que les hayan sido adjudicadas, siempre que dichos Inversores estén dispuestos a adquirirlas;

(ii) iniciar un nuevo proceso para la enajenación de las acciones de Aena que habían sido originalmente adjudicadas al adjudicatario, una vez transcurrido el plazo de lock-up;

(iii) incrementar el número de acciones asignadas al Tramo para Inversores Cualificados de la Oferta, en la medida en que haya un exceso de demanda en éste, lo que implicará el incremento del número de acciones objeto de la opción de compra green shoe (con objeto de que éstas representen el 10% de la Oferta, según se detalla en el apartado 5.2.5 anterior), previo acuerdo con las Entidades Coordinadoras Globales; o

(iv) conservar las acciones en cartera, sin destinarlas a la Oferta ni enajenarlas a Inversores de Referencia o a otros terceros.

Los compromisos de los Inversores de Referencia

En las ofertas presentadas en el Concurso Público y los contratos de compraventa, los Inversores de Referencia han aceptado los siguientes compromisos con Enaire:

a) Los Inversores de Referencia deberán mantener la plena propiedad, derechos políticos y riesgo económico de la totalidad de las acciones adquiridas en el marco del Concurso Público dentro del perímetro del grupo de cada uno de los Inversores de Referencia durante el plazo de 1 año desde la fecha de liquidación (*lock-up*). Este compromiso de *lock-up* tendrá la consideración de pacto parasocial a los efectos dispuestos en el artículo 530 y siguientes de la Ley de Sociedades de Capital, y será en consecuencia objeto de las comunicaciones previstas en dichos artículos una vez que las acciones de Aena sean admitidas a negociación oficial.

b) Los Inversores de Referencia se abstendrán de suscribir pactos estables con otros accionistas de Aena en relación con la toma de decisiones, gestión y funcionamiento de Aena, o con la adquisición o disposición, presente o futura, de acciones de Aena durante el plazo de mantenimiento de la inversión, previsto en el apartado a) anterior.

Los consejeros nombrados por los Inversores de Referencia

Tal y como se describe en el apartado 14 del Documento de Registro, los Inversores de Referencia han nombrado los siguientes miembros del Consejo de Administración de Aena con fecha 20 de enero de 2015:

D. Juan March de la Lastra, cuyo nombramiento fue propuesto por Alba Participaciones, S.A.U.

D. Jorge Gil Villén, cuyo nombramiento fue propuesto por Faero España, S.L.

The Children's Investment Fund Management (UK) LLP, representado por D. Christopher Anthony Hohn, y cuyo nombramiento fue propuesto por TCI Luxembourg S.à r.l. y Talos Capital Limited

Véase más información en relación a estos Consejeros en el apartado 14 del Documento de Registro.

En caso de que no sea efectiva la enajenación a alguno de los Inversores de Referencia, el consejero nombrado a propuesta de dicho Inversor de Referencia dimitirá inmediatamente como miembro del Consejo de Administración de Aena.

Liquidación de la compraventa de acciones de los Inversores de Referencia

Se liquidará la compraventa (pago del precio y entrega de las acciones) de las acciones enajenadas a los Inversores de Referencia en un acto único a través de una operación bursátil que tendrá lugar de forma concurrente con la liquidación de la Oferta.

No obstante lo anterior, el Vendedor y el Comprador podrán, mediante acuerdo expreso, establecer mecanismos alternativos o complementarios de liquidación de la compraventa.

6.4. Detalles de las entidades que tienen un compromiso firme de actuar como intermediarios en la negociación secundaria, aportando liquidez a través de las órdenes de oferta y demanda y descripción de los principales términos de su compromiso.

Ninguna entidad tiene compromiso en firme alguno de actuar como intermediario en la negociación secundaria, aportando liquidez a través de los índices de oferta y demanda.

6.5. Estabilización: en los casos en que un emisor o un accionista vendedor haya concedido una opción de sobre-adjudicación o se prevé que puedan realizarse actividades de estabilización de precios en relación con la oferta

De acuerdo con lo indicado en el apartado 5.2.5 anterior de la presente Nota sobre las Acciones, Enaire tiene previsto conceder a las Entidades Aseguradoras una opción de compra *green shoe* sobre 3.818.182 acciones de Aena.

En conexión con esta Oferta, a partir de la fecha de admisión a negociación de las acciones de Aena, incluida esta fecha, y durante los 30 días naturales siguientes, Merrill Lynch International, en calidad de Agente de Estabilización, podrá realizar operaciones de estabilización en el Mercado Continuo, por cuenta de las Entidades Aseguradoras y de acuerdo con lo establecido en el Reglamento (CE) No 2273/2003 de la Comisión de 22 de diciembre de 2003 por el que se aplica la Directiva 2003/6/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere a las exenciones para los programas de recompra y la estabilización de instrumentos financieros.

Las prácticas de estabilización tienen por objeto permitir al mercado absorber gradualmente el flujo extraordinario de órdenes de venta (*flow back*) de acciones que habitualmente suele producirse con posterioridad a una oferta pública y apoyar el precio de mercado de esas acciones. La estabilización de las acciones no se efectuará en ningún caso por encima del Precio del Tramo para Inversores Cualificados.

A tal efecto, las Entidades Coordinadoras Globales, por cuenta de las Entidades Aseguradoras, podrán realizar una sobreadjudicación al Tramo para Inversores Cualificados.

Conforme a las prácticas internacionales que suelen ser seguidas, aunque sin suponer obligación o compromiso alguno al respecto, las Entidades Aseguradoras suelen atender los excesos de demanda tomando valores prestados (o adquiriendo la disponibilidad sobre los valores en virtud de títulos diversos) de accionistas, por un importe igual al de la opción de compra *green shoe*.

Está previsto que el Accionista Oferente conceda a las Entidades Coordinadoras Globales un préstamo sobre un número de acciones de Aena equivalente al de la opción de compra *green shoe* concedida a dichas Entidades Coordinadoras Globales.

Los préstamos de valores suelen tener una duración similar a la de la opción de compra *green shoe*. La posición deudora de valores asumida por las Entidades Aseguradoras suele cubrirse a través de la adquisición de estos valores en Bolsa, lo que podría favorecer, en su caso, la estabilización de la cotización de la acción o mediante el ejercicio de la opción de compra *green shoe*.

6.5.1. El hecho de que pueda realizarse la estabilización, de que no hay ninguna garantía de que se realice y que puede detenerse en cualquier momento

No existe ninguna obligación de las Entidades Coordinadoras Globales ni del Agente de Estabilización, frente a Enaire, Aena o los inversores, de atender los excesos de demanda que puedan producirse en la presente Oferta, ni de llevar a cabo las prácticas de estabilización antes referidas, ni de ejercitar la opción de compra *green shoe*. La descripción de estas prácticas se ha realizado a efectos meramente ilustrativos de las prácticas internacionales, siendo las Entidades Coordinadoras Globales y el Agente de Estabilización libres para definir el procedimiento que consideren más adecuado a los efectos señalados.

6.5.2. Principio y fin del período durante el cual puede realizarse la estabilización

De acuerdo con lo indicado anteriormente, las prácticas de estabilización podrán llevarse a cabo, a partir de la fecha de admisión a negociación de las acciones de Aena (prevista para el 11 de febrero de 2015) incluida dicha fecha, y durante los 30 días naturales siguientes.

6.5.3. Identidad de la entidad que dirija la estabilización para cada jurisdicción pertinente, a menos que no se conozca en el momento de la publicación

La entidad que realizará las prácticas de estabilización será Merrill Lynch International. De acuerdo con lo previsto en el Reglamento CE 2273/2003 de la Comisión Europea, Merrill Lynch International notificará a la CNMV los detalles de todas las operaciones de estabilización a más tardar al final de la séptima sesión diaria del mercado a contar desde el día siguiente a la fecha de ejecución de estas operaciones e informará al público, en el plazo de una semana desde el final del periodo de estabilización, de lo siguiente:

(a) si se ha realizado o no la estabilización;

(b) la fecha de comienzo de la estabilización;

(c) la fecha en que se haya producido por última vez la estabilización; y

(d) la gama de precios en la que se haya efectuado la estabilización, para cada una de las fechas durante las cuales se efectuaron las operaciones de estabilización.

6.5.4. El hecho de que las operaciones de estabilización puedan dar lugar a un precio de mercado más alto del que habría de otro modo.

Las prácticas de estabilización podrían dar lugar a un precio de mercado más alto del que habría en caso de no realizarse las mismas.

7. Tenedores vendedores de valores

7.1. Nombre y dirección profesional de la persona o de la entidad que se ofrece a vender los valores, naturaleza de cualquier cargo u otra relación importante que los vendedores hayan tenido en los últimos tres años con el emisor o con cualquiera de sus antecesores o personas vinculadas.

El Accionista Oferente es la Entidad Pública Empresarial Enaire, con dirección en calle Arturo Soria 109, 28043 Madrid. Enaire (hasta el 5 de julio de 2014 denominada Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea) es el accionista único de Aena y lo ha sido durante los últimos tres años.

7.2. Número y clase de los valores ofertados por cada uno de los tenedores vendedores de valores.

El Accionista Oferente ofrecerá un total de 38.181.818 acciones, representativas aproximadamente del 25,45% del capital social de Aena. Asimismo, tal y como se dispone en los apartados 5.2.5 y 6.5 anteriores, el Accionista Oferente tiene previsto conceder a las Entidades Coordinadoras Globales, actuando por cuenta de las Entidades Aseguradoras, una opción de compra *green shoe* sobre 3.818.182 acciones de Aena, representativas de aproximadamente el 2,55% de su capital social.

El Accionista Oferente permanecerá en el capital social de Aena con un 51% tras la Oferta (asumiendo que la opción de compra *green shoe* se ejercite en su totalidad).

7.3. Compromisos de no disposición (lock-up agreements):

7.3.1. Compromisos de no disposición derivados del Contrato de Aseguramiento

a) Compromisos de no disposición de Aena

Desde la firma del Contrato de Aseguramiento del Tramo para Inversores Cualificados y por un periodo de 180 días desde la fecha de admisión a negociación de las acciones de Aena en las Bolsas de Valores españolas, Aena no podrá, sin la previa autorización por escrito de las Entidades Aseguradoras:

(i) emitir, ofrecer, pignorar, vender, anunciar la intención o compromiso de vender, vender ninguna opción o contrato de compra, comprar ninguna opción o contrato de venta, otorgar ninguna opción, derecho o warrant para comprar, prestar, pignorar o de cualquier otro modo transferir o disponer, directa o indirectamente, de acciones de Aena o cualquier otro valor convertible en, ejercitable o canjeable por acciones de Aena, o presentar ninguna solicitud de registro bajo la US Securities Act en relación con las acciones anteriores, todo ello ya sea directa o indirectamente; o

(ii) contratar ninguna permuta (*swap*) o cualquier otro acuerdo o transacción que transfiera, en su totalidad o en parte, directa o indirectamente, cualquiera de los derechos económicos asociados a la propiedad de las acciones de Aena,

e independientemente de que cualquier permuta (*swap*) u operación de las descritas en los apartados (i) y (ii) anteriores se liquide mediante la entrega de acciones de Aena o de cualquier valor convertible en, ejercitable o canjeable por acciones de Aena, por diferencias (en efectivo) o de cualquier otro modo.

Estos compromisos de no disposición de Aena no se aplicarán, sin embargo, a la emisión de acciones de Aena, a las opciones para adquirir acciones de Aena u otros beneficios otorgados en relación con algún plan de beneficios para empleados de los descritos en el Folleto o en los documentos de la Oferta.

b) Compromisos de no disposición de Enaire

Desde la firma del Contrato de Aseguramiento del Tramo para Inversores Cualificados y por un periodo de 180 días desde la fecha de admisión a negociación de las acciones de Aena en las Bolsas de Valores españolas, Enaire no podrá, sin la previa autorización por escrito de las Entidades Aseguradoras:

(i) emitir, ofrecer, pignorar, vender, anunciar la intención o compromiso de vender, vender ninguna opción o contrato de compra, comprar ninguna opción o contrato de venta, otorgar ninguna opción, derecho o warrant para comprar, prestar, pignorar o de cualquier otro modo transferir o disponer, directa o indirectamente, de acciones de Aena o cualquier otro valor convertible en, ejercitable o canjeable por acciones de Aena, o presentar ninguna solicitud de registro bajo la US Securities Act en relación con las acciones anteriores, todo ello ya sea directa o indirectamente; o

(ii) contratar ninguna permuta (*swap*) o cualquier otro acuerdo o transacción que transfiera, en su totalidad o en parte, directa o indirectamente, cualquiera de los derechos económicos asociados a la propiedad de las acciones de Aena,

e independientemente de que cualquier permuta (*swap*) u operación de las descritas en los apartados (i) y (ii) anteriores se liquide mediante la entrega de acciones de Aena o de cualquier valor convertible en, ejercitable o canjeable por acciones de Aena, por diferencias (en efectivo) o de cualquier otro modo.

Estos compromisos de no disposición de Enaire no se aplicarán, sin embargo, a la transmisión de acciones de Aena (a) en virtud de la presente Oferta (incluyendo el Tramo Minorista) y la venta a los Inversores de Referencia, (b) objeto del préstamo de valores concedido por Enaire a las Entidades Coordinadoras Globales, (c) en virtud de la opción de compra otorgada por Enaire a las Entidades Aseguradoras por sobre-adjudicación regulada en el Contrato de Aseguramiento del Tramo para Inversores Cualificados, (d) realizadas a favor de cualquier otra sociedad o entidad dentro del sector público, siempre que el adquirente de dichas acciones acepte quedar vinculado por los mismos compromisos de no disposición aquí descritos por el plazo de tiempo restante hasta que se cumplan los 180 días arriba descritos, y (e) en el marco de una oferta pública de adquisición de las acciones de Aena.

7.3.2. Compromisos de no disposición derivados del Concurso Público

De conformidad con lo explicado en el apartado 6.3 anterior, cada uno de los Inversores de Referencia, en el Contrato de Compraventa, ha adquirido el compromiso de mantener su participación en Aena durante el plazo de 1 año .

8. Gastos de la emisión/oferta

8.1. Ingresos netos totales y cálculo de los gastos totales de la emisión/oferta.

Se espera que el importe efectivo de la Oferta, tomando como referencia la Banda de Precios indicativa y no vinculante (de entre 43 y 55 euros por acción), sea de entre 1.642 y 2.100 millones de euros (tomando en consideración el importe inferior y el superior de la Banda de Precios) si no se ejercita la opción *green shoe*, y de entre 1.806 y 2.310 millones de euros (tomando en consideración los mismos importes) si se ejercita la opción de *green shoe*.

Los gastos de la Oferta inicial, que son íntegramente asumidos por el Accionista Oferente, son los que se citan a continuación, con carácter meramente indicativo, dada la dificultad de precisar su importe definitivo a la fecha de elaboración del presente Folleto Informativo:

Gastos	**Millones de euros**
Comisiones de la Oferta[1]	5,1
Tarifas y cánones de las Bolsas Españolas	0,7
Tasas de la CNMV	0,1
Tasas de Iberclear	0,1
Agencia y campaña de publicidad	8
Póliza de seguro de responsabilidad para la Oferta	Hasta 0,85
Otros gastos (Notaría, Registro, comisión de agencia, asesoramiento legal y financiero, printers, Roadshow) [2]	3-3,7
Total	**17,85-18,55**

(1) Los gastos por comisiones son meramente estimativos y se han calculado asumiendo que (i) no haya redistribución entre tramos y (ii) tomando como referencia un precio de 49 euros por cada acción (precio medio de la Banda de Precios). No se incluyen las comisiones en caso de eventual ejercicio del green shoe.

(2) No se incluye el coste de las distintas auditorías que se han realizado como consecuencia de la Oferta, que será asumido por Aena.

Como consecuencia de lo anterior, el ingreso neto total de Enaire por la Oferta oscilaría entre 1.623,97 y 2.081,65 millones de euros (tomando en consideración el importe inferior y el superior de la Banda de Precios) si no se ejercita la opción green shoe, y de entre 1.788,15 y 2.291,65 millones de euros (tomando en consideración los mismos importes) si se ejercita la opción green shoe. Esta estimación no incluye ni los gastos ni los ingresos derivados de la venta de acciones en el Concurso Público descrito en el apartado 6 de la presente Nota sobre las Acciones.

9. Dilución

9.1. Cantidad y porcentaje de la dilución inmediata resultante de la oferta.

Teniendo en cuenta que se trata de una Oferta de venta no procede hablar de dilución.

9.2. En el caso de una oferta de suscripción a los tenedores actuales, importe y porcentaje de la dilución inmediata si no suscriben la nueva oferta.

No procede.

10. Información adicional

10.1. Si en la nota sobre los valores se menciona a los asesores relacionados con una emisión, una declaración de la capacidad en que han actuado los asesores.

Los asesores relacionados con la Oferta y la salida a Bolsa de Aena son:

- Lazard / N+1 como asesores financieros de Enaire.
- Pérez-Llorca Abogados, S.L.P. y Cía, S.Com.P., despacho encargado del asesoramiento legal en derecho español de Aena y Enaire.
- Mayer Brown International LLP, despacho encargado del asesoramiento legal en derecho estadounidense de Aena y Enaire.
- Uría Menéndez Abogados, S.L.P., despacho encargado del asesoramiento legal en derecho español de las Entidades Coordinadoras Globales.
- Davis Polk & Wardwell LLP, despacho encargado del asesoramiento legal en derecho estadounidense de las Entidades Coordinadoras Globales.
- Ernst &Young, S.L., auditores de los Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial de Aena para los ejercicios 2011, 2012 y 2013 y de los Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados correspondientes al período de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2014.

10.2. Indicación de otra información de la nota sobre los valores que haya sido auditada o revisada por los auditores y si los auditores han presentado un informe. Reproducción del informe o, con el permiso de la autoridad competente, un resumen del mismo.

No procede.

10.3. Cuando en la Nota sobre los valores se incluya una declaración o un informe atribuido a una persona en calidad de experto, proporcionar el nombre de esas personas, dirección profesional, cualificaciones e interés importante en el emisor,

según proceda. Si el informe se presenta a petición del emisor, una declaración de que se incluye dicha declaración o informe, la forma y el contexto en que se incluye, y con el consentimiento de la persona que haya autorizado el contenido de esa parte de la Nota sobre los valores.

No procede.

10.4. En los casos en que la información proceda de un tercero, proporcionar una confirmación de que la información se ha reproducido con exactitud y que, en la medida en que el emisor tiene conocimiento de ello y puede determinar a partir de la información publicada por ese tercero, no se ha omitido ningún hecho que haría la información reproducida inexacta o engañosa. Además, el emisor debe identificar la fuente o fuentes de la información.

No procede.

En Madrid, a 23 de enero de 2015

Aena, S.A.
P.p.

_____

D. José Manuel Vargas Gómez

Entidad pública empresarial Enaire,
P.p.

_____

D. Jesús Fernández Rodríguez

APÉNDICE I – DOCUMENTOS INCORPORADOS POR REFERENCIA

A los efectos de lo previsto en el artículo Quinto de la *Orden EHA/3537/2005, de 10 de noviembre, por la que se desarrolla el artículo 27.4 de la ley 24/1988, de 28 de julio, del Mercado de Valores*, a continuación se incluye un listado de la documentación que se incorpora íntegramente por referencia al Folleto y que se puede encontrar en la página web de Aena en el enlace http://www.aena-aeropuertos.es/csee/Satellite/conocenos/es/Page/1237564471113/.

- Cuentas anuales individuales e informe de gestión correspondientes al ejercicio comprendido entre el 31 de mayo y 31 de diciembre de 2011, preparados de acuerdo con el Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007 y sus adaptaciones.

- Cuentas anuales individuales e informe de gestión correspondientes al ejercicio 2012, preparados de acuerdo con el Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007 y sus adaptaciones.

- Cuentas anuales individuales e informe de gestión correspondientes al ejercicio 2013, preparados de acuerdo con el Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007 y sus adaptaciones.

- Cuentas anuales consolidadas e informe de gestión consolidado correspondientes al ejercicio comprendido entre 31 de mayo de 2011 y 31 de diciembre de 2011, preparados de acuerdo con el Plan General de Contabilidad.

- Cuentas anuales consolidadas e informe de gestión consolidado de Aena correspondientes al ejercicio 2012, preparados de acuerdo con las NIIF.

- Cuentas anuales consolidadas e informe de gestión consolidado de Aena correspondientes al ejercicio 2013, preparados de acuerdo con las NIIF.

- Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados correspondientes al período de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2014 preparados de acuerdo con la NIC 34.

APÉNDICE II – ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS DE PROPÓSITO ESPECIAL DE AENA CORRESPONDIENTES A LOS EJERCICIOS 2013, 2012 Y 2011 AUDITADOS POR ERSNT & YOUNG

Informe Especial de Auditoría Independiente
de Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial

Aena, S.A. (Sociedad Unipersonal) y sociedades dependientes

Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial
correspondientes a los ejercicios anuales terminados el 31 de
diciembre de 2013, 2012 y 2011

Ernst & Young, S.L.
Torre Picasso
Plaza Pablo Ruiz Picasso, 1
28020 Madrid

Tel.: 902 365 456
Fax: 915 727 300
ey.com

Building a better working world

INFORME ESPECIAL DE AUDITORÍA INDEPENDIENTE DE ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS DE PROPÓSITO ESPECIAL

Al Accionista Único de Aena, S.A.:

Hemos auditado los estados financieros consolidados de propósito especial (en adelante también, los estados financieros consolidados) adjuntos de Aena, S.A. (la Sociedad dominante) y sociedades dependientes (el Grupo), que comprenden los estados de situación financiera consolidados al 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011 y las cuentas de resultados consolidadas, los estados del resultado global consolidado, los estados de cambios en el patrimonio neto consolidado, los estados de flujos de efectivo consolidado y las notas explicativas a los estados financieros consolidados correspondientes todos ellos a los ejercicios anuales terminados en dichas fechas. Los estados financieros consolidados han sido formulados por los administradores de la Sociedad dominante de acuerdo con las bases de presentación y normas de valoración que se detallan en la Nota 2 explicativa adjunta.

Responsabilidad de los administradores sobre los Estados Financieros

Los administradores de la Sociedad dominante son responsables de la formulación de los estados financieros consolidados adjuntos, de forma que expresen la imagen fiel, de acuerdo con las bases de presentación y normas de valoración que han considerado adecuadas a las circunstancias y que se detallan en la Nota 2 explicativa adjunta, así como de establecer los mecanismos de control interno que consideren necesarios para permitir la preparación de estados financieros consolidados que estén libres de incorrecciones materiales, bien debidas a fraude o a error.

Responsabilidad del Auditor

Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre los citados estados financieros consolidados de propósito especial basada en nuestra auditoría. Hemos realizado nuestro trabajo de acuerdo con las Normas Internacionales de Auditoría. Dichas Normas requieren que cumplamos con requerimientos éticos y que planifiquemos y realicemos nuestra auditoría para obtener una seguridad razonable de que los estados financieros consolidados están libres de incorrecciones materiales.

Una auditoría supone la realización de procedimientos para obtener evidencia sobre los importes y desgloses de los estados financieros consolidados. Los procedimientos seleccionados dependen del juicio del auditor, incluyendo la evaluación de los riesgos de incorrección material de los estados financieros consolidados, bien debida a fraude o a error. Para realizar dichas evaluaciones de riesgo, el auditor considera el control interno que es relevante para la formulación por parte de los administradores de la Sociedad dominante de los estados financieros consolidados que expresen la imagen fiel, con el objetivo de diseñar procedimientos de auditoría que sean apropiados a las circunstancias, pero no con el propósito de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno del Grupo. Una auditoría también incluye la evaluación de la idoneidad de las políticas contables utilizadas y de la razonabilidad de las estimaciones contables realizadas por la Dirección de la Sociedad dominante, así como la evaluación de la presentación de los estados financieros consolidados en su conjunto.

Creemos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido es adecuada y suficiente para proporcionar una base para nuestra opinión de auditoría.

Nuestro trabajo se ha realizado de acuerdo con las Normas Internacionales de Auditoría aplicables para la auditoría de estados financieros de propósito especial, actuación no contemplada en la normativa reguladora de la actividad de auditoría vigente en España, por lo que no es un trabajo de auditoría realizado de acuerdo con esta normativa.

Opinión

En nuestra opinión, los estados financieros consolidados de los ejercicios 2013, 2012 y 2011 adjuntos expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio consolidado y de la situación financiera consolidada de Aena, S.A. y sociedades dependientes a 31 de diciembre de 2013, de 2012 y de 2011, así como de sus resultados consolidados y flujos de efectivo consolidados correspondientes a los ejercicios anuales terminados en dichas fechas, de acuerdo con las bases de presentación y normas de valoración que se detallan en la Nota 2 explicativa adjunta.

Bases de Presentación y Restricción de Distribución y Uso

Sin que afecte a nuestra opinión de auditoría, llamamos la atención al respecto de lo señalado en la Nota 2 explicativa adjunta, que describe la base contable utilizada para la formulación de los estados financieros consolidados. Los estados financieros consolidados se han preparado con el propósito indicado en la Nota 2 explicativa adjunta y, por consiguiente, pueden no ser adecuados para otro propósito. Nuestro informe ha sido preparado a petición de Aena, S.A, en relación con el proceso de emisión del International Offering Circular y de verificación y registro de los Folletos Informativos de la Oferta Pública y Admisión a Cotización de las Acciones de Aena, S.A. en el Sistema de Interconexión Bursátil, en las Bolsas de Valores de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia y, por consiguiente, no deberá ser utilizado para ninguna otra finalidad ni publicado en ningún otro Folleto o documento de naturaleza similar, distinto del International Offering Circular, sin nuestro consentimiento expreso.

ERNST & YOUNG, S.L.

Juan Antonio Soto Gomis

19 de enero de 2015

AENA, S.A. (SOCIEDAD UNIPERSONAL) Y SOCIEDADES DEPENDIENTES
Estados financieros consolidados de propósito especial al 31 de diciembre de 2013, 2012, y 2011

Índice

		Página
Estados financieros		4
Notas a los estados financieros consolidados de propósito especial		10
1	Información general	10
2	Bases de presentación y Normas de valoración	13
	2.1 Bases de presentación	13
	2.2 Consolidación	20
	2.3 Información financiera por segmentos	25
	2.4 Transacciones en moneda extranjera	25
	2.5 Inmovilizado material	26
	2.6 Activos intangibles	26
	2.7 Inversiones inmobiliarias	27
	2.8. Pérdidas por deterioro de valor de los activos no financieros	28
	2.9 Costes por intereses	30
	2.10 Activos financieros	30
	2.11 Instrumentos financieros derivados y actividad de cobertura	32
	2.12 Existencias	32
	2.13 Cuentas comerciales a cobrar	33
	2.14 Efectivo y equivalentes al efectivo	33
	2.15 Capital social	33
	2.16 Cuentas comerciales a pagar	33
	2.17 Deuda financiera	33
	2.18 Impuestos corrientes y diferidos	34
	2.19 Prestaciones a los empleados	35
	2.20 Provisiones y pasivos contingentes	37
	2.21 Reconocimiento de ingresos	38
	2.22 Arrendamientos	40
	2.23 Subvenciones oficiales	40
	2.24 Acuerdos de concesión de servicios	40
	2.25 Actividades con incidencia en el medio ambiente	41
	2.26 Activos controlados conjuntamente	41
	2.27 Comparación de la información	41
3	Gestión del riesgo financiero	42
	3.1 Factores de riesgo financiero	42
	3.2 Gestión del capital	44
	3.3 Estimación del valor razonable	45
4	Estimaciones y juicios contables	46
	4.1 Estimaciones y juicios contables más importantes	46
	4.2 Juicios importantes al aplicar las políticas contables de la entidad	48
5	Información financiera por segmentos	48
6	Inmovilizado material	54
7	Activos intangibles	58
8	Inversiones inmobiliarias	61
9	Inversiones en asociadas	62
10	(a) Instrumentos financieros por categoría	64
10	(b) Calidad crediticia de los activos financieros	66
11	Activos financieros disponibles para la venta	66
12	Instrumentos financieros derivados	68
13	Clientes y cuentas a cobrar	71
14	Existencias	72
15	Efectivo y equivalentes al efectivo	73
16	Capital y prima de emisión	73
17	Ganancias / (pérdidas) acumuladas	74
18	Otras reservas	74
19	Proveedores y otras cuentas a pagar	76
20	Deuda financiera	77

		Página
21	Impuestos diferidos	79
22	Prestaciones a los empleados	82
23	Provisiones y contingencias	85
24	Subvenciones	90
25	Compromisos	91
26	Otras (pérdidas) / ganancias – netas	93
27	Gastos por prestaciones a los empleados	93
28	Otros ingresos de explotación	94
29	Otros gastos de explotación	95
30	Ingresos y gastos financieros	95
31	Impuesto sobre las ganancias	96
32	Resultados por acción	97
33	Transacciones con partes vinculadas	98
34	Otra información	102
35	Hechos posteriores a la fecha del balance	103

Estado de situación financiera consolidado al 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011

	Nota	A 31 de diciembre de 2013	2012	2011
ACTIVOS				
Activos no corrientes				
Inmovilizado material	6	15.230.817	15.781.467	16.065.993
Activos intangibles	7	108.738	115.727	107.967
Inversiones Inmobiliarias	8	150.646	129.256	133.135
Inversiones en asociadas	9	100.816	58.443	55.187
Otras cuentas a cobrar	13	148.825	68.086	44.619
Activos por impuestos diferidos	21	76.213	62.259	58.996
Activos financieros disponibles para la venta	11	4.908	57.769	57.769
Otros activos financieros	10	1.822	1.433	1.138
		15.822.785	**16.274.440**	**16.524.804**
Activos corrientes				
Existencias	14	4.621	4.178	5.224
Clientes y otras cuentas a cobrar	13	605.555	430.200	413.108
Efectivo y equivalentes al efectivo	15	12.377	8.210	3.316
		622.553	**442.588**	**421.648**
Total activos		**16.445.338**	**16.717.028**	**16.946.452**
PATRIMONIO NETO Y PASIVOS				
Patrimonio neto atribuible a los propietarios de la dominante				
Capital ordinario	16	1.500.000	1.500.000	1.500.000
Prima de emisión	16	1.100.868	1.100.868	1.100.868
Ganancias/(pérdidas) acumuladas	17	450.533	(146.101)	(82.820)
Diferencias de conversión acumuladas	18	(5.871)	(1.014)	(4.696)
Otras reservas	18	(6.403)	(16.414)	(24.149)
Total patrimonio neto		**3.039.127**	**2.437.339**	**2.489.203**
Pasivos				
Pasivos no corrientes				
Deuda financiera	20	10.374.038	11.033.570	11.124.741
Instrumentos financieros derivados	12	4.323	9.455	32.180
Pasivos por impuestos diferidos	21	196	208	666
Prestaciones a los empleados	22	6.618	6.783	5.225
Provisiones para otros pasivos y gastos	23	252.167	433.188	365.933
Subvenciones	24	621.411	665.394	625.666
Otros pasivos a largo plazo	19	236.156	3.773	1.398
		11.494.909	**12.152.371**	**12.155.809**
Pasivos corrientes				
Proveedores y otras cuentas a pagar	19	446.574	761.382	985.080
Deuda financiera	20	1.099.823	1.052.112	1.074.600
Instrumentos financieros derivados	12	4.983	13.398	1.944
Subvenciones	24	47.940	23.000	32.361
Provisiones para otros pasivos y gastos	23	311.982	277.426	207.455
		1.911.302	**2.127.318**	**2.301.440**
Total pasivos		**13.406.211**	**14.279.689**	**14.457.249**
Total patrimonio neto y pasivos		**16.445.338**	**16.717.028**	**16.946.452**

Las notas de 1 a 35 forman parte integrante de estos estados financieros consolidados.

Cuenta de resultados consolidada de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011

		Ejercicio finalizado a 31 de diciembre de		
	Nota	2013	2012	2011
Actividades continuadas				
Ingresos ordinarios	5	2.876.762	2.598.474	2.405.659
Otros ingresos de explotación	28	7.168	7.445	13.175
Trabajos realizados por la empresa para su activo		5.639	6.504	6.709
Aprovisionamientos		(196.135)	(198.587)	(211.165)
Gastos de personal	27	(334.338)	(508.909)	(384.112)
Otros gastos de explotación	29	(796.365)	(883.438)	(991.933)
Amortización del inmovilizado	6,7,8	(817.732)	(833.421)	(834.143)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	24	40.205	32.226	38.821
Excesos de provisiones		1.871	26.908	10.244
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado	6	(56.062)	(25.676)	(13.344)
Otras ganancias / (pérdidas) – netas	26	10.775	(524)	(4.638)
Resultado de explotación		**741.788**	**221.002**	**35.273**
Ingresos financieros	30	57.464	2.168	2.030
Gastos financieros	30	(241.088)	(296.834)	(339.838)
Otros ingresos/(gastos) financieros - netos	30	(65.421)	(27.478)	(12.736)
Gastos financieros – netos		**(249.045)**	**(322.144)**	**(350.544)**
Participación en el resultado de asociadas	9	4.718	8.894	9.228
Resultado antes de impuestos		**497.461**	**(92.248)**	**(306.043)**
Impuesto sobre las ganancias	31	99.194	28.722	91.521
Resultado del ejercicio atribuible al accionista de la dominante		**596.655**	**(63.526)**	**(214.522)**
Resultados por acción (Euros por acción)	32			
Resultados básicos por acción para el resultado del ejercicio		3,98	(0,42)	(1,43)
Resultados diluidos por acción para el resultado del ejercicio		3,98	(0,42)	(1,43)

Las notas de 1 a 35 forman parte integrante de estos estados financieros consolidados.

