Informe Anual Aena 2016

aena

Edita:
Dirección de Comunicación y Relaciones Institucionales
Versión abril 2017
www.aena.es

Índice

Carta del Presidente **4**
1. Aena de un vistazo **6**
¿Qué es Aena y qué hacemos? 8
Nuestra evolución 10
Nuestro modelo de negocio 12
El año en cifras 14
Principales hitos de la compañía 16
2. Estrategia de la compañía **22**
Contexto del sector aeroportuario 24
Líneas de negocio de Aena 26
Principales datos sobre el tráfico de pasajeros 28
Estrategia para un negocio sostenible 32
Gobierno responsable 34
Política de control y gestión de riesgos 40
3. Nuestro desempeño **46**
Una compañía sólida y solvente 48
Aportación al valor compartido: cadena de suministro y calidad 58
Capital humano: personas, seguridad y salud 70
Desempeño ambiental 82
Innovación 98
Nuestra contribución a la sociedad 102
Presencia internacional 108
4. Metodología de publicación de la información no financiera **114**
Indice de contenido GRI G4 130
5. Información financiera **138**
Informe de auditoria 140
Cuentas anuales consolidadas 142
Informe de gestión consolidado 290

Carta del Presidente

Estimados amigos:

El ejercicio de Aena a lo largo del año 2016 ha sido de nuevo un buen ejemplo de cómo, gracias al esfuerzo y al trabajo de todos los que conformamos esta compañía, es posible revertir los resultados de una empresa en muy poco tiempo y superar con creces todas las expectativas que sobre nosotros se habían depositado. Hoy podemos decir que Aena es una organización eficaz, flexible, altamente rentable y con una óptima solidez y solvencia financiera como demuestran sus cifras.

A lo largo de este año, han pasado por nuestras instalaciones 244,8 millones de pasajeros (incluyendo 14,6 millones de pasajeros del aeropuerto de Luton), una cifra que se ha convertido en la mejor de nuestra historia (un 11,4% más que en 2015) y que, además, nos consolida como operador líder por número de pasajeros.

2016 ha sido también un buen año para la situación financiera y de nuestro negocio. Con un Beneficio neto de 1.164,1 que ha supuesto el incremento de un 39,7% respecto a 2015 y un EBITDA consolidados de 2.293,6 millones de euros de un 9,3% más que el ejercicio anterior, Aena afronta su futuro con firmeza y optimismo.

La gestión de los asuntos relacionados con la sostenibilidad y la atención a las demandas de nuestros grupos de interés han sido un eje fundamental de la actividad de este año y se han convertido en un elemento estratégico de nuestra gestión.

Durante 2016, hemos trabajado en el ámbito de gobierno corporativo para asentar las bases que nos sitúen en los más altos estándares en esta materia, gracias a la implantación de las mejores prácticas y a una firme apuesta por una gestión transparente. En esta línea se han reorganizado las tres comisiones de apoyo al Consejo de Administración; hemos aprobado una política de selección de candidatos a consejeros de Aena para garantizar la diversidad de conocimientos y de género; se ha aprobado una política de comunicación y relación con inversores y se ha reforzado el sistema de gestión de riesgos, plenamente implantado y desarrollado a nivel corporativo.

Este año ha sido también crucial para reforzar el compromiso de Aena en materia de responsabilidad corporativa. Hemos actualizado la política adoptada en el año 2009 para alinearla a la nueva realidad, a los principios y valores más exigentes y para promover la "confianza" y la generación de valor, como ejes centrales de la gestión de la compañía. Esto nos ha permitido plantear una estrategia que sitúe a la compañía a la vanguardia de las mejores prácticas en este ámbito, y contribuya a conciliar el interés social con los intereses legítimos de accionistas, clientes, empleados, proveedores y otros grupos de interés que puedan verse afectados por nuestra actividad.

Mantenemos un firme compromiso por desarrollar un modelo de negocio en convivencia y armonía con el territorio. Nuestras actuaciones están enfocadas a minimizar la afección acústica e impulsar la eficiencia energética en los aeropuertos, promover los avances en el modelo de gestión ambiental y reforzar los canales de comunicación.

Nuestro equipo ha seguido demostrando su gran talento y una inmensa capacidad de trabajo y adaptación, que los ha convertido en uno de los pilares sobre los que asienta el presente y el futuro de Aena. En total, casi 7.300 profesionales que han hecho posible que nuestra compañía sea hoy sinónimo de rentabilidad y solidez.

Echando la vista atrás, podemos decir que 2016 ha sido un año clave para la empresa.

Hemos inaugurado 2017 con la aprobación del marco regulatorio aplicable a la red de aeropuertos españoles de Aena durante los próximos cinco años. Esta aprobación del Documento de Regulación Aeroportuaria (conocido como DORA), se ha producido por el Consejo de Ministros del Gobierno de España, a propuesta del Ministerio de Fomento. Se trata del instrumento normativo que establece las obligaciones de Aena durante un periodo de cinco años, desde 2017 hasta 2021. Con este nuevo marco regulatorio se fija la senda tarifaria, las inversiones y los niveles de calidad que la compañía deberá cumplir durante todo este periodo. Dicho marco, supone un reto para Aena tanto por los compromisos de calidad y capacidad en la prestación del servicio que implica, como por la necesaria contención de costes dada la obligación de aplicar una reducción anual de tarifa por pasajero del 2,22%.

Os invitamos a la lectura de este informe que, sin duda, os ayudará a conocer los elementos clave de nuestra gestión, lo que ha sido este último año, y los retos que nos depara el futuro.

José Manuel Vargas
Presidente y Consejero Delegado de Aena

Aena de un vistazo

¿Qué es Aena y qué hacemos?

Aena gestiona en España 46 aeropuertos y dos helipuertos, así como un aeropuerto en el Reino Unido(*)

Aena es una sociedad mercantil estatal. Gestionamos los aeropuertos y helipuertos españoles de interés general y, a través de la filial Aena Internacional, participamos en la gestión de otros aeropuertos repartidos por el mundo[1].

Somos el primer operador aeroportuario a nivel mundial por volumen de pasajeros, con 244,8 millones de pasajeros (incluyendo 14,6 millones de pasajeros correspondientes al aeropuerto de Luton) .

La estructura de la compañía y su gestión en red nos permite optimizar los costes mediante sinergias y economías de escala y ofrecer, a la vez, una calidad de servicio homogénea, sin perjuicio de la autonomía operativa de cada aeropuerto.

Tipología de aeropuertos

- HUB
- TURÍSTICOS
- REGIONALES
- HELIPUERTOS Y AVIACIÓN GENERAL

AP: Aeropuertos principales

1. Este documento se centra en la actividad de la compañía en España, si bien se aporta información económica consolidada para que exista coherencia con el resto de la información publicada.

(*) Se aporta información de tráfico y económica sobre el aeropuerto de Luton (Reino unido) dado que Aena es propietaria del 51%.

Nuestra evolución

1991
Constitución efectiva de Aena

1992
Adecuación de instalaciones aeroportuarias al espacio Schengen

1998
Creación de Aena Internacional

2006
Plan Barajas: Entrada en funcionamiento de la T4 de Barajas

2009
Plan Barcelona: Inauguración de la terminal T1 del Aeropuerto de Barcelona-El Prat

2010
Plan Málaga: Puesta en funcionamiento de la T3 del Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol

2011
Creación de Aena Aeropuertos, S.A. en virtud del Real Decreto-Ley 13/2010

2013
Adquisición del Aeropuerto de Londres-Luton (Reino Unido)

2014
Aena Aeropuertos S.A. cambia de nombre y pasa a denominarse Aena S.A.
Con el fin de garantizar la calidad del servicio y el mantenimiento de las infraestructuras de la red, se aprueba el marco regulatorio y de supervisión aeroportuaria

2015
Privatización parcial de Aena, salida a bolsa del 49% del capital. Entrada en el Ibex 35

2016
Aprobación de las políticas de Responsabilidad Corporativa y de comunicación con inversores por el Consejo de Administración

2017(*)
27 de enero de 2017, aprobación del "DORA" (Documento de regulación aeroportuaria 2017-2021)

(*) La existencia de un Gobierno en funciones en España durante gran parte de 2016, imposibilitó la aprobación definitiva del marco regulatorio. Con fecha 27 de enero de 2017, el Consejo de Ministros aprobó el "DORA" (Documento de regulación aeroportuaria 2017-2021).

Nuestro modelo de negocio

Entrada de recursos

- Capital intelectual
- Recursos humanos
- Entorno social y ambiental en el que operar
- Financiación
- Suministros y proveedores

Modelo de negocio para la creación de valor

(*) Denominación del antiguo Servicios fuera de las terminales, propuesta en 2017 pendiente de aprobación definitiva.

Valor aportado / Asuntos materiales (G4-19, G4-20)

Valor aportado	Asuntos materiales (G4-19, G4-20)
Sostenibilidad y valor para el accionista	1. Marco regulatorio 3. Financiación 4. Ética y transparencia
Dinamización de la economía y del sector turístico	2. Seguridad en la operación de los aeropuertos 5. Gestión de la calidad de los servicios 9. Generación de empleo local (impactos directos e indirectos de la existencia de Aena)
Servicio seguro y de calidad	1. Marco regulatorio 2. Seguridad en la operación de los aeropuertos 5. Gestión de la calidad de los servicios
Buen gobierno y responsabilidad corporativa	4. Ética y transparencia 8. Condiciones de trabajo y desarrollo de carrera seguro y calidad 9. Generación de empleo local (impactos directos e indirectos de la existencia de Aena)
Diálogo con nuestros grupos de interés a través de múltiples canales	4. Ética y transparencia 5. Gestión de la calidad de los servicios 10. Quejas ambientales
Creación de empleo de calidad	9. Generación de empleo local (impactos directos e indirectos de la existencia de Aena) 8. Condiciones de trabajo y desarrollo de carrera seguro y calidad
Mantenimiento de infraestructuras	1. Marco regulatorio 2. Seguridad en la operación de los aeropuertos 5. Gestión de la calidad de los servicios
Minimización de efectos ambientales y relación con la comunidad	6. Gestión del ruido 7. Eficiencia energética y reducción de emisiones GEI 10. Quejas ambientales
Propuestas de mejora innovadoras. Apuesta por la I+D+i	2. Seguridad en la operación de los aeropuertos 5. Gestión de la calidad de los servicios 6. Gestión del ruido 7. Eficiencia energética y reducción de emisiones GEI

En Aena desarrollamos nuestra actividad a partir de un conjunto de recursos de entrada: capitales, financieros, humanos y del entorno social y ambiental donde operamos. Con nuestro negocio, transformamos estos bienes para la creación de valor a largo plazo, no sólo en el ámbito económico-financiero, sino también en el social, medioambiental y de buen gobierno.

Nuestra razón de ser es, por tanto, la creación de valor, la contribución a que el negocio aeroportuario y sus infraestructuras pueden aportar a la sociedad y a cualquier usuario potencial. Por eso, ponemos todo nuestro esfuerzo en garantizar la sostenibilidad económica de nuestra red de aeropuertos y helipuertos, ofrecer un servicio de la máxima calidad a precios competitivos y minimizar la generación de factores externos negativos dentro de nuestro ámbito de responsabilidades.

En la definición y estudio de nuestro modelo de negocio es fundamental detectar el impacto de los asuntos relevantes en la cadena de valor, especialmente aquellos que pueden tener una influencia más significativa en nuestra capacidad de aportar valor en el largo plazo. Por ese motivo, hemos realizado un estudio de la materialidad que ha permitido destacar todos las cuestiones con influencia directa sobre nuestros grupos de interés (véase sección "4. Metodología").

El año en cifras

En 2016 el tráfico de pasajeros creció un 11,4% hasta alcanzar cerca de 244,8 millones en su conjunto (incluyendo el aeropuerto de Luton con un tráfico de 14,6 millones de pasajeros y un incremento del 18,5%).

244,8

Millones de pasajeros, incluyendo Luton

Ingresos totales (Millones de €) (*)

Número de pasajeros en la red de aeropuertos de Aena en España
(Millones)

Número de operaciones en la red de aeropuertos de Aena en España
(Millones)

Número de empleados de Aena en España
(a 31/12/2016)

Número de viviendas sobre las que se han ejecutado actuaciones de aislamiento acústico
(Acumulado)

+3,9

Índice global de calidad (puntuación sobre 5)

2015: 3,9 - 2014: 3,8

(*) Incluyendo el aeropuerto de Luton desde su consolidación en octubre de 2014.

Principales hitos de la compañía

Enero

Aena participa en Fitur

Celebrada en Madrid entre el 20 y el 24 de enero, Aena participó en una de las principales ferias del sector turístico mundial con un stand en un espacio compartido con Enaire, Adif, Renfe y Puertos del Estado.

Febrero

Aena seleccionada para los "Proyectos clima 2015" del Fondo de Carbono para una Economía Sostenible

La iniciativa presentada por Aena prevé el aprovechamiento del excedente de agua sobrecalentada de la central de cogeneración, suponiendo una reducción del consumo de combustible y, por tanto, de emisiones a la atmósfera.

Aena cumple el primer aniversario de su salida a bolsa

Transcurrido un año de su salida a bolsa, la compañía cierra su primer año en bolsa con una revalorización del 65%. Aena se convierte así en la primera compañía gestora de aeropuertos por capitalización bursátil del mundo y entra a formar parte de las empresas que conforman el Ibex 35.

Marzo

Aena premiada por el desarrollo y promoción de la carga aérea

El premio, otorgado por la organización empresarial de logística de España (UNO), se le concede por "la promoción de los centros de carga aérea, el desarrollo de infraestructuras específicas para la carga, la promoción del transporte aéreo de mercancías y su implicación en la cadena logística logrando la integración de los operadores".

Aprobadas las nuevas políticas corporativas

Dando respuesta a la recomendaciones que establece la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV), el Consejo de Administración aprobó tres importantes políticas: la política de selección de candidatos a Consejeros, la política de comunicación y contactos con accionistas, inversores institucionales y asesores de voto, y la política marco de Responsabilidad Corporativa.

Abril

'Open Day' en Barcelona-El Prat para niños con autismo

Aena, en colaboración con Vueling y la Fundación Privada Xavier, dentro del programa "Alas para el autismo", celebró esta jornada en el Aeropuerto de Barcelona-El Prat, con el objetivo de ayudar a prever la experiencia de viaje a las familias con niños autistas.

ACI EUROPA celebra en Madrid su 35º Comité de Seguridad en la Aviación

Un encuentro en el que se trataron aspectos de seguridad de total vigencia, se revisó la normativa actual y las nuevas propuestas sobre seguridad aeroportuaria desarrolladas por la Comisión Europea.

La App móvil de Aena ofrece la posibilidad de solicitar el Servicio a Personas con Movilidad Reducida

De esta manera, a través de este nuevo canal de solicitud se agiliza y hace más sencillo el proceso de petición del servicio para pasajeros con discapacidad o movilidad reducida, ofreciendo un servicio de calidad a través de nuevas tecnologías.

La presencia de la mujer en Aena pasa de un 23% a un 35% en la última década

Aena se encuentra en la línea de las buenas prácticas de las grandes empresas, no sólo por fomentar la igualdad entre hombres y mujeres, implantar planes de conciliación laboral y familiar, sino también por impulsar la presencia de la mujer en posiciones de liderazgo, como demuestra el hecho de que, en la actualidad, el 44% de puestos de responsabilidad son desempeñados por mujeres, 15 puntos más que en 2005, en el que había un 29%.

Mayo

Nace INNOVA, el canal de gestión de ideas de Aena

Puesta en marcha por la dirección de Planificación y Medio Ambiente, INNOVA nace como un portal en el que los empleados pueden introducir ideas innovadoras o buenas prácticas. El objetivo será tratar de potenciar la inteligencia colectiva e implantar las ideas más destacadas, para hacer más eficientes e innovadores los servicios que Aena ofrece a sus clientes y a sus empleados.

Junio

Aena celebra el Día Internacional del Medio Ambiente

Los aeropuertos de Aena se sumaron a la celebración del Día Internacional del Medio Ambiente con diferentes propuestas programadas en sus centros (exposiciones, concursos, actividades de sensibilización, charlas, paneles informativos...).

Aena consolida su sistema de gestión de riesgos

La implantación del Sistema de Gestión de Riesgos (SGR) en Aena y la aprobación por el Consejo de Administración de la Política de Control y Gestión de Riesgos, cumplieron dos años, permitiendo así 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 la sociedad.

Aena certifica 6 de sus aeropuertos en el programa Airport Carbon Accreditation

Los aeropuertos acreditados en este programa respaldado por ACI EUROPA, sobre gestión de la huella de carbono, han sido Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat (ambos con nivel 2) y Palma de Mallorca, Málaga-Costa del Sol, Menorca y Lanzarote (todos en nivel 1).

I Jornada CERMI-Aena sobre accesibilidad en los aeropuertos

Un encuentro que nació con el objetivo de abordar cómo ambas instituciones trabajan de la mano para acercar las infraestructuras aeroportuarias de la red a todos sus usuarios. Contó con la presencia de altos directivos de Aena, que destacaron la excelente valoración que recibe el servicio de asistencia a personas con discapacidad y movilidad reducida de la compañía.

Aena celebra su segunda Junta General de Accionistas

Contó con más del 72% del capital social de la entidad presente o representado y fueron aprobados todos los puntos del orden del día propuestos: las cuentas anuales individuales y consolidadas, la designación del auditor de cuentas externo para los ejercicios 2017-19, así como la distribución de un dividendo de 2,71 euros brutos por acción, entre otros asuntos.

Aena lidera el Clúster de Transparencia, Buen Gobierno e integridad de Forética

Se trata de un punto de encuentro empresarial, integrado por 33 grandes empresas españolas, entre las cuales está Aena. Nace con los objetivos de trasladar tendencias, generar conocimiento, colaborar con interlocutores políticos y líderes de opinión y desarrollar una posición de liderazgo en la materia.

La directora del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Elena Mayoral, elegida miembro del Consejo de Dirección de ACI Mundial

La directora del aeropuerto entra a formar parte del órgano de dirección integrado por miembros que representan a las cinco regiones geográficas en las que se articula ACI Mundial: África, Asia-Pacífico, Europa, América Latina-Caribe y América del Norte.

Julio

Merco sitúa a Aena como segunda empresa de su sector con mejor reputación corporativa

Aena se posiciona en el segundo lugar del ranking sectorial de 'Infraestructuras, servicios y construcción', logrando el puesto 48º dentro de las 100 empresas con mejor reputación. Merco se ha convertido en uno de los monitores de referencia en el mundo, por sus garantías de independencia e imparcialidad.

Aena lanza su nueva web

Renueva su imagen, apostando por un diseño más limpio, con tipografías y elementos gráficos más frescos y más modernos, y la arquitectura de información. Asimismo, se le da más protagonismo a los servicios comerciales y se incorpora una potente sección dedicada a la promoción del turismo en su área de influencia, y la creación de una nueva sección llamada "Razones para visitar España".

Noviembre

Aena logra el tercer puesto de su sector en el ranking de Merco Talento

Aena obtiene el 3º puesto dentro de su sector, y el puesto 56, considerando las 100 mejores empresas.

Merco Talento es un estudio que suma 21.200 evaluaciones sobre las que se posiciona la reputación de las empresas en relación a los tres valores: calidad laboral, marca empleador y reputación interna.

Vargas, reconocido como Directivo del Año 2015 por la Asociación Española de Directivos

Este premio, entregado por la Ministra de Fomento Ana Pastor, distingue anualmente al directivo más destacado en el entorno empresarial o institucional y tiene como objetivo poner en valor la contribución de los ejecutivos en la generación de riqueza y empleo. El jurado valoró la gestión de José Manuel Vargas al frente de Aena.

Aena entra por primera vez en el ranking del Informe Reporta

De las ocho nuevas empresas incorporadas en 2015 en el IGBM, Aena se estrena con un aprobado y se coloca en el puesto 43 de un total de 113 compañías, por delante de IAG o Airbus.

Se trata de un estudio de referencia que analiza la calidad de la información pública de las empresas cotizadas en el índice General de la Bolsa de Madrid (IGBM).

Aena alcanza un nuevo récord de pasajeros con 244 millones, incluyendo Luton

Más de 244 millones de pasajeros (incluyendo Luton) pasaron por nuestros aeropuertos de la red, lo que supuso un crecimiento de un 11,4% respecto a 2015 impulsado por la excelente marcha del sector turístico.

Aena obtiene un beneficio neto de 1.164,1 millones de euros

Este resultado del ejercicio refleja la evolución positiva del negocio, la reversión de provisiones por procedimientos judiciales y la reducción de gastos financieros.

2017

27 de enero de 2017, aprobación del "DORA"

Con fecha 27 de enero de 2017, el Consejo de Ministros aprobó el "DORA" (Documento de regulación aeroportuaria 2017-2021).

Diciembre

Aena recibe el premio Xavier del Turismo 2016 por su compromiso con el turismo responsable

Aena recibió el premio Xavier del Turismo-HTSI 2016, en su categoría Profesional, por su compromiso RC con el turismo accesible. Este premio lo concede la Facultad de la Universidad Ramón Llull de Barcelona, en reconocimiento a "la labor de Aena en la mejora de la accesibilidad de los viajeros", con una mención especial a su colaboración en las acciones de sensibilización con el colectivo de viajeros afectados por el TEA (Trastorno del Espectro Autista).

Estrategia de la compañía

2

Contexto del sector aeroportuario

- La economía española continúa con su gradual recuperación. El PIB de nuestro país creció un 3,2% en 2016.
- El turismo representa el 10,9% de ese PIB, siendo el transporte aéreo un sector estratégico por su impacto económico y social. Además, contribuye en términos de conectividad, accesibilidad, cohesión y conexión territorial.
- Los principales países emisores de turistas son Reino Unido, Francia y Alemania.
- Por comunidades, Cataluña es la primera receptora de turistas de nuestro país, seguida de Canarias y Andalucía.
- Del total de turistas extranjeros que viajaron a España en 2016 (75,6 millones), un 80,2% utilizó el avión como medio de transporte.
- España ocupa una posición imprescindible como puerta de entrada y salida de Latinoamérica por vía aérea.
- Los aeropuertos son grandes motores económicos de las zonas donde están asentados. Su variable más importante es el tráfico. Éste presenta una evolución cíclica que depende de múltiples factores:
  - Evolución de nuestra economía y de la de los principales emisores de viajeros (Reino Unido, Francia, Alemania e Italia).
  - Sucesos imprevisibles como guerras, catástrofes, etc...
  - Competencia con el tren de alta velocidad en algunos corredores aéreos.
  - Volatilidad de rutas operadas por compañías de bajo coste, con cada vez mayor peso en los aeropuertos.
  - Volatilidad del precio del petróleo, cambios normativos, etc...

Ante este escenario, el actual modelo de negocio de Aena se conforma en torno a dos ejes:

- Un marco regulatorio que ha motivado cambios en la estructura y forma jurídica de la compañía.
- La diversificación de actividades dentro del sector aeroportuario.

Estas transformaciones buscan en último extremo la adaptación a los requerimientos, necesidades y expectativas de los principales grupos de interés.

3,2%

Crecimiento del PIB en 2016

La economía española continúa con su gradual recuperación

10,9%

Representa el turismo en el PIB

Contribuye en términos de conectividad, accesibilidad, cohesión y conexión territorial

Análisis del contexto del sector y su relación con los asuntos más relevantes para los grupos de interés

Seguridad

Con el objeto de mejorar la sensación del pasajero en su experiencia en el aeropuerto, se llevan a cabo de forma continua actuaciones que optimicen los procesos de seguridad.

Calidad del servicio

Concluido un periodo de importantes inversiones en infraestructuras, se abre un nuevo escenario en el que la prioridad son las mejoras en mantenimiento, seguridad y calidad del servicio.

Marco regulatorio

En relación con el marco regulatorio, con fecha 27 de enero de 2017, el Consejo de Ministros ha aprobado el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) para el período 2017-2021, en el que se establecen las condiciones mínimas de servicio que prevalecerán en los aeropuertos de la red de Aena en el próximo quinquenio, proporcionando un marco de regulación predecible a medio plazo que posibilitará la mejora de los niveles de eficiencia y competitividad de las operaciones aeroportuarias.

Ruido y cambio climático

En noviembre de 2016 se celebró la Cumbre del Clima (COP-22) de Marrakech, la primera tras la entrada en vigor del Acuerdo de París. Allí se aprobó la "Declaración de Marrakech" por el clima y el desarrollo sostenible.

En Aena fomentamos la compatibilidad de las operaciones aéreas y el desarrollo de infraestructuras aeroportuarias con el respeto a los entornos locales. Por eso entre nuestras principales prioridades están minimizar el ruido y establecer medidas para minimizar las emisiones de CO_2.

Ética y transparencia

De acuerdo con el barómetro del CIS, la corrupción es uno de los asuntos que más preocupan a los españoles. Aena mantiene sus compromisos y principios de actuación ética y transparente.

Financiación

La economía se encuentra también entre los asuntos que más preocupan a los españoles, según el barómetro del CIS de 2016.

Durante este año, Aena ha reducido su deuda y ha incrementado el flujo de caja operativo hasta los 1.834,6 millones de euros. Es decir, un 12,6% más que en 2015.

Impactos directos e indirectos. Creación de empleo

Ante el panorama de desempleo actual, y a pesar de la mejoría apreciada durante 2016, el paro es el primer motivo de preocupación para los españoles. En este contexto, Aena genera un empleo directo de 7.297 puestos de trabajo y un empleo indirecto de casi 440.000 (*).

(*) Fuente PSTA. Avance 2009

Líneas de negocio de Aena

Nuestras líneas de negocio son la actividad aeroportuaria (que supone el 95,3% del EBITDA total), que a su vez comprende la actividad aeronáutica (61,2% del EBITDA total) y comercial (34,1% del EBITDA total); los servicios inmobiliarios (1,6% del EBITDA total) y el negocio internacional (que supone el 3,1% del EBITDA total). Los ingresos totales de Aena ascendieron en 2016 a 3.772,5 millones de euros, lo que supone un incremento respecto a 2015 del 7,2%.

Distribución de los ingresos por línea de negocio

- Aeropuertos I 3.501,8 M€
- Servicios inmobiliarios I 64,6 M€
- Internacional I 208,0 M€

Distribución del EBITDA por línea de negocio

- Aeropuertos I 2.185,5 M€
- Servicios inmobiliarios I 36,8 M€
- Internacional I 71,3 M€

Nuestra principal línea de negocio es el **segmento aeroportuario**, que a su vez comprende la actividad aeronáutica y la comercial.

La **actividad aeronáutica** engloba pasajeros, aterrizajes, seguridad, pasarelas telescópicas, handling, carburantes, estacionamientos, carga, catering y otros servicios aeroportuarios.

Al igual que el año anterior, en 2016 fue la línea de negocio con mayor volumen de ingresos con 2.553,0 millones de euros, un 6,9% más que en 2015, alcanzando un EBITDA de 1.402,9 millones de euros. Estos resultados han sido posibles por el significativo incremento del número de pasajeros y aeronaves, parcialmente compensada por la reducción de las tarifas aeroportuarias desde el 1 de marzo de 2016, los incentivos de tarifa por la apertura de nuevas rutas y el incremento de la bonificación por pasajero en conexión.

La **actividad comercial** incluye tiendas libres de impuestos, tiendas especializadas, servicios de restauración, publicidad, alquiler de vehículos, aparcamientos, salas VIP, servicios bancarios, arrendamientos y consumos/suministros. Es la segunda línea de negocio por volumen de ingresos y de EBITDA. De hecho, los ingresos totales de la actividad comercial aumentaron un 10,5% respecto a 2015, hasta llegar a los 948,8 millones de euros. Esto se debe principalmente al incremento del tráfico aéreo, la mejora de las condiciones contractuales de los concursos de tiendas libres de impuestos y la ampliación y remodelación de los espacios destinados a la actividad comercial de retail (tiendas, duty free y restauración). De esta forma, se ha dado continuidad a las estrategias de dinamización y replanteamiento de la actividad comercial.

Los **servicios inmobiliarios** incluyen activos de naturaleza industrial e inmobiliaria, como terrenos, almacenes, hangares y centros logísticos de carga. Asimismo, se incluyen en estos servicios las bases para la aviación ejecutiva (FBO's).

En 2016 los ingresos totales derivados de los servicios inmobiliarios alcanzaron los 64,6 millones de euros, un 8,7% por encima de los obtenidos en 2015.

En el **segmento internacional**, Aena tiene participación en 16 aeropuertos fuera de España: 12 en México, uno en Jamaica, dos en Colombia, y uno en Reino Unido. Durante 2016 nuestra actividad internacional se ha desarrollado en un escenario macroeconómico de crecimiento que se ha traducido en un crecimiento del tráfico agregado de las concesiones del 15,8%, destacando el buen comportamiento del aeropuerto de Luton (+18,5% en el crecimiento del tráfico de pasajeros). Este segmento ha alcanzado en 2016 un total de ingresos de 208,0 millones de euros.

En la actualidad, seguimos analizando oportunidades y ejecutando o elaborando planes de inversión para dar cabida al aumento de la demanda.

Principales datos sobre el tráfico de pasajeros

El número total de pasajeros en la red de aeropuertos de Aena en 2016 ha superado los 230 millones de pasajeros, la mejor cifra de su historia. Un incremento del 11% respecto a 2015 favorecido, entre otros factores, por la inestabilidad en los principales destinos turísticos en el Mediterráneo y el bajo precio del combustible.

La contribución del tráfico nacional e internacional durante este periodo ha sido de un 29,5% y un 70,5% respectivamente. El crecimiento de los pasajeros internacionales (12%) y del tráfico nacional (8,8%) son reflejo de que el fuerte crecimiento registrado se distribuye en ambos mercados.

En lo relativo a las operaciones, se han registrado más de dos millones, un 7,5% más que en 2015. También el tráfico de mercancías ha crecido con fuerza, con una subida del 11,2% en 2016.

+11%

Pasajeros 2016

2015: 5,9%

+7,5%

Aeronaves 2016

2015: 3,8%

+11,2%

Mercancías 2016

2015: 4,7%

Cuota del tráfico de pasajeros en los principales aeropuertos en España

Distribución del tráfico internacional por áreas geográficas

- Europa (excluye España) I 62,9%
- España I 29,5%
- América Latina y Caribe I 2,9%
- América del Norte I 2%
- África I 1,2%
- Oriente Medio I 1,2%
- Asia y Pacífico I 0,2%

- Europa (excluye España) I 62,6%
- España I 30,1%
- América Latina y Caribe I 3,3%
- América del Norte I 1,5%
- África I 1,3%
- Oriente Medio I 1,0%
- Asia y Pacífico I 0,2%

Análisis del tráfico de pasajeros

Como se puede apreciar en la siguiente tabla, durante este año casi todos los aeropuertos de la red han experimentado un crecimiento relevante, siendo este aumento más acusado en los principales aeropuertos de la red.

Aeropuertos y grupos de aeropuertos	Pasajeros			Aeronaves			Mercancías		
	Millones	Variación 16/15	Cuota s/total	Miles	Variación 16/15	Cuota s/total	Toneladas	Variación 16/15	Cuota s/total
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	50,4	7,7%	21,9%	378,2	3,1%	18,5%	415.774	9,0%	52,3%
Barcelona-El Prat	44,2	11,2%	19,2%	307,9	6,6%	15,1%	132.755	13,3%	16,7%
Palma de Mallorca	26,3	10,6%	11,4%	197,6	10,9%	9,7%	10.453	-8,1%	1,3%
Total Grupo Canarias	40,5	12,8%	17,6%	356,4	10,3%	17,4%	37.470	-1,0%	4,7%
Total Grupo I	56,3	13,2%	24,4%	487,1	9,5%	23,8%	33.197	3,4%	4,2%
Total Grupo II	11,5	10,2%	5,0%	172,6	7,6%	8,4%	113.614	27,9%	14,3%
Total Grupo III	1	5,9%	0,5%	145,2	3,1%	7,1%	52.312	12,3%	6,6%
TOTAL	**230,2**	**11,0%**	**100%**	**2.045,0**	**7,5%**	**100%**	**795.575**	**11,2%**	**100%**

Pasajeros (% sobre total)

- Adolfo Suárez Madrid-Barajas I 21,9%
- Barcelona-El Prat I 19,2%
- Palma de Mallorca I 11,4%
- Total Grupo Canarias I 17,6%
- Total Grupo I I 24,4%
- Total Grupo II I 5,0%
- Total Grupo III I 0,5%

Aeronaves (% sobre total)

- Adolfo Suárez Madrid-Barajas I 18,5%
- Barcelona-El Prat I 15,1%
- Palma de Mallorca I 9,7%
- Total Grupo Canarias I 17,4%
- Total Grupo I I 23,8%
- Total Grupo II I 8,4%
- Total Grupo III I 7,1%

Mercancías (% sobre total)

- Adolfo Suárez Madrid-Barajas I 52,3%
- Barcelona-El Prat I 16,7%
- Palma de Mallorca I 1,3%
- Total Grupo Canarias I 4,7%
- Total Grupo I I 4,2%
- Total Grupo II I 14,3%
- Total Grupo III I 6,6%

51,6%
Compañías bajo coste
2015: 50,4%

26,2%
Grupo IAG
2015: 26,5%

* Grupo IAG: Iberia, Vueling, Iberia Express, British Airways y Air Lingus

48,4%
Compañías tradicionales
2015: 49,6%

17,3%
Ryanair
2015: 17,0%

Estrategia para un negocio sostenible

Aena ha superado con éxito una etapa crucial de su historia que ha supuesto un cambio cultural en toda la organización refrendado por unos magníficos resultados económicos.

Nuestro objetivo es ser líderes globales en la gestión de infraestructuras aeroportuarias, reconocidas por los altos niveles de seguridad y calidad con los que prestamos nuestros servicios. Todo, enmarcado en un entorno sostenible y eficiente que garantice nuestra viabilidad, nos permita avanzar en la mejora continua de los servicios a pasajeros, aerolíneas y a la sociedad en su conjunto, y maximice la creación de valor para los accionistas.

Entendemos que el negocio ha de sustentarse en la sostenibilidad, el respeto al entorno que nos rodea, la calidad y seguridad, la innovación, la mejora continua, la profesionalidad de nuestros equipos y la integridad. Todos estos valores inspiran los pilares sobre los que se asienta la compañía:

- **Continuar con el crecimiento de las líneas de negocio actuales**, como la actividad aeroportuaria y la comercial, mejorando la experiencia del pasajero y apostando por las tecnologías y los nuevos desarrollos comerciales.
- **Garantizar la operatividad con los máximos niveles de seguridad y respeto a nuestro entorno.** Siempre de acuerdo a un crecimiento sostenible que permita la convivencia con el entorno y trabajando por la reducción del impacto acústico, la mejora de la eficiencia energética y la minimización de emisiones de CO_2.
- **Ofrecer un servicio excelente y acorde a nuestro compromiso de mejora de la calidad.** De esta forma, aseguramos a los pasajeros una estancia segura y confortable acorde a los estándares recogidos en el marco regulatorio, y facilitamos a las compañías aéreas una operativa fluida, así como unas instalaciones en las mejores condiciones y con la tecnología más adecuada.
- **Garantizar la viabilidad y eficiencia económica de la red continuando con la política de eficiencia implantada en años anteriores**. Con la entrada en vigor en 2017 del nuevo marco regulatorio (DORA) se asegurará la igualdad entre los ingresos regulados máximos permitidos y los costes regulados esperados, garantizando la recuperación de estos últimos y una adecuada retribución de los activos.
- **Seguir apostando por el crecimiento internacional**, aprovechando la ventaja competitiva que nos otorga nuestra experiencia en la gestión de la red aeroportuaria más grande del mundo, con aeropuertos de diferentes tipologías.

En el capítulo "3. Nuestro desempeño" se describe cómo Aena implementa su estrategia de sostenibilidad en su actuación económica, social y ambiental. Con las necesidades de los clientes en continua evolución, el incremento de la competencia por parte de nuestros homólogos europeos y las nuevas necesidades normativas, la entrada en vigor del DORA en 2017 plantea un gran reto a la compañía. Por eso, vamos a seguir centrando nuestros esfuerzos en prestar servicios de máxima calidad, en las mejores condiciones y satisfaciendo las necesidades de los grupos de interés y del entorno en general.

Además, en el ámbito internacional, el Aeropuerto de Luton aspira a consolidar su posición en la red aeroportuaria británica. Su proximidad a la ciudad de Londres y su práctico diseño le confieren una ventaja competitiva que se está traduciendo en elevados crecimientos de tráfico en los últimos años. Para mejorar su competitividad, el aeropuerto ha puesto en marcha un ambicioso proyecto de inversión orientado a consolidar sus fortalezas, superar sus puntos críticos y potenciar el desarrollo profesional de sus empleados. De esta forma, se pretende aumentar su capacidad hasta los 18 millones de pasajeros al año, operando con los máximos niveles de seguridad.

La Responsabilidad Corporativa, una función estratégica

El Consejo de Administración de Aena, través de la política de Responsabilidad Corporativa aprobada en el mes de febrero de 2016, incorpora un enfoque estratégico basado en la importancia de la comunicación transparente, y en la convicción de la necesidad de informar sobre los aspectos financieros y no financieros del negocio con el objetivo de dar respuesta a las expectativas y necesidades de los grupos de interés.

Para Aena, la Responsabilidad Corporativa representa una función estratégica relacionada con:

- la creación de valor compartido,
- la sostenibilidad,
- la competitividad,
- la reputación.

Gobierno responsable

15
Consejeros en el Consejo de Administración

40% de los consejeros son independientes

11
Reuniones del Consejo de Administración

Índice de asistencia del 96%

20%
Mujeres en el Consejo de Administración

Cifra superior a la media de las sociedades cotizadas

Los órganos de gobierno de Aena tienen el objetivo de proveer las estructuras de gestión y control apropiadas para proteger los intereses de los accionistas, supervisar el cumplimiento de la estrategia y velar por la creación de valor y el uso eficiente de los recursos en un marco transparente de información.

Alineada con las prácticas más avanzadas en materia de gobierno corporativo, Aena aplica las recomendaciones del Código de Buen Gobierno de la CNMV para las entidades cotizadas.

Consejo de Administración

En el marco del compromiso de Aena con sus accionistas, el Consejo de Administración desarrolla su actividad conforme a unas normas de gobierno corporativo recogidas, principalmente, en los Estatutos Sociales, el Reglamento de la Junta General de Accionistas, y el Reglamento del Consejo de Administración.

El Consejo de Administración constituye el órgano de supervisión y control de la actividad de la compañía, con competencia exclusiva sobre materias como gobierno corporativo, responsabilidad social corporativa, política de dividendos, objetivos de gestión y presupuestos anuales o política de inversiones y de financiación, entre otras funciones.

Conforme a su reglamento, encomienda la gestión ordinaria de los negocios de la sociedad al equipo de dirección y a los órganos ejecutivos correspondientes.

Está compuesto por 15 consejeros, de los cuales 6 son independientes, 8 dominicales y uno consejero ejecutivo que ostenta el cargo de Presidente y Consejero Delegado. Uno de los consejeros independientes desempeña además el cargo de Consejero Coordinador.

Todos los miembros del Consejo de Administración de Aena tienen una dilatada experiencia profesional y cuentan con las aptitudes necesarias para el correcto desempeño de su cargo.

A través del portal de accionistas e inversores de la página web de Aena se puede acceder al Informe de Gobierno Corporativo y al Informe Anual Sobre Remuneraciones, que contienen información detallada sobre los miembros del Consejo de Administración, su asistencia a sesiones (11 a lo largo del año y con un índice de asistencia que supera el 96%) y su retribución durante el ejercicio, que ha ascendido a 285.000€ (*). Como empresa estatal, Aena debe atenerse en materia de remuneración de sus máximos responsables y directivos al régimen jurídico aplicable a entes del sector público.

Informe de Gobierno Corporativo

Informe de remuneraciones de consejeros

El Consejo de Administración cuenta con tres comisiones de apoyo: la Ejecutiva, la de Auditoría y la de Nombramientos y Retribuciones, que han celebrado una, diez y siete reuniones respectivamente, y cuyas competencias específicas se detallan en el Reglamento del Consejo de Administración.

La diversidad es un asunto de relevancia en el sistema de gobierno de la entidad. Entre las competencias de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones, se encuentra la de establecer un objetivo de representación por género, elaborar recomendaciones sobre cómo alcanzarlo e informar al Consejo sobre cuestiones de diversidad.

En 2016 se ha aprobado la Política de Selección de Candidatos a Consejeros en aras de evitar cualquier tipo de sesgo implícito que pueda suponer discriminación y, en particular, obstaculizar la selección de personas de uno u otro sexo.

A día de hoy, el porcentaje de mujeres en el Consejo de Administración es del 20%, cifra superior a la media de las sociedades cotizadas españolas.

En materia de remuneraciones, Aena está sujeta a la política pública de remuneraciones, contenida principalmente en el Real Decreto-Ley 3/2012 de 10 de febrero de medidas urgentes para la reforma del mercado laboral relativa a las retribuciones de los máximos responsables y directivos del sector público, y su normativa de desarrollo, en particular el Real Decreto 451/2012 de 5 de marzo y la Orden Comunicada del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas de 8 de enero de 2013.

(*) En el ejercicio anterior, en este apartado, no se consideró la cantidad cobrada por el Consejero Delegado como ejecutivo de la sociedad.

Composición Consejo de Administración a 31 de diciembre de 2016

MIEMBRO DE LA COMISIÓN EJECUTIVA
MIEMBRO DE LA COMISIÓN DE AUDITORÍA
MIEMBRO DE LA COMISIÓN DE NOMBRAMIENTOS Y RETRIBUCIONES

Comité de Dirección

A 31 de diciembre de 2016

La estructura organizativa de Aena está orientada a optimizar el funcionamiento de la compañía y a garantizar su sostenibilidad económica. El Comité de Dirección lo componen el presidente, el director general y los directores de las áreas corporativas. Entre sus funciones están la actualización periódica del mapa de riesgos corporativo, la aprobación de las cuentas anuales o el seguimiento de las recomendaciones surgidas en los procesos de auditoría.

Ética, responsabilidad y transparencia en la gestión

A lo largo de los últimos años, Aena ha experimentado cambios sustanciales, disfrutando de un crecimiento sin precedentes e incorporando a sus grupos de interés a nuevos socios, clientes, proveedores y otros representantes sociales.

El entorno en el que opera la organización también ha cambiado. La actual demanda que los mercados y la sociedad están volcando sobre las empresas exige que, más allá de la obtención de beneficios y del cumplimiento de la legalidad, se actúe con transparencia, de forma ética y responsable.

En 2016 se ha consolidado el sistema de gobierno corporativo, la gestión de la ética y, en general, de toda la responsabilidad corporativa.

Estos son algunos de los principales proyectos y actividades de este año:

- Aprobación por parte del Consejo de Administración de tres importantes políticas, dando respuesta a la recomendaciones de la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV) en materia de Buen Gobierno Corporativo de empresas cotizadas:
  - Política de selección de candidatos a Consejeros.
  - Política de comunicación y contactos con accionistas, inversores institucionales y asesores de voto.
  - Política Marco de Responsabilidad Corporativa.
- Elaboración de la Norma de Contratación de Aena.
- Diseño del Modelo de Cumplimiento Normativo.
- Definición y evaluación del funcionamiento del Consejo y sus Comisiones.
- Aprobación de la Política de Gestión Integrada de Calidad, Medio Ambiente y Eficiencia Energética.