Estado del resultado global consolidado de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011

	Nota	Ejercicio finalizado a 31 de diciembre de 2013	2012	2011
Resultado del ejercicio		596.655	(63.526)	(214.522)
Otro resultado global:				
Elementos que no se reclasificarán a resultados		-	-	-
		-	-	-
Elementos que podrían reclasificarse posteriormente a resultados:				
- Cobertura de flujos de efectivo		10.679	7.735	(4.189)
- Participación en otro resultado global de asociadas		(668)	-	-
- Diferencias de conversión de moneda extranjera		(4.857)	3.682	(4.249)
		5.154	**11.417**	**(8.438)**
Otro resultado global del ejercicio, neto de impuestos		**5.154**	**11.417**	**(8.438)**
Resultado global del ejercicio atribuible al accionista de la dominante		**601.809**	**(52.109)**	**(222.960)**

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

Las notas de 1 a 35 forman parte integrante de estos estados financieros consolidados.

Estado de cambios en el patrimonio neto consolidado de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011

		Atribuibles a propietarios de la dominante						
	Nota	Capital social (Nota 16)	Prima de emisión (Nota 16)	Ganancias acumuladas (Nota 17)	Reservas de cobertura (Nota 18)	Diferencias de conversión acumuladas (Nota 18)	Participación en otro resultado global de asociadas (Nota 18)	Total patrimonio neto
Saldo a 1 enero 2011		**-**	**-**	**2.719.335**	**(19.314)**	**6.457**	**-**	**2.706.478**
Resultado del ejercicio		-	-	(214.522)	-	-	-	**(214.522)**
Otro resultado global del ejercicio		-	-	-	(4.189)	(4.249)	-	**(8.438)**
Resultado global total del ejercicio		**-**	**-**	**(214.522)**	**(4.189)**	**(4.249)**	**-**	**(222.960)**
Otros movimientos	17	-	-	9.904	-	-	-	**9.904**
Dividendos	17	-	-	(4.280)	-	-	-	**(4.280)**
Constitución sociedad dominante	1	61	-	-	-	-	-	**61**
Ampliación capital – aportación no dineraria	1	1.499.939	1.100.868	(2.593.257)	(646)	(6.904)	-	**-**
Total aportaciones de y distribuciones a propietarios reconocido directamente en patrimonio neto		**1.500.000**	**1.100.868**	**(2.587.633)**	**(646)**	**(6.904)**	**-**	**5.685**
Saldo a 31 diciembre 2011		**1.500.000**	**1.100.868**	**(82.820)**	**(24.149)**	**(4.696)**	**-**	**2.489.203**
Resultado del ejercicio	17	-	-	(63.526)	-	-	-	**(63.526)**
Otro resultado global del ejercicio	18	-	-	-	7.735	3.682	-	**11.417**
Resultado global total del ejercicio		**-**	**-**	**(63.526)**	**7.735**	**3.682**	**-**	**(52.109)**
Otros movimientos	17	-	-	**245**	-	-	-	**245**
Total aportaciones de y distribuciones a propietarios reconocido directamente en patrimonio neto		**-**	**-**	**245**	**-**	**-**	**-**	**245**
Saldo a 31 diciembre 2012		**1.500.000**	**1.100.868**	**(146.101)**	**(16.414)**	**(1.014)**	**-**	**2.437.339**
Resultado del ejercicio	17	-	-	596.655	-	-	-	596.655
Participación en otro resultado global de asociadas	9	-	-	-	-	-	(668)	(668)
Otro resultado global del ejercicio	18	-	-		10.679	(4.857)	-	5.822
Resultado global total del ejercicio		**-**	**-**	**596.655**	**10.679**	**(4.857)**	**(668)**	**601.809**
Otros movimientos	17	-	-	(21)	-	-	-	**(21)**
Total aportaciones de y distribuciones a propietarios reconocido directamente en patrimonio neto		**-**	**-**	**(21)**	**-**	**-**	**-**	**(21)**
Saldo a 31 de diciembre de 2013		**1.500.000**	**1.100.868**	**450.533**	**(5.735)**	**(5.871)**	**(668)**	**3.039.127**

Las notas de 1 a 35 forman parte integrante de estos estados financieros consolidados.

Estado de flujos de efectivo consolidado de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011

	Nota	Ejercicio finalizado a 31 de diciembre de 2013	2012	2011
Resultado antes de impuestos		**497.461**	**(92.248)**	**(306.043)**
Ajustes por:		**1.117.779**	**1.288.204**	**1.225.085**
- Depreciación y amortización	6, 7, 8	817.732	833.421	834.143
- (Beneficio)/pérdida por bajas de inmovilizado	6	56.062	25.676	13.344
- Pérdidas/(ganancias) en el valor razonable de instrumentos financieros derivados	30	12.279	27.396	12.736
- Imputación de subvenciones	24	(40.205)	(32.226)	(38.821)
- Correcciones valorativas por deterioro de créditos comerciales		5.724	27.866	25.834
- Variación de provisiones	23	33.364	120.096	49.269
- Deterioro de activos financieros disponibles para la venta	11	52.861	-	-
- Ingresos financieros	30	(57.464)	(2.168)	(2.030)
- Gastos financieros	30	241.369	296.834	339.838
- Otros Ingresos y gastos		775	203	-
- Participación en pérdida/(ganancia) de las asociadas	9	(4.718)	(8.894)	(9.228)
Variaciones en capital circulante:		**(34.438)**	**62.167**	**(85.127)**
- Existencias		(443)	1.046	(56)
- Clientes y otras cuentas a cobrar		22.885	(4.275)	(126.439)
- Otros activos corrientes		(17.640)	(3.732)	-
- Proveedores y otras cuentas a pagar		(302.133)	61.805	(38.883)
- Otros pasivos corrientes		-	(2.775)	88.606
- Otros activos y pasivos no corrientes		262.893	10.098	(8.355)
Efectivo generado por las operaciones		**(383.890)**	**(344.176)**	**(302.224)**
Intereses pagados		(271.404)	(344.192)	(302.224)
Cobros de intereses		192	121	-
Impuestos pagados		(112.228)	(51)	-
Otros cobros (pagos)		(450)	(54)	-
Efectivo neto generado por actividades de explotación		**1.196.912**	**913.947**	**531.691**

Estado de flujos de efectivo consolidado de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011

	Nota	Ejercicio finalizado a 31 de diciembre de 2013	2012	2011
Flujos de efectivo de actividades de inversión				
Adquisiciones de inmovilizado material		(468.363)	(795.096)	(1.028.583)
Adquisiciones de activos intangibles		(23.847)	(19.888)	(52.339)
Adquisiciones de inversiones inmobiliarias		(95)	(421)	(3.506)
Empresas del grupo y asociadas		(67.766)	-	18
Pagos por adquisiciones de otros activos financieros		(39)	(16)	-
Cobros otros activos financieros		-	255	-
Dividendos recibidos		9.891	1.854	1.744
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión		**(550.219)**	**(813.312)**	**(1.082.666)**
Flujos de efectivo de actividades de financiación				
Ingresos por la emisión de acciones ordinarias		-	-	61
Ingresos por recursos ajenos (Subvenciones FEDER)		16.143	17.539	61.584
Ingresos de financiación del Grupo		294.800	715.500	807.287
Devoluciones de deudas con entidades de crédito		(3.308)	(3.344)	(5.581)
Devoluciones de financiación del Grupo		(949.770)	(825.436)	(315.281)
Otros		(391)	-	-
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación		**(642.526)**	**(95.741)**	**548.070**
(Disminución)/aumento neto de efectivo y equivalentes al efectivo		4.167	4.894	(2.905)
Efectivo, equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio		**8.210**	**3.316**	**6.221**
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	15	**12.377**	**8.210**	**3.316**

Las notas de 1 a 35 forman parte integrante de estos estados financieros consolidados.

Notas a los estados financieros consolidados de propósito especial

1 Información general

Aena, S.A. (anteriormente denominada Aena Aeropuertos, S.A, en adelante "la Sociedad", o "Aena") es la sociedad dominante de un grupo de sociedades (el "Grupo") que al cierre del ejercicio 2013 estaba integrado por 3 sociedades dependientes y 6 sociedades asociadas (véase Nota 2.2). 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").

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

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

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

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

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

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

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

b) Ampliar el capital social de la Sociedad de 61.000 euros hasta la cifra de 1.500.000.000 euros (MIL QUINIENTOS MILLONES DE EUROS), es decir la ampliación del capital social asciende a 1.499.939.000 euros.
c) Emitir como representativas del aumento de capital citado 149.993.900 acciones ordinarias nominativas de 10 euros de valor nominal cada una, con los mismos derechos y obligaciones que las anteriormente existentes. Estas acciones nuevas se emiten con una prima de emisión total de 1.100.868.000 euros (MIL CIEN MILLONES OCHOCIENTOS SESENTA Y OCHO MIL EUROS), siendo por tanto el total importe a desembolsar en concepto de capital y prima de emisión de 2.600.807.000 euros (DOS MIL SEISCIENTOS MILLONES OCHOCIENTOS SIETE MIL EUROS).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

d) Helipuertos: Helipuerto de Ceuta y de Algeciras.

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

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

- La ordenación, dirección, coordinación, explotación, conservación, administración y gestión de los aeropuertos de interés general y titularidad estatal, de los helipuertos y de los servicios afectos a ellos.

- La coordinación, explotación, conservación, administración y gestión de las zonas civiles de las bases aéreas abiertas al tráfico civil y de los aeropuertos de utilización conjunta.

- El diseño y elaboración de los proyectos, ejecución, dirección y control de las inversiones en infraestructuras e instalaciones a que se refieren los apartados anteriores y en bienes destinados a la prestación de los servicios de tránsito aéreo de aeródromo adscritos a dichas infraestructuras aeroportuarias.

- La evaluación de las necesidades y, en su caso, la propuesta de planificación de nuevas infraestructuras aeroportuarias y de las servidumbres aeronáuticas y acústicas vinculadas a los aeropuertos y servicios cuya gestión se atribuye a la sociedad.

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

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

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

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

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

2 Bases de presentación y normas de valoración

A continuación se describen las principales políticas contables adoptadas en la preparación de estos estados financieros consolidados de propósito especial (en adelante, también estados financieros consolidados). Estas políticas se han aplicado de manera uniforme para todos los años presentados, salvo que se indique lo contrario.

2.1 Bases de presentación

Tal y como se describe en la Nota 1 anterior, Aena se constituyó como entidad legal independiente y como grupo durante el ejercicio 2011 por efecto de la aportación no dineraria de todos los activos y pasivos afectos a la actividad aeroportuaria. Anteriormente a la creación de Aena, la actividad económica de gestión y explotación de los servicios aeroportuarios llevada a cabo por la Sociedad dominante y sus sociedades dependientes y asociadas figuraba integrada en la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea".

En el marco del proceso de reorganización de la actividad aeroportuaria establecido por el Real decreto Ley 13/2010, la aportación no dineraria mencionada anteriormente se ha considerado como una reorganización empresarial dentro de la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" y consecuentemente estos estados financieros consolidados de propósito especial presentan la información financiera de Aena Aeropuertos y de sus sociedades dependientes para los ejercicios 2013, 2012 y 2011 como si ésta siempre hubiera existido como una unidad económica separada, independientemente de su creación como entidad legal, teniendo además en cuenta que ha sido gestionada separadamente y ha estado bajo el control de la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" antes y después de la transacción.

Esta contabilización responde al análisis y consideración por parte de la Dirección de la Sociedad dominante de varios factores, teniendo en cuenta que este tipo de transacciones no están reguladas en el marco normativo de las NIIF, y concretamente en el marco de la NIIF 3, Combinaciones de Negocios, por lo que el Grupo desarrolló una política contable para dicha transacción que reflejara la sustancia de la misma y de sus operaciones subyacentes. En este contexto, el Grupo consideró que la combinación de una nueva entidad recientemente creada (Aena, S.A. constituida el 23 de mayo de 2011) con una unidad de reporte previamente existente no constituye una combinación de negocios, al no ser la entidad de nueva creación ni el adquirente ni un negocio adquirido por la unidad de reporte pre-existente.

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

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

Por lo tanto, al considerar que Aena era una única unidad de reporte existente antes y después de la aportación no dineraria, la misma se contabilizó como una reorganización empresarial en el ámbito de la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea", y consecuentemente la información financiera del ejercicio 2011 se ha

presentado para el ejercicio anual completo de 12 meses, a sus valores contables históricos, atendiendo a la existencia de Aena como unidad de reporte separada, independientemente de su creación legal en el curso del ejercicio 2011.

Estos estados financieros consolidados de propósito especial tienen el propósito de presentar las operaciones y la situación financiera del Grupo para los ejercicios 2013, 2012 y 2011 con el objetivo de ser utilizados en 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.

Con tal motivo han sido formulados en fecha 15 de enero de 2015 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 2013 (que no difieren significativamente de las NIIF aplicables al Grupo existentes al cierre de los ejercicios 2012 y 2011), así como con la legislación mercantil aplicable a las entidades que preparan información financiera conforme a las NIIF, salvo por el tratamiento de los hechos posteriores a la fecha de formulación de las cuentas anuales consolidadas de cada uno de los ejercicios 2013, 2012 y 2011 que implican cambios en las cuentas anuales por modificación de estimaciones. Estos Hechos posteriores ocurridos a partir de las respectivas fechas de formulación no se han ajustado en los correspondientes estados financieros consolidados de propósito especial con el propósito de mantener la coherencia con las cifras presentadas en las cuentas anuales consolidadas estatutarias de los ejercicios 2013 y 2012. Los Hechos posteriores ocurridos desde la fecha de formulación de las últimas cuentas anuales consolidadas estatutarias correspondientes al ejercicio 2013 (24 de marzo de 2014) se presentan como desglose, así como su impacto, en la Nota 35. Estos impactos, desglosados en la Nota 35.11, se encuentran reflejados en los estados financieros intermedios resumidos consolidados correspondientes al periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2014, que han sido formulados el 15 de enero de 2015 por el Consejo de Administración de la Sociedad dominante de acuerdo con la NIC 34 sobre información financiera intermedia.

Las cifras contenidas en los documentos que componen estos estados financieros consolidados de propósito especial, el estado de situación financiera consolidado, la cuenta de resultados consolidada, el estado de resultado global consolidado, el estado de cambios en el patrimonio neto consolidado, el estado de flujos de efectivo consolidado y las notas, están expresadas en miles de euros, salvo indicación en contrario.

Los estados financieros consolidados de propósito especial se han elaborado de acuerdo con el enfoque de coste histórico, aunque modificado por la revalorización a valor razonable de instrumentos financieros derivados.

La preparación de estos estados financieros consolidados de propósito especial exige el uso de ciertas estimaciones contables críticas. También exige a la Dirección que ejerza su juicio en el proceso de aplicar las políticas contables del Grupo. En la nota 4 se informa de aquellas áreas que implican un mayor grado de juicio o complejidad o aquellas en las cuales las hipótesis y estimaciones son significativas para los estados financieros consolidados de propósito especial.

2.1.1 Cambios de estimación

Durante el ejercicio 2012 la Sociedad re-estimó las vidas útiles de las pistas y calles de rodaje, edificios terminales y edificios de aparcamiento conforme a lo establecido en la NIC 16. Este cambio de estimación se ha realizado de forma prospectiva desde el 1 de enero de 2012 de acuerdo con lo indicado en la NIC 8.

La principal razón que justificó la modificación de la vida útil estimada radica en la revisión efectuada por la Sociedad de las vidas útiles para las principales clases de activos a través de su departamento técnico interno, cuyos cálculos e informes concluyeron que debían incrementarse. Tales modificaciones se efectuaron con el conocimiento de la Dirección General de Aviación Civil y las compañías aéreas.

Para la consideración y estimación de los valores de vida útil de los distintos componentes de las pistas y calles de rodaje, edificios terminales y edificios de aparcamiento, se aplicaron por una parte criterios convencionales establecidos para este tipo de infraestructuras y con usos similares, una calidad media estándar bajo condiciones extremas, y por otra, la extensa experiencia que se posee en este tipo de infraestructuras. Concretamente tuvo en cuenta la distinta tipología existente dentro de la red de aeropuertos, y que Aena Aeropuertos dispone en cada uno de sus aeropuertos de una unidad dedicada en exclusiva al mantenimiento del mismo, apoyada técnicamente por diversas unidades de los Servicios Centrales.

En la tabla adjunta se muestran las diferentes clases de activos sobre los cuales se aplicaron las nuevas vidas útiles, el importe en libros, el segmento al que pertenecían, así como la vida útil que se aplicó hasta el 31 de diciembre de 2011 y la vida útil que se ha aplicado a partir del 1 de enero de 2012:

	Miles de euros		Años	
Clase de activos	Importe en libros 31/12/2012	Segmento	Vida útil hasta 31/12/2011	Vida útil a partir de 1/1/2012
Pistas y calles de rodaje	1.772.073	Aeropuertos	25	44
Edificios terminales	3.461.526	Aeropuertos	32	40
Edificios de aparcamiento	425.375	Aeropuertos	32	51
Total	**5.658.974**			

De no haberse llevado a cabo el cambio de estimación, esto hubiera tenido un efecto sobre el epígrafe de Amortización del inmovilizado de aproximadamente 97.950 y 81.067 miles de euros como mayor amortización en los ejercicios 2012 y 2013, respectivamente.

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

El Grupo ha adoptado las siguientes normas por primera vez durante el ejercicio financiero que comienza a partir de 1 de enero de 2013:

Modificación a la NIC 1, "Presentación de estados financieros" en relación con otro resultado global. El principal cambio resultante de estas modificaciones es un requisito de que las entidades agrupen las partidas presentadas en "otro resultado global" basándose en si potencialmente son reclasificables a resultados con posterioridad (ajustes de reclasificación). Esta norma no ha tenido un efecto significativo sobre los estados financieros consolidados del Grupo.

Modificación a la NIC 12, "Impuesto diferido: Recuperación de los activos subyacentes". Ofrece un enfoque práctico para valorar los activos y pasivos por impuesto diferido relacionados con inversiones inmobiliarias valoradas a valor razonable, una de las opciones de valoración ofrecida por la NIC 40 "Inversiones inmobiliarias". En cuanto a la valoración de estos impuestos diferidos, la modificación introduce la presunción refutable de que los beneficios económicos inherentes en las inversiones inmobiliarias valoradas a valor razonable se recuperarán a través de la venta de los inmuebles y no a través de su uso. La modificación incorpora la guía previamente incluida en la SIC 21 "Impuesto sobre las ganancias – Recuperación de activos no depreciables revalorizados" en la NIC 12, dejando claro que sus

requisitos no aplican a las inversiones inmobiliarias valoradas a valor razonable. Esta norma no ha tenido un efecto significativo sobre los estados financieros consolidados del Grupo.

NIC 19, "Retribuciones a los empleados", eliminan el enfoque del corredor y calculan los costes financieros sobre una base neta. Esta norma no ha tenido un efecto significativo sobre los estados financieros consolidados del Grupo.

Modificación a la NIIF 7, "Instrumentos financieros: Información a revelar", sobre la compensación de activo y pasivo. Esta modificación incluye nueva información a revelar para facilitar la comparación entre aquellas entidades que preparan estados financieros conformes con NIIF y aquellas que preparan estados financieros bajo US GAAP. Esta norma no ha tenido un efecto significativo sobre los estados financieros consolidados del Grupo.

NIIF 13, "Valoración del valor razonable", se propone mejorar la consistencia y reducir la complejidad proporcionando una definición precisa del valor razonable y una única fuente de valoración del mismo y requisitos de información a revelar para usar en las NIIFs. Los requerimientos, que están muy alineados entre NIIF y US GAAP, no se extienden sobre el uso de la contabilización a valor razonable, pero proporcionan una guía sobre cómo debería aplicarse cuando su uso ya está exigido o permitido por otras normas dentro de las NIIFs. Esta norma no ha tenido un efecto significativo sobre los estados financieros consolidados del Grupo.

Las mejoras anuales 2011 abordan 6 aspectos del ciclo de presentación de información financiera que comprende 2009-2011. Incluye cambios a NIIF 1, "Adopción por primera vez de las NIIF", NIC 1, "Presentación de estados financieros", NIC 16 "Inmovilizado material", NIC 32, "Instrumentos financieros: Presentación", y NIC 34, "Información financiera intermedia". Esta norma no ha tenido un efecto significativo sobre los estados financieros consolidados del Grupo.

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

A la fecha de formulación de estos estados financieros consolidados, la Unión Europea ha adoptado nuevas normas, modificaciones e interpretaciones de normas ya existentes, cuya fecha de entrada en vigor está prevista para los períodos contables que comiencen a partir del 1 de enero de 2014 o posteriores, pero que el Grupo no ha adoptado de forma anticipada:

Área	Requisitos fundamentales	Fecha efectiva
NIIF 10, "Estados financieros consolidados"	El objetivo de NIIF 10 es establecer los principios para la presentación y preparación de estados financieros consolidados cuando una entidad controla una o más entidades. Define el principio de control, y establece los controles como base para la consolidación. Indica cómo aplicar el principio de control para identificar si un inversor controla a una invertida y por tanto debe consolidarla. También proporciona los requerimientos contables para la preparación de estados financieros consolidados. El Grupo ha analizado el impacto que la nueva norma podría tener sobre los estados financieros consolidados del Grupo, sin que haya dado lugar a cambios en las estructuras de control dentro del perímetro de consolidación.	1 de enero de 2014
NIIF 11, "Acuerdos conjuntos"	La NIIF 11 es una reflexión más realista de los acuerdos conjuntos que se centra en los derechos y obligaciones del acuerdo en vez de en su forma legal. Existen dos tipos de acuerdo conjunto: operaciones conjuntas ("joint operations") y negocios conjuntos ("joint venturers"). Las operaciones conjuntas surgen si un operador conjunto tiene derechos sobre los activos y obligaciones relativos al acuerdo y en consecuencia contabiliza su participación en los activos, pasivos, ingresos y gastos. Los negocios conjuntos surgen cuando el operador conjunto tiene derechos sobre los activos netos del acuerdo y por tanto el patrimonio neto reconoce su participación. Deja de permitirse la consolidación proporcional en negocios conjuntos. El Grupo ha analizado el impacto que la nueva norma podría tener sobre los estados financieros consolidados del Grupo, sin que haya dado lugar a un impacto significativo sobre los estados financieros consolidados.	1 de enero de 2014

Área	Requisitos fundamentales	Fecha efectiva
NIIF 12, "Información a revelar sobre participaciones en otras entidades"	La NIIF 12 incluye los requerimientos de información a revelar para todas las formas de participaciones en otras entidades, incluyendo acuerdos conjuntos, asociadas, vehículos con propósitos especiales y otros vehículos fuera de balance. El Grupo ha analizado el impacto que la nueva norma podría tener sobre los estados financieros consolidados del Grupo, sin que haya dado lugar a un impacto significativo sobre los estados financieros consolidados.	1 de enero de 2014
NIC 27 (revisada 2011), "Estados financieros separados"	La NIC 27 (revisada 2011) incluye las disposiciones sobre estados financieros separados que permanecen después de que las disposiciones sobre control se hayan incluido en la nueva NIIF 10. El Grupo ha analizado el impacto que la nueva norma podría tener sobre los estados financieros consolidados del Grupo, sin que haya dado lugar a un impacto significativo sobre los estados financieros consolidados.	1 de enero de 2014
NIC 28 (revisada 2011), "Asociadas y negocios conjuntos"	La NIC 28 (revisada 2011) incluye los requerimientos para negocios conjuntos, así como para asociadas, que se contabilizan por el método de la participación siguiendo la emisión de la NIIF 11. El Grupo ha analizado el impacto que la nueva norma podría tener sobre los estados financieros consolidados del Grupo, sin que haya dado lugar a un impacto significativo sobre los estados financieros consolidados.	1 de enero de 2014
Modificación a NIC 32, "Instrumentos financieros: Presentación", sobre compensación de activo y pasivo	Son modificaciones a la guía de aplicación de la NIC 32 y aclaran algunos de los requerimientos para la compensación de activos y pasivos financieros en el balance. El Grupo ha analizado el impacto que la nueva norma podría tener sobre los estados financieros consolidados del Grupo, sin que haya dado lugar a un impacto significativo sobre los estados financieros consolidados.	1 de enero de 2014
Modificaciones a NIIF 10 y 12 y NIC 27 sobre consolidación de entidades de inversión	Estas modificaciones implican que muchos fondos y entidades similares estarán exentas de consolidar la mayoría de sus dependientes. En vez de ello, las valorarán a valor razonable con cambios en resultados. Las modificaciones dan una excepción para las entidades que cumplen con la definición de "entidad de inversión" y que presentan características concretas. También se han introducido modificaciones a la NIIF 12 para introducir los requerimientos de información que una entidad de inversión necesita revelar. El Grupo ha analizado el impacto que la nueva norma podría tener sobre los estados financieros consolidados del Grupo, sin que haya dado lugar a un impacto significativo sobre los estados financieros consolidados.	1 de enero de 2014
Modificación a NIC 36 "Pérdidas por deterioro del valor", sobre desgloses del importe recuperable	Esta modificación establece la información a revelar sobre el importe recuperable de activos deteriorados si ese importe se basa en el valor razonable menos los costes de venta. El Grupo ha analizado el impacto que la nueva norma podría tener sobre los estados financieros consolidados del Grupo, sin que haya dado lugar a un impacto significativo sobre los estados financieros consolidados.	1 de enero de 2014
Modificación a NIC 39 "Instrumentos financieros: Reconocimiento y valoración", sobre "Novación de derivados".	Esta modificación introduce una exención de ámbito restringido a la interrupción de la contabilidad de cobertura cuando la novación de un instrumento de cobertura a una cámara de contrapartida central cumpla determinados requisitos. El Grupo ha analizado el impacto que la nueva norma podría tener sobre los estados financieros consolidados del Grupo, sin que haya dado lugar a un impacto significativo sobre los estados financieros consolidados.	1 de enero de 2014

Área	Requisitos fundamentales	Fecha efectiva
Mejoras anuales 2010-2012	Estas mejoras anuales abordan 7 aspectos de presentación de información financiera que comprende 2010-2012: • NIIF 2 "Pagos basados en acciones": Definición de condición para la irrevocabilidad de la concesión. • NIIF 3 "Combinaciones de negocios": Contabilización de la contraprestación contingente en una combinación de negocios. • NIIF 8 "Segmentos de explotación": Agregación de segmentos de explotación y conciliación del total de los activos de los segmentos sobre los que se informa con los activos de la entidad. • NIIF 13 "Valoración del valor razonable": Cuentas comerciales a cobrar y a pagar a corto plazo. • NIC 16 "Inmovilizado material": Método de revalorización – re expresión proporcional de la amortización acumulada. • NIC 24 "Información a revelar sobre partes vinculadas": Personal clave de dirección. • NIC 38 "Activos intangibles": Método de revalorización – re expresión proporcional de la amortización acumulada. No se espera que el conjunto de estas mejoras tenga un efecto significativo en los estados financieros consolidados del Grupo.	La Unión Europea ha modificado la entrada en vigor de estas mejoras original establecido por el IASB (1 de julio de 2014) para los ejercicios iniciados el 17 de diciembre de 2014.
Mejoras anuales 2011-2013	Estas mejoras anuales abordan 4 aspectos de presentación de información financiera que comprende 2011-2013: • NIIF 1 "Adopción por primera vez de las NIIF": Significado de "NIIFs efectivas". • NIIF 3 "Combinaciones de negocios": Excepciones al alcance para negocios conjuntos. • NIIF 13 "Valoración del valor razonable": Alcance del párrafo 52 (excepción cartera). • NIC 40 "Inversiones inmobiliarias": Aclaración de la interrelación entre NIIF 3 y NIC 40 cuando se clasifica un inmueble como inversión inmobiliaria o inmueble ocupado por el dueño. No se espera que el conjunto de estas mejoras tenga un efecto significativo en los estados financieros consolidados del Grupo.	La Unión Europea ha modificado la entrada en vigor de estas mejoras original establecido por el IASB (1 de julio de 2014) para los ejercicios iniciados el 18 de diciembre de 2014.
Modificaciones a la NIC 19, "Planes de prestación definida. Aportaciones del empleado"	Esta modificación aplica a las aportaciones de los empleados o terceras partes a planes de prestación definida. El objetivo es simplificar el tratamiento contable de las aportaciones que son independientes del número de años de servicio, por ejemplo, aportaciones de los empleados que se calculan de acuerdo a un porcentaje fijo del salario. La NIC 19 (revisada en 2011) distingue entre aportaciones de los empleados relacionadas con el servicio prestado y aquellas otras no ligadas al servicio. La modificación actual distingue además entre aportaciones que están ligadas al servicio sólo en el ejercicio en que surgen y aquellas que están ligadas al servicio en más de un ejercicio. La modificación permite que las aportaciones que están ligadas al servicio, y no varían con la duración del servicio del empleado, se deduzcan del coste de las prestaciones devengadas en el ejercicio en que se presta el correspondiente servicio. Las aportaciones ligadas al servicio, y que varían de acuerdo con la duración del servicio del empleado, deben extenderse durante el periodo de prestación del servicio usando el mismo método de asignación que se aplica a las prestaciones; lo que implica que sea bien de acuerdo con la fórmula del plan de pensiones, o, cuando el plan proporcione un nivel significativamente más alto de prestación para el servicio en años posteriores, sobre una base lineal. No se espera que esta modificación tenga un impacto significativo en los estados financieros consolidados del Grupo.	La Unión Europea ha modificado la entrada en vigor de estas mejoras original establecido por el IASB (1 de julio de 2014) para los ejercicios iniciados el 17 de diciembre de 2014.

Área	Requisitos fundamentales	Fecha efectiva
CINIIF 21, "Gravámenes"	La CINIIF 21 "*Gravámenes*" es una interpretación de la NIC 37 "*Provisiones, activos contingentes y pasivos contingentes*" que aborda el tratamiento contable de los gravámenes impuestos por las administraciones públicas, distintos del impuesto sobre las ganancias y de multas y sanciones impuestas por el incumplimiento de la legislación. La cuestión principal que se plantea al respecto es cuándo la entidad debería reconocer un pasivo por la obligación de pagar un gravamen que se contabiliza de acuerdo con la NIC 37. La NIC 37 establece las condiciones para el reconocimiento de un pasivo, una de las cuales es que la entidad tenga una obligación presente como consecuencia de un suceso pasado. La interpretación aclara que el suceso que obliga y que da lugar a un pasivo por el pago de un gravamen es la actividad descrita en la correspondiente legislación que provoca el pago del mismo. Si bien esta interpretación es de aplicación obligatoria a todos los ejercicios anuales que comiencen a partir del 1 de enero de 2014 según la fecha de entrada en vigor establecida por el IASB, a efectos de la Unión Europea, se establece como fecha de entrada en vigor la fecha de inicio del primer ejercicio que comience a partir del 17 de junio de 2014. Para aquellas entidades cuyo ejercicio contable coincida con el año natural, la aplicación de la CINIIF 21 será obligatoria, por tanto, a partir de 1 de enero de 2015. Se permite su aplicación anticipada. El Grupo está en curso de valorar el impacto de esta norma en los estados financieros intermedios consolidados por la entrada en vigor de esta norma.	La Unión Europea ha modificado la entrada en vigor de la CINIIF 21 original establecido por el IASB (1 de enero de 2014) para los ejercicios iniciados el 17 de junio de 2014.

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

Adicionalmente, a la fecha de formulación de estos estados financieros consolidados de propósito especial, el IASB y el IFRIC habían publicado una serie de normas, modificaciones e Interpretaciones, que están pendientes de adopción por parte de la Unión Europea. El Grupo está analizando el impacto que las normas y modificaciones a las mismas puedan tener sobre las cuentas anuales consolidadas, en caso de ser adoptados por la Unión Europea.