Ética e integridad

El código de conducta de Aena cita expresamente los principios que han de guiar y presidir en todo momento las actuaciones de las personas sujetas a él.

Legalidad

El respeto y el deber, prioritario e inexcusable, de observar tanto la legislación vigente como la normativa interna de Aena que resulten de aplicación en el ejercicio de las funciones y responsabilidades profesionales de los sujetos a este código.

Integridad, honestidad y confianza

Son convicción incuestionable para Aena. Todas las personas sujetas al código deben ser honestas y dignas de confianza en todas las actuaciones laborales y negociaciones que lleven a cabo, asegurándose en todo momento de no verse influenciadas por motivaciones, consideraciones o intereses -personales o de terceros- susceptibles de provocar un eventual conflicto de interés o un comportamiento ilegal o inapropiado.

Independencia y transparencia

Todos los vinculados por el presente código actuarán siempre con imparcialidad, manteniendo un criterio independiente y ajeno a cualquier presión externa o interés particular. Aena no interfiere ni participa en procesos políticos. Tampoco realiza contribuciones, directas o indirectas, ni a partidos, organizaciones o asociaciones políticas, ni a sus representantes y candidatos, ni a los profesionales de los medios de comunicación.

Excelencia y calidad en la satisfacción de las expectativas de nuestros grupos de interés

Nuestros profesionales cumplen sus funciones con la diligencia debida, ofreciendo un servicio seguro, de calidad y orientado hacia la satisfacción de las expectativas de nuestros grupos de interés, como vía principal para asegurar unos resultados excelentes y una evolución sostenible de la sociedad a corto, medio y largo plazo.

Respeto a la imagen y reputación de Aena

Poniendo el máximo cuidado y la debida diligencia en preservar la imagen y la reputación de la sociedad en todas sus actividades profesionales, incluyendo intervenciones públicas.

Responsabilidad y transparencia

Trabajamos constantemente por mantener una relación transparente, clara y precisa con nuestros grupos de interés, afianzando de esta forma nuestro compromiso permanente con ellos. Somos conscientes de que esta es una de las prioridades estratégicas más relevantes en empresas como la nuestra, donde no queremos únicamente desarrollar prácticas responsables, sino hacer negocios responsables.

Es por ello por lo que la comunicación, y sus canales, se convierten en aliados estratégicos e imprescindibles para alcanzar nuestro objetivo y mantener un diálogo abierto y continuado con nuestros grupos de interés. La política de comunicación contempla, como asunto principal, hacer uso de todos los canales y medios posibles para asegurar el coloquio efectivo con todo nuestro público objetivo. Nos interesa conocer de primera mano sus opiniones y respuestas, lo que nos permite detectar, entender y dar respuesta a sus asuntos relevantes.

Gozar de valores como la credibilidad, la confianza y la buena reputación por parte de nuestros grupos de interés es objetivo clave en nuestra compañía.

Por ello, ponemos todo nuestro esfuerzo en mantener una comunicación interna y externa excelente con todos ellos, dando a conocer el comportamiento de Aena, sus principales hitos y novedades. Y lo hacemos recurriendo a una imagen visual atractiva, cercana, moderna y, sobre todo, transparente.

>50
Boletines informativos emitidos durante el 2016

Los boletines están a disposición de todos nuestros empleados

>600
Noticias publicadas en nuestros canales internos

Las noticias versan sobre la actualidad, sus protagonistas, buenas prácticas realizadas, etc.

>90
Artículos y participaciones sobre la actualidad más social

>570
Notas de prensa enviadas a medios nacionales

>100.000
Seguidores en redes sociales

Facebook, twitter, linkedin, google+ y pinterest

±100
Vídeos en el canal corporativo de Youtube de Aena TV

321.500 reproducciones
1.190 suscriptores

Canal de Aena TV

Política de control y gestión de riesgos

Los roles y responsabilidades de las aéreas involucradas en la gestión de riesgos se establecen en la Política de Control y Gestión de Riesgos de la siguiente manera:

Consejo de Administración

El Consejo de Administración define, actualiza y aprueba la Política de Control y Gestión de Riesgos de Aena y fija el nivel de riesgo aceptable en cada momento.

Comisión de Auditoría y Control

La Comisión de Auditoría y Control supervisa los sistemas de control interno y gestión de riesgos, asegurándose de que éstos se identifiquen, gestionen y mantengan en los niveles planificados. Así, se ocupa de:

- Los distintos tipos de riesgos a los que se enfrenta Aena.
- Mantener el nivel de riesgo en las variables definidas como aceptables.
- Las medidas previstas para mitigar el impacto de los riesgos identificados y su efectividad.
- Los sistemas de información y control interno que se utilizan para controlar y gestionar los citados riesgos.

Direcciones corporativas

Las direcciones corporativas identifican y evalúan los riesgos que están bajo su área de responsabilidad. Así:

- Proponen y reportan los indicadores para su seguimiento.
- Proponen y ejecutan los planes de acción para su mitigación.
- Informan sobre la eficacia de dichos planes.

Dirección de Auditoria Interna

La dirección de Auditoria Interna coordina las actividades definidas en la Política de Gestión y Control de Riesgos de Aena. De este modo:

- Supervisa el correcto funcionamiento del Sistema de Gestión de Riesgos.
- Homogeniza y consolida la información relativa a la identificación y evaluación de riesgos (y a sus correspondientes acciones de seguimiento) elaborada por las áreas corporativas y operativas.
- Reporta al Comité de Dirección de Aena y a la Comisión de Auditoría.

Mapa de riesgos

Anualmente, el Comité de Dirección de Aena actualiza el mapa de riesgos corporativo a partir de información aportada por las direcciones corporativas. La Comisión de Auditoría lo supervisa y aprueba.

Este mapa se elabora pensando, sobre todo, en la protección de la compañía ante los riesgos derivados del negocio y de sus características.

Principales riesgos que pueden afectar a Aena

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 **coyunturas económicas y financieras** negativas en España y otros países.
- Aena opera en un **entorno de competencia** -tanto con otros aeropuertos como con otros medios de transporte- que puede 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**, ya que parte de sus ingresos están vinculados a las ventas generadas por esa actividad.

- Los **desastres naturales** y las condiciones meteorológicas también podrían afectar de forma adversa al negocio.
- La **cobertura de los seguros** 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**.

- La compañía está expuesta a riesgos relacionados con su **endeudamiento**. Sus obligaciones pueden llegar a limitar su actividad y su posibilidad de acceder a financiación, distribuir dividendos o realizar inversiones.
- Aena puede perder, ahora y en el futuro, los **procedimientos judiciales** o administrativos en los que está incursa.
- Si se produjeran cambios en la **legislación fiscal**, podrían aparecer impuestos adicionales u otros perjuicios para la situación fiscal de Aena.
- La **Generalitat de Cataluña** ha solicitado a la Comisión Europea un pronunciamiento sobre la adecuación o no al derecho comunitario del régimen aeroportuario recogido en la Ley 18/2014.

- Aena depende de los **servicios prestados por terceros** en las operaciones de sus aeropuertos.
- Aena depende de las **tecnologías de la información** y las comunicaciones. Sus sistemas e infraestructuras se enfrentan a ciertos riesgos, incluidos los 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 **accidentes** de aviación importantes.
- Los **conflictos laborales** pueden afectar también a la actividad de Aena.

Relacionados con la regulación del negocio de Aena

- Aena es una **sociedad mercantil estatal** y, como tal, su capacidad de gestión puede verse condicionada.
- Precisamente por este carácter de sociedad estatal, la alta dirección de Aena está sujeta al **régimen retributivo público**.
- La obligación de obtener la **certificación de cumplimiento del Reglamento** (UE) nº. 139/2014 podría requerir inversiones superiores a las previstas, y disminuir o impedir la operatividad de uno o más aeropuertos de la red.

- Aena opera en un **sector regulado**. Los futuros cambios o desarrollos normativos pueden tener un impacto negativo en nuestros ingresos, resultados operativos y posición financiera. Esta regulación afecta a los siguientes ámbitos:
  > Gestión de la red de aeropuertos con criterios de servicio público.
  > Régimen de tarifas aeroportuarias.
  > Medidas de seguridad aeroportuaria (*Security*).
  > Seguridad operativa (*Safety*).
  > Asignación de franjas horarias (*Slots*).
- La normativa para la **protección del medio ambiente** podría limitar las actividades o el crecimiento de los aeropuertos de Aena o requerir importantes desembolsos.

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 podrían diferir de aquellos de los demás accionistas.

Aena y el principio de precaución

Todos los riesgos identificados por el sistema se incorporan y categorizan en el mapa de riesgos corporativo. Cada riesgo está gestionado por, al menos, una dirección corporativa, que documenta su gestión de acuerdo a los parámetros definidos y aprobados en la Política de Control y Gestión de Riesgos. Esta política se centra en:

- Proteger la solidez financiera y la sostenibilidad de Aena.
- Defender los derechos de los accionistas y de cualquier otro grupo de interés significativo.
- Facilitar el desarrollo de las operaciones en los términos de seguridad y calidad previstos.
- Salvaguardar la reputación de Aena.

El Sistema de Gestión de Riesgos de Aena integra los planes de respuesta al riesgo identificando las actividades mitigadoras y los planes de acción y contingencia de los riesgos comprendidos en el mapa de riesgos. De esta forma, se asegura, en base a su valoración o nivel de criticidad, su gestión dentro de los parámetros de tolerancia establecidos. Tanto los planes de acción como las actividades mitigadoras están orientados, sobre todo, a evitar la materialización de esos riesgos.

Las actividades mitigadoras varían en función de cada tipo de riesgo. Éstas son algunas de ellas:

- Sistema de Gestión de Seguridad Operacional.
- Auditorías externas de seguridad aeroportuaria (*Safety* & *Security*).
- Centros de gestión de incidencias aeroportuarias.
- Planes de autoprotección y procedimientos de contingencia, preparación y respuesta ante emergencias.
- Cláusulas de seguridad aeroportuaria en los acuerdos suscritos con empresas que contratan con Aena para desarrollar sus actividades en los aeropuertos y helipuertos de la Sociedad.
- Modelo organizativo y política de seguridad de la información.
- Planes de recuperación de los sistemas ante desastres (DRP).
- Participación en grupos de trabajo de revisión de la normativa.
- Trámite de audiencia ante la modificación de determinada normativa.
- Procedimientos de actuación para asegurar la correcta gestión de planes y proyectos con impacto medioambiental.
- Sistema de Gestión Integrado de Calidad y Medio Ambiente, certificado por una entidad externa acreditada bajo las normas UNE-EN ISO 9001 y UNE EN-ISO 14.001.
- Gestión de la afección acústica sobre las poblaciones del entorno: elaboración de mapas estratégicos de ruido, sistemas de monitorizado de ruido y sendas de vuelo, planes de aislamiento acústico.
- Normativa interna y sistemas de control de la contratación.
- Modelo de prevención de delitos.
- Sistema de Gestión de Prevención de Riesgos Laborales.

Nuestro desempeño

3

Una compañía sólida y solvente

Contexto **interno**

- La positiva evolución del tráfico se traduce en un incremento de los ingresos aeronáuticos ordinarios, así como de los ingresos del resto de actividades.
- Destaca el incremento de ingresos generados por la actividad comercial, tanto dentro como fuera de terminal.

Contexto **externo**

- La economía española continúa con su gradual recuperación reflejada en las principales magnitudes económicas.
- Los indicadores de turismo continúan en tendencia favorable, alcanzándose cifras récord de turistas internacionales. El turismo representa el 10,9% del PIB.
- El transporte aéreo es un sector estratégico en términos de conectividad, accesibilidad, conexión y cohesión territorial. Por ello, crece por encima de las expectativas.
- En relación con las tarifas aeroportuarias, el DORA, aprobado con fecha 27 de enero de 2017, establece una reducción del 2,22% anual en el Ingreso Máximo Anual por Pasajero (IMAP) para el período 2017-2021, que entrará en vigor el 1 de marzo de 2017.

RETOS

- Seguir manteniendo buenos resultados económicos, consecuencia del incremento del volumen de los ingresos, la mejora de la eficiencia en la gestión y la contención de los costes.
- Continuar atrayendo capital privado y ser una opción de solvencia y solidez para los accionistas.

RIESGOS Y OPORTUNIDADES

- Variación en los niveles de tráfico de pasajeros y sus hábitos de consumo.
- Mantener un crecimiento de tráfico similar al ejercicio anterior.
- Vías de transporte alternativas al alza.
- Cambios en el contexto geopolítico de los países en los que opera, pudiendo tener consecuencias en la entrada y salida de turistas desde España.

MEDIDAS

- Mejora en la eficiencia, materializada en la contención en los gastos operativos (aprovisionamientos, gastos de personal y otros gastos de explotación), si bien se han alcanzado unos niveles de eficiencia que no dejan margen a una mejora significativa en el futuro.
- Prioridad a las mejoras en mantenimiento y a las inversiones en seguridad, sin reducir la calidad del servicio.

RESULTADOS

- El crecimiento en la red de aeropuertos de Aena en España (11,0% hasta los 230,2 millones de pasajeros) supone un nuevo récord en la historia de Aena y se ha reflejado tanto en el tráfico nacional, que crece un 8,8% (67,6 millones de pasajeros), como en el tráfico internacional, que alcanza los 161,8 millones, con un incremento del 12,0%, y es generalizado en los principales aeropuertos de la red.
- Mejora de la eficiencia en la gestión.
- Contención de los costes.
- 2.045.000 operaciones (aeronaves), lo que supone un incremento del 7,5% respecto a 2015.
- El tráfico de mercancías ha experimentado un incremento del 11,2% en 2016, superando las 795.000 toneladas de carga.

EL FUTURO

- Consolidar la eficiencia en la gestión.
- Continuar con el desarrollo de la política comercial, hasta alcanzar niveles similares a otros aeropuertos europeos.
- Adaptar el marco tarifario para adecuarlo al nuevo marco regulatorio (DORA).
- Continuar el ciclo económico al alza, ofreciendo para ello un servicio de calidad al pasajero, gracias a la mejora y continuo desarrollo de las diferentes líneas de negocio.
- Aportar información periódica y transparente a todos los grupos de interés y, en concreto, a accionistas e inversores, para el diseño de sus estrategias de inversión, que les permita obtener una rentabilidad superior.

Aena enfoca y dirige sus esfuerzos a satisfacer las necesidades y demandas de los diversos usuarios de los aeropuertos de la red.

Nuestro principal objetivo es ofrecer servicios de primera calidad, haciendo de las bases aeroportuarias un entorno cercano, moderno y atractivo para todos los usuarios.

Para ello, y con el fin de mejorar las infraestructuras, la compañía ha realizado un enorme esfuerzo inversor. De esta forma, Aena ha conseguido realzar su valor y presencia como empresa líder y eficiente, estando a la cabeza mundial por volumen de pasajeros y por ser la primera compañía gestora de aeropuertos por capitalización bursátil del mundo.

Durante el 2016, las cuatro líneas de negocio de la compañía han notado una evolución económica positiva que parece mantenerse al alza. Son los tres ejes fundamentales en los que se ha centrado el modelo de gestión de la compañía, los que han hecho posible esta realidad: el incremento del volumen de los ingresos, la mejora de la eficiencia en la gestión y la contención de los costes.

Además de ello, para llegar a este marco de crecimiento y mejora, el plan de acción comercial, la racionalización de inversiones, la disciplina y solidez financiera que caracteriza a la compañía, su solvencia crediticia, así como la política de internacionalización han sido fundamentales.

A su vez, siendo consciente de la importancia que tiene para promover la competencia de mercado, desde Aena apostamos por fomentar la transparencia con todos nuestros grupos de interés. Es, de hecho, la capacidad de interlocución con terceros la que permite que Aena disponga de múltiples ventajas competitivas. Esto a su vez, no sería posible si no tuviera una estructura de red.

Evolución de los gastos corrientes (Millones de €)

			Variación 2016/2015	
	2016	**2015**	**Importe**	**%**
Aprovisionamientos [1]	180.4	181,0	-0,6	0,3%
Gastos de personal [1]	390,7	388,1(*)	2,6	0,7%
Otros gastos de explotación [1]	901,8	872,2	29,6	3,4%
Total gastos corrientes [1]	1.472,9	1.441,3	31,6	2,2%
Total gastos corrientes (ex Luton)	1.340,1	1.306,5	33,6	2,6%

1. Se incluyen datos consolidados de la actividad nacional e internacional

(*) Excluida la reversión por el exceso de la provisión asociada al Plan Social de Desvinculación Voluntaria (-24,2 millones de euros en 2015)

La importancia de la comunicación con inversores

La atención a accionistas, inversores institucionales y asesores de voto constituye una de nuestras prioridades. Por ello, mantenemos nuestra política de comunicación y relación con inversores, aprobada en 2016 por el Consejo de Administración de Aena.

El Portal del Inversor de la compañía refleja la estructura de comunicación. Toda información remitida debe cumplir con una serie de principios, como la transparencia, veracidad, inmediatez e igualdad. En este portal, se pueden encontrar los datos relevantes y resultados financieros de la compañía, así como información sobre el Gobierno Corporativo.

Portal del inversor

Ejes fundamentales para el crecimiento de Aena

Incremento del volumen de los ingresos

Los ingresos de Aena vienen principalmente de las actividades comerciales de los aeropuertos y de las tarifas aeroportuarias.

La creciente evolución del tráfico experimentada en 2016 se ha traducido en un incremento de los ingresos aeronáuticos ordinarios del 7,2%. Las tasas aeroportuarias fueron reducidas en 2016 en un 1,9% desde el 1 de marzo, lo que ha supuesto un impacto acumulado en ingresos y EBITDA de 41,6 millones de euros a finales de 2016.

De la misma manera, debemos hacer mención al incremento de ingresos generados por la actividad comercial. En 2016, los ingresos ordinarios de la actividad comercial han alcanzado la cifra de 939,8 millones de euros (un 25,3% del total de los ingresos ordinarios), que supone un incremento de un 10,5% respecto a 2015.

+7,2%

Incremento de los ingresos aeronáuticos

Creciente evolución del tráfico experimentada en 2016

41,6

Impacto acumulado en ingresos y EBITDA (en millones de euros)

Las tasas aeroportuarias fueron reducidas en 2016 en un 1,9%

939,8

Ingresos ordinarios de la actividad comercial (en millones de euros)

10,5% respecto a 2015

Destaca la aportación de los siete primeros aeropuertos de la red, que han supuesto el 80% del total

Mejora en la eficiencia en la gestión y la contención de costes

Aena continúa basando sus resultados en tres pilares fundamentales: el incremento del volumen de los ingresos, la mejora de la eficiencia en la gestión y la contención de los costes. Estos esfuerzos se reflejan en la mejora de la eficiencia, materializada en la contención en los gastos operativos (aprovisionamientos, gastos de personal y otros gastos de explotación) de la compañía en los últimos años y que se prolonga durante 2016, si bien se ha alcanzado unos niveles de eficiencia que no dejan margen a una mejora significativa en el futuro. En 2016, la base de costes operativos comparable (excluyendo Luton) se ha incrementado en 53,5 millones de euros (+2,6%), mientras que el ritmo de crecimiento del tráfico de pasajeros ha sido del +11,0%.

Racionalización de las inversiones

Nuestros aeropuertos poseen infraestructuras de primer nivel fruto del enorme esfuerzo inversor acometido en la década anterior. Gracias a ello, su capacidad se ha visto reforzada, y han podido hacer frente a las previsivas cifras de crecimiento de tráfico, sin la necesidad de acometer nuevas inversiones.

En 2016 las inversiones realizadas se han destinado a rentabilizar y optimizar las instalaciones actuales, su mantenimiento y conservación, así como a cubrir aspectos esenciales como la seguridad integral, la calidad de los servicios, la intermodalidad, la sostenibilidad medioambiental y la innovación.

Nuestra política de inversión toma como referencia parámetros de eficiencia y eficacia para establecer los criterios de planificación.

Desglose de las inversiones realizadas

- Capacidad I 4%
- Expropiaciones I 1%
- Mantenimiento del servicio I 36%
- Medioambiente I 9%
- Resto I 27%
- Seguridad I 24%

- Capacidad I 19%
- Expropiaciones I 5%
- Mantenimiento del servicio I 26%
- Medioambiente I 4%
- Resto I 20%
- Seguridad I 26%

Desarrollo e implantación de un plan de acción comercial

Una de las principales metas de Aena ha sido incrementar los recursos económicos provenientes de la línea de negocio comercial. Para ello, la compañía ha emprendido diversas acciones, que han permitido rentabilizar los activos comerciales. Entre ellas:

- Incorporación de nuevas marcas de reconocido prestigio en la oferta comercial de los aeropuertos.
- Adecuación de la oferta de restauración a los perfiles de los usuarios, dando respuesta a sus preferencias, mejorando la calidad de sus puntos y ampliando sus ofertas.
- Promoción, remodelación y mejora de las instalaciones de las salas VIP, ofreciendo un servicio con los mejores estándares de calidad.
- Entrada en los aeropuertos de nuevos operadores de reconocida experiencia y prestigio.
- Actuaciones de márketing y estrategias de precios implantadas, con un impacto muy positivo en los resultados.
- Diversas remodelaciones en tiendas libres de impuestos. Cabe indicar que los ingresos derivados de esta línea de negocios han crecido, en 2016, un 13,6% con respecto a 2015 (un 30,3% de los ingresos de la actividad comercial de Aena).
- Apertura de nuevas ofertas comerciales, así como licitaciones y adjudicaciones de la oferta de tiendas en varios aeropuertos.
- Las mejoras en el servicio de parking prestado a los clientes a través de la propuesta de servicios online, la inversión en equipamiento, en medios de pago y en nuevos desarrollos que favorecen la experiencia del cliente dentro de los aparcamientos.
- Nuevas actuaciones dirigidas a la promoción del negocio inmobiliario en la red de aeropuertos.