2.2 Consolidación

(a) Dependientes

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

El detalle de sociedades dependientes del Grupo al 31 de diciembre de 2013 y 2012 es el siguiente:

Sociedad y Domicilio Social	Actividad	% Directo	% Indirecto	Titular de la Participación	Método de Consolidación
Sociedades dependientes:					
Aena Desarrollo Internacional, S.A. Arturo Soria, 109 Madrid (1)	Explotación, conservación, gestión y administración de infraestructuras aeroportuarias, así como los servicios complementarios.	100	-	Aena Aeropuertos, S.A.	Integración global
Concesionaria del Aeropuerto de Madrid-Barajas, S.A.U. Aeropuerto Madrid-Barajas, Avenida de la Hispanidad s.n. 28042 Madrid	Inactiva	100	-	Aena Aeropuertos, S.A	Integración global
Concesionaria del Aeropuerto Barcelona-El Prat, S.A.U. Aeropuerto Barcelona-El Prat, Prat de Llobregat s.n. 08820 Barcelona	Inactiva	100	-	Aena Aeropuertos, S.A	Integración global

(1) Sociedades auditadas por la red PwC

El detalle de sociedades dependientes del Grupo al 31 de diciembre de 2011 es el siguiente:

Sociedad y Domicilio Social	Actividad	% Directo	% Indirecto	Titular de la Participación	Método de Consolidación
Sociedades dependientes:					
Aena Desarrollo Internacional, S.A. Arturo Soria, 109 Madrid (1)	Explotación, conservación, gestión y administración de infraestructuras aeroportuarias, así como los servicios complementarios.	100	-	Aena Aeropuertos, S.A.	Integración global
Centros Logísticos Aeroportuarios, S.A. (CLASA) Edificio de Servicios Generales Aeropuerto de Madrid – Barajas Madrid (2)	Promoción, construcción, gestión, explotación y conservación de los centros de carga aérea, o instalaciones equivalentes en los aeropuertos, así como cuantas actividades mercantiles estén directa o indirectamente relacionadas con lo anterior.	100	-	Aena Aeropuertos, S.A.	Integración global
Concesionaria del Aeropuerto de Madrid-Barajas, S.A.U. Aeropuerto Madrid-Barajas, Avenida de la Hispanidad s.n. 28042 Madrid	Inactiva	100	-	Aena Aeropuertos, S.A	Integración global
Concesionaria del Aeropuerto Barcelona-El Prat, S.A.U. Aeropuerto Barcelona-El Prat, Prat de Llobregat s.n. 08820 Barcelona	Inactiva	100	-	Aena Aeropuertos, S.A	Integración global

(1) Sociedades auditadas por la red PwC
(2) Sociedades auditada por otros auditores

Al 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011 ninguna de las sociedades dependientes cotiza en bolsa y todas cierran su ejercicio contable el 31 de diciembre. En cumplimiento del artículo 155 de la Ley de Sociedades de Capital, la Sociedad ha notificado a todas estas sociedades que, por sí misma o por medio de otra sociedad filial, posee más del 10% del capital.

El 17 de octubre de 2012 la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea", socio único de Aena Aeropuertos, S.A. adoptó: (1) la aprobación de los balances de fusión de Centros Logísticos Aeroportuarios, S.A. (CLASA) al 31 de diciembre de 2011 y (2) la fusión por absorción entre Aena Aeropuertos, S.A. (sociedad absorbente) y CLASA (sociedad absorbida) con extinción sin liquidación de ésta última, que transmite en bloque todo su patrimonio a Aena Aeropuertos, S.A., con efectos contables el 1 de enero de 2012.

La fusión se efectuó acogiéndose al Régimen Fiscal de Neutralidad 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 del Impuesto de Sociedades, siendo así mismo de aplicación las exenciones y reducciones previstas en artículos 168.4 y 5 de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas, por lo que se acordó solicitar la exención del impuesto sobre transmisiones patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados conforme al régimen referido.

Al tratarse de una fusión por absorción en la que la Aena Aeropuertos, S.A. (sociedad absorbente) es titular de forma directa de todas las acciones de CLASA (sociedad absorbida) no son necesarios los informes de administradores ni de expertos sobre el proyecto de fusión, no es necesario ningún aumento de capital de la sociedad absorbente, ni la aprobación de la fusión por la Junta General de Accionistas de la sociedad absorbida. Asimismo, no existen aportaciones de industrias ni prestaciones accesorias de ningún tipo en CLASA.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 44 del Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los trabajadores, regulador del supuesto de sucesión de empresa, la sociedad absorbente se subrogará en los derechos y obligaciones laborales de los trabajadores de la sociedad absorbida vinculados a las unidades económicas constituidas por el patrimonio objeto de la fusión. Esta fusión no ha tenido ningún impacto de género en los órganos de administración, ni en la política de responsabilidad social de la empresa de la sociedad absorbente. El Grupo contabilizó esta fusión como una combinación de negocios de entidades bajo control común, de acuerdo con la política contable descrita en esta nota.

(b) Asociadas

Asociadas son todas las entidades sobre las que el Grupo ejerce influencia significativa pero no tiene control que, generalmente, viene acompañada por una participación de entre un 20% y un 50% de los derechos de voto. Las inversiones en asociadas se contabilizan por el método de puesta en equivalencia. Bajo el método de puesta en equivalencia, la inversión se reconoce inicialmente a coste, y el importe en libros se incrementa o disminuye para reconocer la participación del inversor en los resultados de la asociada después de la fecha de adquisición. La inversión del Grupo en asociadas incluye el fondo de comercio identificado en la adquisición.

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

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

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

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

El detalle de sociedades asociadas al 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011 es el siguiente:

Sociedad y Domicilio Social	Actividad	%		Valor de las inversiones en asociadas			Titular de la Participación	Método de Consolidación
		Directo	Indirecto	31.12.13	31.12.12	31.12.11		
Sociedades asociadas: Restauración de Aeropuertos Españoles, S.A. (RAESA) Aeropuerto de Madrid-Barajas Madrid (1)	Explotación de la restauración del Aeropuerto de Madrid-Barajas. Sociedad en proceso de liquidación	48,99	-	596	1.135	1.895	Aena Aeropuertos, S.A.	Puesta en equivalencia
Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A. de CV (AMP) México DF (1)	Operador aeropuertos del Pacífico GAP.	-	33,33	49.667	51.753	47.620	Aena Desarrollo Internacional, S.A.	Puesta en equivalencia
Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. (SACSA) Aeropuerto Rafael Núñez Cartagena de Indias – Colombia (1)	Explotación Aeropuerto de Cartagena.	-	37,89	3.422	3.127	2.554	Aena Desarrollo Internacional, S.A.	Puesta en equivalencia
Aeropuertos del Caribe, S.A. (ACSA) Aeropuerto Ernesto Cortissoz Barranquilla – Colombia (1)	Explotación Aeropuerto de Barranquilla.	-	40	-	-	1.091	Aena Desarrollo Internacional, S.A.	Puesta en equivalencia
Aerocali, S.A. Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón Cali - Colombia (1)	Explotación del Aeropuerto de Cali.	-	33,34	2.602	2.428	2.027	Aena Desarrollo Internacional, S.A.	Puesta en equivalencia
London Luton Airport Holdings III Limited Aeropuerto London Luton Luton - Reino Unido (1)	Tenencia de participaciones en la sociedad que ostenta la licencia de la explotación del Aeropuerto de Luton	-	40	44.529	-	-	Aena Desarrollo Internacional, S.A.	Puesta en equivalencia

(1) Sociedades auditadas por otros auditores

Al 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011 ninguna de las sociedades asociadas cotiza en bolsa.

El Grupo está analizando alternativas con relación a la inversión en Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A. de CV. A la fecha de formulación de estos estados financieros consolidados, el Grupo ha mantenido la inversión en Aeropuertos Mexicanos del Pacífico como inversión en asociada, ya que a dicha fecha no se reunían todos los requisitos establecidos por la NIIF 5, Activos no corrientes mantenidos para la venta para clasificar dicha inversión como un activo mantenido para la venta.

A raíz del proceso de desinversión por TBI (Nota 11), con fecha 27 de noviembre de 2013 la subsidiaria Aena Desarrollo Internacional, S.A. (ADI) suscribió, por un importe de 39,4 millones de libras esterlinas (correspondientes a 47,3 millones de euros), sin que se produjese salida de caja por la percepción de los dividendos de ACDL (Nota 11), acciones representativas del 40% del capital de la sociedad London Luton Airport Holdings III limited (LLAHL III), siendo Aerofi

S.a.r.l. (Aerofi) el otro accionista de la misma con una participación del 60%. LLAHL III representa 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, sociedad gestora del aeropuerto de Luton en el Reino Unido, a TBI Airport Holdings Limited por un importe total de 394,4 millones de libras esterlinas (correspondientes a 473,4 millones de euros).

En el marco de la transacción, ADI y Aerofi suscribieron un acuerdo por el que ADI tiene la opción de adquirir acciones de Aerofi 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. Asimismo, el ejercicio de la opción por parte de ADI implicará la asunción por parte de esta del 51% de la deuda suscrita por Aerofi en LLAHL II por importe de 94 millones de libras esterlinas (correspondientes a 112,8 millones de euros).

El ejercicio de dicha opción por parte de ADI está sujeto a una serie de condiciones suspensivas ligadas a la realización de la adquisición (condición ya satisfecha), a la obtención de la aprobación del Consejo de Ministros al ejercicio de la opción o a la pérdida de la condición de sociedad mercantil estatal por parte de ADI, y a la obtención de cualquier autorización regulatoria en relación con el ejercicio de la opción. La Sociedad, al evaluar el método de reconocimiento de la inversión en LLAHL III, ha considerado los derechos de voto potenciales derivados de la opción y las condiciones suspensivas de la misma que al cierre no estaban satisfechas, de acuerdo con la política contable descrita en la Nota 2.2. (a). Consecuentemente, la inversión en LLAHL III se ha registrado como una participación en asociada, al mantener el grupo influencia significativa sobre la misma, y se ha contabilizado por el método de puesta en equivalencia.

Asimismo, en el mismo acuerdo entre ADI y Aerofi mencionado anteriormente, se establece que, en el caso en que ADI no ejerza su opción de compra sobre el 11% de LLAHL III, Aerofi tiene a su vez la opción de adquirir la participación del 40% que ADI ostenta en LLAHL III, durante los once meses que siguen la finalización del periodo de ejercicio de ADI, la fecha en que las partes establezcan que las condiciones suspensivas mencionadas anteriormente no pueden cumplirse o la fecha en la que ADI notifique a Aerofi su intención de no ejercer la opción durante el periodo de ejercicio. El precio de ejercicio de la opción por parte de Aerofi estará representado por el precio de suscripción de las acciones representativas del 40% del capital de LLAHL III, ajustado por la misma rentabilidad de accionista mencionada anteriormente y por las emisiones de nuevas acciones de LLAHL III que se hayan podido producir durante el periodo de ejercicio.

Adicionalmente, las dos opciones de compra cumplen con la definición de instrumento financiero derivado. El Grupo ha estimado que la probabilidad de ocurrencia de cada opción, en función a la estimación realizada de las contingencias a las que están sujetas es del 50%. Aplicando la misma ponderación a la probabilidad de ejercicio de cada opción el valor neto de ambas opciones es de 255 miles de euros (derivado activo por importe de 39 miles de euros y derivado pasivo por importe de 294 miles de euros).

Las hipótesis utilizadas para la estimación del valor de la opción call han sido las siguientes:

	Opción call 1	**Opción call 2**
Importe	11% importe inicial	40% importe inicial
Volatilidad	17,85%	17,85%
Duración	11 meses	22 meses

Con fecha 16 de octubre Aena Internacional, una vez obtenidas las autorizaciones correspondientes, ha procedido a ejecutar la opción de compra, alcanzando el 51% del capital de LLAHL III (véase Nota 35).

El 8 de agosto de 2013 la sociedad Aena Desarrollo Internacional recibió una comunicación de Aerocali donde se indica que la sociedad Desarrollo de Concesiones Aeroportuarias está interesada en la venta de su participación en Aerocali y solicita a Aena Desarrollo Internacional que confirme su intención de ejercer el derecho de preferencia. El 29 de agosto de 2013 la sociedad Aena Desarrollo Internacional comunicó su potencial intención de aceptar la oferta y adquirir 63.335 participaciones adicionales, un 16,67%, alcanzando un 50% en Aerocali, e indica que la transmisión de las mismas y pago del precio estarán sujetos a la obtención de las autorizaciones administrativas que resultan de

aplicación. La fecha para ejercer el derecho de preferencia era el 31 de marzo de 2014. El 29 de mayo de 2014 la sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional, S.A. efectuó la compra de 63 miles de acciones ordinarias de Aerocali, S.A. (véase Nota 35).

Con fecha 24 de febrero del 2006, Grupo Aeroportuario del Pacifico, 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 2013 fue de 69,80 pesos mexicanos (MXN) (2012: 77,61 pesos mexicanos (MXN), 2011: 47,25 pesos mexicanos (MXN)).

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

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

2.3. Información financiera por segmentos

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

El Presidente y Consejero Delegado consideran el negocio desde la perspectiva de las distintas actividades de negocio del Grupo. Sobre la base de lo anterior, la máxima autoridad en la toma de decisiones analiza el negocio del Grupo en base a 4 segmentos de explotación: Aeropuertos, que incluye las actividades aeronáuticas y comerciales del Grupo, Servicios fuera de terminal, Internacional y Otros. En la Nota 5 de la presente memoria se refleja la información financiera detallada por segmentos.

2.4. Transacciones en moneda extranjera

(a) Moneda funcional y de presentación

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

(b) Transacciones y saldos

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

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

2.5. Inmovilizado material

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

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

Los terrenos no se amortizan. La amortización en otros elementos de inmovilizado material se calcula usando el método lineal para asignar la diferencia entre el coste de los activos y sus valores residuales durante las vidas útiles estimadas, que se indican a continuación:

	A partir de 1/1/12 (véase Nota 2.1.1)	Hasta 31/12/11
▪ Construcciones	12-51 años	12-32 años
▪ Instalaciones técnicas	4-15 años	4-51 años
▪ Maquinaria	5-20 años	5-20 años
▪ Otras instalaciones	6-12 años	6-12 años
▪ Mobiliario	4-13 años	4-13 años
▪ Otro inmovilizado	5-7 años	6-25 años

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

	A partir de 1/1/12	Hasta 31/12/11
▪ Terminales de pasajeros y mercancías	32-40 años	32 años
▪ Obra civil aeroportuaria	25-44 años	25 años
▪ Equipamiento terminales	4-13 años	4-13 años
▪ Transporte de pasajeros entre terminales	15-50 años	15-50 años
▪ Equipamiento obra civil aeroportuaria	15 años	15 años

El valor residual y la vida útil de los activos se revisan, y ajustan si es necesario, en la fecha de cada balance.

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

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

2.6. Activos intangibles

(a) Aplicaciones informáticas

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

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

- Técnicamente, es posible completar la producción del activo intangible de forma que pueda estar disponible para su utilización o su venta;
- El Grupo tiene intención de completar el activo intangible en cuestión, para usarlo o venderlo;
- El Grupo tiene capacidad para utilizar o vender el activo intangible;

- Se puede demostrar la forma en que el activo intangible vaya a generar probables beneficios económicos en el futuro;
- Existe disponibilidad de los adecuados recursos técnicos, financieros o de otro tipo, para completar el desarrollo y para utilizar o vender el activo intangible; y
- El desembolso atribuible al activo intangible durante su desarrollo puede valorarse de forma fiable.

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

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

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

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

(b) Gastos de desarrollo

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

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

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

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

(c) Otro inmovilizado intangible

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

2.7. Inversiones inmobiliarias

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

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

2.8. Pérdidas por deterioro de valor de los activos no financieros

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

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

Durante los periodos presentados en estos estados financieros consolidados, 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.

Durante el ejercicio 2010, las prestaciones patrimoniales se han establecido a través de la Ley de Presupuestos del Estado para ese año y a través de otras normas entre las que destaca la Ley 25/1999 que recogía las bases de cálculo de los precios de las prestaciones patrimoniales. En base a la normativa mencionada anteriormente, toda actividad realizada en terrenos de dominio público estaba sujeta a las prestaciones patrimoniales, por tanto la fijación de las tarifas asociadas a los activos afectos a la explotación en dichos terrenos, sustancialmente la infraestructura aeroportuaria en su conjunto y los aparcamientos en su conjunto, tenía en cuenta el coste invertido en dichos activos y los gastos necesarios para su funcionamiento, por lo que en la determinación del valor recuperable de dichos activos el Grupo ha considerado los flujos procedentes de las prestaciones patrimoniales y los generados directamente por cada activo o grupo de activos. A partir del ejercicio 2011, la normativa aplicable a las prestaciones patrimoniales es la Ley 1/2011 que regula la determinación de las prestaciones patrimoniales asociadas a los activos afectos a la actividad aeroportuaria, estableciendo un criterio único de recuperación de los activos, con la diferencia, respeto al periodo anterior, que dicha Ley considera en el cálculo de las prestaciones patrimoniales exclusivamente las inversiones y costes de la red de aeropuertos en su conjunto, excluyendo los aparcamientos que anteriormente se incluían. Tal y como se ha mencionado anteriormente, la Sociedad dominante considera como una unidad generadora de efectivo a la red de aeropuertos en su conjunto, a la luz de la normativa reguladora de las prestaciones patrimoniales, debido principalmente a las siguientes razones:

- Los aeropuertos individualmente no tienen independencia en la gestión de ingresos al ser la gestión conjunta y las tasas calculadas en función de la globalidad de la red.
- El control de la operativa aeroportuaria se realiza por parte de la gerencia de la Sociedad dominante de forma conjunta.
- Las tarifas que recibe la Sociedad dominante por la realización de su actividad son calculadas teniendo en cuenta prácticamente la totalidad de las actividades que realiza la Sociedad dominante y busca un equilibrio presupuestario de forma que la rentabilidad de los ingresos comerciales, generan una disminución de tarifas aeronauticas siendo los beneficiados los usuarios de la infraestructura aeroportuaria, de acuerdo con lo establecido en el RD Ley 20/2012 (véase nota 2.21).
- Por último, el marco regulatorio establecido en la Ley 1/2011 establece que las tarifas sean calculadas en función de la globalidad de la red permitiendo la recuperación de los costes de la Red en su conjunto y no a nivel de aeropuertos individualmente.

En relación con la unidad generadora de efectivo de los aparcamientos dentro del segmento de Servicios Fuera de Terminal, la Sociedad dominante 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 siguiente 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 dominante 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 inversiones, gestión y operaciones son tomadas considerando el tráfico de viajeros.
- La fijación de los precios de los aparcamientos se basa en las caracteristicas descritas anteriormente, por lo tanto dichos precios son asimilables a precios fijados atendiendo a parametros de servicios publicos, por lo que los aparcamientos deberán considerarse en su conjunto y no de forma separada, ya que su existencia está condicionada a la existencia de los activos aeroportuarios en su conjunto.
- El servicio de aparcamiento es considerado como un servicio público obligatorio para la prestación del servicio aeroportuario de acuerdo con la normativa de Ordenación de los aeropuertos de interés general y sus zonas de servicios.

En relación con el cálculo del valor recuperable, el procedimiento implantado por la Dirección de la Sociedad dominante 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 (Programa de Actuación Plurianual) abarcando generalmente un espacio temporal de cinco ejercicios, incluido el ejercicio en curso. Los principales componentes de dicho plan, que es la base del test de deterioro, son los siguientes:
  - Proyecciones de resultados.
  - Proyecciones de inversiones y capital circulante.
- Otras variables que influyen en el cálculo del valor recuperable son:
  - Tipo de descuento a aplicar, entendiendo éste como la media ponderada del coste de capital, siendo las principales variables que influyen en su cálculo, el coste de los pasivos y los riesgos específicos de los activos.
  - Tasa de crecimiento de los flujos de caja empleada para extrapolar las proyecciones de flujos de efectivo más allá del período cubierto por los presupuestos o previsiones.
- Los Programas de Actuación Plurianual 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 dominante 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 consolidada.

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

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

Adicionalmente, durante el ejercicio 2013 ha entrado en vigor el Real Decreto Ley 11/2013, de 2 de agosto, para la protección de los trabajadores a tiempo parcial y otras medidas urgentes en el orden económico y social, que modifica la letra c) del artículo 92 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, con el fin de ajustar la fórmula de cálculo del déficit prevista en dicha letra, para que, como consecuencia del acuerdo alcanzado con diversas asociaciones de compañías aéreas, el incremento máximo de las prestaciones patrimoniales de carácter público a percibir por Aena Aeropuertos, S.A. se modere, de manera que el límite máximo de incremento previsto inicialmente para los tres primeros años de aplicación de la fórmula prevista en el artículo 92 antes citado, se extienda hasta el año 2018, y asimismo el período de recuperación del déficit que ello genere, se amplíe hasta cinco años. Con esta medida se facilita la recuperación del transporte aéreo y con ella la del sector turístico español. De acuerdo con lo dispuesto en la disposición adicional segunda, los incrementos de las tarifas unitarias previstos se aplicaran sobre las cuantías exigibles en 2013 por cada una de las prestaciones patrimoniales de carácter público que percibe Aena Aeropuertos, S.A., según legislación vigente. Si bien dichas normativas no han tenido impacto sobre la determinación de las unidades generadoras de efectivo en los ejercicios 2012 y 2013, en adelante la determinación de las unidades generadoras de efectivo se podría ver afectada por esta normativa, de acuerdo con los criterios establecidos para el cálculo de las prestaciones patrimoniales.

2.9 Costes por intereses

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

2.10 Activos financieros

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

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

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

Los activos financieros y los pasivos financieros se compensan, y presentan por un neto en el balance, cuando existe un derecho, exigible legalmente, de compensar los importes reconocidos, y el Grupo tiene la intención de liquidar por el neto, o de realizar el activo y cancelar el pasivo simultáneamente. Durante el ejercicio 2013 no se han compensado activos y pasivos financieros por no cumplirse los requisitos para ello.

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

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

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

(b) Préstamos y cuentas a cobrar

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

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

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

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

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

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

(c) Activos financieros disponibles para la venta

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

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

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

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

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

2.11 Instrumentos financieros derivados y actividades de cobertura

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

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

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

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

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

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

2.12 Existencias

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

2.13 Cuentas comerciales a cobrar

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

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

2.14 Efectivo y equivalentes al efectivo

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

2.15 Capital social

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

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

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

2.16 Cuentas comerciales a pagar

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

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

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

2.17 Deuda financiera

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

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

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

2.18 Impuestos corrientes y diferidos

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

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

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

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

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

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

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

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

Las sociedades que han integrado el Grupo fiscal en los ejercicios 2013, 2012 y 2011 son las siguientes:

1. La Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea"
2. Aena, S.A.
3. Aena Desarrollo Internacional, S.A.
4. Centros Logísticos Aeroportuarios, S.A. (CLASA) – fusionada con Aena Aeropuertos, S.A. en 2012
5. Concesionaria del Aeropuerto Madrid-Barajas, S.A.
6. Concesionaria del Aeropuerto Barcelona-El Prat, S.A.

2.19 Prestaciones a los empleados

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

(a) Compromisos laborales a largo plazo

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

- Planes de prestación definida
  Un compromiso con empleados de prestación definida es un compromiso que establece el importe de la prestación que recibirá un empleado en el momento de su jubilación, normalmente en función de uno o más factores como la edad, años de servicio y remuneración.

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

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

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

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

Premios de permanencia

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

Las hipótesis más relevantes tenidas en cuenta para la obtención del cálculo actuarial son las siguientes:

	31-12-2013	31-12-2012	31-12-2011
Tipo de interés técnico	2,80%	3,0%	4,60%
Crecimiento salarial	2,00%	2,0%	2,0%
Tabla de mortalidad	PERMF 2000 NP	PERMF 2000 NP	PERM/F2000
Sistema financiero utilizado	Capitalización individual	Capitalización individual	Capitalización individual
Método de devengo	Projected Unit Credit	Projected Unit Credit	Projected Unit Credit
Edad de jubilación	65 años	65 años	65 años
Tablas de invalidez	OM 77	OM 77	OM 77

Premios de jubilación anticipada

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

Durante el ejercicio 2004 tuvo lugar la exteriorización de los premios de jubilación anticipada, mediante la contratación el 25 de marzo de 2004 de un seguro de vida con pago único con Mapfre Vida.

Las principales hipótesis actuariales utilizadas han sido las siguientes:

	31-12-2013	31-12-2012	31-12-2011
Tipo de interés técnico	2,90%	1,00%	2,58%
Crecimiento salarial a largo plazo	3,00%	3,00%	3,00%
Rentabilidad Fondo Aportación Definida	4,00%	4,00%	4,00%
Tipo garantizado Mapfre	3,10%	3,10%	3,10%
Tabla de mortalidad	PERMF 2000 NP	PERMF 2000 NP	PERM/F2000
Sistema financiero utilizado	Capitalización individual	Capitalización individual	Capitalización individual
Método de devengo	Projected Unit Credit	Projected Unit Credit	Projected Unit Credit
Edad de jubilación	Entre 60 y 63 años y 11 meses	Entre 60 y 63 años y 11 meses	Entre 60 y 63 años y 11 meses

Planes de pensiones

De acuerdo con el Convenio Colectivo, el Grupo debería mantener un plan de pensiones de aportación definida. Sin embargo, el Real Decreto Ley 17/2012 de 27 de diciembre y el Real Decreto Ley 20/2011 de 31 de diciembre, respectivamente, establecen que las empresas públicas empresariales no pueden realizar aportaciones a planes de pensiones de empleado o contratos de seguro colectivo que incluyan la cobertura de la contingencia de jubilación, por lo que la previsión del Convenio Colectivo no ha sido aplicable en los ejercicios 2012 ni 2013. Véase nota 22 c).

(b) Indemnizaciones por cese

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

Como consecuencia del Plan de Eficiencia Aeroportuaria aprobado por el Ministerio de Fomento en junio de 2012 para adecuar la oferta de servicios de 17 aeropuertos y 2 helipuertos a la demanda real que se presente en cada momento y que ha conllevado a la reducción del horario operativo y la existencia de un excedente de personal, el 31 de octubre de 2012 se suscribió un Acta de Acuerdo entre la representación del Grupo de empresas AENA y los representantes de las organizaciones sindicales pertenecientes a la coordinadora sindical estatal, donde se aprueba el Plan Social de Desvinculaciones Voluntarias (PSDV) en el seno de un procedimiento de regulación de empleo.

Este plan aplicaba a los trabajadores que se encontrasen activos o en situación asimilada al momento de la firma del mencionado acuerdo, que voluntariamente deseasen adherirse a él y fuesen trabajadores fijos de la empresa y menores de 64 años al 31 de diciembre de 2012. El PSDV no era de aplicación a los trabajadores en situación de jubilación parcial y en relación con el "colectivo SEI" (Bomberos) no debían encontrarse en situación de poder acceder a la jubilación con derecho a percibir el 100% de la correspondiente pensión, en base a lo establecido en el RD 383/2008.

Al 31 de diciembre de 2012 se habían adherido al PSDV trabajadores cuyas salidas se efectuaron de forma escalonada hasta el 30 de junio de 2013. La Sociedad contrató con el BBVA Seguros una póliza para hacer frente a los pagos de las indemnizaciones correspondientes, así mismo, contrató una agencia para que facilite la reinserción laboral a los empleados (Nota 23). En el ejercicio 2013 se produjeron la totalidad de las salidas previstas en el PSDV.

2.20 Provisiones y pasivos contingentes

Las provisiones se reconocen cuando:

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

No se reconocen provisiones para pérdidas de explotación futuras.

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

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

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

2.21 Reconocimiento de ingresos

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

Los ingresos ordinarios se reconocen de la siguiente forma:

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

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

  Aeronáuticos (Prestaciones públicas patrimoniales):

  La fijación de la tarifas de las prestaciones públicas patrimoniales se realiza de acuerdo con la Ley 1/2011, de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea. Asimismo en el artículo 69 de la Ley 21/2003 se definen los siguientes conceptos como prestaciones patrimoniales de carácter público:

  - Utilización de las pistas de los aeropuertos civiles y de utilización conjunta y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil por las aeronaves y la prestación de los servicios precisos para dicha utilización, distintos de la asistencia en tierra a las aeronaves, pasajeros y mercancías.
  - Servicios de tránsito aéreo de aeródromo que facilite el gestor aeroportuario, sin perjuicio de que tales servicios se presten a través de los proveedores de servicios de tránsito aéreo debidamente certificados que hubieren sido contratados por aquél y designados al efecto por el Ministerio de Fomento.
  - Servicios de meteorología que facilite el gestor aeroportuario, sin perjuicio de que tales servicios se presten a través de los proveedores de servicios de meteorología debidamente certificados y, además, designados al efecto por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.
  - Servicios de inspección y control de pasajeros y equipajes en los recintos aeroportuarios.
  - Utilización, por parte de los pasajeros, de las zonas terminales aeroportuarias no accesibles a los visitantes, así como de las facilidades aeroportuarias complementarias.
  - 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 en las operaciones de carga y descarga de mercancías.
  - 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.

El artículo 91 de la Ley 21/2003 establece que la Ley de Presupuestos Generales del Estado de cada año podrá modificar o actualizar las prestaciones patrimoniales públicas de acuerdo con los criterios definidos en el artículo 92 y se ajustará a la propuesta de la Autoridad Estatal de Supervisión tras el procedimiento de transparencia y consulta previsto en dicha ley.

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

No obstante de 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 86 de la Ley 22/2013, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2014 se establece el incremento de tarifas cuya vigencia será desde el 1 de marzo de 2014, la cuantía de las prestaciones patrimoniales de carácter público de Aena Aeropuertos, S.A., establecidas en el Título VI, Capítulos I y II de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, se incrementan en el 0,9 por 100 respecto de las cuantías del 2013.

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 economica de los acuerdos de alquiler estipulados con las contrapartes. La parte contingente de los ingresos por alquileres relacionada con los niveles variables de ingresos generados por los espacios comerciales, se reconoce como ingreso en el periodo en que se devenga.

Servicios fuera de terminal:

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

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

2.22 Arrendamientos

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

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

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

2.23 Subvenciones oficiales

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

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

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

2.24 Acuerdos de concesión de servicios

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

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

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

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

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

- los ingresos ordinarios por las tarifas recibidas de los usuarios de la infraestructura se reconocen en cada período;
- los gastos operativos y de mantenimiento que no representan una ampliación de la vida útil de los activos se cargan a la cuenta de resultados en el ejercicio en que se producen;

- los activos intangibles se amortizan de manear lineal durante la vida de la concesión;
- los gastos financieros devengados durante el periodo de construcción del activo se capitalizan como mayor valor del activos y se reconocen como gastos posteriormente a la puesta en explotación del activo;
- el coste total de construcción o de adquisición se reconoce como activo intangible y los beneficios atribuidos a la fase de construcción de la infraestructura se reconocen mediante el método del porcentaje de realización, con base en el valor razonable asignado a la fase de construcción y la fase de concesión.

2.25 Actividades con incidencia en el medio ambiente

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

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

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

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

2.26 Activos controlados conjuntamente

La Sociedad dominante mantiene intereses en activos controlados conjuntamente con el Ministerio de Defensa para la explotación de Bases Aéreas Abiertas al Tráfico Civil. Los intereses del Grupo en estos activos se reconocen por su porción de los activos controlados de forma conjunta, clasificados de acuerdo con su naturaleza, cualquier pasivo en que haya incurrido; su parte de los pasivos en los que haya incurrido conjuntamente con los otros partícipes, en relación con el negocio conjunto; cualquier ingreso por venta o uso de su parte en la producción del negocio conjunto, junto con su porción de cualquier gasto en que haya incurrido el negocio conjunto, y cualquier gasto en que haya incurrido en relación con su participación en el negocio conjunto.

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

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

2.27 Comparación de la información

En cumplimiento con la normativa vigente se presentan a efectos comparativos, las cifras correspondientes a los ejercicios terminados a 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011.

En el Estado de Flujos de Efectivo del ejercicio 2012 se ha reclasificado 207.540 miles de euros de Flujos de Efectivo de las actividades de explotación a Flujos de Efectivo de actividades de financiación 207.540 por el efecto de la cuenta de cash pooling con la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" (2011: 201.328 miles de euros de Flujos de actividades de explotación a actividades de financiación por 201.328 miles de euros).

Asimismo, en el ejercicio 2012 se han reclasificado 68.086 miles de euros (2011: 44.619 miles de euros) del epígrafe "Clientes y otras cuentas a cobrar" a "Inversiones en asociadas no corrientes", por el saldo fiscal con la empresa matriz a fin de presentar las cifras comparativas.
Las cifras en los estados financieros consolidados se expresan en miles de euros, salvo indicación en contrario.

3 Gestión del riesgo financiero

3.1 Factores de riesgo financiero

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

El Consejo 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 Aeropuertos S.A. y su matriz, con origen en la Aportación no dineraria que dio lugar a la creación de Aena Aeropuertos S.A. (véase Nota 1), por el cual se asumió el 94,9% de la Deuda bancaria de la matriz. Adicionalmente, véase Nota 33.

(a) Riesgo de mercado

(i) Riesgo de tipo de cambio

El Grupo no realiza habitualmente transacciones comerciales significativas en divisa distinta del euro.

El riesgo de tipo de cambio se origina porque el Grupo posee varias inversiones minoritarias en el extranjero, cuyos activos netos están expuestos al riesgo de conversión de moneda extranjera. El riesgo de tipo de cambio sobre los activos netos de las operaciones en el extranjero del Grupo se gestiona, principalmente, mediante recursos ajenos denominados en las correspondientes monedas extranjeras.

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

El riesgo de tipo de interés del Grupo surge de la deuda financiera. Los préstamos emitidos a tipos variables exponen al Grupo a riesgo de tipo de interés de los flujos de efectivo, que está parcialmente compensado por el efectivo mantenido a tipos variables. Los préstamos a tipo de interés fijo exponen al Grupo a riesgos de tipo de interés de valor razonable.

El objetivo del Grupo en la gestión de tipo de interés es la optimización del gasto financiero dentro de los límites de riesgo establecidos, siendo las variables de riesgo el Euribor a tres meses (utilizado para la deuda a largo plazo) y el Euribor a un mes (usado en pólizas de crédito).

Adicionalmente, se calcula el valor del riesgo de gasto financiero para el horizonte del Programa de Actuación Plurianual (PAP) 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 sociedad dominante última. Asimismo, la dominante última tiene contratadas, para un número muy limitado de préstamos, operaciones de cobertura de tipos de interés y que son transferidas a la Sociedad. El coste de dichos derivados se está imputando a la Sociedad, dado que cubren el riesgo del tipo de interés de dicha proporción de algunos préstamos.

A 31 de diciembre de 2013, 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 10.800 miles de euros menor y 10.800 miles de euros mayor, respectivamente (2012: 9.200 miles de euros mayor y 9.200 miles de euros menor, respectivamente; 2011: 9.300 miles de euros mayor y 9.300 miles de euros menor, 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 (véase Notas 2.8 y 2.21) establece un sistema de actualización de tarifas que protege a Aena frente a incrementos de los costes de financiación, toda vez que posibilita la recuperación de sus costes de capital, vía la remuneración de la base de activos, según legislación vigente.

(b) Riesgo de crédito

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

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

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

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

(c) Riesgo de liquidez

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

Con el objetivo de mantener liquidez suficiente para cubrir un mínimo de doce meses de necesidades financieras se ha establecido por la entidad matriz una política de financiación a largo plazo, así como la contratación de líneas de liquidez a corto y medio plazo. Por tanto, la entidad que obtiene la financiación con el exterior es la sociedad matriz, que financia Aena Aeropuertos, S.A. mediante contratos de reconocimiento de deuda y deuda intragrupo.

La política de riesgo de crédito y la operativa de la sociedad dominante en su sector conduce a períodos medios de cobro muy favorables. Aunque al 31 de diciembre de 2013 el Grupo presenta un fondo de maniobra negativo de 1.288.749 miles de euros (2012: 1.684.730 miles de euros, 2011: 1.879.792 miles de euros), y un beneficio del ejercicio después de impuestos de 596.655 miles de euros (2012: 63.526 miles de euros de pérdida del ejercicio, 2011: 214.522 miles de euros de pérdida del ejercicio), no se considera que exista un riesgo para hacer frente a sus compromisos en el corto plazo dados los flujos de caja operativos positivos que han permitido una reducción del fondo de maniobra negativo en los últimos ejercicios y que la Sociedad dominante prevé que sigan siendo positivos en el corto plazo. Adicionalmente, para poder atender a los compromisos de inversión y sus deudas en el corto plazo la Sociedad dominante cuenta con el apoyo financiero de su accionista, a través de lineas de crédito aprobadas y no dispuestas por su accionista por importe de 425 millones de euros, y sus propios flujos de explotación. En estas circunstancias, los Administradores de la Sociedad dominante consideran que no existirán problemas para satisfacer los compromisos de pago.

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

Al 31 de diciembre de 2013	Menos de 1 año	De 2 a 5 años	Más de 5 años	Total
Deuda financiera (excluyendo pasivos por arrendamiento financiero y otros pasivos financieros) (Nota 20)	1.027.876	3.789.385	6.580.279	**11.397.540**
Pasivos por arrendamientos financieros (Nota 20)	516	1.117	-	1.633
Otros pasivos financieros (Nota 20)	71.431	484	2.773	74.688
Derivados (Nota 12)	4.983	4.323	-	**9.306**
Cuentas comerciales a pagar y otras cuentas a pagar (excluyendo anticipos de clientes) (Nota19)	398.729	-	-	**398.729**
Al 31 de diciembre de 2012				
Deuda financiera (excluyendo pasivos por arrendamiento financiero, otros pasivos financieros y cuenta corriente con Entidad dominante última) (Nota 20)	887.437	3.785.911	7.242.778	**11.916.126**
Pasivos por arrendamientos financieros (Nota 20)	490	1.634	-	**2.124**
Otros pasivos financieros (Nota 20)	24.780	595	2.652	**28.027**
Cuenta corriente con Entidad dominante última (Nota 20)	139.405	-	-	**139.405**
Derivados (Nota 12)	13.398	9.455	-	**22.853**
Cuentas comerciales a pagar y otras cuentas a pagar (excluyendo anticipos de clientes) (Nota 19)	745.449	-	-	**745.449**
Al 31 de diciembre de 2011				
Deuda financiera (excluyendo pasivos por arrendamiento financiero, otros pasivos financieros y cuenta corriente con Entidad dominante última) (Nota 20)	868.148	3.538.619	7.578.478	**11.985.245**
Pasivos por arrendamientos financieros (Nota 20)	465	2.124	-	**2.589**
Otros pasivos financieros (Nota 20)	20.362	726	4.794	**25.882**
Cuenta corriente con Entidad dominante última (Nota 20)	185.625	-	-	**185.625**
Derivados (Nota 12)	1.944	32.180	-	**34.124**
Cuentas comerciales a pagar y otras cuentas a pagar (excluyendo anticipos de clientes) (Nota 19)	947.597	-	-	**947.597**

3.2 Gestión del capital

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

El Grupo hace un seguimiento del capital en base al índice de endeudamiento. Este índice se calcula como la deuda financiera neta dividida entre el EBITDA ajustado. La deuda financiera neta se calcula como el total de los recursos ajenos (incluyendo "préstamos corrientes y no corrientes" como se muestra en el balance consolidado) menos el efectivo y equivalentes al efectivo. El EBITDA ajustado se calcula conforme a lo establecido en la nota 5.

Los ratios de endeudamiento a 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011 son los siguientes:

	31 de diciembre de		
	2013	**2012**	**2011**
Deuda financiera (Nota 20)	11.473.861	12.085.682	12.199.341
Menos: Efectivo y equivalentes al efectivo (Nota 15)	(12.377)	(8.210)	(3.316)
Cash pooling - saldo deudor (Nota 33)	(67.766)	-	-
Deuda financiera neta	**11.393.718**	**12.077.472**	**12.196.025**
EBITDA ajustado (Nota 5)	1.610.023	1.214.567	882.760
Deuda financiera neta/EBITDA ajustado	**7,1 X**	**9,9 X**	**13,8 X**

La variación en el ratio de endeudamiento responde al efecto agregado de la mejora del EBITDA derivada fundamentalmente de una contención y ahorro del gasto, siendo especialmente significativa la reducción de los gastos de personal, y de la amortización de deuda con la sociedad dominante del grupo conforme al calendario de amortización de la misma, y de una mejora de los ingresos comerciales, adecuación de las tarifas, según legislación vigente.

3.3 Estimación del valor razonable

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

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

La siguiente tabla presenta los activos y pasivos del Grupo valorados a valor razonable a 31 de diciembre de 2013.

	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Saldo total
Pasivos				
Derivados	-	9.306	-	9.306
Total pasivos	-	**9.306**	-	**9.306**

La siguiente tabla presenta los activos y pasivos del Grupo valorados a valor razonable a 31 de diciembre de 2012.

	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Saldo total
Pasivos				
Derivados	-	22.853	-	22.853
Total pasivos	-	**22.853**	-	**22.853**

La siguiente tabla presenta los activos y pasivos del Grupo valorados a valor razonable a 31 de diciembre de 2011.

	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Saldo total
Pasivos				
Derivados	-	34.124	-	34.124
Total pasivos	-	**34.124**	-	**34.124**

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

a) Instrumentos financieros en Nivel 1:

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

b) Instrumentos financieros en Nivel 2:

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

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

Las técnicas específicas de valoración de instrumentos financieros incluyen:

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

4 Estimaciones y juicios contables

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

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

4.1 Estimaciones y juicios contables más importantes

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

(a) Deterioro de Activos intangibles, Inmovilizado material e inversiones inmobiliarias.
(b) Vidas útiles de Inmovilizado material.
(c) Provisiones.
(d) Instrumentos financieros derivados.
(e) Pérdida por deterioro en los activos financieros disponibles para la venta.

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

A la fecha de preparación de los presentes estados financieros consolidados no se esperan cambios relevantes en las estimaciones, por lo que no existen perspectivas de ajuste significativo a los valores en los activos y pasivos reconocidos a 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011.

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

cambio de estimación en la correspondiente Cuenta de Resultados consolidada. Las políticas contables más significativas del Grupo se describen con mayor detalle en la Nota 2.

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

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

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

(b) Vidas útiles de Inmovilizado material

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

(c) Provisiones

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

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

(d) Instrumentos financieros derivados

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

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

valoración adecuadas. El uso de diferentes hipótesis de mercado y/o técnicas de estimación puede tener un efecto significativo sobre los valores razonables calculados.

(e) Pérdida por deterioro en los activos financieros disponibles para la venta

En el ejercicio 2013, Airport Concessions and Development Limited (ACDL), a través de su filial TBI, completó la venta de varios aeropuertos (ver nota 11). Como parte de este proceso, el Grupo ha recibido dividendos por 56.928 miles de euros y a raíz de las desinversiones efectuadas por ACDL a través de TBI, el Grupo reconoció una pérdida por deterioro en dicha inversión tras la recuperación del capital y pagos de dividendos realizado y explicado anteriormente, que asciende a 52.861 miles de euros. Este deterioro se genera como consecuencia de la reducción de capital efectuada tras la venta de las participaciones del Grupo TBI, y por lo tanto, de la disminución del valor recuperable de la inversión en comparación con el coste.

4.2 Juicios importantes al aplicar las políticas contables de la entidad

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

Durante el ejercicio 2013, Aena Aeropuertos adjudicó a World Duty Free Group (WDFG) un contrato plurianual para la gestión de las tiendas de duty free y duty paid en tres lotes de aeropuertos hasta el año 2020, cuyos cánones se basan en los volúmenes de ventas realizadas por dichas tiendas. La dirección de la sociedad ha evaluado las caracteristicas sustanciales del contrato de acuerdo con las politicas contables descritas en las Notas 2.21 y 2.22 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 volúmen de venta realizado por las tiendas. El juicio de la dirección en determinar la variabilidad de los canones del contrato se ha basado en la sustancia del mismo y en los factores futuros de variabilidad que influencian la determinacion de los canones, como los espacios asignados a las tiendas, el tiempo de disponibilidad de dichos espacios, la variabilidad del trafico 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 Aeropuertos ha aplicado a este contrato.

(b) Recuperabilidad de deducciones fiscales por inversión en Canarias

En el ejercicio 2013 la Dirección de Aena Aeropuertos ha decidido compensar las deducciones fiscales por inversión en Canarias sobre la cuota integra estatal.

Asimismo, la Dirección de Aena Aeropuertos ha decidido activar las deducciones fiscales por inversión en Canarias que ascienden a 138.921 miles de euros, las cuales serán utilizadas en los próximos ejercicios por el Grupo fiscal con base en las proyecciones de resultados fiscales (ver nota 21).

5 Información financiera por segmentos

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

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

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

El segmento de Internacional corresponde con la actividad de desarrollo internacional del Grupo, que coincide con las operaciones de la subsidiaria Aena Desarrollo Internacional, S.A., que consiste en inversiones minoritarias en otros gestores aeroportuarios, principalmente en México, Colombia y Reino Unido (ver nota 2.2).

El segmento de Otros incluye principalmente cantidades no asignables a los segmentos operativos correspondientes a las actividades corporativas del Grupo.

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

El Presidente y Consejero Delegado evalúa el rendimiento de los segmentos operativos en base al EBITDA (definido como el resultado de explotación antes del resultado financiero, del impuesto sobre las ganancias y de las amortizaciones, o Earnings Before Interest, Tax, Depreciation and Amortization). Durante el ejercicio 2013 el EBITDA calculado de la manera explicada anteriormente, se ajustó por los efectos ligados al Plan Social de Desvinculaciones Voluntarias y los deterioros y bajas de inmovilizado (2012: se ajustó por los costes ligados al Plan Social de Desvinculaciones Voluntarias y los deterioros y bajas de inmovilizado; 2011: se ajustó por los deterioros y bajas de inmovilizado).

La información financiera por segmentos que se ha suministrado a la máxima autoridad para la toma de decisiones para los ejercicios 2013, 2012 y 2011 se obtiene de los sistemas de información de gestión del Grupo, no difiere significativamente de la información preparada bajo las NIIF y se ha valorado de acuerdo con criterios uniformes a los aplicados en estos estados financieros consolidados. La información financiera por segmentos se presenta tal y como se analiza en la actualidad por la máxima autoridad en la toma de decisiones. Durante los ejercicios presentados no se han modificado los criterios de distribución de costes entre segmentos.

La información financiera por segmentos para los ejercicios 2013, 2012 y 2011 es la siguiente (en miles de euros):

	Aeropuertos							
31 de diciembre de 2013	**Aeronáutico**	**Comercial**	**Servicios fuera de terminal**	**Otros**	**Sub Total**	**Internacional**	**Ajustes**	**Total consolidado**
Ingresos ordinarios-	2.171.357	552.789	146.178	-	2.870.324	8.091	(1.653)	2.876.762
Clientes externos	*2.171.349*	*552.789*	*146.178*	-	*2.870.316*	*6.446*	-	*2.876.762*
Intersegmentos	*8*	-	-	-	*8*	*1.645*	*(1.653)*	-
Otros ingresos	46.160	5.016	3.545	-	54.721	162	-	54.883
Total Ingresos Explotación	**2.217.517**	**557.805**	**149.723**	-	**2.925.045**	**8.253**	**(1.653)**	**2.931.645**
Aprovisionamientos	(197.890)	-	-	-	(197.890)	-	1.755	(196.135)
Personal	(292.253)	(27.425)	(12.785)	-	(332.463)	(1.875)	-	(334.338)
Otros gastos de explotación	(626.355)	(103.965)	(61.690)	-	(792.010)	(4.253)	(102)	(796.365)
Amortizaciones	(699.869)	(65.932)	(51.307)	-	(817.108)	(624)	-	(817.732)
Deterioros y bajas de inmovilizado	(39.423)	(5.783)	(10.856)	-	(56.062)	-	-	(56.062)
Otros resultados	5.945	3.766	1.064	-	10.775	-	-	10.775
Total gastos	**(1.849.845)**	**(199.339)**	**(135.574)**	-	**(2.184.758)**	**(6.752)**	**1.653**	**(2.189.857)**
EBITDA	**1.067.541**	**424.398**	**65.456**	-	**1.557.395**	**2.125**	**-**	**1.559.520**
Plan Social de Desvinculaciones Voluntarias (PSDV)	4.766	524	269	-	5.559	-	-	5.559
Deterioros y bajas de inmovilizado	(39.423)	(5.783)	(10.856)	-	(56.062)	-	-	(56.062)
EBITDA ajustado	**1.102.198**	**429.657**	**76.043**	-	**1.607.898**	**2.125**	**-**	**1.610.023**
Resultado de explotación	**367.672**	**358.466**	**14.149**	-	**740.287**	**1.501**	**-**	**741.788**
Resultado financiero	(220.289)	(15.897)	(17.984)	-	(254.170)	4.370	755	(249.045)
Participación en el resultado de asociadas	-	(539)	-	-	(539)	5.257	-	4.718
Resultado antes de impuestos	**147.383**	**342.030**	**(3.835)**	-	**485.578**	**11.128**	**755**	**497.461**
Total Activo					16.417.491	161.549	(133.702)	16.445.338
Total Pasivo					13.405.491	37.348	(36.628)	13.406.211

Aena, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados de propósito especial

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

31 de diciembre de 2012	Aeropuertos							
	Aeronáutico	Comercial	Servicios fuera de terminal	Otros	Sub Total	Internacional	Ajustes	Total consolidado
Ingresos ordinarios-	1.910.395	533.592	145.511	-	2.589.498	10.103	(1.127)	2.598.474
Clientes externos	*1.910.366*	*533.592*	*145.511*	-	*2.589.469*	*9.005*	-	*2.598.474*
Intersegmentos	*29*	-	-	-	*29*	*1.098*	*(1.127)*	-
Otros ingresos	66.612	3.833	2.424	-	72.869	214	-	73.083
Total Ingresos de explotación	**1.977.007**	**537.425**	**147.935**	**-**	**2.662.367**	**10.317**	**(1.127)**	**2.671.557**
Aprovisionamientos	(199.685)	-	-	-	(199.685)	-	1.098	(198.587)
Personal	(442.796)	(43.720)	(20.068)	-	(506.584)	(2.325)	-	(508.909)
Otros gastos de explotación	(719.366)	(100.184)	(60.645)	-	(880.195)	(3.272)	29	(883.438)
Amortizaciones	(715.694)	(66.367)	(50.686)	-	(832.747)	(674)	-	(833.421)
Deterioros y bajas de inmovilizado	(20.096)	(3.474)	(1.372)	(153)	(25.095)	(581)	-	(25.676)
Otros resultados	(607)	123	(40)	-	(524)	-	-	(524)
Total gastos	**(2.098.244)**	**(213.622)**	**(132.811)**	**(153)**	**(2.444.830)**	**(6.852)**	**1.127**	**(2.450.555)**
EBITDA	**594.457**	**390.170**	**65.810**	**(153)**	**1.050.284**	**4.139**	**-**	**1.054.423**
Plan Social de Desvinculaciones Voluntarias (PSDV)	(116.920)	(12.224)	(5.324)	-	(134.468)	-	-	(134.468)
Deterioros y bajas de inmovilizado	(20.096)	(3.474)	(1.372)	(153)	(25.095)	(581)	-	(25.676)
EBITDA ajustado	**731.473**	**405.868**	**72.506**	**-**	**1.209.847**	**4.720**	**-**	**1.214.567**
Resultado de explotación	**(121.237)**	**323.803**	**15.124**	(153)	**217.537**	**3.465**	**-**	**221.002**
Resultado financiero	(277.622)	(19.837)	(20.873)	-	(318.332)	1.132	(4.944)	(322.144)
Participación en el resultado de asociadas	-	(667)	-	-	(667)	9.561	-	8.894
Resultado antes de impuestos	**(398.859)**	**303.299**	**(5.749)**	(153)	**(101.462)**	**14.158**	**(4.944)**	**(92.248)**
Total Activo					16.696.170	156.606	(135.748)	16.717.028
Total Pasivo					14.273.727	48.823	(42.861)	14.279.689

31 de diciembre de 2011	Aeropuertos							
	Aeronáutico	Comercial	Servicios fuera de terminal	Otros	Sub Total	Internacional	Ajustes	Total consolidado
Ingresos ordinarios-	1.730.121	517.354	158.238	-	2.405.713	7.805	(7.859)	2.405.659
Clientes externos	*1.730.087*	*515.929*	*151.838*	-	*2.397.854*	*7.805*	-	*2.405.659*
Intersegmentos	*34*	*1.425*	*6.400*	-	*7.859*	-	*(7.859)*	-
Otros ingresos	57.152	6.110	5.632	-	68.894	238	(183)	68.949
Total Ingresos de explotación	**1.787.273**	**523.464**	**163.870**	**-**	**2.474.607**	**8.043**	**(8.042)**	**2.474.608**
Aprovisionamientos	(211.165)	-	-	-	(211.165)	-	-	(211.165)
Personal	(335.975)	(30.126)	(15.207)	-	(381.308)	(2.804)	-	(384.112)
Otros gastos de explotación	(815.875)	(108.603)	(72.121)	-	(996.599)	(3.228)	7.894	(991.933)
Amortizaciones	(715.917)	(65.047)	(52.673)	-	(833.637)	(654)	148	(834.143)
Deterioros y bajas de inmovilizado	(11.743)	(945)	(656)	-	(13.344)	-	-	(13.344)
Otros resultados	(3.026)	(244)	(1.368)	-	(4.638)	-	-	(4.638)
Total gastos	**(2.093.701)**	**(204.965)**	**(142.025)**	**-**	**(2.440.691)**	**(6.686)**	**8.042**	**(2.439.335)**
EBITDA	**409.489**	**383.546**	**74.518**	**-**	**867.553**	**2.011**	**(148)**	**869.416**
Deterioros y bajas de inmovilizado	(11.743)	(945)	(656)	-	(13.344)	-	-	(13.344)
EBITDA ajustado	**421.232**	**384.491**	**75.174**	**-**	**880.897**	**2.011**	**(148)**	**882.760**
Resultado de explotación	**(306.428)**	**318.499**	**21.845**	**-**	**33.916**	**1.357**	**-**	**35.273**
Resultado financiero	(299.891)	(18.763)	(23.461)	-	(342.115)	938	(9.367)	(350.544)
Participación en el resultado de asociadas	-	828	-	-	828	8.400	-	9.228
Resultado antes de impuestos	**(606.319)**	**300.564**	**(1.616)**	**-**	**(307.371)**	**10.695**	**(9.367)**	**(306.043)**
Total Activo					17.018.927	157.584	(230.059)	16.946.452
Total Pasivo					14.491.088	53.198	(87.037)	14.457.249

La columna de ajustes incluye principalmente los ajustes de consolidación.

La conciliación del EBITDA y el EBITDA ajustado con el Resultado del ejercicio para los ejercicios al 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011 es la siguiente:

Concepto	31 de diciembre de 2013	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2011
Total EBITDA ajustado	**1.610.023**	**1.214.567**	**882.760**
Deterioros y bajas de inmovilizado	(56.062)	(25.676)	(13.344)
Plan Social de desvinculaciones voluntarias	5.559	(134.468)	-
Total EBITDA segmentos	**1.559.520**	**1.054.423**	**869.416**
Amortización del inmovilizado	(817.732)	(833.421)	(834.143)
Gastos financieros – netos	(249.045)	(322.144)	(350.544)
Participación en el resultado de asociadas	4.718	8.894	9.228
Impuesto sobre las ganancias	99.194	28.722	91.521
Resultado del ejercicio	**596.655**	**(63.526)**	**(214.522)**

Información a nivel de entidad

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

	2013	2012	2011
Servicios Aeroportuarios	**2.171.357**	**1.910.395**	**1.730.121**
Prestaciones Patrimoniales	**2.088.905**	**1.821.555**	**1.645.512**
Aterrizajes	570.589	547.877	509.533
Estacionamientos	25.750	25.955	19.694
Pasajeros	950.376	787.774	629.905
Pasarelas telescopicas	96.890	91.451	96.808
Carga	11.424	10.207	10.517
Seguridad	330.089	261.812	202.284
Handling	72.968	68.309	75.233
Carburante	30.819	28.170	29.382
Servicios aproximación	-	-	72.156
Resto servicios aeroportuarios [1]	**82.452**	**88.840**	**84.609**
Servicios Comerciales	**552.789**	**533.592**	**517.354**
Arrendamientos	30.015	35.288	35.848
Tiendas	72.929	77.147	72.206
Tiendas Duty Free	140.925	121.969	117.519
Restauración	92.417	83.953	81.346
Rent a car	98.529	95.590	96.055
Publicidad	25.904	24.953	28.323
Resto ingresos comerciales [2]	92.070	94.692	86.057
Servicios fuera de terminal	**146.178**	**145.511**	**158.238**
Aparcamiento	89.152	91.515	97.363
Terrenos	13.284	12.689	18.163
Almacenes y hangars	21.966	17.817	18.356
Centros Logísticos de Carga	21.776	23.490	24.356

(1) Incluye Consumos Aeroportuarios, Utilización 400Hz, Servicio Contraincendios, Catering, Mostradores y Otros Ingresos.
(2) Incluye Otras Explotaciones Comerciales, Servicios Bancarios, Agencias de Viajes, Máquinas Vendedoras, Suministros Comerciales, Utilización de Salas y Filmaciones y Grabaciones.

El Grupo desarrolla sus operaciones en España, excepto por el segmento de Internacional que mantiene sus inversiones principales en México, Colombia y Reino Unido, por lo que la totalidad de los ingresos procedentes de clientes externos se realiza en el territorio nacional y el total de activos no corrientes está localizado en el mismo.

Un importe aproximado de ingresos ordinarios de 297.542 miles de euros, 289.608 miles de euros y 255.624 miles de euros para el ejercicio 2013 corresponden a tres clientes, respectivamente (dos clientes para el ejercicio 2012: 565.910 miles de euros y 269.958 miles de euros, respectivamente; un cliente para el ejercicio 2011: 485.086 miles de euros). Estos ingresos corresponden al segmento de Aeropuertos.

6 Inmovilizado material

	Terrenos y construcciones	Instalaciones técnicas y maquinaria	Otras Instalaciones, utillaje y mobiliario	Otro inmovilizado	Inmovilizado en curso	Total
A 1 de enero de 2011						
Coste	14.113.929	1.135.539	3.723.740	134.621	1.951.293	21.059.122
Amortización acumulada	(3.307.936)	(594.370)	(1.339.151)	(123.751)	-	(5.365.208)
Importe neto en libros 1 de enero de 2011	**10.805.993**	**541.169**	**2.384.589**	**10.870**	**1.951.293**	**15.693.914**
Altas	567.737	50.990	115.869	29.643	565.407	1.329.646
Bajas	(43.407)	(12.750)	(14.473)	(25.539)	(113.907)	(210.076)
Traspasos	672.886	47.738	310.532	-	(1.031.156)	-
Dotación a la amortización	(445.044)	(74.802)	(258.114)	(32.761)	-	(810.721)
Bajas Amortización Acumulada	17.812	12.199	9.038	24.181	-	63.230
Importe neto en libros a 31 de diciembre 2011	**11.575.977**	**564.544**	**2.547.441**	**6.394**	**1.371.637**	**16.065.993**
A 31 de diciembre de 2011						
Coste	15.311.145	1.221.517	4.135.668	138.725	1.371.637	22.178.692
Amortización acumulada	(3.735.168)	(656.973)	(1.588.227)	(132.331)	-	(6.112.699)
Importe neto en libros a 31 de diciembre 2011	**11.575.977**	**564.544**	**2.547.441**	**6.394**	**1.371.637**	**16.065.993**
Altas	317.456	31.581	83.466	721	191.755	624.979
Bajas	(68.051)	(52.630)	(67.024)	(725)	(28.931)	(217.361)
Traspasos (Notas 7 y 8)	669.765	55.628	209.147	1.774	(939.271)	(2.957)
Dotación a la amortización	(396.289)	(82.699)	(324.249)	(1.721)	-	(804.958)
Bajas Amortización Acumulada	26.155	43.664	56.372	1.037	-	127.228
Deterioro	-	-	-	(582)	(10.875)	(11.457)
Importe neto en libros a 31 de diciembre 2012	**12.125.013**	**560.088**	**2.505.153**	**6.898**	**584.315**	**15.781.467**
A 31 de diciembre de 2012						
Coste	16.230.315	1.256.096	4.361.257	140.495	595.190	22.583.353
Amortización acumulada	(4.105.302)	(696.008)	(1.856.104)	(133.015)	-	(6.790.429)
Deterioro	-	-	-	(582)	(10.875)	(11.457)
Importe neto en libros a 31 de diciembre 2012	**12.125.013**	**560.088**	**2.505.153**	**6.898**	**584.315**	**15.781.467**
Altas	115.686	14.624	59.750	157	143.512	333.729
Bajas	(67.734)	(34.402)	(102.028)	(588)	(58.946)	(263.698)
Traspasos (Notas 7 y 8)	163.646	35.591	77.830	148	(329.579)	(52.364)
Dotación a la amortización	(386.952)	(79.256)	(317.733)	(1.856)	-	(785.797)
Ajuste de amortización	54	29	62	-	-	145
Traspasos de amortización (Notas 7 y 8)	22.654	(668)	373	(93)	-	22.266
Bajas Amortización Acumulada	56.362	31.203	96.042	587	-	184.194
Bajas de deterioro acumulado	-	-	-	-	10.875	10.875
Importe neto en libros a 31 de diciembre 2013	**12.028.729**	**527.209**	**2.319.449**	**5.253**	**350.177**	**15.230.817**
A 31 de diciembre de 2013						
Coste	16.441.913	1.271.909	4.396.809	140.212	350.177	22.601.020
Amortización acumulada	(4.413.184)	(744.700)	(2.077.360)	(134.377)	-	(7.369.621)
Deterioro	-	-	-	(582)	-	(582)
Importe neto en libros a 31 de diciembre 2013	**12.028.729**	**527.209**	**2.319.449**	**5.253**	**350.177**	**15.230.817**

Al cierre de los ejercicios 2013, 2012 y 2011 no existen elementos de inmovilizado material sujetos a garantías.

La cuenta de resultados incluye gastos por arrendamiento por importe de 1.185 miles de euros (2012: 1.528 miles euros y 2011: 1.373 miles euros) y 471 miles de Euros (2012: 620 miles de euros y 2011: 1.252 miles de euros) correspondientes a alquiler de maquinaria e inmuebles, respectivamente.

Las principales adiciones que se han registrado en los ejercicios 2013, 2012 y 2011 se detallan a continuación:

Terrenos y construcciones

En 2013 las adiciones de terrenos corresponden principalmente a los terrenos adquiridos para llevar a cabo las ampliaciones de diversos aeropuertos, destacando: A Coruña, Vigo, Burgos, Girona, Barcelona, Reus, Vitoria, Córdoba e Ibiza. Así mismo, en construcciones destacan el aparcamiento en altura del aeropuerto de Madrid-Barajas; la ampliación de la pista de vuelo de Córdoba; la ampliación de la terminal de pasajeros de Gran Canaria, dique sur; aparcamiento terminal "La Paloma" de Bilbao; los trabajos en el edificio terminal T3 de Alicante; la ampliación del campo de vuelos de Málaga; nueva área terminal y ferroviaria en el aeropuerto de Barcelona; y el aparcamiento bajo la ampliación de la plataforma de La Palma.

En el 2012 las adiciones en terrenos correspondían, principalmente, a los terrenos adquiridos para llevar a cabo ampliaciones en diversos aeropuertos destacando: Córdoba, Málaga, Burgos y Coruña. Adicionalmente, en construcciones destacaban la central eléctrica, reforma del sistema eléctrico y la ampliación de la terminal 2 del aeropuerto de Valencia, en Vigo la ampliación del edificio terminal y la adecuación de canales de drenaje y presas en el campo de vuelo de Barcelona.

En 2011 las adiciones correspondían, principalmente, a los terrenos adquiridos para llevar a cabo ampliaciones en diversos aeropuertos y las construcciones de la nueva terminal del Aeropuerto de Compostela y el edificio de aparcamiento de vehículos y bloque técnico en el Aeropuerto de Vigo.

Instalaciones y Otro Inmovilizado

Las adiciones más representativas del ejercicio 2013 corresponden a:

- Plan de renovación de sistemas de detección de explosivos (EDS) en varios aeropuertos.
- Mejoras de las losas de plataformas de Tenerife Norte.
- Adecuación de canales de drenaje y RESA's en el aeropuerto de Barcelona.
- Modernización del sistema de climatización del edificio terminal de Tenerife Norte.
- Adecuación de la acometida eléctrica al módulo de carga sur de Barajas (Madrid).
- Equipamiento de sistema WiFi en la Terminal 1 de Barajas (Madrid).
- Remodelación del sistema eléctrico y control en Lanzarote.
- Nuevos grupos electrógenos y nueva línea de acometida al Edificio terminal de Bilbao.
- Sistema de control de plazas libres del aparcamiento de Alicante.
- Integración ambiental y paisajística de la Planta separadora de Hidrocarburos de Málaga.

Las adiciones más representativas del ejercicio 2012 corresponden a:

- Sistema de inspección equipajes bodega ampliación Edificio Terminal de Valencia.
- Pasarelas de embarque y equipos servicio aeronaves en varios aeropuertos.
- Sistema automatizado de tratamiento e inspección equipajes en Fuerteventura.
- Unificación tensiones y mejoras en la red de distribución y gestión eléctrica en el aeropuerto Tenerife Sur.
- Sistema automatizado de tratamiento e inspección equipajes en Santiago de Compostela.
- Adecuación y mejora sistema de climatización Edificio Terminal de Tenerife Norte.
- Nuevos grupos electrógenos y nueva línea de acometida Edificio Terminal de Bilbao.

Las adiciones más representativas del ejercicio 2011 corresponden a:

- Sistemas de detección de incendios y gestión integral de instalaciones en el Aeropuerto de Alicante.
- Instalación de climatización y ventilación, e instalación de detección de incendios en el Aeropuerto de Menorca.
- Adecuación de ventilación del túnel de servicio aeroportuario y acometida eléctrica en el módulo de carga sur para el Aeropuerto de Madrid-Barajas.
- Climatización del edificio terminal, sistema de gestión y control para el tratamiento de equipajes y ampliación en la capacidad para el suministro eléctrico en el Aeropuerto de La Palma.
- Mejoras en la fiabilidad del sistema eléctrico y obras efectuadas en el Edificio Terminal Procesador del Aeropuerto de Barcelona.