+13,6%

Ingresos derivados de las Tiendas Libres de Impuestos

Disciplina y solidez financiera

Forma parte primordial de la estrategia de la compañía, y hace posible reducir la deuda financiera neta y apalancamiento de la compañía.

3,6x

Ratio Deuda Financiera/EBITDA

2015: 4,5x

Solvencia crediticia

Desde junio de 2015, la solvencia y calidad crediticia de Aena están confirmadas por Moody´s y Fitch, las agencias crediticias de mayor prestigio en el panorama internacional.

Revisiones posteriores a dichas calificaciones han mejorado las positivas valoraciones de partida. A ello, han contribuido los aspectos anteriormente mencionados: la privilegiada posición de Aena como operador aeroportuario; la alta proporción de tráfico internacional con una base diversificada de clientes; la calidad y capacidad de las infraestructuras aeroportuarias con mínimas necesidades de inversión; las competitivas tarifas aeroportuarias; y la eficiencia y los márgenes de la compañía, referente en el sector.

Internacionalización de la compañía

Aena apuesta por la internacionalización como estrategia de crecimiento y diversificación. El control mayoritario del Aeropuerto de Luton es uno de los hitos más importantes en la historia de nuestra actividad internacional, tanto por su contribución a la generación de valor de la compañía como por el significado que tiene para la propia estrategia de expansión y presencia más allá de nuestras fronteras.

Modelo de financiación y estructura accionarial

En febrero de 2015, Aena dio el pistoletazo de salida a la entrada de financiación privada, y comenzó a cotizar en las bolsas de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia.

La evolución de la cotización de Aena durante 2016 ha sido muy positiva, con una revalorización al cierre del citado periodo del 23,0% hasta los 129,65 euros por acción frente a la evolución del IBEX 35 que disminuyó un 2,0%. Durante el citado periodo la acción de Aena alcanzó un máximo de 136,0 euros y un mínimo de 94,07 euros por acción.

23,0%

Evolución de la cotización de Aena

136,0

Máximo de la acción en 2016 (euros)

94,07

Mínimo de la acción en 2016 (euros)

Principales resultados y cifras económicas de Aena

3.772,5

Ingresos totales (M€)

2015: 3.517,8

1.164,1

Beneficio neto (M€)

2015: 833,5

2.293,6

EBITDA (M€)

2015: 2.098,4

1.824,7

Generación de cash-flow (M€)

2015: 1.629,0

8.228,0

Deuda financiera neta contable (M€)

2015: 9.401,7

- Deuda contratada a tipo fijo I 71%
- Deuda contratada a tipo variable I 22%
- Deuda contratada a tipo revisable I 7%

Ingresos ordinarios por líneas de negocio (Millones de €)

Aeropuertos

Aeronáutica **+7,2%** Respecto 2015

Comercial **+10,5%** Respecto 2015

Servicios inmobiliarios

+8,7% Respecto 2015

Internacional*

-1,9% Respecto 2015

Total gasto de explotación** (Millones de €)

* El objetivo principal de este Informe son las actividades de Aena S.A. en España. No obstante, por su relevancia, se incluye información general sobre la actividad desarrollada a través de Aena Internacional.
** Total gastos de explotación calculado como los gastos de aprovisionamiento, personal, otros de explotación, amortizaciones, deterioros y bajas del inmovilizado menos otros resultados.

Aportación al valor compartido: cadena de suministro y calidad

Contexto **interno**

Tres prioridades guían la acción de Aena:

- Excelencia en la calidad y seguridad.
- Ir más allá del cumplimiento normativo.
- Sostenibilidad.

Esto redunda en beneficio de nuestros propios empleados, de las comunidades que nos acogen y de toda la sociedad en general. También, de los colectivos más desfavorecidos, con los que Aena está especialmente comprometida.

Contexto **externo**

La sociedad y los usuarios exigen máxima calidad al mejor precio. También que todo en la cadena de suministro responda a sus expectativas de control.

RETOS

- Atender con éxito el crecimiento del tráfico aéreo.
- Definir el plan de seguridad del Operador de Infraestructuras Críticas y asegurar los más altos niveles de seguridad.
- Mantener nuestra calidad de servicio y velar por el cumplimiento normativo en toda la cadena de suministro.
- Mejorar la calidad y la imagen percibida por los pasajeros y la sociedad en general.
- Iniciar el proceso de renovación de las licencias de combustible.
- Obtener el certificado de aeródromo para diversos aeropuertos.
- Definir y elaborar un nuevo cuerpo normativo en materia de contratación comercial y de proveedores, así como el proceso de contratación electrónica.
- Cumplir los plazos de tramitación de la contratación centralizada.
- Integrarnos en la plataforma de contratación del sector público.
- Simplificar y estandarizar los criterios de evaluación técnica.

RIESGOS Y OPORTUNIDADES

La actividad de Aena puede verse afectada por:

- Un crecimiento rápido del tráfico, principalmente en períodos punta.
- Deficiencias en los servicios prestados por terceros. Por ejemplo, los recientes problemas operativos y de programación de la compañía Vueling.
- Fallos en la seguridad operacional y física en los aeropuertos.
- La obligación de obtener la certificación europea de aeropuertos.
- Amenazas de ciberseguridad y protección de datos.
- Situaciones de emergencia.
- El nuevo marco regulatorio DORA.
- Las nuevas necesidades de los usuarios en materia de nuevas tecnologías.
- Valoración de los controles a los proveedores.

MEDIDAS

- Refuerzo de servicios en períodos punta.
- Elaboración de un plan de contingencia para paliar los efectos de la crisis de Vueling.
- Gestión de la calidad y excelencia empresarial.
- Mejora continua de los pliegos de contratación de proveedores.
- Implantación y análisis de las actuaciones necesarias para la contratación electrónica.
- Definición de los requisitos funcionales para lograr la integración en la plataforma de contratación del sector público.
- Impulso, gracias a nuestros planes de formación, del progreso del transporte aéreo en países menos desarrollados.
- Negociar el nuevo acuerdo de prestación de servicio de control aéreo, eficiente, entre Enaire y Aena.

RESULTADOS

- Nuestro tráfico ha crecido más de un 10%.
- Mantenemos el nivel de incidencias en la red.
- Nuevos aeropuertos certificados en 2016 (*Safety*).
- Mejora de los niveles de calidad percibida por nuestros usuarios.
- Lanzamiento del concurso de renovación de las licencias de combustible.
- Implantación del Plan Nacional de Infraestructuras Críticas.
- Índice de satisfacción: 3,90 sobre 5.
- El 100% de nuestros proveedores cumplen con el pliego de contratación.
- Cumplimiento cercano al 99% de los objetivos establecidos sobre los plazos de tramitación de la contratación comercial centralizada.

EL FUTURO

- Mejorar la atención de nuestros pasajeros, así como de la calidad percibida.
- Todos los aeropuertos deben estar certificados en 2017.
- Lograr la aprobación de la Secretaría de Estado de Seguridad para nuestro Plan de Seguridad del Operador.
- Implantar el A-CDM en el Aeropuerto de Palma de Mallorca.
- Continuar avanzando en la implantación del Plan Nacional de Infraestructuras Críticas.
- Seguir mejorando los planes de calidad de los aeropuertos.
- Aprobar la nueva norma de contratación.
- Publicar los anuncios de contratación de Aena en la plataforma de contratación del sector público.

Los datos que contiene este capítulo se refieren a la actividad de Aena en España.

Relación con clientes: calidad y servicios

Aena quiere ofrecer una experiencia de calidad en todos los servicios que presta. Las modernas infraestructuras de nuestros aeropuertos garantizan altos estándares de calidad, seguridad y servicio. Además, la compañía ha puesto en marcha inversiones y programas de mejora que han aumentado la satisfacción de los clientes de todos nuestros aeropuertos.

Aena implanta el programa ASQ para medir la satisfacción de los servicios prestados

Para medir ese nivel de satisfacción, Aena realiza encuestas ASQ (*Airport Service Quality*) avaladas por el ACI (Consejo Internacional de Aeropuertos). Se trata del único programa mundial que compara parámetros de calidad de servicio a los pasajeros y, según su estudio de 2016, nuestra compañía ha alcanzado una puntuación de 3,9 puntos sobre 5, lo que supone una mejora de 0,3 puntos respecto a 2015.

Pertenecer al programa ASQ permite a Aena disponer de un *benchmarking* internacional y contar con una herramienta homogénea de medida para los aeropuertos de su red.

Principales resultados de las encuestas ASQ (valoraciones: 1-5)

Valor de referencia: 3,31

3,55

Nivel de satisfacción general de las compañías aéreas

2015:3,74

Valor de referencia: 3,18

3,29

Nivel de calidad restauración

2015: 3,27

Valor de referencia: 3,36

3,0

Índice de calidad salas VIP

2015: 3,43

Valor de referencia: 3,34

3,42

Nivel de calidad locales comerciales

2015: 3,33

Valor de referencia: 2,88

2,83

Índice de calidad aparcamientos

2015: 2,84

Avances en calidad y servicios

Entre los más importantes:

- Implantación efectiva de los nuevos operadores de handling en la red de aeropuertos.
- Mayor nivel de exigencia a estos operadores, lo que ha mejorado el servicio a compañías aéreas y pasajeros.
- A-CDM (*Airport Collaborative Decision Making*) en el Aeropuerto de Barcelona-El Prat.

  El A-CDM mejora la eficiencia de las operaciones de las aeronaves reduciendo su tiempo de rotación, optimizando la utilización de recursos e infraestructuras aeroportuarias y minimizando los retrasos. El sistema proporciona información relevante y en tiempo real de los diferentes grupos de interés (compañías, agentes handling, proveedores del servicio de navegación aérea, etc...) y permite reducir el tiempo de escala de la aeronave. Está implantado en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas desde 2014 y en el Aeropuerto de Barcelona-El Prat desde 2015. Además, está previsto que este año llegue al de Palma de Mallorca. En 2016 se ha puesto en marcha en el aeropuerto de Alicante-Elche un sistema similar al A-CDM, aunque más sencillo, denominado "Torre avanzada".

En relación a los servicios comerciales los principales hitos de este año han sido:

- Consolidación de marcas de primer nivel, tanto nacional como internacional, en tiendas y restauración.
  - Nueva estrategia en la línea de tiendas. Hemos incorporado más marcas de prestigio y creado una línea de negocio de lujo dirigida a potenciar las ventas de gama alta en moda y complementos. Así Aena ofrece a sus pasajeros más de 40 marcas de lujo nacionales e internacionales.
  - En restauración contamos con marcas adaptadas a todos los perfiles de usuarios, con gran diversidad de conceptos y locales: étnicos, de comida rápida y restaurantes galardonados con estrellas Michelin.
- La actividad de las tiendas libres de impuestos (duty free) continúa creciendo gracias a nuevos contratos, al impulso de tiendas pasantes integradas en plazas comerciales y a su incorporación en los principales aeropuertos canarios.
- Promoción, remodelación y mejora de las salas VIP de los aeropuertos.
- Impulso de un modelo de gestión integral en 32 aparcamientos de la red que incluye la mejora de los precios y su promoción.

Aena realiza además un esfuerzo constante para dar respuesta a las demandas de sus grupos de interés a través de nuevos desarrollos tecnológicos:

- Despliegue del citado sistema SCENA A-CDM en el Aeropuerto de Barcelona - El Prat.
- Evolución de la app de Aena para *smartphones*. Además de ofrecer al pasajero información de su vuelo y de establecimientos comerciales, permite la venta de salas vip y fast track, reservas de plazas de aparcamiento y pago por el móvil, así como la posibilidad de recibir promociones.
- Implantación de la nueva plataforma de facturación y embarque UCA7 en los aeropuertos más importantes de la red. Esta herramienta sitúa a Aena a la vanguardia de la tecnología para afrontar todas las evoluciones propiciadas por IATA (*simplify the business*) para las compañías aéreas.
- Puesta en marcha del registro electrónico voluntario de licitadores REVLA, que ha permitido agilizar los trámites con la cadena de suministro.

Aspectos más destacados en relación con la calidad del servicio en los aeropuertos de Aena

Aena Club Cliente. Con más de 35.000 usuarios registrados, ofrece promociones y descuentos a los usuarios frecuentes de los aeropuertos para que conozcan y utilicen todos los servicios que Aena pone a su disposición (aparcamientos, salas VIP, tiendas y restaurantes, Wi-Fi, etc...).

Wi-Fi gratuito e ilimitado en todos los aeropuertos y helipuertos de la red de Aena.

Aena ofrece una **página web con certificación doble-A de accesibilidad** y un servicio de información y atención telefónica para atender las llamadas de las personas con discapacidad auditiva o del habla.

Integración de reservas con la gestión de aparcamiento. Ventajas: pago a través de cajeros automáticos, reservas on-line, reconocimiento de matrícula sin paso por cajero, pago por el móvil, cupones de descuento, etc.

Un sistema para mejorar la gestión de las colas en los filtros de seguridad en los principales aeropuertos de la red. Este año se ha instalado en los aeropuertos de Alicante-Elche, Málaga-Costa del Sol, Gran Canaria y Tenerife Sur.

Servicios al pasajero

Información al pasajero

- Se han desarrollado mejoras en la señalización dentro de la terminal de varios aeropuertos de la red, y se han instalado nuevos puntos de información al pasajero (SIPA) para facilitar su orientación.

Limpieza

- Renovación y modernización de aseos en los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas (9 núcleos en T1 y 7 núcleos en T2), Barcelona-El Prat, Bilbao, Palma de Mallorca, Gran Canaria, Tenerife Sur, Tenerife Norte y en, prácticamente, todos los aeropuertos del Grupo II.

Confort

- Atención especial a las zonas de espera. Hemos mejorado desde la iluminación, climatización e instalaciones electromecánicas hasta las bancadas, parques infantiles y estaciones de trabajo (con enchufes, nueva decoración, zonas de carga y tomas USB).
- Nuevas medidas para pasajeros con movilidad reducida (PMR). Hemos puesto en servicio un vehículo eléctrico y mejorado la señalización y decoración de los puntos de espera PMR con bancadas adaptadas y asientos reservados.
- Para los pasajeros que viajan con niños y bebés: equipamiento de carritos portaequipajes con sillas para bebés y salas de lactancia, mejora de los cuartos cambia-pañales, nuevas áreas de juegos, proyector y suelo interactivo.
- Zonas de recogida de equipajes: nuevos hipódromos, más bancadas, modificación de la información de los monitores, servicio de supervisión del proceso de entrega de equipajes.
- En los accesos, se han remodelado viales de llegadas y reconfigurado paradas de taxis. También hemos mejorado la señalización de los aparcamientos públicos y de las líneas de autobús público regular. Nuevo servicio de gestión de transporte para los pasajeros de llegadas.

Categorías de quejas y reclamaciones

Indicador	2016	2015	2014	Diferencia relativa (%) (2015/2016)
1. Contrato de transporte	3.730	7.261	16.581	-38,6
2. Handling	643	1.215	1.795	-47,1
3. Sistemas de información	484	508	490	-4,7
4. Instalaciones	570	509	558	12
5. Servicios de seguridad	1.541	2.087	1.788	-26,2
6. Servicios complementarios	1.067	923	681	15,6
7. Accesos	38	53	57	-28,3
8. Daños y robos	344	235	305	46,4
9. Varios	188	174	180	8
10. Servicios comerciales y de restauración	411	440	498	-6,6
11. Aparcamientos	1.468	1.414	822	3,8
Total Q y R Gestión Aeroportuaria	6.111	6.343	5.379	-3,7
12. Otras entidades y organismos	386	466	352	-17,2
13. Otros	826	816	877	1,2

Aena ha firmado con las compañías aéreas españolas los "Compromisos de Servicio con los Pasajeros". Estos compromisos -desarrollados entre asociaciones de compañías aéreas, aeropuertos y consumidores y usuarios europeos- establecen criterios y principios generales que cada compañía y aeropuerto desarrolla después individualmente. De esta forma, el pasajero puede comprobar y elegir entre las diferentes calidades de servicio que le ofrecen las diversas aerolíneas antes de realizar su viaje.

Gracias a los esfuerzos de Aena por garantizar la igualdad en el acceso a los servicios públicos de transporte, estos compromisos dedican un anexo a la atención de las PMR. De hecho, desde su puesta en funcionamiento en julio de 2008, el servicio a Personas de Movilidad Reducida ("Aena sin barreras") ha atendido a cerca de 8,3 millones de usuarios. La valoración de este servicio en 2016 ha sido de 4,82 sobre 5.

6.111

Nº reclamaciones de "gestión aeroportuaria"

2015: 6.343

1.300.000

Asistencias a Personas con Movilidad Reducida

Compromisos de servicios con los pasajeros

Seguridad aeroportuaria

En la actualidad, un total de 17 aeropuertos y 2 helipuertos están certificados según la normativa nacional RD 862/2009, 4 aeropuertos están verificados de acuerdo a la misma normativa y otros 7 están certificados según la normativa europea Reglamento (UE) 139/2014. Todos los aeropuertos a los que les aplica el Reglamento (UE) 139/2014 deben estar certificados o convertido su certificado antes del 31 de diciembre de 2017.

Esta certificación implica mejoras tanto en la seguridad operacional como en el cumplimiento de estándares técnicos internacionales.

Las inversiones efectuadas en 2016 en el ámbito de la seguridad han supuesto el 24% del total de la inversión de Aena.

Dentro del sistema de gestión de riesgos, Aena dispone de políticas y programas específicos para hacer frente a desastres naturales, condiciones meteorológicas adversas, ataques terroristas, guerras, epidemias o accidentes graves de aviación. También dispone de protocolos de colaboración con las diferentes Fuerzas de Seguridad del Estado y Servicios Públicos de Emergencia para responder ante alertas y establecer controles preventivos.

24%

Porcentaje de inversiones efectuadas en 2016 en el ámbito de seguridad sobre el total de la inversión de Aena

2015: 26%

Medidas de mejora de nuestros servicios de seguridad:

- Apertura de controles específicos destinados a colectivos con necesidades especiales (familias, PMR, etc...) en los filtros de seguridad.
- Sistema para mejorar la gestión de las colas en los filtros de seguridad
- Desarrollo e instalación de proyectos tecnológicos que mejoran la calidad de instalaciones y servicios. Por ejemplo:
  - > Nuevos equipos de inspección en los filtros de seguridad que permiten detectar explosivos líquidos.
  - > Sistema para mejorar la gestión de las colas en los filtros de seguridad.
  - > Control automático de accesos (puertas SCAFIS). Optimiza el paso de los pasajeros por el acceso de seguridad. Controla el acceso a zona crítica y garantiza que los pasajeros que acceden a ella tengan una tarjeta de embarque válida.

Contratación: gestión de nuestros proveedores

Aena vela por el cumplimiento regulatorio de todos sus proveedores. Nuestras normas de contratación incorporan elementos prioritarios para nosotros:

- Protección del medio ambiente. Con directrices y medidas que deben cumplir las empresas adjudicatarias en esta materia.
- Exigencia de respeto a los derechos humanos y laborales.
- Medidas de evaluación y control en materia ambiental y social.
- Promoción de la diversidad entre los proveedores.
- Respuesta a reclamaciones de proveedores y contratistas.
- Datos de seguridad e higiene de proveedores y contratistas.
- Exigencias e incentivos para el fomento de la I+D+i.
- Seguimiento y control durante el plazo de ejecución de los contratos.
- Régimen sancionador en caso de incumplimiento de cualquiera de las cláusulas y obligaciones contractuales.

Dentro de su modelo de evaluación de riesgos, la compañía tiene en cuenta el cumplimiento de la normativa y legislación vigente en materia de contratación.

En el año 2016, la dirección de Contratación ha llevado a cabo actuaciones relacionadas con el análisis, seguimiento y control de los plazos en la tramitación de las contrataciones, implantación de programas relativos a la incorporación de las nuevas tecnologías en los procesos de contratación, así como actuaciones relacionadas con la actualización de la normativa en materia de contratación.

100%

De los proveedores de Aena están sujetos a la legislación vigente y a la Norma Interna de Contrataciones Generales de Aena

Creación de valor en nuestros proveedores

Aena tiene el compromiso de reducir gradualmente sus tiempos medios de pago. Esto es crítico para una compañía como la nuestra, con un fuerte impacto local en las economías en las que está presente.

Principales datos sobre proveedores

Desde enero a diciembre de 2016, el importe adjudicado por Aena mediante expedientes fue de 793 millones de euros (impuestos excluidos). El volumen de contratación adjudicada de forma centralizada representó el 85,7% del total (679 millones de euros), frente al 14,3% (114 millones de euros) adjudicado por los aeropuertos de forma descentralizada.

Por otra parte, el importe adjudicado por Aena mediante contratos menores desde el 1 de enero de 2016 al 31 de diciembre de 2016 ascendió a 24,6 millones de euros.

Desde enero a diciembre de 2016, la contratación adjudicada, relativa a arrendamientos destinados a la actividad comercial, ascendió a 164 millones de euros (impuestos excluidos) para la primera anualidad del contrato.