De las bajas producidas durante el ejercicio 2013, la mayoría se corresponden a instalaciones y construcciones en los aeropuertos de Madrid, Barcelona y Málaga.

Las principales bajas en el ejercicio 2012 se corresponden a retiros de instalaciones y otros activos en los Aeropuertos de Palma de Mallorca, Barajas, Barcelona y Girona. Adicionalmente, durante el ejercicio 2012 la Sociedad ha traspasado al Ente Público Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aerea" inmovilizado material y en curso por 34.853 miles de euros de coste y 18.900 miles de euros de amortización acumulada que figuran en el movimiento en la línea de bajas.

En 2011 se dieron de baja instalaciones y otros activos en los Aeropuertos de Barajas-Madrid, La Palma, Gran Canaria, Tenerife Sur y Barcelona. Asimismo, dentro de las bajas del ejercicio 2011 se incluyen reversiones de provisiones dotadas en ejercicios anteriores por riesgos medioambientales por importe de 39.126 miles de euros.

Inmovilizado en curso

Los principales conceptos que se encuentran en curso para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2013 se corresponden con la ampliación del edificio terminal y del aparcamiento del aeropuerto de Gran Canaria, la ampliación de la pista de vuelos del aeropuerto de A Coruña y la regeneración de plataforma del aeropuerto de Sevilla, la mejora de los espacios comerciales de la T4 y T4S de Barajas, el nuevo área terminal de Santiago y la construcción de un nuevo aparcamiento P3 en Gran Canaria, construcción de nueva central eléctrica en Asturias y ampliación de plataforma de estacionamiento de aeronaves en zona Sur del aeropuerto de Santiago, principalmente.

Los principales conceptos que se encuentran en curso para los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2012 y 2011 corresponden a la ampliación de campos de vuelos en Málaga, adecuación del edificio terminal en Ibiza, ampliación de la Terminal T-2 en Gran Canaria y ampliación de pistas de vuelos en La Coruña.

En el ejercicio 2013 se han dado de baja 41.550 miles de euros de activos en curso que, como consecuencia del Plan de Ajuste realizado por la Sociedad dominante tanto en gasto como en inversión, no tienen continuidad en el plan de inversiones del Grupo. Adicionalmente, en el 2013 se han dado de baja activos en curso deteriorados en el ejercicio 2012 por valor de 10.875 con el correspondiente deterioro acumulado.

Capitalización de intereses

Durante el año, el Grupo ha capitalizado costes por intereses por importe de 8.765 miles de Euros (2012: 21.921 miles de Euros; 2011: 32.269 miles de Euros). Los costes por intereses se capitalizaron al tipo medio ponderado de la deuda de la Sociedad (2013: 1,84%; 2012: 2,19%; 2011: 2,78%).

Deterioro de valor de inmovilizado material:

Al cierre de los ejercicios 2013, 2012 y 2011 la Sociedad efectuó el test de deterioro para la red de aeropuertos no identificando impactos significativos en los estados financieros al 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011, respectivamente, inclusive después de aplicar sensibilidades sobre las variables utilizadas. Las principales premisas utilizadas fueron:

	2013	2012	2011
Tasa de crecimiento	2,00%	2,00%	2,00%
Tasa de descuento	6,14%	7,77%	7,68%

En 2013 la Dirección de la Sociedad dominante no ha reconocido deterioro de activos. En 2012 se identificaron 10.875 miles de euros por obras que no serán efectuadas en el corto plazo debido a la política de reducción de costes y de inversiones, decidiendo reconocer un deterioro por estos activos, los cuales en 2013 se han dado de baja (2011: 0 miles de euros).

La partida de inmovilizado material incluye un sistema automatizado de inspección de vuelo (consola) que se encuentran bajo contratos de arrendamiento financiero, en los que el Grupo es el arrendatario, cuyos importes se muestran a continuación:

	31 de diciembre de		
	2013	2012	2011
Coste – arrendamientos financieros capitalizados	2.477	2.477	2.477
Amortización acumulada	(880)	(734)	(588)
Importe neto en libros	**1.597**	**1.743**	**1.889**

Al 31 de diciembre de 2013 el inmovilizado material incluye bienes arrendados a terceros cuyo valor representa el 8,05% del total inmovilizado material (2012: 9,46%, 2011: 8,93%).

Limitaciones

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

Activos Controlados conjuntamente

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

	31 de diciembre de		
	2013	2012	2011
- Activos no corrientes	294.155	306.494	327.819
- Pasivos no corrientes /corrientes	-	-	-
Activos netos	**294.155**	**306.494**	**327.819**

	2013	2012	2011
- Ingresos	25.138	24.875	24.595
- Gastos	(47.619)	(70.573)	(57.710)
Beneficio después de impuestos	**(22.481)**	**(45.698)**	**(33.115)**

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

7 Activos intangibles

	Concesiones	Desarrollo	Aplicaciones informáticas	Otro inmovilizado intangible	Otro inmovilizado intangible en curso	Total
Coste						
A 1 de enero de 2011						
Saldo inicial	**17.444**	**1.576**	**115.452**	**136.233**	**41.899**	**312.604**
Altas	716	10	34.805	2.190	14.618	52.339
Bajas	(34)	-	(3.250)	(2.041)	(14.680)	(20.005)
A 31 de diciembre de 2011	**18.126**	**1.586**	**147.007**	**136.382**	**41.837**	**344.938**
Altas		-	11.294	144	22.098	33.536
Bajas	(536)	(595)	(11.886)	(1.076)	(1.421)	(15.514)
Traspasos (Nota 6 y 8)	-	(4)	17.080	1.003	(15.316)	2.763
A 31 de diciembre de 2012	**17.590**	**987**	**163.495**	**136.453**	**47.198**	**365.723**
Altas	90	-	9.388	19	7.080	16.577
Bajas	(51)	(172)	(7.077)	(1.008)	(192)	(8.500)
Traspasos (Nota 6 y 8)	25	-	20.199	(675)	(14.299)	5.250
A 31 de diciembre de 2013	**17.654**	**815**	**186.005**	**134.789**	**39.787**	**379.050**
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas						
A 1 de enero de 2011	**(2.466)**	**(324)**	**(88.660)**	**(130.060)**	**-**	**(221.510)**
Dotación a la amortización	(695)	(658)	(16.568)	(1.911)	-	(19.832)
Bajas	-	-	3.250	1.121	-	4.371
A 31 de diciembre de 2011	**(3.161)**	**(982)**	**(101.978)**	**(130.850)**	**-**	**(236.971)**
Dotación a la amortización	-	-	(22.255)	(1.655)	-	(23.910)
Bajas	-	(5)	9.817	1.073	-	10.885
A 31 de diciembre de 2012	**(3.161)**	**(987)**	**(114.416)**	**(131.432)**	**-**	**(249.996)**
Dotación a la amortización	(686)	-	(27.094)	(1.048)	-	(28.828)
Bajas	27	172	7.070	960	-	8.229
Traspasos (Nota 6 y 8)	(3)	-	(525)	946	-	418
Ajustes	(342)	-	207	-	-	(135)
A 31 de diciembre de 2013	**(4.165)**	**(815)**	**(134.758)**	**(130.574)**	**-**	**(270.312)**

	Concesiones	Desarrollo	Aplicaciones informáticas	Otro inmovilizado intangible	Otro inmovilizado intangible en curso	Total
Importe neto en libros						
Coste	18.126	1.586	147.007	136.382	41.837	344.938
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(3.161)	(982)	(101.978)	(130.850)	-	(236.971)
A 31 de diciembre de 2011	**14.965**	**604**	**45.029**	**5.532**	**41.837**	**107.967**
Coste	17.590	987	163.495	136.453	47.198	365.723
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(3.161)	(987)	(114.416)	(131.432)	-	(249.996)
A 31 de diciembre de 2012	**14.429**	**-**	**49.079**	**5.021**	**47.198**	**115.727**
Coste	17.654	815	186.005	134.789	39.787	379.050
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(4.165)	(815)	(134.758)	(130.574)	-	(270.312)
A 31 de diciembre de 2013	**13.489**	**-**	**51.247**	**4.215**	**39.787**	**108.738**

Al cierre de los ejercicios 2013, 2012 y 2011 no existen elementos de inmovilizado intangible sujetos a garantías.

Del total de los costes activados al 31 de diciembre de 2013 en las distintas clases de inmovilizado intangible, se incluyen activos en curso de acuerdo con el siguiente detalle (en miles de euros):

	2013	2012	2011
Desarrollo	1.000	1.000	1.709
Aplicaciones informáticas	6.035	21.175	18.207
Otro inmovilizado intangible	32.752	25.023	21.921
Total	**39.787**	**47.198**	**41.837**

El epígrafe "Otro inmovilizado intangible" recoge principalmente los planes directores para los aeropuertos.

Durante el ejercicio 2013 se han activado un total de 242 miles de euros (2012: 699 miles de euros y 2011: 259 miles de euros) de gastos financieros asociados al inmovilizado intangible.

Concesiones:

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

Helipuerto de Ceuta:

La Sociedad dominante 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 dominante paga un canon anual de 39 miles de euros por la ocupación del dominio público portuario. Igualmente y de acuerdo con el artículo 69 bis de la Ley 27/92 la Sociedad dominante abona a la Autoridad Portuaria un canon en función del movimiento que tengan con respecto al pasaje que será de 0,823386 €/pasajero.

Helipuerto de Algeciras:

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

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

El Grupo ha efectuado tests de deterioro de los activos intangibles no amortizados no identificando ajustes al 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011, inclusive después de aplicar sensibilidades sobre las variables utilizadas.

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

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

	2013	2012	2011
Tasa de crecimiento	2,00%	2,00%	2,00%
Tasa de descuento	6,14%	7,77%	7,68%

El Grupo ha realizado los cálculos de valor recuperable sobre la base de los resultados aprobados por la Dirección proyectados durante un periodo de cuatro ejercicios. Las tasas de crecimiento medio ponderado son coherentes con las previsiones incluidas en los informes del sector. Los tipos de descuento usados son después de impuestos y reflejan riesgos específicos relacionados con las actividades del Grupo.

8 Inversiones inmobiliarias

	Terrenos y construcciones	Instalaciones técnicas y otro inmovilizado	Total
Coste			
A 1 de enero de 2011	**160.079**	**5.345**	**165.424**
Altas	2.772	734	3.506
A 31 de diciembre de 2011	**162.851**	**6.079**	**168.930**
Altas	594	-	594
Bajas	(114)	-	(114)
Traspasos	194	-	194
A 31 de diciembre de 2012	**163.525**	**6.079**	**169.604**
Altas	67	-	67
Traspasos (Nota 6 y 7)	46.874	240	47.114
A 31 de diciembre de 2013	**210.466**	**6.319**	**216.785**
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas			
A 1 de enero de 2011	(29.856)	(2.349)	(32.205)
Dotación a la amortización	(3.277)	(313)	(3.590)
A 31 de diciembre de 2011	**(33.133)**	**(2.662)**	**(35.795)**
Dotación a la amortización	(2.580)	(1.973)	(4.553)
A 31 de diciembre de 2012	**(35.713)**	**(4.635)**	**(40.348)**
Dotación a la amortización	(2.699)	(408)	(3.107)
Traspasos (Nota 6 y 7)	(22.677)	(7)	(22.684)
A 31 de diciembre de 2013	**(61.089)**	**(5.050)**	**(66.139)**
Importe neto en libros			
Coste	162.851	6.079	168.930
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(33.133)	(2.662)	(35.795)
A 31 de diciembre de 2011	**129.718**	**3.417**	**133.135**
Coste	163.525	6.079	169.604
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(35.713)	(4.635)	(40.348)
A 31 de diciembre de 2012	**127.812**	**1.444**	**129.256**
Coste	210.466	6.319	216.785
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(61.089)	(5.050)	(66.139)
A 31 de diciembre de 2013	**149.377**	**1.269**	**150.646**

Al cierre de los ejercicios 2013, 2012 y 2011 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 2013, 2012 y 2011 la Sociedad tiene razonablemente cubiertos estos riesgos.

En el ejercicio 2013 se han traspasado 24.430 miles de euros de valor neto contable de inmovilizado material a inversiones inmobiliarias por ser activos que se encuentran arrendados a terceros o cuentan con un plan para ser arrendados.

Al 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011 no existen inversiones inmobiliarias totalmente amortizadas.

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

	2013	2012	2011
Ingresos derivados de rentas	52.556	45.486	51.403
Gastos directos de explotación	(35.473)	(27.240)	(25.369)

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

	2013	2012	2011
Terrenos	453.433	371.920	351.450
Construcciones	598.241	290.348	267.477
Total	**1.051.674**	**662.268**	**618.927**

El incremento de los flujos del 2013, se debe principalmente a la incorporación de nuevos activos inmobiliarios y a la disminución de la tasa de descuento.

El cálculo del valor razonable de nivel 3 se ha obtenido mediante cálculos internos basados en descuentos de flujos de efectivo. Las principales hipótesis utilizadas son las siguientes:

	2013	2012	2011
Tasa de crecimiento	2,00%	2,00%	2,00%
Tasa de descuento	6,14%	7,00%	7,00%

Dicha tasa de descuento es después de impuestos y refleja riesgos específicos en atención a las características del negocio inmobiliario.

9 Inversiones en asociadas

El detalle y movimiento a 2013, 2012 y 2011 del epígrafe es el siguiente (en miles de euros):

2013

	Valor inicial de la participación	Altas	Aportación resultados ejercicios	Dividendos recibidos	Diferencias de conversión	Otros	Valor final de la participación
RAESA	1.135	-	(539)	-	-	-	596
SACSA	3.127	-	2.203	(1.362)	(546)	-	3.422
AMP	51.753	-	4.753	(2.854)	(3.985)	-	49.667
AEROCALI	2.428	-	1.678	(1.227)	(277)	-	2.602
LUTON (*)	-	47.287	(3.377)	-	(49)	668	44.529
Total	**58.443**	**47.287**	**4.718**	**(5.443)**	**(4.857)**	**668**	**100.816**

(*) Corresponde con la sociedad holding tenedora de las acciones de la sociedad que explota el aeropuerto de Luton, el resultado del periodo comprendido entre la fecha de adquisición y el 31 de diciembre de 2013 incluye costes de financiación y adquisición. La sociedad gestora del aeropuerto de Luton ha cerrado el ejercicio 2013 con unos ingresos totales de 146,7 millones de euros y un EBITDA de 48,6 millones de euros (Sociedad auditada por Deloitte).

2012

	Valor inicial de la participación	Aportación resultados ejercicios	Dividendos recibidos	Diferencias de conversión	Valor final de la participación
RAESA	1.895	(667)	(93)	-	1.135
SACSA	2.665	2.080	(1.637)	19	3.127
AMP	47.511	6.234	(5.404)	3.412	51.753
ACSA	1.090	-	(1.240)	150	-
AEROCALI	2.026	1.247	(946)	101	2.428
Total	**55.187**	**8.894**	**(9.320)**	**3.682**	**58.443**

2011

	Valor inicial de la participación	Aportación resultados ejercicios	Dividendos recibidos	Diferencias de conversión	Valor final de la participación
RAESA	2.129	828	(1.062)	-	1.895
SACSA	1.699	1.410	(586)	31	2.554
AMP	52.606	4.391	(5.121)	(4.256)	47.620
ACSA	1.002	1.708	(1.609)	(10)	1.091
AEROCALI	2.070	891	(920)	(14)	2.027
Total	**59.506**	**9.228**	**(9.298)**	**(4.249)**	**55.187**

La información auditada relativa a las empresas asociadas a fecha 31 de diciembre 2013, 2012 y 2011 valoradas en euros al tipo de cambio correspondientes de cada uno de los ejercicios es el siguiente:

Nombre	País de constitución	Activos	Pasivos	Ingresos	Beneficio/ (Pérdida)	% de participación
31 diciembre 2013:						
- RAESA	España	1.877	659	20.834	(1.101)	48,99%
- SACSA	Colombia	21.454	12.424	25.510	5.813	37,89%
- AMP	México	169.486	26.842	10.355	14.263	33,33%
- ACSA	Colombia	1.603	1.333	-	-	40%
- AEROCALI	Colombia	16.465	8.658	28.900	5.034	33,34%
- LUTON (*)	Reino Unido	661.482	550.158	10.584	(8.443) (*)	40,00%
31 diciembre 2012:						
- RAESA	España	16.024	13.705	75.086	(1.361)	48,99%
- SACSA	Colombia	18.475	10.228	23.405	5.490	37,89%
- AMP	México	172.792	23.892	9.196	18.701	33,33%
- ACSA	Colombia	1.822	1.515	140	(225)	40%
- AEROCALI	Colombia	15.250	7.965	26.739	3.742	33,34%

(*) Corresponde con la sociedad holding tenedora de las acciones de la sociedad que explota el aeropuerto de Luton, el resultado del periodo comprendido entre la fecha de adquisición y el 31 de diciembre de 2013 incluye costes de financiación y adquisición.

Nombre	País de constitución	Activos	Pasivos	Ingresos	Beneficio/ (Pérdida)	% de participación
31 diciembre 2011:						
- RAESA	España	17.553	13.683	83.325	1.690	48,99%
- SACSA	Colombia	12.730	5.990	19.085	3.722	37,89%
- AMP	México	158.266	21.767	7.809	13.174	33,33%
- ACSA	Colombia	7.179	4.451	6.941	4.271	40%
- AEROCALI	Colombia	11.815	5.735	21.117	2.672	33,34%

10 (a) Instrumentos financieros por categoría

	31 de diciembre de 2013			
	Préstamos y partidas a cobrar	Derivados de cobertura	Disponibles para la venta	Total
Activos en balance				
Activos financieros disponibles para la venta (Nota 11)	-	-	4.908	**4.908**
Otros activos financieros	1.822	-	-	**1.822**
Clientes y otras cuentas a cobrar (excluyendo pagos anticipados y activos no financieros) (Nota 13)	639.024	-	-	**639.024**
Efectivo y equivalentes al efectivo (Nota 15)	12.377	-	-	**12.377**
Total	**653.223**	**-**	**4.908**	**658.131**

	31 de diciembre de 2013			
	Pasivos a valor razonable con cambios en resultados	Derivados de cobertura	Otros pasivos financieros a coste amortizado	Total
Pasivos en balance				
Deuda financiera (excluidos los pasivos por arrendamiento financiero) (Nota 20)	-	-	11.472.228	**11.472.228**
Pasivos por arrendamiento financiero (Nota 20)	-	-	1.633	**1.633**
Instrumentos financieros derivados (nota 12)	-	9.306	-	**9.306**
Proveedores y otras cuentas a pagar (excluyendo pasivos no financieros) (Nota 19)	-	-	356.996	**356.996**
Total	**-**	**9.306**	**11.830.857**	**11.840.163**

	31 de diciembre de 2012			
	Préstamos y partidas a cobrar	Derivados de cobertura	Disponibles para la venta	Total
Activos en balance				
Activos financieros disponibles para la venta (Nota 11)	-	-	57.769	**57.769**
Otros activos financieros	1.433	-	-	**1.433**
Clientes y otras cuentas a cobrar (excluyendo pagos anticipados y activos no financieros) (Nota 13)	381.851	-	-	**381.851**
Efectivo y equivalentes al efectivo (Nota 15)	8.210	-	-	**8.210**
Total	**391.494**	**-**	**57.769**	**449.263**

	31 de diciembre de 2012			
	Pasivos a valor razonable con cambios en resultados	Derivados de cobertura	Otros pasivos financieros a coste amortizado	Total
Pasivos en balance				
Deuda financiera (excluidos los pasivos por arrendamiento financiero) (Nota 20)	-	-	12.083.558	12.083.558
Pasivos por arrendamiento financiero (Nota 20)	-	-	2.124	2.124
Instrumentos financieros derivados (nota 12)	-	22.853	-	22.853
Proveedores y otras cuentas a pagar (excluyendo pasivos no financieros) (Nota 19)	-	-	712.496	712.496
Total	**-**	**22.853**	**12.798.178**	**12.821.031**

	31 de diciembre de 2011			
	Préstamos y partidas a cobrar	Derivados de cobertura	Disponibles para la venta	Total
Activos en balance				
Activos financieros disponibles para la venta (Nota 11)	-	-	57.769	**57.769**
Otros activos financieros	1.138	-	-	**1.138**
Clientes y otras cuentas a cobrar (excluyendo pagos anticipados y activos no financieros) (Nota 13)	320.854	-	-	**320.854**
Efectivo y equivalentes al efectivo (Nota 15)	3.316	-	-	**3.316**
Total	**325.308**	**-**	**57.769**	**383.077**

	31 de diciembre de 2011			
	Pasivos a valor razonable con cambios en resultados	Derivados de cobertura	Otros pasivos financieros	Total
Pasivos en balance				
Deuda financiera (excluidos los pasivos por arrendamiento financiero) (Nota 20)	-	-	12.196.752	12.196.752
Pasivos por arrendamiento financiero (Nota 20)	-	-	2.589	2.589
Instrumentos financieros derivados (Nota 12)	49	34.075	-	34.124
Proveedores y otras cuentas a pagar (excluyendo pasivos no financieros) (Nota 19)	-	-	923.712	923.712
Total	**49**	**34.075**	**13.123.053**	**13.157.177**

10 (b) Calidad crediticia de los activos financieros

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

(En millones de euros)	31 de diciembre de		
CLIENTES	**2013**	**2012**	**2011**
Clientes con calificación crediticia externa *(Fuente Reuters)*			
BBB	1,7	4,0	2,8
BB+	0,5		
B	4,3	1,8	1,9
Clientes sin calificación crediticia externa			
Grupo 1	2,7	2,1	1,6
Grupo 2	268,3	256,3	241,8
Grupo 3	-	-	-

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

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

11 Activos financieros disponibles para la venta

	31 de diciembre de		
	2013	**2012**	**2011**
A 1 de enero	57.769	57.769	57.787
Bajas	-	-	(18)
Pérdida por deterioro	(52.861)	-	-
A 31 de diciembre	**4.908**	**57.769**	**57.769**

En el ejercicio 2013, Airport Concessions and Development Limited (ACDL), a través de su filial TBI, completó la venta de los aeropuertos de Cardiff, Belfast Internacional y Stockholm Skavsta, London Luton Airport, las concesiones de terminal del aeropuerto de Orlando Sanford y del negocio de gestión aeroportuaria de TBI en Estados Unidos.

En línea con el plan de desinversiones, el 25 de octubre de 2013 los accionistas de ACDL decidieron reducir el capital social y cancelar la prima por emisión de acciones, destinando a reservas de libre disposición 546.941 miles de libras. En este sentido, en ejercicio 2013 ACDL aprobó dos dividendos por 394.400 miles de libras (472.873 miles de euros) y 81.005 miles de libras (96.406 miles de euros), de los cuales el Grupo ha recibido un total de 56.928 miles de euros (2012: 1.854 y 2011: 1.744 miles de euros) (nota 30). El primer dividendo por 47,3 millones de euros no generó flujo de efectivos (Nota 2.2).

En el ejercicio 2013, y a raíz de las desinversiones efectuadas por ACDL a través de TBI, el Grupo reconoció una pérdida por deterioro en dicha inversión que asciende a 52.861 miles de euros (nota 30). Este deterioro se genera como consecuencia de la disminución del valor recuperable de la inversión como consecuencia de la desinversión mencionada anteriormente.

Adicionalmente, en el ejercicio 2013 el Grupo recibió un dividendo de Europea Satellite Services Provider SAA (ESSP SAS) de 250 miles de euros (2012: 0 y 2011: 0 miles de euros).

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

Nombre y Domicilio	Actividad	Fracción del Capital 2013	2012	2011	Titular de la Participación
Agencia Barcelona Regional Edificio Centreservei, Zona Franca Carrer 60, 25-27 Barcelona	Realización de análisis y prospecciones sobre aspectos urbanísticos, territoriales y medioambientales. Proyección, promoción, gestión, desarrollo, dirección, asesoramiento, ejecución y explotación de todo tipo de obras, edificaciones e infraestructuras y sistemas urbanos en el área metropolitana.	11,76	11,76	11,76	Aena Aeropuertos, S.A.
Airport Concessions and Development Limited (ACDL) 10, Upper Bank St- London – U.K.	Gestión de activos financieros del grupo aeroportuario TBI.	10	10	10	Aena Desarrollo Internacional, S.A.
European Satellite Service Provider, SAS (ESSP SAS) Toulose – Francia	Explotación del sistema de navegación por satélite.	16,67	16,67	16,67	Aena Desarrollo Internacional, S.A.
European Satellite Service Provider (ESSP EEIG) European Economic Interest Grouping - Bruselas – Bélgica(*)	Explotación del sistema de navegación por satélite (Sociedad Liquidada)	-	-	-	Aena Desarrollo Internacional, S.A.

El valor de las participaciones 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011 es el siguiente (en miles de euros):

Nombre y Domicilio	Importe de la participación 2013	2012	2011
Agencia Barcelona Regional Edificio Centreservei, Zona Franca Carrer 60, 25-27 Barcelona	180	180	180
Airport Concessions and Development Limited (ACDL) 10, Upper Bank St- London – U.K.	4.561	57.422	57.422
European Satellite Service Provider, SAS (ESSP SAS) Toulose – Francia	167	167	167
European Satellite Service Provider (ESSP EEIG) European Economic Interest Grouping - Bruselas – Bélgica(*)	-	-	-
	4.908	**57.769**	**57.769**

(*) ESSP EEIG fue liquidada en el ejercicio 2011, por lo que la Sociedad ha dado de baja la inversión en esta empresa, reconociéndose una cuenta a cobrar por 18 miles de euros, que es el importe que se estima recuperar una vez se liquiden los activos y pasivos de esta empresa.

Ninguna de estas sociedades cotiza en bolsa.

Al 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011 no se ha podido estimar con fiabilidad su valor razonable. Por este motivo, estas participaciones se hallan valoradas a coste, habiéndose hallado la corrección valorativa aplicable, en su caso, como la diferencia entre el valor en libros de éstas y su valor recuperable.

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

	31 de Diciembre de		
	2013	**2012**	**2011**
Libras	4.561	57.422	57.422
Euros	347	347	347
Total	**4.908**	**57.769**	**57.769**

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

12 Instrumentos financieros derivados

	31 de diciembre de					
	2013		2012		2011	
	Activos	**Pasivos**	**Activos**	**Pasivos**	**Activos**	**Pasivos**
Permutas de tipo de interés - coberturas flujos de efectivo	-	9.306	-	22.853	-	34.075
Permutas de tipo de interés - negociación	-	-	-	-	-	49
Total	**-**	**9.306**	**-**	**22.853**	**-**	**34.124**
Menos parte no corriente:						
Permutas de tipo de interés - coberturas flujos de efectivo	-	4.323	-	9.455	-	32.180
Permutas de tipo de interés - negociación	-	-	-	-	-	-
	-	**4.323**	**-**	**9.455**	**-**	**32.180**
Parte corriente	**-**	**4.983**	**-**	**13.398**	**-**	**1.944**

El desglose de los instrumentos financieros derivados existente al 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011 es el que se muestra en el cuadro anterior. De acuerdo con lo descrito en la nota 33 existe un contrato de financiación entre la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" y Aena Aeropuertos por el que se transfiere la financiación asignada a Aena Aeropuertos, S.A. en la aportación de la rama de actividad (ver Nota 1) y las obligaciones que pudieran existir en los contratos con las instituciones financieras que financiaron a la Entidad Pública Empresarial. Las permutas de tipo de interés desglosadas a continuación corresponden a los contratos originales firmados entre la Entidad Pública Empresarial y las instituciones financieras correspondientes, siendo el titular de la obligación del cumplimiento de dicho contrato la Entidad Pública Empresarial. Como consecuencia de la firma del contrato entre Aena Aeropuertos y la Entidad Pública Empresarial, la valoración y la contabilización del efecto de los contratos de permuta de tipo de interés correspondiente a la financiación entre ambas entidades, se ha realizado en el balance de la sociedad.

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

Durante los ejercicios 2013, 2012 y 2011 no se han originado pérdidas de los derivados de cobertura, siendo éstos eficaces al 100%.

Permutas de tipo de interés

Los importes del principal nocional de los contratos de permuta de tipo de interés pendientes a 31 de diciembre 2013 ascienden a 291.500 Miles de euros (2012: 1.425.650 Miles de euros, 2011: 1.449.391 Miles de euros).

A 31 de diciembre de 2013, los tipos de interés fijo por permuta varían entre un 0,98% y un 2,57% (2012: 0,97% a 2,8025%; 2011: 2,57% a 2,8025%) y los principales tipos de interés variable son EURIBOR 3 Meses y 6 Meses. Estos préstamos y derivados de la matriz tienen como destino la financiación de los aeropuertos y por tanto, la matriz imputa a la Sociedad los costes por intereses y amortizaciones de los mismos. Las pérdidas y ganancias reconocidas en la reserva de cobertura del patrimonio neto en contratos de permuta de tipo de interés a 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011 se irán transfiriendo a la cuenta de resultados de forma continua hasta que se reembolsen los préstamos bancarios.

La máxima exposición al riesgo crediticio en la fecha de balance es el valor razonable de los derivados financieros de activo en el balance.

Todos los derivados de tipo de interés calificados de cobertura pertenecen a la sociedad matriz Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea". Sus principales características son las siguientes:

	Clasificación	Tipo	Importe Contratado (Miles Euros)	Fecha de contratación	Fecha de inicio del derivado	Vencimiento	Fecha designación de la cobertura
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	Swap de tipo de interés fijo al 2,57% contra tipo de interés variable	255.000	28-07-10	15-12-11	15-03-16	28-07-10
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	Swap de tipo de interés fijo al 2,8025% contra tipo de interés variable	1.194.391	02-10-09	15-03-11	15-03-13	02-10-09
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	Swap de tipo de interés fijo al 0,98% contra tipo de interés variable	66.500	13-12-12	13-12-12	13-12-17	13-12-12

La sociedad Aena Desarrollo internacional, S.A. contrató con fecha 1 de octubre de 2007 con "La Caixa" un derivado de tipos de interés, con la finalidad de controlar y disminuir el potencial impacto negativo de las oscilaciones de los tipos de interés variables en sus resultados. En particular este derivado cubre el efecto de las oscilaciones de los tipos de interés en la carga financiera asociada al préstamo concedido a la Sociedad por "La Caixa". Este instrumento derivado, al no cumplir las condiciones para reconocerse como un instrumento financiero de cobertura contable, se recogió en la cuenta "Derivados" del pasivo corriente y no corriente del balance al 31 de diciembre de 2012, con contrapartida en el resultado del ejercicio al no ser de cobertura. En octubre de 2012 venció este derivado.

Las principales características de estos instrumentos financieros derivados en 2012 y 2011 son las siguientes (en miles de euros):

	Clasificación	Tipo	Importe Contratado (Miles Euros)	Fecha de contratación	Fecha de inicio del derivado	Vencimiento	Fecha designación de la cobertura
Swap de tipo de interés	Cobertura de tipo de interés	Swap de tipo de interés fijo al 4,83% contra tipo de interés variable	2.000	01-10-07	01-10-07	1-10-12	1-10-07

Instrumentos financieros de cobertura contable (tipo de cambio)

La Sociedad ha optado por designar como cobertura contable de flujos de efectivo entre los pagos (reembolsos) del préstamo suscrito por Aena Desarrollo Internacional en dólares estadounidenses (USD) con el Banco Santander (véase Nota 12) y los flujos monetarios, en USD, cobros que la Sociedad recibe en USD por la prestación de determinados servicios, en virtud de los diversos contratos para la gestión de los aeropuertos mexicanos. La Sociedad ha registrado los cambios de valor razonable (por tipo de cambio de cierre) de este instrumento de cobertura contable en la cuenta "Operaciones de cobertura" del epígrafe "Patrimonio neto" del balance al 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011 adjuntos. La cobertura se imputa en la cuenta de resultados consolidados dentro de la línea "Ingresos ordinarios". El detalle de esta cobertura es el siguiente:

- **Ejercicio 2013:**

	Clasificación	Vencimiento (*)	Ineficacia Registrada en Resultados Financieros en el Ejercicio 2013 (Miles de Euros)	Valor Razonable Registrado en el "Patrimonio Neto" al 31-12-13 (Miles de Euros)
Préstamo Aena Desarrollo Internacional USD	Cobertura de flujos de efectivo de tipo de cambio	08/10/2014	9	90

- **Ejercicio 2012:**

	Clasificación	Vencimiento (*)	Ineficacia Registrada en Resultados Financieros en el Ejercicio 2012 (Miles de Euros)	Valor Razonable Registrado en el "Patrimonio Neto" al 31-12-12 (Miles de Euros)
Préstamo Aena Desarrollo Internacional USD	Cobertura de flujos de efectivo de tipo de cambio	08/10/2014	6	229

- **Ejercicio 2011:**

	Clasificación	Vencimiento (*)	Ineficacia Registrada en Resultados Financieros en el Ejercicio 2011 (Miles de Euros)	Valor Razonable Registrado en el "Patrimonio Neto" al 31-12-11 (Miles de Euros)
Préstamo Aena Desarrollo Internacional USD	Cobertura de flujos de efectivo de tipo de cambio	08/10/2014	8	349

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

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

Asimismo, en el ejercicio 2013 la sociedad Aena Desarrollo Internacional contrato un instrumento derivado por 30.000 miles de libras esterlinas para cubrirse de los posibles efectos de las oscilaciones en el tipo de cambio de la libra esterlina. Este instrumento derivado se liquidó en el ejercicio 2013 y al no cumplir las condiciones para reconocerse como instrumento financiero de cobertura se reconoció 625 miles de euros en el resultado del ejercicio, como ingreso.

13 Clientes y otras cuentas a cobrar

	31 de diciembre de		
	2013	**2012**	**2011**
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	390.835	379.981	332.743
Menos: provisión por pérdidas por deterioro de cuentas a cobrar	(129.352)	(115.745)	(84.594)
Clientes por ventas y prestaciones de servicios - neto	261.483	264.236	248.149
Clientes partes relacionadas (nota 33)	20.403	39.054	16.886
Otras cuentas a cobrar con partes relacionadas	328.554	68.086	44.619
Deudores varios	27.443	9.027	9.738
Personal	1.141	1.448	1.462
Otros créditos con las Administraciones Públicas	115.356	116.435	136.873
Total	**754.380**	**498.286**	**457.727**
Menos parte no corriente	**148.825**	**68.086**	**44.619**
Parte corriente	**605.555**	**430.200**	**413.108**

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

No existen importes significativos de los Clientes y otras cuentas a cobrar que estén denominados en moneda extranjera.

Al 31 de diciembre de 2013, las cuentas a cobrar de clientes pendientes de vencimiento y no provisionadas ascienden a 212.589 miles de euros (2012: 212.493; 2011: 183.003).

Al 31 de diciembre de 2013, había cuentas a cobrar de clientes por importe de 48.894 miles de euros (2012: 51.743; 2011: 65.146 miles de euros) que estaban vencidas y no provisionadas, ya que corresponden a liquidaciones y facturas que se encontraban en gestión a 31 de diciembre y que ya han sido cobradas.

El análisis de antigüedad de estas cuentas es el siguiente:

	31 de diciembre de		
	2013	**2012**	**2011**
Hasta 3 meses	41.443	15.622	61.628
Entre 3 y 6 meses	272	10.064	3.153
Más de 6 meses	7.179	26.057	365
	48.894	**51.743**	**65.146**

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

	31 de diciembre de		
	2013	**2012**	**2011**
Entre 3 y 6 meses	-	-	-
Más de 6 meses	129.352	115.745	84.594
	129.352	**115.745**	**84.594**

El importe de la provisión por deterioro de las cuentas a cobrar de clientes y de otras cuentas a cobrar es de 129.352 miles de euros a 31 de diciembre de 2013 (2012: 115.745; 2011: 84.594 miles de euros).

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

	31 de diciembre de		
	2013	**2012**	**2011**
Saldo inicial	115.745	84.594	106.345
Provisión por deterioro del valor de cuentas a cobrar	5.558	54.492	54.034
Reversión de importes no utilizados	(9.981)	(26.311)	(30.200)
Otros movimientos	(106)	(623)	2.000
Ajuste apremio	18.136	3.593	(47.585)
A 31 de diciembre	**129.352**	**115.745**	**84.594**

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

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

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

El epígrafe de Deudores varios recoge, a 31 de diciembre de 2013 y 2012, principalmente depósitos con el IVIMA con un vencimiento inferior a doce meses. En 2011 recoge principalmente imposiciones con un vencimiento inferior a doce meses, pero superior a 3 meses, así como consignaciones en Caja General de Depósitos.

El epígrafe de Otros créditos con las Administraciones Públicas recoge al 31 de diciembre de 2013 un importe de 81.010 miles de euros relacionado con cuentas a cobrar por subvenciones FEDER concedidas a la Sociedad dominante (2012: 77.224; 2011: 34.868 miles de euros). El resto del epígrafe recoge al 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011 saldos deudores en concepto de impuestos indirectos.

El 4 de abril de 2013 la sociedad Aena Aeropuertos recibió una comunicación de la Dirección General Política Regional y Urbana de la Comunidad Europea informando la interrupción de los pagos hasta que se implementen las medidas correctivas en el Programa Operativo FEDER de Galicia (2007 – 2013). El 13 de diciembre de 2013 la Intervención General de la Administración del Estado (Oficina Nacional de Auditoría) emitió su dictamen favorable y lo remitió a la Comisión Europea. En el período Enero-Septiembre de 2014 Aena ha cobrado 78.950 miles de euros.

En el epígrafe de Otras cuentas a cobrar con partes relacionadas se recoge el crédito que Aena Aeropuertos, S.A. y Aena Desarrollo Internacional, S.A. 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. Al 31 de diciembre de 2013 la cuenta a cobrar por este concepto asciende a 257.759 miles de euros (2012: 68.086; 2011: 44.619 miles de euros). El Grupo ha clasificado estas cuentas a cobrar en el corto y largo plazo en función de las previsiones de utilización en el impuesto de sociedades de los próximos ejercicios. Asimismo, en este epígrafe se incluye la cuenta a cobrar con su accionista por el cash pooling (ver nota 33).

14 Existencias

	31 de diciembre de		
	2013	**2012**	**2011**
Materias primas y otros aprovisionamientos	4.520	4.178	5.198
Anticipos a proveedores	101	-	26
	4.621	**4.178**	**5.224**

El saldo de materias primas y otros aprovisionamientos incluye principalmente materiales y repuestos utilizados en las operaciones aeroportuarias.

15 Efectivo y equivalentes al efectivo

	31 de diciembre de		
	2013	**2012**	**2011**
Caja y bancos	12.377	8.210	3.316
Depósitos en entidades a corto plazo	-	-	-
Efectivo y equivalentes al efectivo	**12.377**	**8.210**	**3.316**

Al 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011 el Grupo no tiene descubiertos bancarios. El detalle del efectivo y equivalente de efectivo en moneda distinta al Euro es el siguiente:

	31 de diciembre de		
	2013	**2012**	**2011**
Caja y bancos en dólares estadounidenses (USD)	2.625	1.247	514
Caja y bancos en libras esterlinas (GBP)	4.908	-	-

16 Capital social y prima de emisión

Las variaciones en el número de acciones y en el importe de Capital Social y Prima de Emisión de la Sociedad Dominante durante los ejercicios 2013, 2012 y 2011 son los siguientes:

	Nº de acciones	**Capital social (miles de euros)**	**Prima de emisión (miles de euros)**	**Total (miles de euros)**
A 31 de diciembre de 2011	**150.000.000**	**1.500.000**	**1.100.868**	**2.600.868**
A 31 de diciembre de 2012	**150.000.000**	**1.500.000**	**1.100.868**	**2.600.868**
A 31 de diciembre de 2013	**150.000.000**	**1.500.000**	**1.100.868**	**2.600.868**

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

El 6 de junio de 2011 el accionista único de la Sociedad dominante adoptó las siguientes decisiones:

- Reducir el valor nominal de las acciones de la Sociedad de 1.000 euros por acción, mediante el desdoblamiento de las 61 acciones en circulación, en 6.100 nuevas acciones, en la proporción de 100 acciones nuevas por cada acción antigua, sin que se produzca una variación en el importe del Capital social de la Sociedad. En consecuencia, el Capital social de la Sociedad estaba representado a esa fecha por 6.100 acciones de valor nominal de 10 euros cada una.

- Ampliar el capital social a 1.500.000 miles de euros, a través de la emisión de 149.993.900 nuevas acciones de valor nominal de 10 euros cada una, con los mismos derechos y obligaciones de las acciones anteriormente existentes. Estas acciones se emiten con una Prima de emisión de 1.100.868 miles de euros, por lo que el importe a desembolsar en concepto de Capital social y Prima de emisión asciende a 2.600.807 miles de euros. Dicha ampliación de capital fue suscrita íntegramente y desembolsada por el accionista único mediante la aportación no dineraria de la rama de actividad aeroportuaria descrita en la Nota 1 a estos estados financieros consolidados.

Por efecto de las anteriores decisiones, el Capital social al 31 de diciembre de 2011 estaba constituido por 150.000.000 de acciones de valor nominal de 10 euros cada una. Durante los ejercicios 2013 y 2012 no se han producido variaciones al número de acciones, al Capital social o a la Prima de emisión. La prima de emisión es de libre disposición.

17 Ganancias / (pérdidas) acumuladas

A 1 de enero de 2011	**2.719.335**
Pérdidas del ejercicio	(214.522)
Aportación no dineraria	(2.593.257)
Dividendos	(4.280)
Otros movimientos	9.904
A 31 de diciembre de 2011	**(82.820)**
Pérdidas del ejercicio	(63.526)
Dividendos	-
Otros movimientos	245
A 31 de diciembre de 2012	**(146.101)**
Beneficio del ejercicio	596.655
Dividendos	-
Otros movimientos	(21)
A 31 de diciembre de 2013	**450.533**

Al 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011 no existen reservas indisponibles.

El importe de los dividendos corresponde a los dividendos declarados por la sociedad Centro Logísticos Aeroportuarios, S.A. (CLASA), por los resultados generados en 2010 (4.280 miles de euros) que se atribuyen a la sociedad dominante última Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea", por haberse generado con anterioridad a la aportación no dineraria de 6 de junio de 2011 descrita en la Nota 1.

Propuesta de distribución de resultado

La aplicación del resultado del ejercicio 2013 y 2012 de la Sociedad dominante bajo Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007, y propuesta por el Consejo de Administración, es la siguiente:

	Miles de Euros	
	2013	**2012**
Base de reparto:		
Pérdidas y ganancias (Pérdidas)	580.076	(70.783)
Aplicación:		
Resultados negativos de ejercicios anteriores	164.585	(70.783)
Reserva Legal	58.008	-
Reserva Voluntaria	357.483	-

18 Otras reservas

	Nota	Derivados de Cobertura	Diferencias de Conversión	Resultados de asociadas	Total
A 1 de enero de 2011		**(19.314)**	**6.457**	**-**	**(12.857)**
Cobertura flujo de efectivo		(18.880)	-	-	(18.880)
Efecto fiscal	31	5.664	-	-	5.664
Transferencias a la cuenta de resultados		12.896	-	-	12.896
Efecto fiscal	31	(3.869)	-	-	(3.869)
Diferencias de conversión – asociadas	9	-	(4.249)	-	(4.249)
Aportación no dineraria		(646)	(6.904)	-	(7.550)
A 31 de diciembre de 2011		**(24.149)**	**(4.696)**	**-**	**(28.845)**

	Nota	Derivados de Cobertura	Diferencias de Conversión	Resultados de asociadas	Total
A 31 de diciembre de 2011		**(24.149)**	**(4.696)**	**-**	**(28.845)**
Cobertura flujo de efectivo		(16.394)	-	-	(16.394)
Efecto fiscal	31	4.917	-	-	4.917
Transferencias a la cuenta de resultados		27.445	-	-	27.445
Efecto fiscal	31	(8.233)	-	-	(8.233)
Diferencias de conversión – asociadas	9	-	3.682	-	3.682
A 31 de diciembre de 2012		**(16.414)**	**(1.014)**	**-**	**(17.428)**
Cobertura flujo de efectivo		2.976	-	-	2.976
Efecto fiscal	31	(892)	-	-	(892)
Transferencias a la cuenta de resultados		12.280	-	-	12.280
Efecto fiscal	31	(3.685)	-	-	(3.685)
Cobertura flujo de efectivo - asociadas	9	-	-	(668)	(668)
Diferencias de conversión – asociadas	9	-	(4.857)	-	(4.857)
A 31 de diciembre de 2013		**(5.735)**	**(5.871)**	**(668)**	**(12.274)**

Otro resultado global, neto de impuestos

	Otras reservas	Ganancias/ (Pérdidas acumuladas)	Total Otro Resultado Global
31 de diciembre de 2013			
Partidas que podrían reclasificarse posteriormente a resultados:			
Cobertura de flujos de efectivo	10.679		10.679
Participación en otro resultado global de asociadas	(668)		(668)
Diferencias de conversión	(4.857)		(4.857)
	5.154	**-**	**5.154**
Total	**5.154**	**-**	**5.154**
31 de diciembre de 2012			
Partidas que no se reclasificarán a resultados:			
Partidas que podrían reclasificarse posteriormente a resultados:			
Cobertura de flujos de efectivo	7.735		7.735
Diferencias de conversión	3.682		3.682
	11.417	**-**	**11.417**
Total	**11.417**	**-**	**11.417**
31 de diciembre de 2011			
Partidas que no se reclasificarán a resultados:			
Partidas que podrían reclasificarse posteriormente a resultados:			
Cobertura de flujos de efectivo	(4.189)		(4.189)
Diferencias de conversión	(4.249)		(4.249)
	(8.438)	**-**	**(8.438)**
Total	**(8.438)**	**-**	**(8.438)**

19 Proveedores y otras cuentas a pagar

	31 de diciembre de		
	2013	**2012**	**2011**
Proveedores	2.097	1.516	1.485
Acreedores varios	166.255	238.469	205.084
Acreedores partes relacionadas (Nota 33)	69.951	169.006	77.200
Proveedores de inmovilizado	91.705	268.611	606.646
Proveedores de inmovilizado partes relacionadas (Nota 33)	1.538	6.685	14.393
Personal	25.450	28.209	18.904
Seguridad Social y otros impuestos	41.733	32.953	23.885
Anticipos de clientes	47.845	15.933	37.483
	446.574	**761.382**	**985.080**

Todas las cuentas a pagar se encuentran denominadas en euros.

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

En 14 de febrero de 2013, Aena Aeropuertos, S.A. firmó tres contratos con World Duty Free Group España, S.A. para el alquiler de los locales comerciales de las tiendas duty free y duty paid de toda la red de aeropuertos de España. Estos contratos tienen vigencia hasta el 31 de octubre de 2020 y contemplaba un anticipo por 332.442 miles de euros, el cual se compensa periódicamente con la facturación. En este sentido, al 31 de diciembre de 2013 el anticipo a corto plazo asciende a 27.026 miles de euros, y el anticipo a largo plazo que se incluye en el epígrafe Otros pasivos a largo plazo, asciende a 233.043 miles de euros.

Información sobre los aplazamientos de pago efectuados a proveedores

El detalle de los pagos por operaciones comerciales realizadas durante el ejercicio y pendiente de pago al 31 de diciembre de 2013 y 2012 en relación con los plazos máximos legales previstos en la Ley 15/2010 es el siguiente:

	2013		**2012**		**2011**	
	Miles Euros	%	Miles Euros	%	Miles Euros	%
Pagos del ejercicio dentro del plazo máximo legal	821.058	84%	726.479	88%	459.290	99%
Resto	152.101	16%	100.349	12%	4.740	1%
Total pagos del ejercicio	**973.159**		**826.828**		**464.030**	
Plazo Medio de Pago Excedidos (Días)	**71**		**78**		**54**	
Saldo pendiente de pago al cierre que sobrepase el plazo máximo legal	**9.573**		**13.563**		**637**	

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.

Se han reducido significativamente los plazos medios de pago excedidos adaptándose, al cierre de ejercicio, a los plazos que marca la Ley 15/2010.

20 Deuda financiera

	31 de diciembre de		
	2013	2012	2011
No corriente			
Préstamos con partes relacionadas (Nota 33)	10.368.664	11.024.963	11.110.596
Préstamos con entidades de crédito	1.000	3.726	6.501
Pasivos por arrendamiento financiero	1.117	1.634	2.124
Otros pasivos financieros	3.257	3.247	5.520
	10.374.038	**11.033.570**	**11.124.741**
Corriente			
Préstamos con partes relacionadas (Nota 33)	1.025.175	884.659	865.302
Cuenta corriente con Entidad dominante última (Nota 33)	-	139.405	185.625
Préstamos con entidades de crédito	2.701	2.778	2.846
Pasivos por arrendamiento financiero	516	490	465
Otros pasivos financieros	71.431	24.780	20.362
	1.099.823	**1.052.112**	**1.074.600**

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

	Importe en libros			Valor razonable		
	31 de diciembre de			31 de diciembre de		
	2013	2012	2011	2013	2012	2011
Deuda financiera con el Grupo	10.368.664	11.024.963	11.110.596	9.700.022	10.692.014	10.548.756
Préstamos con entidades de crédito	1.000	3.726	6.501	1.000	3.726	6.501
Pasivos por arrendamiento financiero	1.117	1.634	2.124	1.117	1.634	2.124
Otros pasivos financieros	3.257	3.247	5.520	3.257	3.247	5.520
Total	**10.374.038**	**11.033.570**	**11.124.741**	**9.705.396**	**10.700.621**	**10.562.901**

El valor razonable de los recursos ajenos corrientes es igual a su valor en libros, ya que el impacto de aplicar el descuento no es significativo. Los valores razonables para la deuda con un plazo superior a un año se basan en los flujos de efectivo descontados a un tipo basado en el tipo de los recursos ajenos valorados a la curva cupón 0 más un "spread" del 1,66% (2012 y 2011: la curva cupón 0 más un "spread" del 1%) y están en el Nivel 2 de la jerarquía de valor razonable.

(a) Deuda financiera con el grupo

Véase nota 33

(b) Préstamos con entidades de crédito

Estos préstamos corresponden a la sociedad dependiente, Aena Desarrollo Internacional, S.A. Al 31 de diciembre de 2013 asciende a 3.701 miles de euros (2012: 6.504 miles de euros; 2011: 9.347 miles de euros). Estos préstamos fueron concedidos con el apoyo del Grupo.

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

	31 de diciembre de		
	2013	2012	2011
Euros	2.510	3.585	5.547
Dólar estadounidense	1.191	2.919	3.800
Total	**3.701**	**6.504**	**9.347**

(c) Pasivos por arrendamiento financiero

Al cierre del ejercicio 2013 la Sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional, S.A. tenía suscrito un contrato de arrendamiento financiero de un sistema automatizado de inspección en vuelo (consola) que se encuentra registrado como "inmovilizado material" del balance consolidado a 31 de diciembre de 2013.

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

	31 de diciembre de		
	2013	2012	2011
Pasivos por arrendamientos financiero brutos – pagos mínimos por arrendamiento:			
– Menos de un año	524	558	508
– Entre 1 y 5 años	1.123	1.643	2.201
– Más de 5 años	-	-	-
	1.647	2.201	2.709
Carga financiera futura por arrendamiento financiero	(14)	(77)	(120)
Valor actual de los pasivos por arrendamiento financiero	**1.633**	**2.124**	**2.589**

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

	31 de diciembre de		
	2013	2012	2011
– Menos de un año	516	490	465
– Entre 1 y 5 años	1.117	1.634	2.124
– Más de 5 años	-	-	-
	1.633	**2.124**	**2.589**

Los pasivos por arrendamiento financiero están denominados en euros.

(d) *Otros pasivos financieros*

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

21 Impuestos diferidos

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

	31 de diciembre de		
	2013	**2012**	**2011**
Activos por impuestos diferidos:			
– Activos por impuestos diferidos a recuperar en más de 12 meses	54.678	51.071	50.385
– Activos por impuestos diferidos a recuperar en 12 meses	21.535	11.188	8.611
	76.213	**62.259**	**58.996**
Pasivos por impuestos diferidos:			
– Pasivos por impuestos diferidos a recuperar en más de 12 meses	196	208	666
– Pasivos por impuestos diferidos a recuperar en 12 meses	-	-	-
	196	**208**	**666**
Activos por impuesto diferido (neto)	**76.017**	**62.051**	**58.330**

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

	2013	**2012**	**2011**
A 1 de enero	62.051	58.330	60.138
Impuesto cargado/abonado en cuenta de resultados (Nota 31)	998	3.115	1.922
Impuesto cargado/abonado relacionado con componentes del otro resultado global (Nota 18)	(4.577)	(3.316)	1.795
Otros	17.545	3.922	(5.525)
A 31 de diciembre	**76.017**	**62.051**	**58.330**

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

Pasivos por impuestos diferidos	**Otros**	**Total**
A 1 de enero de 2011	**382**	**382**
Otros	284	284
A 31 de diciembre de 2011	**666**	**666**
Otros	(458)	(458)
A 31 de diciembre de 2012	**208**	**208**
Otros	(12)	(12)
A 31 de diciembre de 2013	**196**	**196**

Activos por impuestos diferidos	Amortización	Pérdidas deterioro	Derivados	Otros	Total
A 1 de enero de 2011	**41.967**	**8.171**	**8.794**	**1.588**	**60.520**
Cargo/(abono) en cuenta de resultados	**1.594**	**(2.737)**	-	**3.065**	**1.922**
Cargo/(abono) en otro resultado global	-	-	1.795	-	1.795
Otros	-	(3.001)	-	(2.240)	(5.241)
A 31 de diciembre de 2011	**43.561**	**2.433**	**10.589**	**2.413**	**58.996**
Cargo/(abono) en cuenta de resultados	(423)	1.496	-	2.042	3.115
Cargo/(abono) en otro resultado global	-	-	(3.316)	-	(3.316)
Otros	-	2.838	-	626	3.464
A 31 de diciembre de 2012	**43.138**	**6.767**	**7.273**	**5.081**	**62.259**
Cargo/(abono) en cuenta de resultados	3.399	482	-	(2.883)	998
Cargo/(abono) en otro resultado global	-	-	(4.577)	-	(4.577)
Otros	2.090	(626)	-	16.069	17.533
A 31 de diciembre de 2013	**48.627**	**6.623**	**2.696**	**18.267**	**76.213**

Hasta el ejercicio 2012 el Grupo había generado una serie de deducciones que no tenía reconocidas (ver nota 4.2.b). A partir del ejercicio 2013 las siguientes deducciones han sido aplicadas en la liquidación del impuesto de sociedades y las deducciones pendientes se han reconocido en la cuenta fiscal con el accionista:

	Año de Generación	Año Vencimiento	Importe reconocido	Importe aplicado	Importe pendiente
Deducciones en Canarias por inversiones en activos fijos.	2008	2013	20.879	(20.879)	-
	2009	2014	38.523	(38.523)	-
	2010	2015	57.386	-	57.386
	2011	2016	42.744	-	42.744
	2012	2017	38.791	-	38.791
	2013	2018	37.011	(37.011)	-
Deducciones en Canarias por aportaciones a planes de pensiones.	2006	2021	129	-	129
	2007	2022	126	-	126
	2008	2023	122	-	122
	2009	2024	113	-	113
	2010	2025	66	-	66
Deducciones medioambientales	2006	2021	730	-	730
	2007	2022	771	-	771
Doble Imposicion Interna.	2011	2018	220	-	220
	2012	2019	28	-	28
Deducción por actividades exportadoras	2001	2016	32	(32)	-
	2002	2017	187	(187)	-
	2006	2021	2.524	(2.524)	-
Doble Imposicion Internacional	2003	2014	236	(236)	-
	2004	2015	232	(232)	-
	2006	2017	320	(320)	-
	2007	2018	536	(536)	-
	2008	2019	308	-	308
	2009	2020	268	-	268
	2010	2021	312	-	312
	2011	2022	350	-	350
	2012	2023	484	-	484
	2013	2024	450	-	450
Planes de pensiones	2006	2021	252	-	252
	2007	2022	179	-	179
	2008	2023	148	-	148
	2009	2024	103	(1)	102
	2010	2025	59	(1)	58
Fomento empleo minusválidos	2012	2027	167	-	167
I+D+it	2012	2030	321	-	321
Edición libros	2012	2027	1	-	1
Formación profesional	2001	2016	7	(7)	-
	2006	2021	332	(2)	330
	2007	2022	278	(1)	277
	2008	2023	329	-	329
	2009	2024	138	(2)	136
	2010	2025	44	(1)	43
	2011	2026	4	-	4
	2012	2027	3	-	3
Donaciones	2011	2021	7	-	7
	2012	2022	23	-	23
	Total		**246.273**	**(100.495)**	**145.778**

22 Prestaciones a los empleados

La tabla siguiente muestra donde se han incluido en los estados financieros los importes del Grupo por prestaciones post-empleo:

	31 de diciembre de		
	2013	**2012**	**2011**
Obligaciones en balance para:			
- Premios de permanencia	6.618	6.783	5.225
- Planes de pensiones de prestación definida	-	-	-
Pasivos por prestaciones a los empleados	**6.618**	**6.783**	**5.225**
- Planes de pensiones de aportación definida (Otras cuentas a pagar)	5	5	505
- Planes de pensiones de prestación definida			
Total pasivos en balance	**6.623**	**6.788**	**5.730**
Cargos en la cuenta de resultados incluidos en el resultado de explotación:			
- Premios de permanencia	-	765	401
- Planes de pensiones de aportación definida	13	118	5.925
	13	**883**	**6.326**
Revaloraciones para:			
- Premios de permanencia	-	929	-
- Premios de jubilación anticipada			
	-	**929**	**-**

(a) Premios de permanencia

El Convenio Colectivo de Grupo de Empresas Aena (Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" y Aena Aeropuertos, S.A.) establece unos premios de permanencia por los servicios efectivamente prestados durante un período de 25, 30 o más años. La Sociedad provisiona el valor actual de la mejor estimación posible de las obligaciones comprometidas a futuro, en base a un cálculo actuarial.

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

	2013	**2012**	**2011**
Valor actual de las obligaciones financiadas			
Valor razonable de los activos afectos al plan			
Déficit de financiación de planes	-	-	-
Valor actual de las obligaciones no financiadas	6.623	6.788	5.730
Total déficit de planes de pensiones de prestación definida	**6.623**	**6.788**	**5.730**
Impacto del requisito de financiación mínima / límite del activo	-	-	-
Pasivo reconocido en el balance	**6.623**	**6.788**	**5.730**

(b) Premios de jubilación anticipada

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

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

(c) Planes de pensiones de aportación definida

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

Sin embargo, para los ejercicios 2013 y 2012, la Sociedad dominante no ha efectuado dichas aportaciones debido a la supresión establecida en el Real Decreto Ley 17/2012 de 27 de diciembre y el Real Decreto Ley 20/2011 de 31 de diciembre, respectivamente. Donde se establece que las empresas públicas empresariales no pueden realizar aportaciones a planes de pensiones de empleado o contratos de seguro colectivo que incluyan la cobertura de la contingencia de jubilación.

Durante el ejercicio 2011 el Grupo efectuó aportaciones al plan de pensiones por importe de 5.925 miles de euros. El pasivo recogido en el balance corresponde a las aportaciones pendientes de pago que se incluyen en la línea de Personal dentro del epígrafes acreedores comerciales y otras cuentas a pagar del estado de situación financiera consolidado.

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

	Valor actual de obligación	Total
A 1 de enero de 2011	5.018	5.018
Gasto/(Ingreso) por intereses	197	197
Coste por servicios corrientes	401	401
	598	598
Pagos del plan:		
- Pagos de prestaciones	(391)	(391)
A 31 de diciembre de 2011	**5.225**	**5.225**
Coste por servicios corrientes	765	765
Gasto/(Ingreso) por intereses	265	265
	1.030	**1.030**
Recálculo de valoraciones:		-
- (Ganancias)/ Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	929	929
	929	**929**
Pagos del plan:		
- Pagos de prestaciones	(401)	(401)
A 31 de diciembre de 2012	**6.783**	**6.783**
Coste por servicios	-	-
Gasto/(Ingreso) por intereses	-	-
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	-	-
	-	-
Recálculo de valoraciones:		
- (Ganancias)/ Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	-	-
	-	-
Pagos del plan:		
- Pagos de prestaciones	(165)	(165)
A 31 de diciembre de 2013	**6.618**	**6.618**

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

En la última fecha de valoración, el valor actual de la obligación por prestaciones definidas estaba compuesto de aproximadamente 6.618 euros correspondientes a empleados activos.

El gasto contable estimado relativo a los planes de prestaciones por jubilación (premios de permanencia y premios de jubilación anticipada) para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014 ascienden a 690 miles de euros.

El importe de prestaciones esperadas correspondiente a los premios a desembolsar a lo largo del año 2014 asciende a 418 miles de euros.

La duración media ponderada de las obligaciones por prestaciones definidas es de 14,3 años.

23 Provisiones y contingencias

El movimiento de este epígrafe para los ejercicios 2013, 2012 y 2011 se muestra a continuación:

	Actuaciones medioambientales	Responsabilidades	Impuestos	Expropiaciones e intereses de demora	Otras provisiones de explotación	Plan salidas desvinculación voluntaria	Total
Saldo a 1 de enero de 2013	**169.801**	**37.002**	**53.030**	**314.990**	**1.323**	**134.468**	**710.614**
Dotaciones	1.187	86.113	5.689	17.696	8.416	-	119.101
Incremento por descuento	4.995	-	-		-	-	4.995
Reversiones/Excesos	(5.714)	(1.810)	(1.265)	-	-	(5.529)	(14.318)
Aplicaciones	(10.959)	(319)	(360)	(122.134)	(1.099)	(103.436)	(238.307)
Traspasos			(17.936)	-	-	-	(17.936)
A 31 de diciembre de 2013	**159.310**	**120.986**	**39.158**	**210.552**	**8.640**	**25.503**	**564.149**

	Actuaciones medioambientales	Responsabilidades	Impuestos	Expropiaciones e intereses de demora	Otras provisiones de explotación	Plan salidas desvinculación voluntaria	Total
Saldo a 1 de enero de 2012	138.304	2.614	47.705	342.836	41.929	-	573.388
Dotaciones	35.047	35.609	10.014	56.724	1.322	134.468	273.184
Incremento por descuento	3.912	-	-	-	-	-	3.912
Reversiones/Excesos	-	(757)	(1.864)	-	(24.491)	-	(27.112)
Aplicaciones	(7.462)	(464)	(2.825)	(84.570)	(17.437)	-	(112.758)
A 31 de diciembre de 2012	**169.801**	**37.002**	**53.030**	**314.990**	**1.323**	**134.468**	**710.614**

	Actuaciones medioambientales	Responsabilidades	Impuestos	Expropiaciones e intereses de demora	Otras provisiones de explotación	Plan salidas desvinculación voluntaria	Total
Saldo a 1 de enero de 2011	184.116	2.257	54.007	82.252	9.920	-	332.552
Dotaciones	3.052	3.950	16.873	282.856	38.480	-	345.211
Incremento por descuento	6.335	-	-	-	-	-	6.335
Reversiones/Excesos	(39.126)	(2.222)	(6.697)	-	-	-	(48.045)
Aplicaciones	(16.033)	(1.371)	(27.551)	(22.272)	(6.799)	-	(74.026)
Traspasos	(40)	-	11.073	-	328	-	11.361
A 31 de diciembre de 2011	**138.304**	**2.614**	**47.705**	**342.836**	**41.929**	**-**	**573.388**

Análisis del total de provisiones:

	31 de diciembre de		
	2013	2012	2011
No corriente	252.167	433.188	365.933
Corriente	311.982	277.426	207.455
Total	**564.149**	**710.614**	**573.388**

Provisiones para actuaciones medioambientales

Dentro de este epígrafe se reconocen principalmente provisiones por 150.346 miles de euros (2012: 160.837 miles de euros; 2011: 129.340 miles de euros) relacionadas con las obligaciones previstas para llevar a cabo las obras de aislamiento acustico e insonorización de zonas residenciales para cumplir con la normativa vigente en materia de ruidos generados por las infraestructuras aeroportuarias. La dotación asociada a estas provisiones se capitaliza como mayor valor de los activos aeroportuarios. Adicionalmente, se recogen en este epígrafe otros compromisos adquiridos en materia medioambiental. En los ejercicios 2013 y 2011 se efectuó una reversión por 5.714 y 39.126 miles de euros, respectivamente, correspondientes a la actualización de las premisas utilizadas en el cálculo.

Para mayores detalles sobre las actuaciones de la Sociedad en materia de insonorización véase la Nota 25.

Provisiones para responsabilidades

Dentro de este epígrafe se recogen principalmente provisiones realizadas sobre la base de las mejores estimaciones de los Directores del Grupo para hacer frente a riesgos relacionados con litigios, reclamaciones y compromisos en curso conocidos a la fecha de cierre del ejercicio para los que se espera que sea probable una salida de recursos en el medio o largo plazo. En los ejercicios 2013 y 2012 la dotación efectuada por la Sociedad correspondían, principalmente a reclamaciones efectuadas por empresas contratistas. Los Directores del Grupo no estiman que, del conjunto de responsabilidades en curso, puedan surgir pasivos adicionales que afectaran significativamente a estos estados financieros consolidados.