97,9%

Proveedores locales

24,6 M€

Contratos menores

60.400

Proveedores aprox. registrados

100% ha cumplido con los pliegos de contratación

Importe de contratos de arrendamiento comercial por líneas de negocio (adjudicados centralizadamente)(*)

Línea de negocio	Núm. de expedientes	Importe de adjudicación (€) (1º anualidad)	% sobre total
Alquiler de vehículos	4	66.824.811	62,49%
Tiendas en régimen fiscal normal	51	13.848.251	12,95%
Bares y restaurantes	18	13.169.230	12,31%
Carga	6	4.287.632	4,01%
Máquinas	5	3.957.310	3,70%
Arrendamiento de hangares	1	2.218.534	2,07%
Servicios financieros	19	1.612.231	1,51%
Albergue y mantenimiento de aeronaves	7	405.253	0,38%
Otros servicios a pasajero	2	252.660	0,24%
Otras explotaciones inmobiliarias	1	176.708	0,17%
Agencias de viaje	5	149.785	0,14%
Arrendamiento de terrenos	2	15.196	0,01%
Aparcamiento de vehículos	9	-	0,0%
Otras salas	1	-	0,0%
Salas vip	32	-	0,0%
Tiendas libres de impuestos	1	21.615	0,02%
TOTAL	**164**	**106.939.216**	**100,00%**

(*) El importe de adjudicación se corresponde con la Renta Fija del año 2016 anualizada.

Contratación electrónica

Aena ha desarrollado una estrategia común para la contratación pública electrónica. Así:

- Ahorra en costes económicos y administrativos.
- Mejora la eficacia del procedimiento.
- Cumple con los principios de contratación pública sobre transparencia, publicidad, igualdad, concurrencia, confidencialidad y no discriminación.

En 2016 la dirección de Contratación ha desarrollado un nuevo proyecto de análisis y definición de la contratación electrónica en Aena. Este proyecto tiene carácter plurianual, está compuesto por más de 10 medidas o programas individuales y va a permitir mejorar los procesos de contratación mediante el uso intensivo de medios electrónicos. También nos va a ayudar a establecer una estrategia global a medio plazo sobre la evolución y desarrollo de los sistemas de información de contratación.

Éstas son las medidas que Aena va a poner en marcha en este ámbito:

- Implantación de la firma electrónica en sus procesos de contratación.
- Registro electrónico (medida transversal).
- Notificaciones electrónicas fehacientes (medida transversal).
- Comunicaciones electrónicas (medida transversal).
- Licitación electrónica.
- Factura electrónica.
- Digitalización certificada de facturas y otros documentos (medida transversal).
- Desarrollo del gestor documental conforme a ENI (Esquema Nacional de Interoperatividad).
- Toma de decisión sobre los gestores de expedientes. Posible nuevo gestor.
- Automatización de los cuadros de mando e informes de seguimiento.

Durante el año 2016 se han analizado y definido los requisitos funcionales de prácticamente todas ellas. Su puesta en marcha permitirá sustituir progresivamente los métodos tradicionales de contratación, basados en el papel, por nuevos métodos y procesos basados en las TIC y en el uso de medios electrónicos y telemáticos.

Todas estas medidas multiplican la eficacia de nuestros procesos y mejoran el cumplimiento de los principios de la contratación pública sin perder la conformidad técnica y jurídica del procedimiento tradicional.

Aunque algunos de estos proyectos obedecen al cumplimiento de las directivas europeas 2014/24/UE y 2014/25/UE, Aena los afronta de una manera global y con una estrategia orientada hacia la innovación y la mejora de sus procedimientos. Por eso, en beneficio de los grupos de interés involucrados, intentamos adelantarnos a los plazos legales. Además impulsamos planes de mejora tecnológica y reingeniería de nuestros procesos sin estar sujetos a imperativo legal alguno.

Subastas electrónicas

Aena ya está aplicando el sistema de subastas electrónicas en los procesos de adjudicación de algunos expedientes y pedidos de acuerdos marco.

Durante al año 2016 se habían ejecutado 174 subastas electrónicas. Los aeropuertos incorporaron este sistema en febrero, y ya han celebrado subastas electrónicas los siguientes centros:

- Adolfo Suárez Madrid-Barajas
- Barcelona-El Prat
- Girona-Costa Brava
- Bilbao
- Santiago
- Alicante-Elche
- Gran Canaria
- Palma de Mallorca
- Tenerife Sur
- Lanzarote
- Fuerteventura
- Málaga-Costa del Sol

Sistema REVLA

Además, Aena está incorporando a sus procesos de contratación el sistema REVLA (Registro Voluntario de Licitadores de Aena). Éste permite a los operadores económicos incorporar de forma telemática numerosa documentación, lo que simplifica los trámites administrativos recurrentes en cada proceso de contratación de Aena.

A 31 de diciembre de 2016 había 51 operadores económicos dados de alta en el sistema.

Plataforma de Contratación del Sector Público

La integración con la Plataforma de Contratación del Sector Público es otro de nuestros objetivos. Este sistema, dependiente del Ministerio de Hacienda y Función Pública, permite generar y publicar en su plataforma los anuncios correspondientes a los distintos estados -licitación, pliegos, adjudicación, formalización de contrato, anulación y modificaciones contractuales de nuestras contrataciones con proveedores.

Durante 2016 se han definido los requisitos funcionales de este proyecto, y Aena ha obtenido ya la validación del nivel de certificación básica y de certificación avanzada de la Dirección General de Patrimonio del Estado.

Implantación de OFISPA

Durante 2016 hemos avanzado también en la implantación de OFISPA, el portafirmas electrónico desarrollado por Aena. Esta herramienta permite firmar electrónicamente, y de forma fácil, rápida y segura, los documentos que se generan de las contrataciones de proveedores. Además, está previsto su desarrollo para otros procesos, como la contratación comercial, la evaluación técnica de ofertas, la tesorería o los servicios generales.

Sistema de suscripción de operadores económicos

También hay que recordar que en el primer semestre de 2016 se puso en marcha en el Portal de Contratación de Aena el sistema de suscripción de operadores económicos. Esta aplicación mejora la publicidad de nuestras licitaciones y fomenta la concurrencia en los procesos de contratación. Los operadores económicos que se dan de alta en el sistema reciben avisos automáticos por email sobre las licitaciones asociadas a sus sectores de actividad. Así se ahorran costes y se simplifican los trámites administrativos, tanto para Aena como para los operadores que participan en nuestros procesos de contratación.

El sistema de suscripción comenzó a funcionar el 30 de junio de 2016 y a 31 de diciembre ya tenía 136 operadores registrados.

Capital humano: personas, seguridad y salud

Contexto **interno**

Superado con éxito el proceso de privatización parcial de la compañía, ahora son tres los campos de acción que Aena considera prioritarios en relación a sus propios empleados: las condiciones de trabajo y desarrollo de carrera, la diversidad e igualdad y la seguridad y salud en el trabajo.

Contexto **externo**

En este ámbito nos debemos, sobre todo, a dos agentes: nuestros inversores y las comunidades en las que operamos. Los primeros valoran especialmente la preparación técnica de nuestros equipos; los segundos, la capacidad de Aena de generar empleo responsable y local –directo e indirecto- allí donde se implanta.

RETOS

- Mejorar la eficiencia de la organización y la productividad de los recursos humanos.
- Mantener los más altos niveles de seguridad en la prevención de riesgos laborales
- Aumentar la motivación e implicación de los empleados.
- Facilitar la formación y el desarrollo de las personas.

RIESGOS Y OPORTUNIDADES

- Conflictos laborales que dificulten la prestación de servicios a clientes.
- Condiciones laborales que impidan ofrecer esos servicios a un coste competitivo.
- Indefiniciones de la estructura organizativa y funcional que impidan garantizar un correcto desempeño.

MEDIDAS

- Selección externa y constitución de nuevas bolsas de candidatos en reserva.
- Ingreso de titulados en prácticas para formar la cantera que deberá asumir responsabilidades en el medio-largo plazo.
- Fomento del talento, el compromiso y la motivación.
- Incorporación de nuevas exigencias formativas para cumplir los requerimientos de la Agencia Estatal de Seguridad (AESA).
- Puesta en marcha de soluciones de *Business Intelligence* para mejorar el intercambio de información sobre nuestros trabajadores.

RESULTADOS

- Aena es una de las empresas preferidas para trabajar por los universitarios españoles (estudio *Most Attractive Employers* 2016, realizado por Universum).
- Aena, tercer puesto dentro de su sector en Merco Talento 2016 y puesto 56 de las 100 mejores empresas nacionales.

EL FUTURO

- Seguir trabajando para mantener altos niveles de motivación y compromiso en nuestros empleados, reteniendo talento y asumiendo los nuevos retos que se nos planteen.

Los datos que contiene este capítulo se refieren a la actividad de Aena en España.

Las personas de Aena

A finales de 2016, Aena cuenta con 7.297 profesionales repartidos por todas las comunidades autónomas de España. La mayoría de ellos se concentra en Madrid, Canarias y Cataluña.

Además, se incorporaron a la plantilla trabajadores con contratos en prácticas. De ellos, un 55% son hombres y un 45%, mujeres.

El 65% de los empleados de Aena son hombres y el 35%, mujeres. Este último porcentaje, sin embargo, en los puestos directivos y de estructura (mandos intermedios), alcanza casi un 44%.

Plantilla por categoría profesional

			Total
Alta dirección	8	2	10
Otros directivos y titulados	836	653	1.489
Coordinadores	755	256	1.011
Técnicos	2.905	1.423	4.328
Personal de apoyo	221	238	459
Total	**4.725**	**2.572**	**7.297**

Empleados por comunidad autónoma

Madrid	1.782
Canarias	1.177
Cataluña	1.007
Andalucía	908
Baleares	870
Valencia	501
Galicia	299
País Vasco	215
Asturias	100
Aragón	91

Castilla-León	82
Cantabria	73
Murcia	72
Navarra	50
Melilla	28
La Rioja	12
Ceuta	12
Castilla-La Mancha	10
Extremadura	8
Total	**7.297**

7.297
Plantilla global
35% 2.572 — 65% 4.725

15,23
Antigüedad media (años)
14,57 — 15,59

1.065
Personal de estructura
44% 468 — 56% 597

119
Empleados con discapacidad
1,63%

Sistema de selección

En 2016 se han llevado a cabo diversos procesos de selección:

- **Constitución de bolsas de candidatos en reserva (niveles D-F)**

  En el mes de julio finalizó la selección de aspirantes para las bolsas de candidatos en reserva. El proceso duró 10 meses. Cerca de 5.300 candidatos fueron considerados aptos para el desempeño de 13 ocupaciones distintas (niveles D al F) en todos los centros de Aena.

  Este proceso ha sido el que mayor volumen de candidatos ha reunido después de varios años sin que se pusieran en marcha convocatorias de selección de personal externo.

- **Convocatoria de contratos en prácticas para titulados universitarios**

  Aena participa en el Plan de Emancipación Juvenil 2014-2016 y en la Estrategia Juventud 2020. De la voluntad de impulsar esas dos iniciativas, ambas promovidas por el gobierno de España, nace nuestra oferta de contratos en prácticas para titulados universitarios. El objetivo es brindarles una experiencia laboral que complemente la formación académica y facilite su inserción en el mercado de trabajo.

  Con ese empeño, en mayo de 2016 se convocó un proceso de selección para hasta 110 contratos en prácticas durante un periodo mínimo de un año y un máximo de dos. A la convocatoria se presentaron 2.685 solicitudes y el proceso concluyó en noviembre con la incorporación de 99 empleados. De ellos, el 55% son hombres y el 45% restante, mujeres.

- **Becas**

  Dando continuidad al Plan de Emancipación Joven, 105 estudiantes universitarios han recibido becas para hacer prácticas académicas con nosotros, ofreciendo la posibilidad de adquirir un conocimiento práctico de la realidad empresarial especializada, así como contribuir a su formación integral, facilitando su inserción en el mundo laboral.

5.300
Personas en la bolsa de candidatos de reserva

13 ocupaciones distintas en los centros de Aena

2.685
Solicitudes para contratos de prácticas

Contratados 99 empleados en prácticas

105
Estudiantes universitarios han recibido becas

Igualdad y conciliación

Igualdad

La Comisión Paritaria de Igualdad fue constituida en 2010 a partes iguales por Aena y los sindicatos mayoritarios. Su misión es vigilar el cumplimiento y desarrollo del Plan de Igualdad definido en el convenio colectivo. Entre sus objetivos destacan:

- El establecimiento de medidas que favorezcan la igualdad de trato y oportunidad entre hombres y mujeres.
- La promoción de iniciativas para la conciliación de la vida personal y familiar con la actividad laboral.

Dentro de esas medidas de igualdad de trato y oportunidad, nuestro convenio garantiza la equidad en el acceso a puestos de trabajo, promoción profesional, formación y retribución entre hombres y mujeres, prestando especial atención a la prevención de acoso sexual. El Protocolo de Actuación frente al Acoso Sexual y por Razón de Sexo (aprobado en 2015 por la Comisión Paritaria de Igualdad) vela por la aplicación de una cultura corporativa basada en el respeto y la no discriminación.

Conciliación

Aena apuesta por mejorar el bienestar de sus empleados. Para ello, propone distintas medidas(*) que facilitan la conciliación de su vida laboral, familiar y personal.

Permisos	• Mejora de los permisos retribuidos por nacimiento de hijo, enfermedad grave de familiares, lactancia. • Compensación de festivos que coincidan en sábado. • Días de asuntos propios. • Días de vacaciones por antigüedad.
Flexibilidad horaria	• Horario flexible de entrada y salida. • Jornada intensiva en periodo vacacional. • Dos horas de flexibilidad diaria para padres con hijos con discapacidad.
Otros beneficios	• Seguro médico, seguro de vida y accidentes. • Retribución flexible (tickets restaurante). • Reconocimientos médicos. • Ayudas económicas para estudios campamentos o guarderías, anticipos reintegrables. • Programa de Atención al Empleado (PAE), servicios de asesoramiento, facilitación y apoyo emocional.

(*) Algunas de las medidas se aplican a todos los trabajadores de Aena y otras van destinadas al personal de turnos o de jornada normal.

Medidas de conciliación de vida laboral y familiar

	♂	♀
Excedencia cuidado hijos	7	42
Excedencia cuidado parientes	3	9
Reducción Jornada	55	146
Maternidad	-	65
Paternidad	136	-
Adopción	-	1
Descanso paternal	11	0

Seguridad y salud en el trabajo

El objetivo principal de la política de Prevención de Riesgos Laborales de Aena es identificar todo aquello que puede afectar a nuestros trabajadores en su entorno laboral para garantizar el desempeño de sus funciones con el mayor nivel posible de seguridad y salud.

Uno de los aspectos clave de esta política es la seguridad operacional de los aeropuertos, que implica dos frentes:

- La seguridad operativa de los aeropuertos hacia sus clientes.
- La gestión de la seguridad laboral de los trabajadores de Aena.

En relación a este segundo punto, el asesoramiento del Servicio de Prevención de Riesgos Laborales ayuda a garantizar la protección de todos los trabajadores y, en especial, la de aquellos que están expuestos, (bien como técnicos o coordinadores), a actividades de operaciones, área de movimiento, mantenimiento aeroportuario y extinción (jefes de dotación y bomberos).

La compañía recoge formalmente en el convenio colectivo los asuntos relativos a la seguridad y salud de los trabajadores. Además de entregar los correspondientes equipos de protección, Aena ha puesto en marcha protocolos de actuación y distintas actividades de formación/información para sus empleados.

El 100% de los trabajadores están representados en los comités de seguridad y salud, establecidos para la defensa de sus intereses en materia de prevención de riesgos en el trabajo.

100%

De los trabajadores están representados en los comités de seguridad y salud

	2016	2015	2014
Siniestralidad laboral (índice de incidencias)	9,98%	7,39%	8,87%
Índice de frecuencia	5,80%	4,47%	5,62%
Índice de absentismo de actuación	5,71%	4,98%	4,15%

Calidad y estabilidad en el empleo

La estabilidad en el empleo es una de nuestras señas de identidad. El 87,12% de la plantilla disfruta de un contrato fijo, y todos los trabajadores -salvo aquellos que disponen de beneficios como la reducción de jornada- tienen contratos a jornada completa.

Además, nuestra productividad acumulada no deja de crecer. La ratio pasajeros/plantilla se ha incrementado, respecto a 2015, un 9,58%. Y otro dato relevante: el índice de rotación media de la plantilla se ha mantenido, con muy leves variaciones, en valores bajos durante los últimos años, otro síntoma de la satisfacción de los empleados y de la eficiencia de los procesos de contratación.

53.387€

Salario medio estructura 2016

34.456€

Salario medio convenio 2016

0,70%

Plantilla que ha cambiado de nivel retributivo

1,09% **0,49%**

2,21%

Porcentaje de rotación plantilla

Distribución de la plantilla por contrato y género

Clase de Contrato				Total	%
Fijo	Resto de fijos	4.167	2.167	6.334	
	Jubilado parcial	14	9	23	
Total Fijo		4.181	2.176	6.357	87,12%
Total Temporal		544	396	940	12,88%
Total		**4.725**	**2.572**	**7.297**	

Productividad (Nº Pasajeros/Plantilla)

	Plantilla	Nº Pasajeros	Productividad
4T 2015	7.204	207.421.046	28.792,48
4T 2016	7.297	230.229.523	31.551,26

Número de incorporaciones

		Total
297	212	509

Sistema retributivo

El sistema de retribuciones se rige por el I Convenio Colectivo del grupo, que no discrimina ni por razón de sexo ni por ninguna otra similar.

El 51% de nuestro capital es, además, de propiedad pública, así que estamos sujetos a las disposiciones en esta materia de los Presupuestos Generales del Estado (PGE) (Ley 48/2015, de 29 de Octubre, de Presupuestos Generales del Estado para 2016).

Precisamente por ese motivo las retribuciones en la compañía estuvieron congeladas desde 2010 hasta 2015. En 2016, los PGE han permitido un incremento del 1% en algunos conceptos salariales, pero, por cuestiones legales, otros siguen congelados en valores de 2015.

I Convenio Colectivo del Grupo Aena

Fomento del talento, el compromiso y la motivación

Son los empleados de Aena los que marcan la diferencia en nuestro día a día. Su talento y compromiso se han convertido en nuestro mejor activo para afrontar los retos del futuro. En 2016 hemos seguido apostando por el desarrollo profesional de nuestros trabajadores, tanto de manera individual como en equipo.

Sistema de gestión del desempeño

El personal de Aena es evaluado mediante el Sistema de Gestión del Desempeño (SGD), herramienta con la que se valora el papel del trabajador en el crecimiento de la compañía. Todos y cada uno de nuestros empleados reciben esta evaluación por objetivos. Por eso, una parte de su salario es fija y la otra, variable. En el caso del personal de convenio este variable asciende al 2,93% de la retribución bruta, en el del personal de estructura (mandos intermedios y directores), al 4,65%.

Encuestas de opinión

Para conocer la opinión de los empleados sobre diferentes aspectos organizativos, uno de nuestros proyectos más relevantes ha sido el encargo de un estudio de opinión que se realizará a comienzos de 2017.

Esta iniciativa surge tras varios años sin realizar estudios de esta naturaleza y después de profundos cambios en la compañía. Es, por tanto, el momento adecuado para pedir a nuestros trabajadores su opinión, intensificar la comunicación interna, definir y priorizar acciones de mejora, así como seguir trabajando en la motivación y compromiso de nuestros equipos.

Premios

Universum

Aena volvió a ser elegida este año como una de las empresas preferidas para trabajar por los universitarios españoles, según el estudio Most Attractive Employers 2016, que realiza Universum. Este informe se elabora con las respuestas de más de 24.000 estudiantes de Ciencias Empresariales, Ingeniería, Ciencias Naturales y de la Salud de 45 universidades españolas.

Merco Talento

En el estudio Merco Talento 2016 Aena ha ocupado el tercer puesto dentro de su sector y el puesto 56 en el global de las 100 mejores empresas nacionales

Merco Talento recoge la opinión de más de 18.000 trabajadores, 117 responsables de recursos humanos y 53 *headhunters*, así como otros grupos de *stakeholders*. En total, 21.200 evaluaciones que definen la reputación de las empresas en relación a tres valores: calidad laboral, marca del empleador y reputación interna.

Formación

El desarrollo de las competencias de nuestros trabajadores es un elemento clave y prioritario en la estrategia de recursos humanos de Aena. Por eso, en 2016 hemos gestionado 307.723 horas de formación para un total de 7.232 personas. Entre ellas, podemos destacar:

- **Acciones formativas** destinadas a cumplir los requerimientos de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).
  - > **50 cursos de la "formación inicial"** que exige la AESA. 219 candidatos de ocupaciones operativas -todos procedentes del proceso de selección externa- recibieron 20.049 horas de formación.
  - > **Nueva edición del curso** de "Investigación y Análisis de Accidentes e Incidentes".
  - > **Definición de contenidos en los cursos online de SGISO** (Incidentes y Registros) de manera que, en adelante, se tendrá la posibilidad de recibir esta formación desde la plataforma virtual de Aena.
- **Impartición del curso "Excelencia en la Experiencia Cliente"** en los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat, Málaga-Costa del Sol, Tenerife, Gran Canaria y Alicante-Elche, con más de 32 ediciones dirigidas a más de 475 trabajadores del colectivo de Atención a pasajeros, usuarios y clientes. El principal objetivo del curso fue la mejora de la calidad percibida del pasajero.
- **Programas de Desarrollo Directivo,** entre los que destacan los Programas de Alta Especialización.
- **"Curso de Actualización y Curso Avanzado de Seguridad Aeroportuaria",** ambos destinados a directores, ejecutivos de servicio y jefes de seguridad de aeropuertos y cuyo principal objetivo es informar sobre las novedades de la normativa de seguridad de obligado cumplimiento.
- **Nueva edición presencial** del curso de "Formación psicosocial, habilidades de comunicación, autocontrol emocional, gestión del estrés y entrenamiento en estas situaciones para el personal designado como RAAV en los aeropuertos", que tiene como objetivo completar la formación para la asistencia a víctimas de accidentes de aviación civil.
- **"Curso para la adaptación del Sistema Integrado de Gestión** de Aena a los nuevos requisitos de las normas ISO 9001:2015 e ISO 14001:2015".
- **Nueva edición del "Curso de Comunicación Escrita Experta".** Esta edición se ha orientado al personal con perfil jurídico con el fin de mejorar los procesos de comunicación en la organización.

307.723
Horas de formación en 2016

7.232
Personas recibieron formación

2.405 **4.827**

147.617
Horas de formación on-line

160.105
Horas de formación presencial

293.191
Horas de formación técnica

Otra formación especializada

Mentoring

El programa "Líderes desarrollando líderes" sigue creciendo. En abril de 2016 lanzamos su quinta edición. El proyecto ha acumulado 135 participantes. El programa de mentoring no es solo una herramienta de desarrollo profesional, también supone una palanca de cambio que favorece la implicación de diferentes niveles de la organización en los valores culturales que queremos potenciar.

Con esta idea, Aena impulsa la implantación de algunos mecanismos clave para el desarrollo profesional:

- Transferencia del conocimiento y del saber hacer.
- Desarrollo de competencias para el liderazgo.
- Impulso del compromiso y la transformación cultural.
- Fomento del *networking* interno.

Coaching

25 trabajadores (12 hombres y 13 mujeres) han participado en 2016 en nuestro programa de coaching: 15 con coaches internos y 9 con coaches externos. Entre todos, han acumulado 240 horas de formación.

Dimensión social interna

Aena pone en marcha dos nuevos programas de apoyo al empleado:

- **Programa para la conciliación de la vida familiar y laboral**

  Ofrece auxilio profesional en los acontecimientos familiares que pueden influir en la situación social o personal del empleado. En caso de conflictos con hijos, fallecimientos, discapacidades, nacimientos, procesos de jubilación, separaciones o divorcios, traslados, padres mayores, situaciones de violencia de género, etc... los empleados de Aena disponen ahora de un servicio especializado que los atenderá con una metodología integral y cercana.

- **Programa de gestión de beneficios al empleado**

  Los empleados de Aena pueden acceder al Club del Empleado para disfrutar de ofertas en productos de primeras marcas a precios asequibles. También tienen la posibilidad de canalizar iniciativas para la organización de eventos y actividades sociales y culturales.

- **Otras actuaciones**

  Junto a los dos programas anteriores, se han consolidado también los protocolos de actuación y coordinación entre las distintas áreas de Recursos Humanos implicadas en el Programa de Apoyo Emocional y Prevención y Tratamiento de Conductas Adictivas.

  Además, en algunos centros se han implantado actuaciones encaminadas a resolver incidencias de conflicto laboral. Estos protocolos identifican áreas de mejora en situaciones de comunicación, toma de decisiones y resolución de conflictos de una manera dialogada, colaborativa y con acuerdos de seguimiento, evaluación e impacto.

- **Programa de ayudas sociales**

  En cuanto al programa de ayudas sociales, a finales del ejercicio se publica la convocatoria con una previsión económica de 1.250.000 € para una estimación de 11.000 ayudas aproximadamente.

Consumo colaborativo

Aena ha promovido Conecta2, una web que permite a todos sus empleados disfrutar de las ventajas del consumo colaborativo.

En la primera versión de Conecta2, los empleados podían ponerse en contacto con sus compañeros para intercambiar alojamiento en vacaciones, compartir vehículo o practicar idiomas mediante el módulo de conversación lingüística.

En 2016 se han puesto en marcha, además, otros dos módulos. El primero es "El tablón de Conecta2", una plataforma de compraventa online y un punto de encuentro para intercambiar bienes y servicios. El segundo es "Compartir Planes", un foro que permite a los empleados de Aena organizar actividades con otros compañeros después del trabajo.

11.000
Ayudas estimadas

45%	16%	33%	6%
Ayudas estudios hijos	Ayudas conciliación: campamentos y escuelas infantiles	Ayudas salud	Ayudas nacimientos, discapacidad excepcional

Desempeño ambiental

Contexto **interno**

- Fomentamos la compatibilidad de las operaciones aéreas y el desarrollo de infraestructuras aeroportuarias con el respeto a los entornos locales. Con una prioridad: minimizar el impacto acústico.
- Trabajamos por el cumplimiento de la normativa ambiental.
- Apostamos por la eficiencia energética y por la lucha contra el cambio climático.

Contexto **externo**

- Las comunidades situadas en el entorno de los aeropuertos requieren especial atención en la minimización del impacto acústico.
- Las Administraciones Públicas y la comunidad internacional buscan tanto que se cumpla la normativa ambiental como ganar apoyos en la lucha global contra el cambio climático.

RETOS

- Mejorar nuestra imagen ante la sociedad, manteniendo una comunicación activa y bidireccional con nuestros grupos de interés. Especialmente, en el ámbito de la gestión del ruido.
- Maximizar la eficiencia energética de nuestra actividad minimizando, a su vez, las emisiones de CO_2.
- Ampliar el alcance de las actuaciones ambientales, yendo más allá de nuestras obligaciones legales, mediante el desarrollo y puesta en marcha de soluciones innovadoras.

RIESGOS Y OPORTUNIDADES

Para Aena es clave compatibilizar la gestión de sus aeropuertos con el respeto al entorno donde se asientan. Esto requiere de un modelo de actuación que garantice una convivencia sostenible, tanto con las comunidades locales como con el medio natural. La aplicación de soluciones innovadoras nos permite alcanzar una integración armónica con el territorio y responder a las necesidades de la sociedad, cumpliendo con la legislación vigente.

MEDIDAS

- Actuaciones para minimizar la afección acústica.
- Impulso de la eficiencia energética en los aeropuertos.
- Avances en el modelo de gestión ambiental.
- Refuerzo de la comunicación para garantizar la colaboración y la transparencia con nuestras partes interesadas.

RESULTADOS

- 13,3% de reducción de consumo energético por Unidad de Tráfico.
- 1.031 toneladas de CO_2 evitadas gracias a instalaciones de energías renovables en el 2016.
- 21.271 viviendas y edificios de uso sensible aisladas acústicamente desde el año 2000.

EL FUTURO

En línea con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU y la Carta Mundial de Turismo Sostenible, creemos que el turismo debe participar en la protección del entorno y convertirse en un impulsor de la innovación, el desarrollo de economías verdes y bajas en carbono y la salvaguardia de los ecosistemas.

Compartimos este compromiso y, por eso, vamos a continuar promoviendo actuaciones ambientales que, como valor añadido al cumplimiento de la legislación, nos permitan desarrollar nuestra actividad en un ámbito de respeto y protección del medio ambiente.

Debido al periodo de reporte de la información del presente informe algunos datos han sido estimados para poder proporcionar un dato de cierre de 2016, a excepción de las quejas ambientales que si se proporciona el dato cerrado a 31 de diciembre.
Asimismo, debido al proceso de mejora continua en el reporte de la información, se han recalculado algunos datos de años anteriores.
Los datos que contiene este capítulo se refieren a la actividad de Aena en España.

Nuestro compromiso con el entorno

En Aena fomentamos un **modelo de negocio sostenible y de conciliación** con las comunidades y el entorno natural.

La nueva **Política de Gestión** Integrada de Calidad, Medio Ambiente y Eficiencia Energética, aprobada en 2016, ratifica el **compromiso con la excelencia en la gestión de los servicios que ofrecemos**.

Nuestro **objetivo** es conseguir un **transporte aéreo seguro, eficaz y sostenible.**

Nuestro **modelo de actuación** se basa en la **minimización de los impactos acústicos**, el **refuerzo de las medidas de eficiencia energética** y la **apuesta por las energías renovables**.

Sistemas de gestión ambiental

Entre 2013 y 2014 desarrollamos el Sistema de Gestión Integrado (SGI) de Calidad y Medio Ambiente con el objetivo de hacer más eficiente el mantenimiento de sistemas hasta entonces diferenciados. Esto nos ha permitido mejorar el análisis de la información de ambas variables y facilitar la toma de decisiones en los ámbitos de calidad y medio ambiente

El sistema integrado único y *multisite* (auditorías muestrales), con subcertificaciones ISO 9001 e ISO 14001 específicas para cada unidad y centro, ha mejorado también la eficiencia en el mantenimiento del sistema y la gestión de auditorías.

El 25 de julio de 2014 la entidad de certificación AENOR avaló la implantación del SGI, y durante 2015 y 2016 se han superado satisfactoriamente todas las auditorías de seguimiento. Por eso, este año nuestros esfuerzos se han centrado en evolucionar el sistema para conseguir la implicación máxima de todos los estamentos de la compañía.

De acuerdo a los principios establecidos en la Política de Gestión Integrada de Calidad, Medio Ambiente y Eficiencia Energética, ahora podemos hacer un análisis de la gestión de la calidad y del medio ambiente de todos los procesos organizativos desde una perspectiva global, integrada y con un volumen superior de información cruzada entre los procesos incluidos en este sistema.

Aeropuertos y helipuerto gestionados bajo el SGI

Gestión del impacto acústico

El impacto acústico es uno de los efectos ambientales más significativos de la actividad aeroportuaria. El aumento del tráfico aéreo y el crecimiento de la población en el entorno de los aeropuertos contribuyen a incrementar la problemática social asociada al ruido.

En Aena somos conscientes de los perjuicios asociados a este impacto, en especial sobre las poblaciones próximas a los aeropuertos. Por eso, promovemos acciones que mitiguen los efectos del ruido y, a la vez, den respuesta a las preocupaciones de las partes interesadas.

La principal herramienta con la que contamos para medir y gestionar el impacto del ruido en su entorno de actividad es la definición de las Servidumbres Acústicas. Estos mapas de impacto permiten definir el grado de incidencia del ruido en el territorio, de forma que permita compatibilizar el funcionamiento normal de los aeropuertos junto con el resto de usos del suelo y de las actividades y edificaciones actuales y futuras.

Actualmente, Aena cuenta con tres zonas de Servidumbre Acústica aprobadas en torno a los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat y Palma de Mallorca. Asimismo, se han elaborado **Mapas Estratégicos de Ruido** (MER) que permiten hacer un diagnóstico y seguimiento de la exposición acústica global y que van a facilitar la definición y priorización de planes de acción dirigidos a minimizar sus efectos.

Los MER y sus planes de acción asociados se revisan por ley cada cinco años. El análisis de sus resultados nos permite comprobar la eficacia de las medidas adoptadas. La siguiente tabla muestra la disminución de la población expuesta al ruido dentro de las zonas MER en ese periodo de tiempo.

Evolución del número de personas expuestas al ruido

Indicador	MER fase I	MER fase II	Variación en el nº de personas que residen en áreas afectadas por ruido	Porcentaje de variación
Lden 55 dB(A)	173.037	121.390	- 51.647	↓ 30%
Ldia 65 dB(A)	3.816	2.823	- 993	↓ 26%
Ltarde 65 dB(A)	3.400	1.293	- 2.107	↓ 62%
Lnoche 55 dB(A)	2.655	1.419	- 1.236	↓ 47%

Se informa de que no existe variación alguna sobre los datos recogidos en la tabla anterior, ya que la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, recoge que la elaboración y revisión de estos MER se realizará cada 5 años.

Los datos correspondientes a la fase III quedarán disponibles para su comparación durante el año 2017.

Vigilando los niveles acústicos

Sistema de Monitoreo de Ruido (NMS)

Permite detectar, medir y asociar el ruido producido por las aeronaves al sobrevolar los micrófonos instalados en zonas estratégicas del entorno aeroportuario.

Mapas Interactivos de Ruido (Webtrak)

Aplicación instalada en la web pública de Aena que ofrece a los habitantes de las poblaciones cercanas a los aeropuertos información fiable y transparente sobre nuestras operaciones aeronáuticas y los niveles acústicos que generan. Además, permite observar, casi en tiempo real, la trayectoria de los aviones que despegan o aterrizan.

En la actualidad ambos sistemas se encuentran implantados en seis aeropuertos. En el futuro cercano, se extenderán a más centros. En el caso de la webtrak se han desarrollado mejoras en la navegación y en la calidad de los contenidos.

Servidumbres acústicas

Mapas Estratégicos de Ruido (MER)

Sistema de Monitorado de Ruido (NMS)

Entre las medidas de mitigación del ruido destacan los **Planes de Aislamiento Acústico** que contemplan las actuaciones necesarias para que en el interior de las viviendas y edificaciones de uso sensible se cumplan los objetivos de calidad acústica.

Particularmente, como consecuencia de la revisión de la huella acústica del Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol se han identificado nuevas zonas de afección susceptibles de identificar edificaciones en las que pudiera ser necesaria la realización de obras de insonorización.

Adicionalmente, la tramitación en el año 2016 de las Servidumbres Acústicas de los aeropuertos de Ibiza, Málaga-Costa del Sol, Sevilla, Bilbao y Valencia traerá consigo la necesidad de llevar a cabo aislamientos acústicos en viviendas y edificaciones próximas a estos aeropuertos.

Actualmente, están en marcha 18 planes de aislamiento acústico y, próximamente, sumaremos uno más: el del aeropuerto de Sevilla. En 2016 hemos licitado las mediciones acústicas asociadas a estos planes, lo que nos va a permitir evaluar nuevas necesidades de aislamiento acústico y, con ello, determinar el alcance de las obras a realizar para que las edificaciones en las que se llevan a cabo este tipo de trabajos se garantice, en su interior, el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica.

Nuestra intención es seguir invirtiendo en este tipo de medidas para reducir al máximo el impacto acústico del transporte aéreo y mejorar la calidad de vida de las áreas residenciales ubicadas en el entorno de los aeropuertos.

Aena mantiene estrecha relación con sus grupos de interés. De forma particular, cabe destacar:

- La participación en distintos organismos estatales, autonómicos y locales, con la celebración en 2016 de más de 30 reuniones directamente relacionadas con el seguimiento de los planes de aislamiento acústico.
- La gestión, desarrollada tanto en el Grupo de Trabajo Técnico de Ruido como en la Comisión de Coordinación Ambiental, en el Aeropuerto de Barcelona-El Prat para la recogida y el análisis de las propuestas de los municipios y asociaciones vecinales sobre alternativas que minimicen la afección acústica en el entorno aeroportuario.

Otras reuniones con ayuntamientos y asociaciones vecinales en los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y de Palma de Mallorca -así como la celebración de comisiones mixtas para las Servidumbres Acústicas y Planes de Acción permiten mantener la colaboración con administraciones y grupos de interés y extender los beneficios derivados de la ejecución de estos planes a nuevos entornos aeroportuarios.

21.271

Viviendas y edificios de usos sensibles aislados acústicamente hasta 2016

Más de 305 millones de euros invertidos

Planes de Aislamiento Acústico

Energía y cambio climático

El cambio climático y la reducción del consumo energético se han convertido en los mayores retos ambientales a nivel mundial. Actualmente, el transporte aéreo es responsable de un 2% de las emisiones globales de CO_2, y los aeropuertos de un 0,1%. Las previsiones de crecimiento del tráfico sugieren que este porcentaje aumentará en los próximos años. Por eso, el sector del transporte aéreo está decidido a hacer todos los esfuerzos necesarios para reducir sus emisiones. Además de los aspectos regulatorios, tecnológicos, operacionales y económicos, en Aena impulsamos de forma proactiva la adopción de medidas que fomenten una mayor eficiencia energética y una menor contribución a los gases de efecto invernadero derivados de sus instalaciones.

En este sentido, desde 2012 todas las acciones adoptadas por la compañía se enmarcan en nuestro Plan de Ahorro y Eficiencia Energética, que coordina todos los programas y actuaciones en materia de sostenibilidad ambiental y eficiencia energética integradas en la red de aeropuertos.

Nuestras medidas abarcan desde mejoras en la gestión y concienciación del personal hasta avances de carácter tecnológico.

Consumo energético

La excelente marcha del sector turístico durante el 2016, se ha traducido en un crecimiento de pasajeros de un 11% con respecto al 2015. Este hecho, unido a la singularidad de la climatología, que ha implicado estaciones más largas (inviernos y veranos más suaves pero más duraderos), ha provocado que, pese a las medidas implantadas, no se haya conseguido una reducción del consumo de energía eléctrica. No obstante, aun con los condicionantes mencionados, el consumo eléctrico se ha mantenido casi constante, de manera que únicamente se ha incrementado en un 0,9 % con respecto al 2015 y un 3% en relación al 2014.

Por otro lado, destacar que, teniendo en cuenta el ratio por unidad de superficie, el consumo ha disminuido desde 2009 un 15,3%.

Respecto al consumo de combustible, la disminución con respecto al año anterior, ha sido de un 4,4%.

Estos resultados se deben, fundamentalmente, a las diversas medidas implementadas en los aeropuertos, tales como: instalación de ventiladores, apagado selectivo de ciertas zonas de las terminales, instalación de detectores de presencia o sistemas de ahorro energético en escaleras mecánicas, todas ellas completadas con una labor de concienciación y sensibilización medioambiental.

4,4%

Reducción de consumo de combustible respecto a 2015

Consumo energético por unidad de superficie (Ratio kWh/m²)

Iniciativas en energías renovables

Debido a sus singulares condiciones e infraestructuras, los aeropuertos tienen un notable potencial de implantación de energías renovables. Desde Aena impulsamos esta implantación haciendo nuestros centros cada vez más autónomos en generación y consumo de energía. El Aeropuerto de La Palma, por ejemplo, es el primero de todo el mundo en utilizar la energía eólica como fuente energética primaria. Y el de Reus dispone de una instalación de energía geotérmica.

Conscientes del potencial de las renovables, hemos impulsado varios proyectos de envergadura a lo largo de 2016:

- **Proyectos de energía eólica**

Actualmente se están llevando a cabo estudios de viabilidad técnica y económica para montar instalaciones mini-eólicas en diversos aeropuertos. En 2016 se ha adjudicado un proyecto piloto en el de Valencia.

- **Proyectos de energía fotovoltaica**

Este año se ha licitado el proyecto "Instalación y puesta en marcha de plantas solares fotovoltaicas en autoconsumo en los aeropuertos canarios". El objetivo es dotar a los aeropuertos de Gran Canaria, Lanzarote, Tenerife Sur y Fuerteventura de instalaciones fotovoltaicas en autoconsumo con potencias entre los 600 kW y los 1.000 kW.

Además, en línea con el marco normativo europeo y la Estrategia de Cambio Climático, en 2016 se han hecho análisis de viabilidad técnico-económica de instalaciones fotovoltaicas en autoconsumo en los aeropuertos de Melilla y Murcia-San Javier. En el de Madrid Cuatro-Vientos se ha realizado un estudio de adecuación a fotovoltaica en autoconsumo.

Emisiones

El consumo energético asociado a la actividad de los aeropuertos tiene un reflejo directo en las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). A la vez, es un indicador claro de la eficiencia en el consumo energético de esas actividades.

A este respecto, Aena continúa reduciendo de forma progresiva la emisión de gases derivados del consumo directo de combustibles, siendo esta reducción de un 3,8% respecto a las emisiones del año 2015. En el caso de las emisiones indirectas de GEI asociadas al consumo de energía eléctrica (y calefacción o refrigeración), estas se han mantenido prácticamente constantes a lo largo de los dos últimos años.

Durante 2016 se ha evitado la emisión de 1.031 toneladas de CO_2 a la atmósfera gracias a la implementación en energías renovables en Aena, lo que supone una mejora del 25,85% con respecto al 2014, debido al incremento de la producción propia de energías renovables.

Emisiones Directas de Alcance 1 (CO_2e (t)*)

(*) Emisiones directas asociadas al consumo de combustibles fósiles en fuentes de propiedad o bajo el control operativo de Aena.

Emisiones Indirectas de Alcance 2 (CO_2e (t)*)

(*) Emisiones indirectas asociadas a la generación de electricidad (y calefacción o refrigeración) para actividades de Aena.

16.043

Emisiones directas (Toneladas de CO_2)

275.106

Emisiones indirectas (Toneladas de CO_2)

Calidad del aire

En Aena controlamos los niveles de contaminación atmosférica en el entorno de nuestros aeropuertos a través de estaciones de medición de la calidad del aire.

Los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Alicante-Elche, Barcelona-El Prat, Palma de Mallorca y Málaga-Costa del Sol disponen de estaciones de este tipo, algunas de ellas integradas en las redes de vigilancia de la calidad del aire de sus respectivas comunidades autónomas.

Asimismo, y en el compromiso de cumplir con las normas medioambientales, estamos adheridos al Plan AIRE (2013-2016), impulsado por el MAPAMA, con el objetivo de mejorar la calidad del aire y hacer un seguimiento de la dispersión de contaminantes.

Por otro lado, en 2016 se ha firmado el contrato de compraventa de reducciones verificadas de emisiones de gases de efecto invernadero para los años 2017-2020 del Proyecto Clima del Fondo de Carbono para una Economía Sostenible.

Fruto de este proyecto, en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas se prevé el aprovechamiento del excedente de agua sobrecalentada de la central de cogeneración (que abastece en exclusiva a la T4) para suministrar energía térmica también a las terminales T1, T2 y T3. Así, se sustituirán las actuales calderas de gasoil instaladas en los edificios de las terminales, con lo que se reducirá el consumo de combustible y, por tanto, las emisiones a la atmósfera.

Medidas adoptadas incluidas en el Plan Aire

Objetivo específico	Medida
Mejora de la evaluación de la influencia en la calidad del aire de la operación de las instalaciones aeroportuarias	Mejora de la evaluación de la calidad del aire en las instalaciones aeroportuarias
Reducción de las emisiones generadas por los servicios de apoyo en plataforma	Inclusión de requisitos de control de las emisiones para los vehículos y equipos auxiliares de tierra que operan en plataforma
	Inclusión de requisitos relativos al empleo de vehículos y maquinaria menos contaminantes en los pliegos de concursos de agentes de *handling*
	Instalación de puntos de recarga eléctricos y de suministro de combustibles alternativos para vehículos y equipos de servicio en plataforma
Reducción de las emisiones de las aeronaves	Optimización de los movimientos de rodaje

Calidad del aire

Airport Carbon Accreditation

Creado en junio de 2009 por el Consejo Internacional de Aeropuertos de la Región Europa (ACI Europa), se trata de un programa de acreditación de carbono específico para aeropuertos. El programa proporciona a los aeropuertos un marco común para la gestión de sus emisiones de CO_2.