Provisiones para impuestos

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

Provisiones por expropiaciones e intereses de demora

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

Otras provisiones de explotación

Este epígrafe recoge principalmente la provisión por bonificaciones aplicables a prestaciones patrimoniales de carácter público devengadas por las compañías aéreas que operan durante determinados periodos del año en los aeropuertos de las Islas Canarias, Islas Baleares, Ceuta y Melilla. Dichas bonificaciones se han incluido, durante los ejercicios 2013, 2012 y 2011 en los Presupuestos Generales del Estado como medidas de formento del transporte aéreo en dichas regiones.

En el RD Ley 17/2012, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2013, se establecen las bonificaciones en las prestaciones patrimoniales públicas por apertura de rutas a nuevos destinos.

En el 2012 se efectuó una reversión por 24.122 miles de euros debido a que las compañías aéreas no efectuaron la solicitud de las devoluciones en la fecha prevista por la regulación.

Provisiones para plan de salidas y desvinculación voluntaria

Dentro de este epígrafe se recoge la provisión por desvinculaciones voluntarias del personal de la Sociedad dominante, derivadas de la aprobación en junio de 2012, por parte del Ministerio de Fomento, del plan de eficiencia aeroportuaria propuesto por la Sociedad dominante 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, la Sociedad dominante firmó en octubre de 2012 un acuerdo con los representantes de los trabajadores que prevén una serie de medidas orientadas a la flexibilidad de horario, geográfica y funcional, así como condiciones de desvinculación voluntaria para aquellos empleados que tengan ciertos requisitos de acceso y que soliciten la desvinculación antes del 31 de diciembre de 2012. En relación con las solicitudes recibidas, la Sociedad dominante ha verificado el cumplimiento por los trabajadores que han realizado las solicitudes de las condiciones del plan y en enero de 2013 se ha producido 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 han producido en el periodo entre enero de 2013 hasta el 30 de junio de 2013. El importe de las indemnizaciones se ha liquidado con cargo a la provisión dotada en 2012.

Al 31 de diciembre de 2013, la Sociedad dominante mantiene una provisión por 25.503 miles de euros correspondiente a la valoración del posible coste en el que podría incurrir la Sociedad dominante en relación con su Plan de desvinculaciones voluntarias por importe de las prestaciones de desempleo contributivas de las personas afectadas por dicho Plan, así como las cotizaciones a la Seguridad Social.

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

Tasa de descuento:	2,5%
Crecimiento salarial:	0,0%
Tipo de interés:	2,5%

La Sociedad dominante contrató en el ejercicio 2013 dos pólizas con el BBVA cuyas principales condiciones se explican a continuación:

- Una de ellas se constituye con el fin de garantizar el pago del fraccionamiento de las cuotas correspondientes al Convenio Especial de la Seguridad Social a suscribir por el propio tomador y los asegurados conforme a lo establecido en el artículo 20 de la orden TAS/2865/2003 por la que se regula el convenio especial en el Sistema de la Seguridad Social.

- La otra tiene por objeto instrumentar los compromisos por pensiones asumidos por la Sociedad con su personal que se realizará por medio del Contrato de Seguro mediante el pago de las prestaciones aseguradas, la responsabilidad de la Aseguradora alcanza única y exclusivamente el pago de las prestaciones contempladas y en los boletines de adhesión /certificados individuales del seguro.

Pasivos contingentes

Al cierre de los ejercicios 2013, 2012 y 2011 el Grupo mantiene reclamaciones y controversias legales en su contra, en el transcurso normal de su negocio y como consecuencia natural de ello, que la Dirección considera obligaciones posibles para las que no es probable que se produzca una salida de recursos o para las que el importe de la obligación no puede ser estimado razonablemente.

Actuaciones medioambientales

Tal y como se ha descrito en el epígrafe de Provisiones para actuaciones medioambientales, como consecuencia de las actuaciones necesarias para dar cumplimiento a la normativa de carácter medioambiental relacionada con las distintas obras de ampliación y mejoras en la red de aeropuertos, la Sociedad dominante 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 2013, 2012 y 2011, la Sociedad dominante 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.

Expropiaciones

Asimismo, la Sociedad dominante se encuentra inmersa en juicios de reclamaciones a raíz de las expropiaciones realizadas que a los cierres de los ejercicios 2013, 2012 y 2011 no podían cuantificarse ya que estaban pendientes de resolución judicial y que podrían dar lugar a salidas adicionales de tesorería en concepto de expropiaciones. (Ver Nota 35.11).

Reclamaciones a Ayuntamientos locales

Al cierre de 2013 la Sociedad dominante mantiene controversias legales con Ayuntamientos locales por discrepancias en las liquidaciones de tasas por concesiones comerciales por el uso privativo de bienes de dominio público.

Aeropuerto de Reus

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

Reclamación de tarifas por las líneas aéreas

Tras el incremento de la cuantía 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 Aeropuertos, 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 asociaciones de compañías aéreas estas han sugerido a sus asociadas el desistimiento de las reclamaciones producidas En la actualidad han presentado desistimientos el 50% de las compañías. La Dirección de la Sociedad no estima que se puedan derivar consecuencias económicas en contra de la misma.

Reclamaciones de constructoras

Adicionalmente a lo anterior, al cierre de los ejercicios 2013, 2012 y 2011, existen reclamaciones presentadas por diversas sociedades de construcción frente a la Sociedad dominante, derivadas de la ejecución de diversos contratos de obras realizadas en la red de aeropuertos. Hasta el momento, se han obtenido sentencias parcialmente favorables a la Sociedad dominante por importe de 12,6 millones de euros para las que la Sociedad dominante estima que no se derivarán consecuencias económicas. (Ver Nota 35.11).

Contingencias laborales

Existen diversos procedimientos sobre el despido de trabajadores de contratas, iniciados en el año 2013 y los anteriores, que se encuentran en distintas fases de tramitación, sin que puedan darse por finalizados, al no haber recaído sentencia o no ser ésta firme.

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

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

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

Adicionalmente, existen procedimientos de impugnación de convocatorias (internas y externas), composición de bolsas de candidatos en reserva y derecho a suscribir contratos, iniciados en 2013 y en los años anteriores, que podrían conllevar la adjudicación de plazas a los reclamantes o su derecho a celebrar contratos. En caso de estimar judicialmente las demandas deberían adjudicarse las plazas a los reclamantes y abonarse los salarios o las diferencias salariales generadas.

La Sociedad dominante está incursa 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.

En el año 2012, CC.OO. (Aeropuerto de Granada) demandó a la Sociedad dominante solicitando el abono de la paga extra de diciembre a los trabajadores de dicho aeropuerto.

Todos estos litigios de carácter laboral se estima que no serían significativos.

Reclamaciones por líneas aéreas

La Sociedad dominante mantiene reclamaciones y controversias por incidentes puntuales que han generado desperfectos en aeronaves en los aeropuertos de la red, a fecha 31 de diciembre 2013 la Dirección de la Sociedad dominante 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 Aeropuertos, S.A. para el ejercicio 2013.

La supervisión de la propuesta tarifaria de Aena Aeropuertos 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 se modifica el régimen jurídico del personal laboral de Aena (RDL 11/2011).

Como resultado de este nuevo marco regulatorio, una parte significativa de los ingresos de Aena Aeropuertos 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 están sometidas, 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. El resultado será el que se incorpore al anteproyecto de ley que corresponda para su ulterior tramitación parlamentaria.

El artículo 92.2 c) de la Ley 21/2003 modificado en el RD Ley 11/2013 establece que el déficit en que se pudiera incurrir en los años 2013, 2014, 2015, 2016, 2017 y 2018, por la aplicación del ajuste de incremento máximo, podrá ser recuperado durante los cinco próximos ejercicios. El déficit tarifario reconocido para 2013 asciende a 179,33 millones de euros, según la Resolución de 11 de septiembre de 2014 de la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia. 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.

24 Subvenciones

El detalle y movimiento de este epígrafe al 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011 es el siguiente (en miles de euros):

Subvenciones de capital de organismos oficiales europeos	2013	2012	2011
1 de enero	688.394	658.027	635.264
Adiciones	20.597	62.225	61.220
Imputaciones a resultados	(39.640)	(31.858)	(38.457)
31 de diciembre	**669.351**	**688.394**	**658.027**

Al cierre del ejercicio 2013 la Sociedad entiende cumplidas todas las condiciones necesarias para la percepción y disfrute de las subvenciones detalladas anteriormente.

Las subvenciones corresponden principalmente a recursos otorgados por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) para el desarrollo de las infraestructuras aeroportuarias (ver nota 13)

25 Compromisos

(a) Compromisos medioambientales

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

El inmovilizado material al 31 de diciembre de 2013 incluye inversiones de carácter medioambiental por importe de 556.600 miles de euros, cuya amortización acumulada asciende a 168.900 miles de euros (2012: inversiones de carácter medioambiental por importe de 552.600 miles de euros, cuya amortización acumulada ascendía a 152.000 miles de euros, 2011: inversiones de carácter medioambiental por importe de 514.100 miles de euros, cuya amortización acumulada ascendía a 119.500 miles de euros).

Las inversiones medioambientales realizadas se detallan a continuación (en miles de euros):

	2013	2012	2011
Málaga	583	2.954	2.844
Valencia	5.399	27.215	138
Menorca	261	411	2.807
Madrid/Barajas	1.073	719	2.426
Barcelona	22	306	2.035
Girona	34	586	2.002
Alicante	3.855	326	1.265
Tenerife Norte	2.342	16.176	686
Palma Mallorca	816	1.180	570
SSCC Aeropuertos Españoles	-	204	500
Bilbao	1.630	981	465
Melilla	-	13	357
Santiago	52	-	312
Gran Canaria	958	318	225
Ibiza	1.677	360	207
Pamplona	305	872	199
A Coruña	1.544	1.038	179
Córdoba	-	-	129
Sevilla	-	66	120
Vigo	-	377	-
Resto Aeropuertos	923	2.533	1.262
Total	**21.474**	**56.635**	**18.728**

La cuenta de resultados consolidada incluye los siguientes gastos incurridos de carácter medioambiental detallados por conceptos (en miles de euros):

	2013	2012	2011
Reparaciones y conservación	7.258	8.512	2.448
Servicios profesionales independientes	1.584	1.680	1.565
Otros servicios exteriores	3.209	3.799	
Total	**12.051**	**13.991**	**4.013**

Las provisiones y contingencias de naturaleza medioambiental se detallan en la Nota 23. Los Administradores del Grupo no esperan que se produzcan pasivos o contingencias adicionales por este concepto que pudieran ser significativos.

En relación con el Plan Barajas y en función de lo especificado en las resoluciones de 10 de abril de 1996 de la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental, y de 30 de noviembre de 2001 de la Secretaría General de Medio Ambiente, la Sociedad está llevando a cabo el aislamiento acústico de una serie de viviendas en el entorno del aeropuerto de Madrid-Barajas, lo que ha supuesto al 31 de diciembre de 2013, la insonorización de 18.213 viviendas (2012: 12.738 viviendas, 2011: 12.703 viviendas).

Conforme a las Declaraciones de Impacto Ambiental pertenecientes a los proyectos de ampliación de los aeropuertos de Alicante y Pamplona, la Sociedad está ejecutando los Planes de Aislamiento Acústico asociados a dichas declaraciones, lo que ha supuesto que a finales del año 2013, se hayan insonorizado 1.845 viviendas en Alicante y 814 viviendas en Bilbao (2012: 1.712 viviendas en Alicante y 796 viviendas en Pamplona, 2011: 1.681 viviendas en Alicante).

Además, desde el ejercicio 2007 se ha iniciado la tramitación de expedientes de aislamiento acústico en viviendas localizadas en el entorno de los aeropuertos de Gran Canaria, La Palma, Menorca, Palma de Mallorca, Tenerife Norte, Valencia, Bilbao, Ibiza, Pamplona, Barcelona, Sabadell, Santiago de Compostela, Vigo y La Coruña los cuales continuaban en ejecución al cierre de 2013.

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

(b) Compromisos de compra de activos fijos

Las inversiones en Inmovilizado material y Activo intangible comprometidas al 31 de diciembre de 2013 pero no incurridas todavía ascienden a 425.480 miles de euros (2012: 604.414 miles de euros; 2011: 1.122.514 miles de euros).

(c) Compromisos por arrendamiento operativo

La entidad dominante utiliza en régimen de arrendamiento operativo a terceros diversos activos entre los que destacan los detallados a continuación junto con las principales características de los contratos correspondientes (miles de euros):

Activo	Localización	Fecha de vencimiento	Renta anual sin IVA	Observaciones
Edificio Piovera[1]	Madrid	31/01/2016	3.953	Renta escalonadas, a partir del 2015 actualización en función del IPC
Edificio 2 Senasa	Madrid	31/12/12 (prórroga automática anual hasta 5 años)	140	Renta revisable en función del IPC

(1) La Sociedad tiene un acuerdo de prestación de servicios generales con la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" en el que la Sociedad asume el importe total de la renta anual, y repercute al Ente Público los costes que le correspondan.

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

	2013	2012	2011
Menos de 1 año	4.590	4.222	3.980
Entre 1 y 5 años	5.081	9.809	14.031
Más de 5 años	-	-	-
Total	**9.671**	**14.031**	**18.011**

(d) Cuotas mínimas futuras a cobrar por arrendamiento operativo

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

Las cuotas mínimas futuras a cobrar por arrendamientos operativos no cancelables son los siguientes:

	2013	2012	2011
Menos de 1 año	787.858	736.401	673.707
Entre 1 y 5 años	3.460.923	3.523.903	3.197.297
Total	**4.248.781**	**4.260.304**	**3.871.004**

26 Otras (pérdidas) / ganancias - netas

	2013	2012	2011
Otras pérdidas	(5.282)	(2.814)	(7.770)
Otras ganancias	16.057	2.290	3.132
Total Otras (pérdidas)/ ganancias netas	**10.775**	**(524)**	**(4.638)**

El importe del ejercicio 2013 de Otras pérdidas recoge principalmente el resultado de sentencias judiciales en contra de la Sociedad por importe de 3.859 miles de euros. El importe del ejercicio 2012 recoge principalmente el resultado de sentencias judiciales en contra de la Sociedad por importe de 1.810 miles de euros e intereses de demora por expropiaciones. El importe del ejercicio 2011 corresponde principalmente a una multa de la Agencia Catalana de Consumo por posición de dominio en los aparcamientos del aeropuerto de Barcelona y a gastos por riesgos laborales.

El importe de Otras ganancias para el ejercicio 2013 corresponde principalmente a la devolución efectuada por la Hacienda Pública del Impuesto al Valor Añadido soportado y no deducido en los ejercicios 2008 y 2009. El importe para el ejercicio 2012 corresponde principalmente a indemnizaciones de aseguradoras. El importe del ejercicio 2011 recoge principalmente las ganancias derivadas de cobros de deudas mediante vía de apremio.

27 Gastos por prestaciones a los empleados

	2013	2012	2011
Sueldos y salarios, incluidos otras indemnizaciones por despido 0 miles de Euros (2012: 10.294 miles de Euros y 2011: 9.456 miles de Euros)	249.812	271.465	279.040
Plan Social de Desvinculación Voluntaria (Nota 23)	(5.529)	134.468	-
Costes de Seguridad Social	75.643	85.619	82.406
Costes por pensiones (Nota 22)	13	118	5.925
Coste de los premios por jubilación (Nota 22)	-	1.694	401
Otros gastos sociales	14.399	15.545	16.340
	334.338	**508.909**	**384.112**

El número de empleados al cierre del ejercicio por categorías y sexos de las sociedades que integran en el Grupo por integración global ha sido la siguiente:

	31/12/2013(*)			31/12/2012(*)			31/12/2011(*)		
Categoría Profesional	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
Alta Dirección	4	-	4	9	1	10	9	2	11
Directivos y Titulados	774	556	1.330	955	595	1.550	960	592	1.552
Coordinadores	817	289	1.106	949	323	1.272	987	327	1.314
Técnicos	2.899	1.419	4.318	3.317	1.581	4.898	3.460	1.647	5.107
Personal de apoyo	266	296	562	355	356	711	391	385	776
Totales	**4.760**	**2.560**	**7.320**	**5.585**	**2.856**	**8.441**	**5.807**	**2.953**	**8.760**

(*)En las cifras anteriores se incluye los empleados temporales, que al cierre del ejercicio 2013 ascendió a 739 (2012: 1.006 y 2011: 1.211).

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

Categoría Profesional	2013(*)	2012(*)	2011(*)
Alta Dirección	4	9	11
Directivos y Titulados	1.408	1.556	1.536
Coordinadores	1.127	1.293	1.315
Técnicos	4.491	4.997	5.112
Personal de apoyo	608	739	788
	7.638	**8.594**	**8.762**

(*) En las cifras anteriores se incluyen los empleados temporales, que al cierre del ejercicio 2013 ascendió a 817 (2012: 1.109 y 2011: 1.231).

En cuanto a los miembros del Consejo de Administración de la Sociedad dominante está formado por al cierre de 2013 y a fecha de la formulación de las cuentas por 9 hombres y 3 mujeres (2012: 9 hombres y 2 mujeres y 2011: 7 hombres y 3 mujeres). En el ejercicio 2013 una parte del personal de alta dirección fue trasladado a la accionista (ver nota 34).

A 31 de diciembre de 2013 cuenta con una plantilla media de 122 empleados con discapacidad (2012: 131 y 2011: 94).

28 Otros ingresos de explotación

El detalle de los Otros ingresos de explotación para los ejercicios 2013, 2012 y 2011 es el siguiente:

	2013	2012	2011
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	6.576	6.429	12.237
Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio	592	1.016	938
Otros ingresos de explotación	**7.168**	**7.445**	**13.175**

29 Otros gastos de explotación

El detalle de los Otros gastos de explotación para los ejercicios 2013, 2012 y 2011 es el siguiente:

	2013	2012	2011
Arrendamientos y cánones	1.834	2.327	10.885
Reparación y conservación	245.812	291.809	305.051
Servicios profesionales independientes	25.886	35.512	41.163
Servicios Bancarios	1.548	1.687	1.580
Relaciones Públicas	924	2.272	6.351
Suministros	102.636	100.871	102.616
Otros servicios	145.950	171.108	257.176
Seguridad	105.992	116.954	72.274
Tributos	138.845	129.560	130.344
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	5.640	27.814	25.311
Otros gastos de gestión corriente	21.298	3.524	39.182
Otros gastos de explotación	**796.365**	**883.438**	**991.933**

30 Ingresos y gastos financieros

El detalle de los Gastos financieros netos para los ejercicios 2013, 2012 y 2011 es el siguiente:

	2013	2012	2011
Gastos financieros:			
Gastos financieros por deudas con terceros	(14.296)	(31.671)	(53.802)
Gastos financieros por préstamos con el Ente Público Empresarial Aeropuerto Españoles y Navegación Aérea	(230.770)	(283.840)	(312.200)
Actualización de provisiones (Nota 23)	(5.029)	(3.943)	(6.364)
Menos: gastos financieros capitalizados en activos cualificados (Nota 6 y 7)	9.007	22.620	32.528
Total gastos financieros	**(241.088)**	**(296.834)**	**(339.838)**

	2013	2012	2011
Ingresos financieros:			
Ingresos financieros de participaciones en instrumentos de patrimonio (Nota 33)	57.178	1.854	1.744
Otros ingresos financieros	286	314	286
Total ingresos financieros	**57.464**	**2.168**	**2.030**

	2013	2012	2011
Otros ingresos/(gastos) financieros netos:			
Diferencias de cambio netas	(281)	77	104
Deterioro de activos financieros disponibles para la venta (Nota 11)	(52.861)	-	-
Deterioro de instrumentos financieros	-	(159)	-
Ganancias/(Pérdidas) por derivados de tipo de interés: cobertura de flujo de efectivo	(12.279)	(27.396)	(12.840)
Total otros ingresos/(gastos) financieros netos	**(65.421)**	**(27.478)**	**(12.736)**
Gastos financieros netos	**(249.045)**	**(322.144)**	**(350.544)**

Los importes más significativos al cierre del ejercicio 2013 corresponden a los gastos financieros por la deuda con el accionista único y el deterioro de los activos financieros disponibles para la venta.

Los importes más significativos al cierre del ejercicio 2012 correspondían a los intereses relacionados con la deuda que la Sociedad mantenía con su accionista único (que durante el ejercicio 2012 habían disminuido principalmente por efecto de la disminución de los tipos de interés aplicables a dicha deuda), y a las pérdidas por los instrumentos financieros de cobertura de tipo de interés.

Durante el 2011 los gastos financieros por la deuda con el accionista único y las pérdidas por los instrumentos de cobertura representan los importes más significativos.

Los gastos financieros por deudas con terceros recogen principalmente los intereses de demora por las expropiaciones realizadas por el Grupo. La disminución del gasto en el 2012 comparado con el 2011 se debe a que durante el ejercicio 2011 se produjeron mayores resoluciones judiciales sobre terrenos expropiados en años anteriores.

El Grupo recoge bajo el epígrafe Actualización de provisiones los ajustes de carácter financiero como consecuencia de la actualización de provisiones (Nota 23).

31 Impuesto sobre las ganancias

	2013	2012	2011
Impuesto corriente:			
Impuesto corriente sobre los beneficios del año	98.779	26.598	92.594
Ajustes respecto de ejercicios anteriores	(583)	(991)	(2.995)
Total impuesto corriente	98.196	25.607	89.599
Impuesto diferido (Nota 21)	998	3.115	1.922
Total impuesto diferido	998	3.115	1.922
Impuesto sobre las ganancias	99.194	28.722	91.521

Los ajustes respecto de ejercicios anteriores corresponden principalmente a la regularización entre la estimación efectuada al cierre del ejercicio y la presentación del impuesto de sociedades.

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

	2013	2012	2011
Resultado antes de impuestos	**497.461**	**(92.248)**	**(306.043)**
Impuesto calculado a los tipos impositivos nacionales aplicables a los beneficios en los respectivos países	(149.238)	27.674	91.813
Efectos impositivos de:			
- Resultados de asociadas netos de impuestos	1.415	2.668	2.768
- Ingresos no sujetos a impuestos	1.891	913	547
- Gastos no deducibles a efectos fiscales	(1.691)	(1.542)	(612)
- Utilización de bases imponibles negativas no registradas	1.127	-	-
- Utilización de deducciones fiscales no reconocidas anteriormente (nota 21)	100.495	-	-
- Deducciones fiscales registradas en el ejercicio con el grupo fiscal (nota 21)	145.778	-	-
- Ajuste de ejercicios anteriores	(583)	(991)	(2.995)
Beneficio por impuesto	**99.194**	**28.722**	**91.521**

El tipo impositivo implícito resultante antes de aplicar deducciones y activación de deducciones y Bases Imponibles Negativas ha sido del 30% (2012: 31%, 2011: 29%).

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

	2013			2012			2011		
	Antes de impuestos	(Cargo)/ abono de impuesto	Después de impuestos	Antes de impuestos	(Cargo)/ abono de impuesto	Después de impuestos	Antes de impuestos	(Cargo)/ abono de impuesto	Después de impuestos
Cobertura de flujos de efectivo	15.256	(4.577)	10.679	11.051	(3.316)	7.735	(5.984)	1.795	(4.189)
Participación en otro resultado global de asociadas			(668)						
Otro resultado global	**15.256**	**(4.577)**	**10.011**	**11.051**	**(3.316)**	**7.735**	**(5.984)**	**1.795**	**(4.189)**
Impuesto corriente									
Impuesto diferido (Nota 21)		**(4.577)**			**(3.316)**			**1.795**	
	15.256	**(4.577)**	**10.011**	**11.051**	**(3.316)**	**7.735**	**(5.984)**	**1.795**	**(4.189)**

Otros asuntos:

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

Según establece la legislación vigente, los impuestos no pueden considerarse definitivamente liquidados hasta que las declaraciones presentadas hayan sido inspeccionadas por las autoridades fiscales o haya transcurrido el plazo de prescripción de cuatro años. Al cierre del ejercicio 2013 la Sociedad dominante tiene abierto el período comprendido entre el 31 de mayo de 2011 y el 31 de diciembre de 2013 para todos los impuestos.

La Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea", cabecera del grupo fiscal tiene abierto a inspección los siguientes impuestos: Impuesto sobre sociedades: ejercicios de 2002 a 2006 y de 2009 a 2013; Impuesto sobre la Renta de Personas Físicas: ejercicios de 2005 a 2006 y de 2009 a 2013; Impuesto sobre el Valor Añadido: ejercicios de 2005 a 2013; Impuesto General Indirecto Canario: ejercicios de 2010 a 2013 y el Impuesto sobre la Producción, los Servicios y la Importación: ejercicios de 2010 a 2013.

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

32 Resultados por acción

Los resultados básicos por acción se calculan dividiendo el Resultado del ejercicio atribuible al accionista único de la Sociedad dominante entre el número medio ponderado de acciones ordinarias en circulación durante el ejercicio. A efectos de calcular el resultado por acción para el ejercicio 2011 la Sociedad ha considerado las transacciones sobre el capital social ocurridas durante el 2011 (ver Nota 16) como una capitalización de reservas y por lo tanto como si el numero de acciones emitidas en la ampliación de capital hubiese existido para todos los ejercicios presentados anteriores al 2011.

	31 de diciembre de 2013	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2011
Resultado del ejercicio (miles de euros)	596.655	(63.526)	(214.522)
Nº medio ponderado de acciones ordinarias en circulación	150.000.000	150.000.000	149.997.486
Resultados básicos por acción (euro por acción)	3,98	(0,42)	(1,43)

Los resultados por acción diluidos se calculan dividiendo el Resultado del ejercicio atribuible al accionista único de la Sociedad dominante entre el número medio ponderado de acciones ordinarias en circulación durante el ejercicio teniendo en cuenta los efectos dilusivos inherentes a las acciones ordinarias potenciales en circulación durante el ejercicio. Al 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011 no existen factores dilutivos que modifiquen el importe de los resultados básicos por acción, por lo que los mismos coinciden con los resultados diluidos por acción.

33 Transacciones con partes vinculadas

El Grupo está controlado por la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea".

A continuación se indican las transacciones realizadas con partes vinculadas:

(a) Venta de bienes y prestación de servicios

	2013	2012	2011 (*)
Prestación de servicios:			
– Sociedad dominante última	14.030	20.629	89.099
– Empresas asociadas	9.520	20.382	23.105
– Empresas vinculadas	159	307	407
Total	**23.709**	**41.318**	**112.611**

Compra de bienes y servicios

	2013	2012	2011 (*)
Servicios recibidos:			
– Sociedad dominante última	205.526	224.700	230.828
– Empresas asociadas	352	760	732
– Empresas vinculadas	8.512	13.590	14.836
Total	**214.390**	**239.050**	**246.396**
Adquisición de bienes (inmovilizado)			
– Empresas vinculadas	8.029	16.080	25.847
Total	**8.029**	**16.080**	**25.847**

(*) Hasta la fecha de comienzo de ejercicio efectivo de las funciones de Aena Aeropuertos S.A. (8 de Junio de 2011), el segmento de negocio de Navegación Aérea correspondiente a la Entidad Pública Empresarial Aena venía prestando servicios de Aeródromo y Aproximación a los centros operativos de la unidad de Negocio de Aeropuertos de dicha Entidad. Los costes e ingresos de dichos servicios de Aeródromo y Aproximación Final eran asignados por la unidad de Navegación Aérea a la de Aeropuertos en la Contabilidad analítica de dicha Entidad.

Por Ley 9/2010, de 14 de Abril (Disposición Adicional quinta), los costes de los servicios de tránsito aéreo de aeródromo se integran en la cuantía de la Tasa de Aterrizaje facturada por Aena Aeropuertos SA a las Compañías Aéreas.

A tal efecto la ley 1/2011 configura como prestación patrimonial de carácter público los servicios de tránsito aéreo de aeródromo que facilite el gestor aeroportuario. Los importes facturados por dicha prestación ascendieron en 2013 a 182.980 miles de euros (2011: 111.584 miles de euros y 2012: 175.550 miles de euros).

Se ha formalizado el oportuno Acuerdo de prestación de servicios entre el gestor aeroportuario y el proveedor de servicios de tránsito aéreo para determinar la correspondiente contraprestación a abonar por dichos servicios.

(b) Ingresos por participación en empresas vinculadas

	2013	2012	2011
– Empresas del grupo	-	-	-
– Empresas asociadas	-	-	-
– Empresas vinculadas (Nota 11 y 30)	57.178	1.854	1.744
Total	**57.178**	**1.854**	**1.744**

(c) Remuneración del personal clave de la dirección

Ver Nota 34 Otra Información.

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

	2013	2012	2011
Cuentas a cobrar a partes vinculadas (Nota 13):			
–Asociadas	1.793	5.690	6.189
–Vinculadas	-	40	26
–Sociedad dominante última	18.610	33.324	10.671
Total cuentas a cobrar de partes vinculadas	**20.403**	**39.054**	**16.886**
Cuentas a pagar a partes vinculadas (Nota 19):			
–Asociadas	-	148	156
–Vinculadas	4.337	12.564	14.393
–Sociedad dominante última	67.152	162.979	77.044
Total cuentas a pagar de partes vinculadas	**71.489**	**175.691**	**91.593**

Las cuentas a cobrar con las asociadas y vinculadas surgen principalmente de las transacciones de compra y venta de servicios. Las cuentas a cobrar con la Sociedad dominante última surgen por el impuesto de sociedades presentado en régimen de consolidación fiscal (Nota13). Estas operaciones representan las principales operaciones no monetarias de cara al flujo de efectivo consolidado. Las cuentas a cobrar no están garantizadas por naturaleza y no devengan intereses. No existe ninguna provisión para las cuentas a cobrar de partes vinculadas.

Las cuentas a pagar a empresas vinculadas surgen principalmente de las transacciones de compra de inmovilizado y prestación servicios de mantenimiento. Las cuentas a pagar no devengan intereses.

(e) Préstamos y derivados con partes vinculadas

	31 de diciembre de		
	2013	2012	2011
No corriente			
Préstamo de Aena Aeropuertos SA con la Sociedad dominante	10.307.217	10.964.650	11.047.409
Ajuste a saldo de la aportación no dineraria por cuentas en vía de apremio	65.055	62.770	65.056
Ajuste saldo de la aportación no dineraria	1.186	-	-
Ajuste saldo préstamo con sociedad dominante por criterio coste efectivo	(4.794)	(2.457)	(1.869)
Subtotal Préstamos con partes relacionadas (Nota 20)	**10.368.664**	**11.024.963**	**11.110.596**
Derivados de cobertura no corriente imputados desde Sociedad dominante	4.323	9.455	32.180
Subtotal deuda espejo a largo plazo de Aena Aeropuertos SA con Sociedad dominante	**10.372.987**	**11.034.418**	**11.142.776**
Corriente			
Préstamo con la Sociedad dominante	952.233	807.750	627.386
Otros	(364)	(85)	-
Préstamo con la Sociedad dominante por póliza de crédito	-	-	161.319
Intereses devengados por préstamos con sociedad dominante	73.306	76.994	76.597
Subtotal Préstamos con partes relacionadas (Nota 20)	**1.025.175**	**884.659**	**865.302**
Derivados de cobertura corriente imputados desde Sociedad dominante	4.983	13.398	1.895
Subtotal deuda espejo a corto plazo de Aena Aeropuertos SA con Sociedad dominante	**1.030.158**	**898.057**	**867.197**
Otros	-	-	49
C/c con Entidad dominante última (Nota 20)	-	139.405	185.625
	11.403.145	**12.071.880**	**12.195.647**

Los valores razonables de los préstamos con la sociedad dominante (Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea") se desglosan en la Nota 20.

Los préstamos y créditos están formalizados en un 50% (en 2012: 57% y 2011: 47%) aproximadamente a tipos de interés fijos revisables que oscilan entre un 0,98% y 4,88 % (en 2012 oscilan entre un 0,98% y 4,88% y en 2011 oscilan entre un 1,70% y 4,88%) anual y el porcentaje restante está formalizado a tipos variables generalmente referenciados al Euribor 3 y 6 meses. Las deudas con entidades de crédito vencen en el 2017 y tienen un interés medio anual en un rango de 0,36% - 5,54% (2012: 0,26% - 5,49% anual, 2011: 1,51% - 4,88%).

La exposición de los préstamos con la sociedad dominante a variaciones en los tipos de interés y a las fechas contractuales en que se revisan sus precios a las fechas de cierre de balance es como sigue:

	31 de diciembre de		
	2013	2012	2011
Tipo variable :			
Menos de 6 meses	5.773.352	6.152.294	6.698.060
Tipo Fijo Revisable:			
Menos de 6 meses	315.435	526.519	236.564
6 meses a 1 año	132.212	101.792	337.463
1- 5 años	4.439.865	4.519.830	4.081.984
	10.660.864	**11.300.435**	**11.354.071**
A tipo fijo	732.975	748.592	807.452
	11.393.839	**12.049.027**	**12.161.523**

Con motivo de la aportación no dineraria descrita en la Nota 1, la Sociedad dominante y su accionista único han firmado un contrato de financiación por el cual las deudas correspondientes a la rama de la actividad aportada en la ampliación de capital descrita en dicha Nota 1 se traspasan de la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" a la sociedad dominante Aena Aeropuertos, S.A. En dicho contrato entre ambas partes se reconoce 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 especifica que la titularidad ante las instituciones financieras prestamistas le

corresponde a la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea", sin embargo se reconoce que se obliga a satisfacer un 94,90% (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" deba satisfacer a las entidades financieras de acuerdo con las condiciones financieras y demás términos y condiciones previstos en los Acuerdos de Financiación.