La certificación distingue cuatro niveles de avance:

- **Nivel 1: (Inventario):** Cálculo de la Huella de Carbono.
- **Nivel 2 (Reducción):** Gestión de las emisiones hacia la reducción de la huella.
- **Nivel 3 (Optimización):** Incorporación del Alcance 3 de emisiones indirectas para su reducción.
- **Nivel 4 (Neutralización):** Neutralizar todas las emisiones derivadas de las operaciones que se encuentran bajo el control del aeropuerto.

En 2016, en Aena hemos calculado las huellas de carbono de nuestros principales aeropuertos. Así hemos renovado la certificación *Airport Carbon Accreditation* de Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat (ambos con nivel 2) y de Palma de Mallorca, Málaga-Costa del Sol y Lanzarote (todos en nivel 1). Junto a ellos, y por primera vez, el aeropuerto de Menorca -nivel 1- se ha incorporado a este programa. Nuestro objetivo para los próximos años es incrementar el nivel de acreditación de los principales aeropuertos de la compañía, con el fin de minimizar las emisiones de carbono de sus operaciones y convertirlos en 'carbono neutrales'.

Fomento de la intermodalidad y el transporte público

38,9%

De los viajeros llegan en coche (privado o de alquiler)

47,1%

De los viajeros llegan en transporte público (taxi, bus o metro)

Aena mejora la conectividad de sus aeropuertos con el transporte público mediante el fomento de la intermodalidad. En colaboración con otras administraciones e instituciones, y de acuerdo con la política de desarrollo de las redes transeuropeas de transporte, trabajamos para que nuestras infraestructuras se integren con las de otros medios de transporte mejorando los accesos viarios, la combinación con la red ferroviaria y la planificación urbanística en el entorno aeroportuario.

Así, por ejemplo, en febrero de 2016 entró en servicio la conexión con la Línea 9 del metro de Barcelona desde el Aeropuerto de Barcelona-El Prat. La línea para ahora en ambos edificios terminales, lo que facilita la conexión entre tren, metro y avión.

Además, ponemos en práctica una política de movilidad basada en los ejes principales de la legislación europea y estatal: el Libro Blanco del Transporte de 2011; la Directiva 2010/40/EU, de 10 de julio de 2010, que regula la implantación de los sistemas inteligentes de transporte en el transporte por carretera y las interfaces con otros modos de transporte; el Real Decreto 662/2012, de 13 de abril, que traspone esa directiva; y la Ley 2/2011 de 4 de marzo de Economía Sostenible.

En cuanto al uso de los modos de acceso para llegar al aeropuerto, entre 2010 y 2016 el autobús público ha experimentado un crecimiento medio interanual del 6,4% en el conjunto de nuestros aeropuertos. Así, se ha convertido en el modo de acceso con más crecimiento durante estos años. Teniendo esto en cuenta, estimamos que en 2016 el 14,1% de los pasajeros han accedido a nuestros aeropuertos en autobús público.

Durante la fase de explotación de nuestros aeropuertos, llevamos a cabo diversas actuaciones para asegurar la cohesión y vertebración territorial, y para optimizar la conectividad del aeropuerto con el entorno mediante transporte público:

Porcentaje de uso de los modos de accesos al aeropuerto (*)

- Año 2010
- Año 2015
- Estimación 2016
- Incremento medio interanual 2010-2015

(*) Los porcentajes calculados se han realizado teniendo en cuenta pasajeros de salida de acceso terrestre (no conexión). La estimación para 2016 se ha realizado aplicando el crecimiento medio interanual de cada uno de los modos de acceso durante el periodo 2010-2015.
Al no disponer de datos, en la estimación de Metro/Cercanías no se ha tenido en cuenta la entrada en servicio en febrero de 2016 de la línea 9 del Metro en Barcelona, que une el aeropuerto con la ciudad, así que se espera un cambio al alza en la tendencia de utilización de este modo de transporte.

- **Promovemos la innovación y el uso de nuevas tecnologías** en nuestras infraestructuras e instalaciones. Los Sistemas de Transporte Inteligente (SIT), basados en la electrónica, la informática y las telecomunicaciones, permiten a los usuarios estar mejor informados y hacer un uso más seguro, coordinado e inteligente de las redes de transporte.

  Así, hemos puesto a disposición de los usuarios en nuestra web pública información detallada de cada aeropuerto, incluyendo sus modos de acceso, y hemos implantado sistemas de reservas web de aparcamientos de vehículos en distintos aeropuertos de la red.

- **Elaboramos encuestas periódicas de movilidad en modo aéreo** (EMMA) para conocer el perfil del pasajero, sus modos de acceso y su procedencia. Esta información es importante, entre otras cosas, para la planificación y explotación de las infraestructuras asociadas a la movilidad (aparcamientos, zona de parada de autobuses y taxis, etc...) y para la planificación y explotación comercial.

- **Potenciamos el sector aéreo como instrumento de vertebración territorial.** Por eso, se aplican criterios de insularidad en la fijación de las tasas aeroportuarias en las Islas Canarias y Baleares y también las correspondientes Obligaciones de Servicio Público (OSP).

- **Contribuimos a la competitividad de España** impulsando la conectividad con las principales ciudades del mundo y el desarrollo de aeropuertos "hub" para facilitar la conexión con las zonas del planeta con más dinamismo económico y comercial. Favorecemos el establecimiento de esas nuevas rutas desde los aeropuertos de la red con medidas como la bonificación a las tarifas aeroportuarias.

- **Participamos como facilitador en las negociaciones bilaterales** para cerrar acuerdos sobre transporte aéreo entre España y países ajenos a la UE. Así, promovemos la apertura de los mercados aéreos internacionales y el desarrollo de flujos de tráfico con origen o destino en nuestro país.

Biodiversidad y actividad aeroportuaria

En Aena estamos decididos a compatibilizar la conservación del patrimonio natural con la operatividad aeroportuaria, la funcionalidad de nuestras instalaciones y las condiciones de seguridad en el tráfico aéreo. Para lograrlo, impulsamos medidas de protección y conservación de los espacios naturales en el interior de nuestros aeropuertos, así como iniciativas para conservar y promocionar los espacios naturales en los operamos.

En 2016 hemos profundizado en los estudios de fauna y hábitats de cada centro de la red de Aena. Estos trabajos se elaboran a partir de muestreos de campo, y en ellos participan también entidades locales y autonómicas y la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. Nuestro propósito fue identificar, primero, los hábitats y elementos atrayentes de fauna del territorio y, después, las especies vinculadas a estos hábitats que puedan representar un peligro para el aeropuerto o sus maniobras. Esto nos ha permitido evaluar y dimensionar las medidas asociadas a la gestión de la fauna que, con el máximo respeto a nuestro entorno, posibiliten garantizar nuestros estándares de seguridad y calidad.

En 2016 ha habido 5,12 impactos en fauna silvestre por cada 10.000 movimientos de aviones en los aeropuertos españoles de nuestra red.

5,12

Impactos en fauna silvestre por cada 10.000 movimientos de aviones

Atendemos tus consultas ambientales

A la hora de establecer planes y medidas para mejorar nuestro desempeño en materia de sostenibilidad y responsabilidad corporativa, la opinión y las preocupaciones de nuestros grupos de interés son un factor de gran relevancia.

Con el afán de facilitar este proceso de comunicación bidireccional con nuestros usuarios, disponemos de un canal de consultas ambientales en la web pública de Aena. Aquí se centralizan las solicitudes de información, quejas y sugerencias en materia de medio ambiente, lo que nos permite responder de forma ágil, homogénea y eficaz, así como minimizar los tiempos de respuesta.

El número de quejas ambientales que hemos recibido en 2016, tanto a través de la oficina de atención ambiental como del resto de canales habilitados, ha sido de 3.398. Del total de ellas, un 91% corresponde a los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat, aunque un alto porcentaje procede del mismo reclamante.

Con diferencia, el asunto de mayor preocupación para los usuarios es el impacto acústico, que supone más de un 93% de las quejas ambientales recogidas por Aena, lo que justifica que dediquemos gran parte de nuestros esfuerzos a la mejora continua de los programas de medición, control y minimización del ruido en el entorno aeroportuario.

3.398

Quejas ambientales en 2016

93%

De las quejas se refieren al impacto acústico

Oficina de atención ambiental

Otros datos de interés

Consumo energético interno (GJ)

		2014	2015	2016
Consumo de combustibles (GJ)	Gasoil	134.631	138.679	138.282
	Gasolina	1.823	1.831	1.636
	Queroseno	1.692	1.398	1.502
	Gas natural	104.035	108.750	98.150
	Propano	0	0	0
	Butano	0	0	0
Subtotal		**242.182**	**250.659**	**239.570**
Consumo energético (GJ)	Electricidad	3.236.086	3.287.520	3.317.760
	Calefacción	233.732	233.732	230.490
	Refrigeración	417.660	417.660	415.846
Subtotal		**3.887.478**	**3.938.912**	**3.964.096**
Consumo energético total (GJ)		**4.129.660**	**4.189.571**	**4.203.666**
Energía generada de fuentes renovables (GJ)	Eólica	8.227	9.001	10.201
	Fotovoltaica	1.149	1.487	1.311
	Solar térmica	972	1.289	346
	Geotérmica	0	0	81
Subtotal		**10.236**	**11.390**	**11.939**
Energía consumida de fuentes renovables (GJ)	Eólica	8.145	7.372	8.783
	Fotovoltaica	938	1.383	1.201
	Solar térmica	972	1.289	346
	Geotérmica	0	0	81
Subtotal		**10.055**	**10.044**	**10.410**
Energía vendida de fuentes renovables (GJ)	Eólica	82	1.629	1.418
	Fotovoltaica	99	104	110
	Solar térmica	0	0	0
	Geotérmica	0	0	0
Subtotal		**181**	**1.732**	**1.528**

Fuente de los factores de conversión: Protocolo de GEI (WRI/WBCSD) y Agencia Internacional de la Energía (IEA).

Intensidad energética

	2014	2015	2016
Intensidad energética (kWh/UT*)	5,7	5,4	4,9

(*) Unidades de Tráfico (UT). 1UT= nº de pasajeros + kg de mercancía/100 + kg de correo/100.

Emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) directos (Alcance 1)

Emisiones Alcance 1 (A.1)

Fuente	2014	CO_2 (t)	CH_4 (t)	N_2O (t)	CO_2e (t)
Gasoil (miles de litros)	3.727,3	9.976	1	0	10.029
Gasolina (miles de litros)	55,6	126	0	0	127
Gas natural (miles de m^3)	3.096,3	5.836	1	0	5.850
Propano (miles de m^3)	7,1	0	0	0	0
Butano (miles de m^3)	0	0	0	0	0
Queroseno (miles de litros)	48,6	121	0	0	122
					16.129
	2015	**CO_2 (t)**	**CH_4 (t)**	**N_2O (t)**	**CO_2e (t)**
Gasoil (miles de litros)	3.839,4	10.276	1	0	10.331
Gasolina (miles de litros)	55,8	127	0	0	128
Gas natural (miles de m^3)	3.236,6	6.101	1	0	6.116
Propano (miles de m^3)	10,4	0	0	0	0
Butano (miles de m^3)	0	0	0	0	0
Queroseno (miles de litros)	40,1	100	0	0	101
					16.675
	2016	**CO_2 (t)**	**CH_4 (t)**	**N_2O (t)**	**CO_2e (t)**
Gasoil (miles de litros)	3.828,4	10.247	1	0	10.301
Gasolina (miles de litros)	49,9	113	0	0	114
Gas natural (miles de m^3)	2.921,1	5.506	0	0	5.520
Propano (miles de m^3)	6	0	0	0	0
Butano (miles de m^3)	0	0	0	0	0
Queroseno (miles de litros)	43,1	107	0	0	108
					16.043

(*) (G4-EN15/EN16): Fuentes factores de emisión: Protocolo de GEI (combustibles), UNESA y REE (electricidad). Índices de potencial de calentamiento global: 21 (CH_4) y 310 (N_2O). Fuente: IPPC. Se ha empleado un enfoque de control operacional para la consolidación de las emisiones de GEI. Para el Alcance 2 se han evaluado las emisiones de CO_2, que por su equivalencia 1:1 con CO_2e, se considerarán CO_2e.

Emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) indirectos de la energía (Alcance 2)

Emisiones Alcance 2 (A.2)

Fuente	2014	FE ($kgCO_2/kWh$)	CO_2e (t)
Energía eléctrica (GWh)	898,9	0,239	214.840
Energía calefacción y refrigeración (GWh)	167,8	(*)	29.040
(*) Aplicado Protocolo GEI			243.880
	2015	**FE ($kgCO_2/kWh$)**	**CO_2e (t)**
Energía eléctrica (GWh)	913,2	0,266	242.911
Energía calefacción y refrigeración (GWh)	180,9	(*)	31.082
(*) Aplicado Protocolo GEI			273.993
	2016	**FE ($kgCO_2/kWh$)**	**CO_2e (t)**
Energía eléctrica (GWh)	921,6	0,266	245.146
Energía calefacción y refrigeración (GWh)	179,5	(*)	29.961
(*) Aplicado Protocolo GEI			275.106

*(G4-EN15/EN16): Fuentes factores de emisión: Protocolo de GEI (combustibles) y REE (electricidad). Índices de potencial de calentamiento global: 21 (CH_4) y 310 (N_2O).
Fuente: IPPC.
Se ha empleado un enfoque de control operacional para la consolidación de las emisiones de GEI.
Para el Alcance 2 se han evaluado las emisiones de CO_2, que por su equivalencia 1:1 con CO_2e, se considerarán CO_2e.

Intensidad de las emisiones de Gases de Efecto Invernadero

	2014	2015	2016
Intensidad de las emisiones de GEI ($kgCO_2e/UT$)	1,3	1,4	1,2

* Unidades de Tráfico (UT). 1UT= nº de pasajeros + kg de mercancía/100 + kg de correo/100.
Incluye las emisiones de GEI de los Alcances 1 y 2.

Reducción de las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI)

	Ahorro de CO_2 equivalente gracias a iniciativas EERR y EE de Aena					
	2014		2015		2016	
Instalación*	kWh	T CO_2eq evitadas	kWh generados	T CO_2eq evitadas	kWh generados	T CO_2eq evitadas
Aerogeneradores del Aeropuerto de La Palma	2.285.360	546	2.500.156	665	2.833.734	754
Planta de cogeneración del Aeropuerto de Bilbao	336.672	80	425.916	113	558.424	149
Módulos fotovoltaicos del Aeropuerto de Menorca	40.482	10	79.254	21	58.740	16
Módulos fotovoltaicos del Aeropuerto de Ibiza	56.938	14	50.391	13	34.755	9
Módulos fotovoltaicos en el Aeropuerto de Alicante-Elche	56.538	14	55.065	15	49.864	13
Módulos fotovoltaicos en el Aeropuerto de Madrid-Barajas	54.105	13	90.176	24	84.900	23
Módulos fotovoltaicos en el Aeropuerto de La Palma	66.951	16	76.889	20	103.246	27
Módulos fotovoltaicos en el Aeropuerto de Valencia	13.000	3	35.100	9	16.680	4
Módulos fotovoltaicos en el Aeropuerto de Vigo	0	0	25.691	7	16.003	4
Captadores solares térmicos del Aeropuerto de Barcelona	270.000	65	358.040	95	96.000	26
Planta energía geotérmica Reus	0	0	0	0	22.440	6
TOTAL	**3.180.046**	**760**	**3.697.218**	**983**	**3.874.786**	**1.031**

*El cálculo de CO_2 se obtiene a partir de la relación establecida entre la energía eléctrica generada por las instalaciones indicadas y el factor de emisión de CO_2 considerado.
Fuente factor de emisión: REE.

Innovación

Contexto **interno**

En Aena somos conscientes de la importancia que tiene la innovación para nuestro crecimiento y desarrollo sostenible, siendo pieza clave en la evolución de todas nuestras áreas funcionales.

En concreto, desde el área de I+D+i, se fomentan iniciativas de carácter innovador que contribuyen en nuestro liderazgo nacional e internacional, a través de la mejora de los procesos, productos y servicios ofrecidos.

Contexto **externo**

La innovación es sinónimo de avance y progreso. Gracias a ello, es factible para las empresas alcanzar el nivel de competitividad que demandan los mercados y optimizar la consecución de resultados esperados.

El proceso de innovación permite detectar nuevas ventajas competitivas en cualquier área funcional de la empresa. Esto justifica que las compañías concedan cada vez más relevancia, tiempo y esfuerzos económicos y humanos a ello.

RETOS

- Mejorar la seguridad y productividad de todas las actividades de Aena.
- Reforzar la protección del medio ambiente.
- Mantener nuestro liderazgo nacional e internacional en el sector a través de nuevos avances en materia de I+D+i.

RIESGOS Y OPORTUNIDADES

- Búsqueda de soluciones y prácticas innovadoras que nos permitan continuar estando a la vanguardia en el mercado global, favoreciendo nuestra posición de liderazgo.
- Problemas ante posibles ataques informáticos externos.

MEDIDAS

- Refuerzo del Grupo de Gestión de la Innovación.
- Implantación del sistema INNOVA.
- Puesta en marcha de proyectos como el A-CDM o el A-SMGCS.
- Cooperación con otros socios, entidades y organizaciones del sector.

RESULTADOS

- Optimización de la gestión de operaciones: ahorro de costes y reducción de tiempos de espera para pasajeros y aeronaves.
- Menor impacto de nuestras actividades en el medio ambiente.
- Aena se ha situado a la vanguardia tecnológica del sector aeroportuario.
- Implicación de las unidades en el despliegue de la estrategia de innovación de la compañía.
- El esfuerzo inversor realizado en el ejercicio 2016 en I+D+i de Aena estará entre los 2,5 y los 3 millones de euros, si bien nos vamos a mantener en cifras similares al año anterior, en el futuro hay perspectivas de un incremento importante de la mano entre otros de los proyectos vinculados a la Innovación Digital.

EL FUTURO

- Continuar con el impulso en materia de innovación de la compañía.
- Fortalecer el sistema INNOVA, para lograr una mayor implicación de todos los empleados.
- Buscar nuevas soluciones innovadoras que nos permitan continuar estando a la vanguardia tecnológica del sector.
- A este respecto Aena ya ha ido incorporando actuaciones dirigidas en este sentido en la mejora de los servicios ofrecidos y en la satisfacción de las necesidades de nuestros clientes, pero se espera que aumente en los próximos años gracias a los avances tecnológicos que se están produciendo en otros sectores y que darán paso a nuevas tecnologías emergentes que será necesario desarrollar y/o integrar.

Los datos que contiene este capítulo se refieren a la actividad de Aena en España.

La innovación es la principal palanca para el desarrollo sostenible de nuestra actividad. Por eso, en Aena fomentamos iniciativas de I+D+i que mejoren procesos, productos y servicios y, a la vez, contribuyan a nuestro liderazgo nacional e internacional en el sector aeroportuario.

En este esfuerzo participan todas las unidades de la compañía a través del Grupo de Gestión de la Innovación (I+D+i), transversal a toda la organización y encargado de aplicar nuestra Estrategia de Gestión de la Innovación.

A la inversión en I+D+i de Aena se suma, además, el conocimiento experto de nuestros empleados. Gracias a ellos hemos desarrollado numerosos proyectos orientados al incremento de nuestra productividad global y a la mejora de aspectos clave como la seguridad de personas e instalaciones, la protección ambiental y la optimización de los procesos de gestión y de operaciones, entre otros.

Todos estos avances han hecho de Aena una compañía más competitiva y líder en la aplicación de nuevas tecnologías en el sector aeroportuario.

Para seguir impulsando la creatividad y la generación de nuevas ideas, en 2016 hemos puesto en marcha el sistema de Gestión de ideas y buenas practicas denominado INNOVA. Aena cree también en la colaboración como fórmula de éxito para sus proyectos y para el intercambio de conocimientos. Por eso, nuestra compañía participa, entre otros, en el Comité de Innovación de la Asociación Española de la Calidad y tiene siempre en cuenta a sus socios y a organizaciones del sector, industria auxiliar, entidades de referencia y otros organismos de la administración en el ámbito de la innovación.

Esquema del funcionamiento de INNOVA

Proyectos destacados

Toma de decisiones colaborativas en la cadena de transporte (A-CDM)

Este nuevo sistema de trabajo optimiza la gestión de operaciones, gracias al intercambio de información entre los distintos actores de la cadena del transporte aeroportuario. Además de facilitar la planificación de vuelos y la gestión del tráfico aéreo compartiendo información actualizada y precisa, permite reducir el coste de los movimientos en tierra al minimizar el gasto de combustible de las aeronaves como consecuencia de la disminución de los tiempos de rodaje y espera en cabeceras.

Esto supone una considerable mejora para el medio ambiente y para los pasajeros, que ven acortados sus tiempos de espera. Así, Aena contribuye a incrementar la capacidad aeroportuaria y optimiza el desarrollo de su actividad.

El proyecto A-CDM se integra en el programa SESAR (*Single European Sky ATM Research*) para la mejora de la gestión del tráfico aéreo en el marco del Cielo Único Europeo (SES).

Equipos de vigilancia cooperativa embarcados para la implantación de los "Advanced-Surface Movement Guidance and Control Systems" (A-SMGCS)

En los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat y Palma de Mallorca, se ha empezado a equipar a los vehículos que circulan por el área de maniobras con un transpondedor. De esta manera, pueden ser identificados y etiquetados para, por un lado, mantener el rendimiento del aeropuerto bajo todas las condiciones climáticas y, por otro, poder anticiparse a los potenciales conflictos entre aeronaves y vehículos en plataforma.