Con fecha de 29 de julio de 2014 la Entidad Pública Empresarial "ENAIRE", Aena, S.A. y las respectivas entidades financieras han acordado la novación modificativa y no extintiva de los correspondientes acuerdos de financiación.

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

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 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011 de la Sociedad.

El epígrafe de "Deuda Financiera no corriente" registra un importe de 10.307.217 miles de euros (2012: 10.964.650 miles de euros y 2011: 11.047.409 miles de euros) de préstamos a pagar al grupo por la financiación de los aeropuertos con un calendario establecido. También recoge 65.055 miles de euros (2012: 62.770 miles de euros y 2011: 65.056 miles de euros) por cuentas a cobrar que corresponden al Ente Público y que no se habían ajustado en el saldo de la aportación no dineraria. Así mismo, el epígrafe de "Deuda financiera corriente" registra un importe de 952.233 miles de euros (en 2012: 807.750 miles de euros y 2011: 627.386 miles de euros) de préstamos a corto plazo a pagar al grupo por la financiación de los aeropuertos con un calendario establecido, así como 73.306 miles de euros (2012: 76.994 miles de euros, 2011: 76.597 miles de euros) por intereses devengados por préstamos con sociedad dominante última; en 2011 se registró también un importe de 161.319 miles de euros por un préstamo con sociedad dominante última que en el ejercicio 2012 se traspasó a la c/c con la Entidad dominante última. En el epígrafe "Clientes y otras cuentas a cobrar" se incluye "Cuenta corriente con la Entidad dominante última" correspondiente al saldo deudor del cash pooling por un importe de 67.766 miles de euros (2012: saldo acreedor 139.405 miles de euros; 2011: saldo acreedor 185.625 miles de euros).

La cuenta de "cash pooling" está remunerada para las posiciones acreedoras al tipo medio de las colocaciones a corto plazo, y las posiciones deudoras al tipo medio de las lineas de crédito vigentes (Nota 13). En el ejercicio 2014 no se mantiene la cuenta de cash pooling con la Sociedad dominante última y la gestión de la tesorería es llevada por Aena, colocando las posiciones de tesorería de forma independiente de su matriz.

A continuación se enumeran los contratos que existen entre la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA)" y Aena Aeropuertos para el 2013, dichos contratos se renuevan anualmente:

- Procedimiento de prestación de servicios de centralización de tesorería.
- Acuerdo de prestación de servicios planificación aeroportuaria e integración territorial.
- Acuerdo de prestación de servicios: Administrativos-financieros, Gestión de la calidad, Gestión de la contratación, Gestión de infraestructura, Gestión de medidas de protección de datos de carácter personal, Área de medio ambiente, Procesos económico administrativos, Promoción y apoyo a la excelencia, Organización y recursos humanos, Servicios generales, y Servicios de T.I.C.
- Procedimiento de prestación de servicios de centralización de tesorería "cash pooling".
- Compromiso de prestación de servicios asociados a procesos/actividades estratégicas y estructurales de la Entidad Pública Empresarial y Aena Aeropuertos, S.A.
- Acuerdo de uso de instalaciones de aeropuertos.
- Acuerdo de STA.

En el ejercicio 2013 la sociedad dominante ha firmado el siguiente contrato:

- Acuerdo de colaboración con Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. para la redacción y revisión de proyectos, dirección de obra y asistencia técnica de control de vigilancia, ingeniería para la certificación, mantenimiento y

operación de instalaciones y procesos aeroportuarios, planificación, desarrollo aeroportuario y medio ambiente, desarrollo comercial aeroportuario y estudios y diseños logísticos en edificios terminales para mejorar la eficiencia operativa y conseguir una mayor reducción de costes.

34 Otra información

Honorarios de auditoría

Los honorarios devengados durante los ejercicios 2013, 2012 y 2011 por PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L. (PwC) por los servicios de auditoría de cuentas y por otros servicios de verificación se detallan a continuación:

Concepto	2013	2012	2011
Servicios de auditoría	68	67	59
Otros servicios de verificación	-	10	20
Otros servicios	292	255	48
Total	**360**	**332**	**127**

No existen honorarios por otras sociedades de la red PwC.

Asimismo, los honorarios devengados durante los ejercicios 2013, 2012 y 2011 por otras firmas de auditores por servicios de auditoría de cuentas y por otros servicios se detallan a continuación (en miles de euros):

Concepto	2013	2012	2011
Servicios de auditoría	-	-	8
Otros servicios de verificación	22	-	-
Otros servicios	347	709	2.804
Total	**369**	**709**	**2.812**

Retribución de la Alta Dirección y de los Administradores

Las retribuciones percibidas durante los ejercicios 2013, 2012 y 2011 (desde la constitución de Aena Aeropuertos el 8 de junio de 2011) por la Alta Dirección y los Administradores de la Sociedad a la fecha de formulación de las respectivas cuentas consolidadas clasificadas por conceptos, han sido las siguientes (en miles de euros):

	2013			2012			2011		
Concepto	Alta Dirección	Consejo de Administración	Total	Alta Dirección	Consejo de Administración	Total	Alta Dirección	Consejo de Administración	Total
Sueldos	579	-	**579**	972	-	**972**	1.265	-	**1.265**
Dietas	17	97	**114**	18	100	**118**	14	229	**243**
Planes de pensiones	-	-	**-**	-	-	**-**	10	-	**10**
Primas de seguros	3	-	**3**	8	-	**8**	9	-	**9**
Total	**599**	**97**	**696**	**998**	**100**	**1.098**	**1.298**	**229**	**1.527**

El importe de los servicios recibidos por la sociedad dominante última incluye los servicios de apoyo prestados por el Presidente y Consejero delegado de AENA y personal de la alta dirección que realiza funciones para Aena Aeropuertos, S.A., desde la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" (AENA), que asciende a 526 miles de euros en el ejercicio 2013 (2012: 128 miles de euros y 2011: 520 miles de euros).

No existen anticipos ni créditos concedidos al cierre de los ejercicios 2013, 2012 y 2011 a la Alta Dirección o a los Administradores. Asimismo, no existen obligaciones en materia de pensiones contraídas con antiguos o actuales Administradores.

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

Durante los ejercicios 2013, 2012 y 2011 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 dominante. 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 dominante.

A 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011 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 dominante.

35 Hechos posteriores a la fecha del balance

No se han producido hechos significativos posteriores a la fecha del cierre del ejercicio y hasta la fecha de formulación de los presentes estados financieros consolidados, diferentes de los que se mencionan a continuación:

1) Con fecha 19 de marzo de 2014 la Dependencia de Control Tributario y Aduanero notificó a la Entidad Aena Aeropuertos, S.A. el inicio de actuaciones de comprobación e investigación en relación al Impuesto sobre el Valor Añadido del ejercicio 2013 (Nota 31). El 25 de julio de 2014 se cerraron dichas actuaciones de comprobación e investigación, concluyéndose de manera favorable para la entidad, y estimándose que la cantidad a devolver por el Estado a Aena Aeropuertos, S.A. ascendían a 31.648 miles de euros, que correspondían a la cuota pendiente de devolución de diciembre de 2013, contabilizada en balance. Dicho importe ha sido cobrado el 28 de agosto de 2014.

2) El 22 de mayo de 2014 en Asamblea General de Accionistas de la empresa participada Aeropuertos Mexicanos del Pacifico, S.A.P.I. de C.V. se aprobó la reducción del capital social en su parte variable por 75.000 miles de acciones (2.378.350 miles de pesos mexicanos). Como consecuencia de esta operación el Grupo ha reconocido una entrada de caja por 1.410 miles de euros, ha reducido la participación en la asociada en 1.369 miles de euros y ha registrado en patrimonio la diferencia como consecuencia de esta operación. Esta operación no ha generado cambios en el porcentaje de participación

3) El 29 de mayo de 2014 la sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional, S.A. efectuó la compra de 63 miles de acciones ordinarias de Aerocali, S.A. Con esta adquisición el Grupo pasa a tener el 50% de participación sobre esta empresa. El importe pagado por esta adquisición asciende a 2.036 miles de euros. De acuerdo con el análisis efectuado por la Dirección del Grupo con esta adquisición no se pasaría a tener control de la participada ya que existe control conjunto, por lo que al 30 de Septiembre de 2014 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.

4) El 1 y 2 de julio de 2014 se reunieron la representación de Aena Aeropuertos, S.A., la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" y las organizaciones sindicales presentes en la coordinadora sindical estatal acordándose lo siguiente:

   - Ratificar el mantenimiento del Convenio Colectivo único aplicable al personal adscrito actualmente a la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" y a Aena Aeropuertos, S.A.
   - Extender la actual vigencia del I Convenio Colectivo del Grupo Aena hasta el 31 de diciembre de 2021, quedando sujeto al cumplimiento de los requisitos y formalidades que sean de aplicación al sector público.

5) El 5 de julio de 2014 se publicó en el Boletín Oficial del Estado el Real Decreto Ley 8/2014, de 4 de julio, de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia. Este RDL 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.

- La sociedad Aena Aeropuertos, S.A. pasa a denominarse Aena, S.A. y la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" pasa a denominarse ENAIRE.

- 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 definen 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.

- 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.

- Se introduce el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) adoptado por períodos quinquenales. Los planes quinquenales se contemplarán materias como tarifas, condiciones de calidad, estándares de servicios, capacidad y accesibilidad, y aspectos relativos a las inversiones.

- Los ingresos del gestor aeroportuario asociados a los servicios aeroportuarios básicos estarán condicionados por el cumplimiento de un ingreso máximo anual por pasajero, cuya determinación estará basada en la recuperación de costes eficientes así reconocidos por el regulador junto con las previsiones de tráfico, y podrá ajustarse al alza o a la baja en función del desempeño en el cumplimiento de los niveles de calidad establecidos y del retraso de ejecución de las inversiones estratégicas.

- Para el periodo 2015-2025 el incremento máximo de tarifas será cero. Solamente se podrán incrementar las tarifas por encima de este incremento máximo si durante el segundo DORA por causas excepcionales, tales como inversiones normativas imprevisibles e inaplazables, se incrementase la inversión media anual por encima de los 450 millones de euros 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 del RDL 8/2014, se establece que a su finalización el déficit tarifario acumulado junto con el correspondiente a años anteriores no podrá ser trasladado al siguiente DORA.

La adopción de este régimen, es necesaria para reforzar la eficiencia económica y la eficacia en la gestión de la red de aeropuertos de interés general, en orden a potenciar la actividad de transporte aéreo, y adoptar el nuevo

marco jurídico con carácter previo a cualquier decisión sobre la entrada de capital privado en el capital social de Aena Aeropuertos, S.A.

6) En Consejo de Ministros del 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 Aeropuertos, S.A. y a enajenar hasta un 49 por 100 de su capital. Adicionalmente, se ha tomado la decisión de finalizar, a lo largo del mes de julio de 2014, de manera definitiva y efectiva el proceso de segregación organizativa entre ambas empresas y dotarlas así de funcionamiento independiente.

7) En el 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 "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea", Aena Aeropuertos, S.A. y las respectivas entidades financieras han acordado la novación modificativa y no extintiva de los correspondientes acuerdos de financiación.

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

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

- El carácter solidario de las prestatarias, la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" y Aena Aeropuertos, S.A., que se obligan solidariamente entre sí frente al banco con respecto a la obligación de reembolsar el importe del préstamo que hubiera sido dispuesto por cualquiera de ellos y de pagar intereses, comisiones, costes, gastos y cualquier otro concepto adeudado por cualquiera de ellas directamente al banco en virtud de los contratos. Los bancos reconocen expresamente que el pago que por cualquier concepto reciba efectivamente de cualquiera de las prestatarias de conformidad con lo previsto en los contratos, tendrá plenos efectos liberatorios por dicho concepto e importe.

- La eliminación de las cláusulas que imponían limitaciones sobre la transmisión de acciones de AENA y la venta de un porcentaje de acciones superior al 49%.

- La obligatoriedad del cumplimiento de ciertos ratios financieros sobre la base de 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.

Ratio	2013	2014	2015	2016	2017 y siguientes
Deuda Financiera Neta/EBITDA Menor o igual a:	10,00x	9,00x	8,00x	8,00x	7,00x
EBITDA / Gastos Financieros Mayor o igual a:	2,50x	2,75x	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 Aeropuertos, S.A. ni la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea", 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 Aeropuertos, 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 Aeropuertos, S.A.

Las novaciones de los contratos de financiación han ocasionado para Aena Aeropuertos, S.A. 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.

Como consecuencia de dichas novaciones y para recoger las modificaciones en la relación contractual por el préstamo con la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea", con fecha 29 de Julio de 2014 la Sociedad firma una novación modificativa no extintiva del contrato de reconocimiento de deuda con la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea", que viene a modificar el contrato firmado con fecha 1 de julio de 2011 por el que se aportaron a Aena Aeropuertos, S.A. la totalidad de los bienes, derechos, deudas y obligaciones de la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" afectos al desarrollo de actividades aeroportuarias, comerciales y otros servicios estatales vinculados a la gestión aeroportuaria, incluidos los afectos a los servicios de tránsito aéreo de aeródromo, por la cantidad de 11.672.857 miles de euros, que representaba el 94,9% del saldo vivo de los acuerdos de financiación suscritos por la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" con sus entidades financiadoras.

En virtud de dicha novación, las Partes acuerdan modificar determinados aspectos del contrato de reconocimiento de deuda con efectos meramente novatorios y en ningún caso extintivos, a los efectos de precisar, entre otros, i) el importe actualizado del endeudamiento reconocido, ii) la regulación del abono por Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" y Aena Aeropuertos, 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 Aeropuertos, 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 "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" en caso de incumplimiento de sus obligaciones bajo el Contrato de Reconocimiento de Deuda o perdida de la mayoría del capital social de Aena por parte de la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea".

El desglose de la deuda financiera total con las entidades financieras en la que la Entidad Pública Empresarial "ENAIRE" es la titular y Aena S.A. co-acreditada a la fecha de formulación de los últimos estados financieros disponibles (30 de septiembre de 2014) era el siguiente (en miles de euros):

Entidades Financieras	Importe
BEI	**5.182.227**
ICO	**2.465.000**
DEPFA	**1.333.333**
FMS	**933.333**
BBVA	**312.867**
CAIXA	**184.200**
SABADELL	**140.000**
BANKINTER	**130.000**
DEXIA	**112.500**
BANKIA	**110.700**
KFW	**100.000**
POPULAR	**81.733**
SANTANDER	**54.000**
SOCIETE GENERAL	**51.300**
UNICAJA	**16.667**
BARCLAYS	**12.500**
TARGO BANK	**6.667**
TOTAL	**11.227.027**

Aena S.A adeuda a la Entidad Pública "ENAIRE" la deuda derivada de la aportación de la actividad aeroportuaria, que al 30 de Septiembre de 2014 asciende a un importe de 10.769.067 miles de euros.

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

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

En todo caso, el impago por Aena Aeropuertos, S.A. de sus obligaciones derivadas del Contrato de reconocimiento de deuda, no liberará a la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" 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 "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" no modifican el tratamiento contable de la deuda financiera de la Sociedad con la sociedad dominante última la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea".

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

La ley 7/2014 del Impuesto de Sociedades establece, entre otras modificaciones, la reducción progresiva del tipo impositivo del impuesto en el plazo de dos años del 30 % al 25 %, fijándose en el ejercicio 2015 un tipo del 28 % y para el ejercicio 2016 y siguientes un tipo del 25%.

Este hecho implicará un efecto negativo en el resultado contable en el momento de aplicar los créditos pendientes de aplicar: créditos fiscales por Bases Imponibles Negativas y activos por diferencias temporarias.

Estos créditos fiscales están contabilizados al tipo impositivo vigente en el momento de su generación (30%), mientras que su recuperabilidad se realizará al 28 % o al 25 % dependiendo del año de su utilización o reversión.

Por tanto, se producirá un gasto por impuesto adicional atribuible a estos conceptos que se cuantifica en el 2 % (para los créditos cuya recuperabilidad se estima en el año 2015) y un 5 % (para los créditos a aplicar en el 2016 y siguientes). Con la mejor estimación realizada a fecha de formulación de los presentes estados financieros consolidados se estima un gasto, en relación a los activos por diferencias temporarias por un importe de 14,8 millones de euros, y por importe de 3,2 millones de euros en relación a los créditos fiscales por Bases Imponibles Negativas.

9) El 18 de septiembre de 2014 el Consejo de Administración de Aena autorizó el ejercicio de la opción de compra de London Luton Airport Holding III Limited (en lo sucesivo, LLAH III) (véase Nota 9), condicionando dicha autorización a su posterior aprobación por el Consejo de Ministros.

Una vez obtenida la autorización del Consejo de Ministros, Aena Internacional culminó, con fecha 16 de octubre de 2014, el ejercicio de la opción de compra del 11% del capital de LLAH III. La financiación de la operación se realizó con fondos disponibles en Aena y se instrumentó vía aumento de capital en Aena Internacional.

El ejercicio de dicha opción ha llevado aparejada la asunción del 51% del préstamo de los accionistas que tenía Aerofi, cuyo importe total es de 94,7 millones de libras (por lo que al Grupo le corresponden 48,3 millones de libras).

El importe total que el Grupo ha desembolsado por la operación es de 62 millones de libras (77,8 millones de euros) que se desglosa como sigue:

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

-Por el 51% del préstamo de accionistas: 48,3 millones de libras (60,6 millones de euros).

Como consecuencia de esta operación, Aena ha adquirido el control de LLAH III dado que controla la mayoría de los derechos de voto y se cumplen los requisitos establecidos por la NIIF10 (véase nota 2.1.1). Por lo tanto, el Grupo ha pasado a consolidar esta sociedad (y sus sociedades dependientes) por el método de integración global desde la fecha de adquisición del control.

A la fecha de formulación de estos estados financieros consolidados, el Grupo está en 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, se ha procedido a reconocer y valorar provisionalmente los activos identificables adquiridos y los pasivos asumidos a la fecha de adquisición, con las siguientes premisas:

- El valor de los activos identificables adquiridos y los pasivos asumidos se basa en las valoraciones encargadas a terceros en el contexto de la adquisición de la participación del 40% en LLAH III en noviembre 2013 (ajustando las revalorizaciones practicadas en activos fijos e intangibles por la amortización en función de las vidas útiles estimadas).

Se ha considerado que no se han producido variaciones en el valor razonable de la participación previa del 40%, debido al limitado tiempo transcurrido y a que no se han producido cambios significativos en los fundamentales del negocio. La Dirección de Aena espera que los valores definitivos estén disponibles a lo largo del primer semestre de 2015.

El cuadro siguiente resume el coste de adquisición para el Grupo y los importes de los activos adquiridos y los pasivos asumidos en la fecha de adquisición, según el balance consolidado de LLAH III a fecha de adquisición, no auditado:

	Miles de euros
Valor de la participación previa	49.486
Contraprestación abonada en efectivo	17.198
Total coste de adquisición	**66.684**
Activos intangibles (1)	477.164
Inmovilizado material	140.327
Activo por impuestos diferidos	7.602
Existencias	745
Clientes y otras cuentas a cobrar a corto plazo (2)	34.053
Efectivo y equivalentes al efectivo en la dependiente adquirida	21.798
Deuda financiera a largo plazo (3)	(405.097)
Obligaciones por prestaciones por jubilación	(38.010)
Otros pasivos a largo plazo	(612)
Pasivos por impuesto diferido	(116.463)
Deuda financiera a corto plazo	(5.034)
Proveedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	(26.953)
Total activos netos identificables	**89.520**
Intereses minoritarios (4)	**43.865**
Activos netos adquiridos	**45.655**
Fondo de comercio (5)	**21.029**

1. Los activos intangibles incluyen la concesión administrativa del aeropuerto de London Luton (propiedad del Luton Borough Council) y contratos con aerolíneas, los cuales se han valorado empleando el "Excess Earnings Method", que está basado en un cálculo de descuento de flujos de efectivo de los beneficios económicos futuros atribuibles a dichos activos, considerando tanto los ingresos y costes como la rentabilidad requerida para otros activos empleados. Para estimar la vida útil remanente de ambos tipos de activos se ha atendido al vencimiento de los contratos que los soportan, resultando de 7 a 8 años para los principales contratos con clientes, y de 18 años para la concesión administrativa.

2. El valor razonable de los clientes y otras cuentas a cobrar de 34.053 miles de euros equivale a su importe contractual bruto.

3. El epígrafe "Deuda financiera a largo plazo" incluye deuda bancaria por importe de 286.325 miles de euros y un préstamo con los accionistas por importe de 118.772 miles de euros. Como se ha indicado previamente, 60.574 miles de euros de dicho préstamo han sido asumidos por el Grupo y desembolsados simultáneamente a la operación de adquisición, por lo que serán eliminados en consolidación; considerándose el desembolso, flujo de efectivo de las operaciones de financiación del Grupo.

4. El interés minoritario corresponde al 49% de participación en el capital mantenido por Aerofi, y se ha valorado como la participación proporcional en el valor razonable de los activos netos identificables.

5. El Grupo realizará la atribución del fondo de comercio adquirido, estimado provisionalmente, una vez se concluyan las valoraciones mencionadas previamente.

No se han identificado pasivos contingentes de esta combinación de negocios que deban ser registrados. Tampoco existen acuerdos de contraprestación contingente pendientes de liquidación. No se incurrieron costes significativos relacionados con la adquisición.

Las operaciones del negocio adquirido se integrarán en la cuenta de resultados del Grupo a partir de la fecha de

adquisición. Si ésta hubiera tenido lugar el 1 de enero de 2014, los ingresos del Grupo al 30 de septiembre de 2014 se habrían incrementado en 121.088 miles de euros, el beneficio neto de ese periodo habría sido inferior en -1.507 miles de euros y el EBITDA habría sido superior en 39.895 miles de euros. Estos importes se han calculado utilizando las políticas contables del Grupo y ajustando los resultados de la dependiente, al objeto de reflejar, principalmente:

- Las transacciones y resultados generados por la filial desde el 1 de enero hasta el 30 de septiembre de 2014.
- El gasto por amortización calculado sobre el valor del inmovilizado material y activos intangibles determinado en la combinación de negocios.
- El efecto impositivo de los ajustes anteriores.
- El efecto de aplicar el método de la participación al 40% de acciones previo únicamente hasta el 1 de enero de 2014.

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

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

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

En el marco de un tercer incidente de ejecución, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid ha dictado un auto de fecha 2 de diciembre de 2014 (el "Auto de 2 de diciembre de 2014"), notificado a Enaire y a Aena 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 y el Ministerio de Fomento deberán informar a la Sala en el plazo de un mes sobre la incidencia de la medida de la situación acústica de la urbanización. En ese mismo plazo de un mes, los recurrentes podrán aportar sus correspondientes alegaciones y mediciones al respecto.

El Auto de 2 de diciembre de 2014 ha sido recurrido en reposición ante la misma Sala del TSJ. Junto con la presentación de este recurso se ha solicitado la suspensión de la ejecución del Auto de 2 de diciembre de 2014. Mediante Auto de fecha 18 de diciembre de 2014, el TSJ ha accedido a la suspensión interesada de modo que, en el momento presente, el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas puede seguir operando en las mismas condiciones en las que lo hacía hasta la fecha, sin que sea necesario iniciar la reducción del número de sobrevuelos que se producen sobre Ciudad Santo Domingo hasta que los mismos sean un 30% inferiores a los existentes en el año 2004.

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.

11) Sentencias posteriores a la fecha de formulación de las cuentas anuales estatutarias de 2013.

11.1 Expropiaciones

Aena mantiene abiertos diversos procedimientos judiciales en materia de expropiaciones. Los principales procedimientos tienen su origen en las expropiaciones realizadas para la ampliación del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid- Barajas.

Durante el primer semestre de 2014 recayeron 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 la anulación de la delimitación del Dominio Público Hidráulico en vigor, que faculta a los antiguos propietarios de los terrenos incluidos dentro de esa delimitación para reclamar el abono de la superficie en su día adquirida a coste cero. El conjunto de estas sentencias y riesgos ha dado lugar durante el período Enero-Septiembre de 2014 a una dotación por importe de 74.439 miles de euros, de los cuales 52.910 miles de euros corresponden a diferencias de justiprecio, que han tenido como contrapartida mayor valor de terrenos, y 21.529 miles de euros a intereses de demora devengados al 30 de septiembre de 2014, que han tenido como contrapartida gasto por intereses de demora de expropiaciones. De estos 21,5 millones de euros de intereses, 1,6 millones de euros corresponden al ejercicio 2014, 2,1 millones de euros a cada uno de los ejercicios 2011, 2012 y 2013, y el resto (13,6 millones de euros), a los períodos anteriores al ejercicio 2011. Dichos importes han sido registrados en los estados financieros intermedios resumidos consolidados correspondientes al periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2014, que han sido formulados el 15 de enero de 2015 por el Consejo de Administración de la Sociedad dominante , según se indica en la Nota 2.1 "Bases de presentación".

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 93 fincas. Estas 93 fincas fueron expropiadas en su día a través del Expediente 17/Aena/92, y adquiridas finalmente en 1994 por el procedimiento de mutuo acuerdo para la ampliación del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

La sentencia dictada por Tribunal Superior de Justicia de Madrid estima parcialmente el recurso planteado por los recurrentes que solicitan que se les reconozca el derecho a la retasación de las fincas expropiadas. La sentencia se fundamenta en la concurrencia de "silencio administrativo positivo" y anula, en consecuencia, la Orden del Ministerio de Fomento de 12 de noviembre de 2010 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. El Tribunal Superior de Justicia de Madrid ha ordenado el traslado de las solicitudes al Jurado Provincial de Expropiación Forzosa de Madrid para su tramitación.

La sentencia no analiza el fondo del asunto, porque al aceptar la misma que se ha producido silencio administrativo positivo, considera que el derecho a la retasación ya lo ha reconocido la administración y no ha lugar a discusión sobre el mismo.

El importe que solicitan los recurrentes asciende a 998,5 millones de euros (una vez deducida la cantidad de 16,7 millones de euros pagados de mutuo acuerdo). No obstante, teniendo en cuenta la superficie afectada y el precio unitario por m2, conforme ha sido determinado recientemente por el citado Tribunal en las últimas expropiaciones llevadas a cabo para el desarrollo del Aeropuerto, el importe ascendería a 479,6 millones euros, incluyendo intereses de demora calculados hasta el 30 de septiembre de 2014.

Existen otros dos procedimientos similares, el Procedimiento Ordinario 427/2011 y el Procedimiento 66/2011. En el primero de ellos, el Tribunal ha notificado con fecha 15 de diciembre de de 2014 la sentencia de 27 de noviembre de 2014, dictada en igual sentido que el citado procedimiento 1/2011. En este procedimiento los expropiados reclaman 27 millones de euros (una vez deducida la cantidad de 0,4 millones de euros pagados de mutuo acuerdo). No obstante el importe según los parámetros descritos ascendería a 13 millones euros, incluyendo intereses de demora calculados hasta el 30 de septiembre de 2014.

En el procedimiento 66/2011, pendiente de sentencia, los expropiados reclaman 885,16 millones de euros (una

vez deducida la cantidad de 8,5 millones de euros pagados de mutuo acuerdo), aunque teniendo en cuenta los parámetros descritos, el importe ascendería a 425,2 millones de euros incluyendo intereses de demora calculados hasta el 30 de septiembre de 2014.

En los dos procedimientos dónde ya se ha dictado sentencia, tanto Aena como el Ministerio de Fomento, a través de la Abogacía del Estado, han anunciado los correspondientes recursos de casación ante el Tribunal Supremo. Respecto al procedimiento 1/2011, el Tribunal ha acordado tener por preparado el recurso y da dado un plazo, que vence el 21 de enero de 2015, para interponer el recurso de casación.

De acuerdo con los informes jurídicos sobre el asunto, se considera que se dan las condiciones que establece la normativa contable para proceder al registro contable de la provisión en función del valor determinado en las sentencias del Tribunal Superior de Justicia de Madrid para las últimas expropiaciones llevadas a cabo para el desarrollo del Aeropuerto, el cual se han indicado en los puntos anteriores como importe más probable en contraposición a lo reclamado por los propietarios y que asciende para los tres procedimientos a un total de 918 millones de euros, de los cuales 159,4 millones de euros corresponden a gastos por intereses de demora acumulados hasta el 30 de septiembre de 2014 (45,6 millones de euros devengados en ejercicios anteriores a 2011, 30,4 millones de euros devengados en cada uno de los años 2011, 2012 y 2013 y 22,6 millones de euros devengados en el período de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2014) y 758,6 millones de euros corresponden a mayor coste de los terrenos por retasación del justiprecio. Dichos importes han sido registrados en los estados financieros intermedios resumidos consolidados correspondientes al periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2014, que han sido formulados el 15 de enero de 2015 por el Consejo de Administración de la Sociedad dominante , según se indica en la Nota 2.1 "Bases de presentación".

11.2 Otras reclamaciones por responsabilidades

Durante el período Enero-septiembre de 2014, han recaído sentencias favorables al Grupo en diversos contenciosos con empresas constructoras por importe de 32.406 miles de euros, para las que estima que no se derivarán consecuencias económicas desfavorables, por lo que se ha procedido a revertir dicho importe con abono al valor del inmovilizado contra el que se dotaron en su día provisiones por responsabilidades.

Asimismo se han producido otras sentencias favorables que han originado reversiones de la provisión por responsabilidades por importe de 16.086 miles de euros que se han abonado en Cuenta de resultados intermedia consolidada por el período de nueve meses terminado el 30 de Septiembre 2014, principalmente en el epígrafe "Exceso de provisiones" de dicha cuenta de resultados.

12) Consulta CNMC

La CNMC lanzó en diciembre un proceso público de consultas proponiendo una metodología para el cálculo de las prestaciones públicas patrimoniales de Aena diferente del que actualmente se lleva a cabo y que, en caso de aplicarse, las necesidades de recuperación de costes vía prestaciones públicas patrimoniales serían inferiores. Según dicha metodología, la base de costes regulatorios se vería disminuida un 3,7%, calculado sobre los datos incluidos en la propuesta realizada por Aena S.A. durante el proceso de consulta para el establecimiento de las tarifas de 2015.

Aena está elaborando las observaciones a dicha propuesta sobre la premisa de que el actual cálculo de las prestaciones públicas patrimoniales es acorde a la regulación vigente establecida por ley y que la asignación de costes entre las actividades reguladas y no reguladas ha sido auditada.

El Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de Aviación Civil, ha remitido sus observaciones a la propuesta de la CNMC. Entre sus conclusiones cabe destacar:

"....La propuesta de la CNMC no es compatible con el marco normativo establecido por el legislador y presenta carencias importantes para considerarla aplicable....."

"En opinión de la DGAC, la CNMC, en la definición de sus procesos de consulta, debería respetar siempre los preceptos establecidos en el marco normativo aplicable, establecidos por el legislador a instancias del regulador sectorial, función esta que, obviamente, no recae en la CNMC."

"...la DGAC considera que la CNMC debería retirar su propuesta, primero, por no ser coherente con el marco legal, segundo, por no ajustarse al objetivo para el que se propone, tercero, por carecer de precedentes y soporte teórico, cuarto, porque su estimación tiene carencias e incorrecciones técnicas relevantes y, finalmente, porque se aplica de forma parcial y sin suficiente transparencia."

De acuerdo a la Ley 18/2014, corresponde a la DGAC elaborar el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) y elevarlo ante los órganos competentes del Ministerio de Fomento para su posterior aprobación por el Consejo de Ministros.

FORMULACIÓN DE LOS ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS DE PROPÓSITO ESPECIAL DE LOS EJERCICIOS 2013, 2012 Y 2011

El Consejo de Administración de la sociedad Aena S.A. en fecha 15 de enero de 2015 procede a formular los Estados Financieros consolidados de propósito especial de los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011, los cuales vienen constituidos por los documentos anexos que preceden a este escrito.

Cargo	Nombre	Firma
Presidente:	José Manuel Vargas Gómez	
Consejero:	Juan Ignacio Acha-Orbea Echeverría	
Consejero:	Jesús Fernández Rodríguez	
Consejero:	José María Araúzo González	
Consejero:	Pilar Arranz Notario	
Consejero:	Mª Victoria Marcos Cabero	
Consejero:	Juan Miguel Báscones Ramos	
Consejero:	Rodrigo Madrazo García de Lomana	
Consejero:	Tatiana Martínez Ramos e Iruela	
Consejero:	Fernando Abril-Martorell Hernández	
Consejero:	Simón Pedro Barceló Vadell	
Consejero:	Eduardo Fernández-Cuesta Luca deTena	
Secretario no consejero:	Almudena Salvadores García	