Gobierno y administración de la seguridad de los sistemas de Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC)

Aena ha adoptado nuevas soluciones para mejorar la robustez de sus sistemas en aeropuertos y servicios centrales. Estas nuevas herramientas garantizan la confidencialidad y veracidad de la información y, a la vez, nos protegen de ataques cibernéticos que quieran poner en peligro el transporte aéreo.

Migración tecnológica de los sistemas con software SAP a SAP HANA

Esta nueva tecnología permite aumentar el rendimiento de los procesos organizativos y de gestión empresarial reduciendo al mismo tiempo sus costes de mantenimiento.

Biocombustible a partir de Microalgas

Este proyecto colaborativo, en el que participan Aena, Iberia y Algaenergy, ha permitido crear una plataforma tecnológica de experimentación en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas con dos objetivos:

- Mejorar las tecnologías de captura de CO_2.
- Producir biomasa de la que pueda obtenerse biocombustible con un coste que permita su comercialización.

Nuestra contribución a la sociedad

Contexto **interno**

Aena trabaja en la integración del interés social en su modelo de negocio de una forma efectiva y medible.

Contexto **externo**

La sociedad demanda que las organizaciones basen su estrategia en el diálogo y la transparencia.

RETOS

- Participar en la sociedad de forma activa.
- Dar respuesta a las necesidades de los colectivos más vulnerables.
- Establecer alianzas estratégicas con el objetivo de diseñar nuevas formas de colaboración que antepongan el bien común a cualquier otro interés.
- Disponer de indicadores que permitan medir el impacto de la acción social.

RIESGOS Y OPORTUNIDADES

- Dar cumplimiento a nuestras obligaciones sociales.
- La responsabilidad corporativa se ha convertido en un elemento de competitividad y legitimidad de las empresas.

MEDIDAS

- Compartir conocimiento, experiencia y buenas prácticas con toda la comunidad aeronáutica de Iberoamérica.
- Prestar una especial atención a la discapacidad e integración.
- Ser escaparate de la realidad social apoyando a entidades sociales.

RESULTADOS

- La comunicación transparente y el entendimiento mutuo con nuestros grupos de interés facilita la identificación de acciones de interés común.
- 24 nuevos convenios de colaboración con universidades, administraciones públicas y locales y otras empresas y organismos del sector aeronáutico.
- 235 beneficiarios del programa de formación de cooperación internacional, con una inversión de 195.000 euros y un nivel de satisfacción de 9,4 puntos sobre 10.
- 100.000 € destinados a programas de empleo para entidades discapacidad

EL FUTURO

- Potenciar nuestra participación en la comunidad, contribuyendo al bienestar social de los territorios en los que desarrollamos nuestras actividades.
- Elaborar un marco de colaboración institucional.
- Crear una estrategia que alinee nuestra acción social con los objetivos de la compañía, de forma que se pueda cuantificar y maximizar el impacto de nuestras acciones.
- Continuar trabajando para fortalecer nuestros canales de comunicación con los grupos de interés.

Los datos que contiene este capítulo se refieren a la actividad de Aena en España.

ABRAZANDO VALORES: El lado más solidario de Aena

Abrazando valores es una muestra del lado más social de Aena.

Este proyecto representa un viaje alrededor de iniciativas solidarias que tienen como escenario nuestros centros y aeropuertos. Todas ellas son reflejo de nuestro apoyo a causas tan justas como la protección de la infancia, la integración de las personas con discapacidad, la pobreza, el tratamiento e investigación de enfermedades o la violencia de género.

Pero además, "Abrazando valores" ahonda en la importancia de ayudar a difundir la labor que desempeñan instituciones públicas y privadas que día a día se esfuerzan para proteger y ayudar a personas desfavorecidas o con necesidades especiales.

Contamos con personas solidarias

Los trabajadores de Aena colaboran de manera desinteresada en multitud de ocasiones, a través de donaciones u otro tipo de iniciativas.

Como ejemplo, se puede resaltar la recaudación de fondos destinados a diversas ONG por parte de los bomberos de Aena, a través de venta de calendarios de 2016, o la colaboración de este mismo colectivo para paliar los daños provocados por eventos meteorológicos extremos acontecidos en el último mes de dicho año.

Nos comunicamos con responsabilidad

La comunicación interna y externa y la formación son pilares de nuestra forma de entender la compañía. Apostamos por difundir nuestra actividad y mantener un diálogo activo con nuestros grupos de interés, haciendo uso de todos los canales de comunicación posibles. Entre otros, los trabajadores de Aena participan en multitud de jornadas, foros y *workshops* a lo largo de todo el año, compartiendo conocimientos y experiencia (véase apartado "Responsabilidad y transparencia" del capítulo "2. Estrategia de la Compañía").

Apostamos por la diversidad

En 2016 se ha adjudicado una primera convocatoria pública que destinó 100.000 euros a programas de actuación de empleo de 8 entidades sociales diferentes. La previsión es que se generen, en estas entidades, 10 puestos de trabajo para personas con discapacidad este primer año, 20 en 2017 y 30 en 2018.

Somos escaparate del entorno que nos rodea

Nos comprometemos con campañas de sensibilización promovidos por ONG y otras instituciones, cediendo zonas para exposiciones y stands informativos, como escaparate de la realidad de nuestro entorno.

Periódicamente nuestros aeropuertos se convierten en espacios expositivos de muestras fotográficas y paneles sobre temáticas de índole social, ambiental o cultural.

Compartimos, conocimiento, experiencias y buenas prácticas

Nuestras actividades de cooperación internacional son un referente y un punto de encuentro en el que compartir conocimientos, experiencia y buenas prácticas con toda la comunidad aeronáutica de Iberoamérica.

En 2016, han participado en nuestro programa de formación 235 profesionales, con una inversión total de 195.000 euros, y un nivel de satisfacción de 9,4 puntos sobre 10.

Cedemos Espacios Solidarios

Ofrecemos espacios para la solidaridad a entidades sociales y organizaciones sin ánimo de lucro.

Respecto al año anterior, en 2016 la participación de entidades implicadas se vio incrementada en más de un 20% y la media de ocupación supera el 70%.

En 2016, el Aeropuerto de Lanzarote inaugura su espacio solidario.

Organizamos jornadas solidarias

Periódicamente, entidades sociales promotoras del comercio justo, apoyo a la discapacidad, etc. están presentes en nuestras oficinas, ofreciendo productos solidarios y dando a conocer a nuestros empleados sus objetivos y proyectos

Celebramos eventos para la solidaridad

El Evento Solidario celebrado en colaboración con entidades sin ánimo de lucro comprometidas con la discapacidad, la infancia, el comercio justo, etc. constituye una plataforma de intercambio de experiencias entre las empresas que trabajan en el aeropuerto y las entidades sociales que luchan por la integración.

En 2016, en el evento celebrado en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid- Barajas, participaron más de 20 instituciones diferentes.

Aena contra la violencia de género

Aena, a través de la "Red de empresas por una sociedad libre de violencia de género", colabora con el Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad (MSSI) para difundir las campañas contra la violencia de género.

A nivel particular, las personas de Aena también se comprometen con la causa, reivindicando el día contra la violencia de género a través de diversas iniciativas.

Garantizamos la accesibilidad

El servicio de atención a las Personas con Movilidad Reducida (PMR), sigue siendo uno de los más valorados con más de un millón de asistencias al año.

En 2016 se crea un nuevo canal de solicitud del servicio PMR a través de la app de Aena.

Junto con Cermi, Aena presentó el "Manual de atención a personas con discapacidad o con movilidad reducida".

La salud y la investigación es materia de nuestro interés

Nuestros canales de comunicación interno han sido reflejo del trabajo desarrollado por el CNIO, Centro Nacional de Investigaciones Oncológicas.

Además, entre otras iniciativas Aena participa directamente en el Proyecto Alas para el Autismo en colaboración con la Fundación Xavier, entre otros.

Marco de colaboración institucional

Alianzas estratégicas

Aena establece sus alianzas estratégicas con instituciones nacionales e internacionales con un **objetivo**: diseñar nuevas **formas de colaboración que antepongan el bien común** a cualquier otro interés.

Para lograr una **gestión responsable** es necesario enfrentarse a numerosos retos sociales. Por eso, siempre junto a nuestros socios en este ámbito, apostamos por una **estrategia basada en el diálogo y la transparencia**.

Entre nuestros **principales aliados** figuran **universidades, administraciones públicas y locales y otras empresas y organismos del sector aeronáutico.**

La mayor parte de la **contribución económica** de Aena a estas alianzas se destina al **desarrollo socioeconómico, la protección del medio ambiente, la educación y la integración social.**

En el ámbito de la coordinación institucional, la gestión de asuntos de ámbito parlamentario, realizada a través del Ministerio de Fomento, pone de relieve cuestiones de interés para los ciudadanos como el proceso de privatización, la planificación y ejecución de actuaciones inversoras, la prestación de servicios, la eficiencia y los recursos materiales y humanos en nuestros aeropuertos.

Paralelamente, se gestionan las solicitudes de información procedentes de la Oficina del Defensor del Pueblo, que suelen estar relacionadas con reclamaciones en convocatorias de empleo, contaminación acústica en poblaciones cercanas a aeropuertos, derechos lingüísticos o servicios prestados a pasajeros.

24

Nuevos convenios firmados

334 convenios vigentes, el 80% de los cuales no conlleva ningún coste económico asociado, lo que pone de relieve la especial importancia de la colaboración y el apoyo mutuo para lograr objetivos, tanto comunes como particulares

272

Iniciativas parlamentarias en 2016

2015: 896 preguntas parlamentarias(*)

(*) Los datos del año 2015 no son comparables con los del año 2016, dado que ésta última anualidad recoge las iniciativas parlamentarias de la XII Legislatura que comenzó la actividad parlamentaria en el mes de noviembre de 2016.

Cooperación internacional

Nuestras actividades de cooperación internacional son un referente y un punto de encuentro en el que compartir conocimientos, experiencia y buenas prácticas con toda la comunidad aeronáutica de Iberoamérica.

El Programa de Cooperación Internacional de Aena forma a profesionales aeronáuticos (generalmente procedentes del sector público y de Iberoamérica), con el objetivo de mejorar su capacitación en materia aeronáutica y favorecer el desarrollo de sus países y regiones. Este programa refuerza, además, la imagen de excelencia y buenas prácticas de Aena y de la industria española en el exterior.

Todas las actividades se realizan en colaboración con organizaciones e instituciones nacionales e internacionales. Entre ellas, la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID), la Dirección de Cooperación Técnica de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la Fundación Centro de Educación a Distancia para el Desarrollo Económico y Tecnológico (CEDDET) o la Escuela Técnica Superior de Ingeniería Aeronáutica y del Espacio de la Universidad Politécnica de Madrid.

En los últimos cinco años, en torno a 1.100 profesionales aeronáuticos de 23 países distintos se han beneficiado de estos cursos. En este tiempo, se han destinado 720.000 € a actividades conjuntas con la OACI, 340.000 € a formación en el marco de otros convenios con instituciones nacionales de Latinoamérica y 105.000 € más a actividades de formación on-line.

En 2016, han participado en nuestro programa de formación 235 profesionales, con una inversión total de 195.000 euros, y un nivel de satisfacción de 9,4 puntos sobre 10.

195.000€

Inversión total en programas de formación profesional

235

Profesionales han participado en nuestro programa de formación en 2016

1.100 profesionales beneficiados de 23 países en los últimos 5 años

9,4/10

Nivel de satisfacción relativo al programa de formación

Presencia internacional (*)

Contexto **interno**

Desde su creación, Aena Internacional trabaja intensamente por expandir las fronteras de la compañía, permitiendo así desarrollar una cartera diversificada y rentable de inversiones. Es por ello por lo que Aena incluye entre sus objetivos estratégicos la firme apuesta por su división internacional, apoyando la ambiciosa política de expansión y de crecimiento global.

Contexto **externo**

Aena Internacional se ve expuesta a diversos factores macroeconómicos externos de relevancia, como pueden ser las proyecciones de tráfico, los costes operativos y de inversiones, o a la volatilidad de los tipos de cambio, entre otros. En cualquier caso, en un mundo globalizado como el actual, la diversificación, la expansión y la presencia más allá de nuestras fronteras, como estrategia, es un proceso fundamental para una gran compañía como la nuestra, que goza de un posicionamiento líder.

RETOS

- Crecimiento de la actividad en las sociedades y cumplimiento de los objetivos de rentabilidad, tanto para el ejercicio (resultado y distribuciones) como a medio largo plazo (planes de negocio de cada sociedad participada).
- Cumplimiento de los planes de inversión (plazos e importes). Durante 2016 el esfuerzo de inversión se ha concentrado en GAP, Luton y Cali.
- Crecimiento de la actividad internacional a través del seguimiento de nuevas oportunidades. Durante 2016 se han promovido Asociaciones Público Privadas (APP) en colaboración con las sociedades participadas Aerocali y SACSA.

RIESGOS Y OPORTUNIDADES

- Incumplimiento de plazos y desviación de importes en las obras en ejecución en las concesiones.
- Fuerte presión sobre las operaciones en la medida que continúe el fuerte crecimiento de tráfico.
- Influencia del Brexit en el comportamiento del tráfico en el aeropuerto de Luton.
- Variables macroeconómicas que afectan a las proyecciones de tráfico, a costes operativos y de inversiones y a la volatilidad de los tipos de cambio. También otros factores coyunturales, como el precio del petróleo.
- La demanda creciente requerirá ampliar la capacidad en los aeropuertos donde Aena está presente.
- Aparecerán activos en el mercado procedentes de privatizaciones o concesiones, promovidas por gobiernos, o de restructuraciones en el accionariado de aeropuertos ya concesionados o privatizados.
- El proceso de paz en Colombia podría propiciar un aumento del turismo y, en general, un mayor crecimiento de la economía colombiana, lo que repercutirá en el tráfico aeroportuario.
- La falta de capacidad en el sistema aeroportuario de Londres.

MEDIDAS

- Luton está realizando inversiones para llegar a una capacidad de 18M de pasajeros. También se evaluarán ampliaciones adicionales para aprovechar la falta de capacidad en Londres.
- Tras el incremento de tráfico de 2016, se están revisado los Planes de Inversión de las concesiones para dar cabida al nuevo tráfico proyectado.
- Revisión continua de las oportunidades que surgen en el mercado y contacto con los distintos agentes implicados (bancos de inversión, administraciones públicas, inversores potenciales, etc...).
- Se han articulado propuestas ante la Agencia Nacional de Infraestructura de Colombia para optar a nuevas concesiones en los aeropuertos de Cali y Cartagena de Indias una vez finalicen las concesiones actuales en 2020.

RESULTADOS

- El crecimiento agregado del tráfico en las concesiones durante 2016 ha sido de un 15,9%.
- El segmento internacional ha generado unos ingresos de 208 millones de euros y un EBITDA de 71,3 millones de euros en 2016.

EL FUTURO

- La expansión internacional es uno de los principales objetivos estratégicos de la compañía, y constituye un factor esencial para el crecimiento y la generación de valor.

(*) A pesar de que este informe trata principalmente de describir las actividades desarrolladas por Aena en España, se considera de gran relevancia incluir este apartado relativo a la actividad desarrollada a través de Aena Internacional.

En nuestro empeño por expandir las líneas de negocio más allá del ámbito nacional y por desarrollar una cartera diversificada y rentable de inversiones, Aena creó en 1998 su división internacional. Aena es titular del 100% del capital social de Aena Internacional.

En la actualidad, nuestra compañía tiene participación en 16 aeropuertos fuera de España: 12 en México, uno en Jamaica, dos en Colombia, y uno en Reino Unido. En este último, el de Luton, Aena detenta la participación mayoritaria (51%).

Asimismo, el área de servicios aeronáuticos dispone de una Unidad de Verificación en Vuelo, mientras que en el ámbito de la consultoría aeroportuaria participa como experto en proyectos estratégicos internacionales y operaciones aeroportuarias.

Nuestro posicionamiento estratégico y nuestras ventajas competitivas nos permiten ser selectivos en nuestras inversiones para seguir con nuestra política de crecimiento.

Tráfico de pasajeros en los aeropuertos participados
(Millones de pasajeros)

	2016	2015	% Variación	% Participación de Aena
Londres Luton (Reino Unido)	14,6	12,3	18,5%	51,0%
Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP) (México y Jamaica)	36,5	31,4	16,5%	5,8%
Aerocali (Cali, Colombia)	5,7	5,3	9,3%	50,0%
SACSA (Cartagena de Indias, Colombia)	4,4	4,0	12,1%	37,9%
TOTAL	**61,3**	**52,9**	**15,9%**	--

Luton

El aeropuerto de Luton ha cerrado 2016 con un tráfico de 14,6 millones de pasajeros (un 18,5% más que en 2015) y 131.536 operaciones (+13%). Los ingresos han crecido un 10,7% (en moneda local) a pesar de que las obras de ampliación del aeropuerto han afectado a la actividad comercial (cierre temporal de áreas) y a la aviación ejecutiva (plataforma).

El ambicioso proyecto de ampliación de Luton tiene como objetivo ampliar su capacidad de 12 a 18 millones de pasajeros en 2018.

Este proyecto se compone de varias fases con tres objetivos principales:

- Ampliar la capacidad del edificio terminal.
- Mejorar los viales de acceso y ampliar la capacidad de aparcamiento.
- Ampliar las calles de rodadura y plazas de estacionamiento de la aeronave.

Luton se encuentra en un momento de fuerte crecimiento. Eso ha permitido mejorar sustancialmente los resultados respecto a 2015. Ahora mismo se está ejecutando un programa para aumentar la capacidad del aeropuerto y dar cabida a la demanda existente. Los trabajos realizados durante 2016 y los previstos para 2017 deben definir un nuevo escenario. La mejora de calidad y la conectividad con el centro de Londres son objetivos a los que se está prestando máxima atención.

Durante 2016 se ha inaugurado un nuevo aparcamiento de corta estancia en altura (1.700 plazas) y se han ejecutado la mayor parte de los trabajos de mejora en los accesos al aeropuerto (puente peatonal que conecta el aparcamiento de corta estancia con el edificio principal, 15 nuevas bahías para estacionamiento de autobuses y desdoblamiento de accesos, entre otros). Las obras en el área terminal también han avanzado significativamente, y ya se ha abierto un nuevo control de seguridad y una tienda Duty Free pasante en el lado aire con 1.720 m².

14,6

Millones de pasajeros

18,5% más que en 2015

131.536

Operaciones

AEROCALI (Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón de Cali)

+ de 5,7

Millones de pasajeros

9,3% más que en 2015

El tráfico en el Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón (Cali) ha superado en este período los 5,7 millones de pasajeros (+9,3%), lo que implica un crecimiento de ingresos del 20,8% (en moneda local).

Como consecuencia de todo ello, el EBITDA generado en este periodo ha crecido un 20,5% más que en 2015 (en moneda local).

En este aeropuerto se están ejecutando obras de modernización y ampliación. En 2016 se han terminado la urbanización y la plataforma, y esperamos poner en operación el nuevo edificio terminal internacional en el primer semestre de 2017.

Además, este año se ha presentado a la Agencia Nacional de Infraestructura colombiana (ANI) el estudio de prefactibilidad de una Asociación Publico Privada (APP) para obtener una nueva concesión en el aeropuerto de Cali y en otros de la región.

Un 9% del crecimiento de tráfico en este aeropuerto es de tipo nacional y un 11%, internacional. En cuanto a los pasajeros internacionales, hay que destacar las rutas de KLM Royal Dutch Airlines a Ámsterdam y la de Iberia a Madrid. Con ellas, y con las dos nuevas frecuencias de Avianca, Cali ofrece ya 13 frecuencias semanales hacia Europa (ocho de ellas a Madrid y todas con aviones de tipo E). En el panorama nacional, el crecimiento se debe, principalmente, al aumento de frecuencias con Bogotá, sobre todo por parte de las aerolíneas LAN y Viva Colombia.

SACSA (Aeropuerto Internacional Rafael Núñez de Cartagena de Indias)

4,4

Millones de pasajeros

12,1% más que en 2015

El aeropuerto de Rafael Núñez (Cartagena de Indias) ha registrado un incremento de tráfico de un 12,1% en 2016. Sus más de 4,4 millones de pasajeros han elevado sus ingresos un 29,6% más que el año anterior (en moneda local).

El EBITDA generado en este periodo ha crecido un 37,0% más que en 2015 (en moneda local).

Es notable el crecimiento del 24% que ha experimentado el tráfico internacional en este aeropuerto. La subida se ha debido, principalmente, a dos motivos: una nueva ruta con Atlanta de Delta Airlines que está consiguiendo ratios de ocupación del 81% y el aumento de tráfico del resto de aerolíneas, sobre todo en las rutas con el sur de Florida y Panamá.

El 8 de febrero se inició el proceso para la presentación ante la Agencia Nacional de Infraestructuras (ANI) de una iniciativa privada cuyo objetivo es un nuevo contrato de concesión una vez finalice la concesión actual en 2020.

Por otro lado, se han llevado a cabo proyectos de mejora en seguridad física (accesos y CCTV), seguridad operacional, plataforma y climatización. También ha concluido la ampliación de la franja de pista para la certificación.

GAP (Grupo Aeroportuario del Pacífico)

GAP ha tenido un excelente comportamiento, con un incremento agregado de pasajeros del 16,5% en 2016 (un 18,2% en los aeropuertos mexicanos y un 4,3% en el jamaicano de Montego Bay).

Los hechos más relevantes este año han sido los siguientes:

- La gran aceptación del Puente Transfronterizo en Tijuana, Baja California. Se trata de la primera estructura (*cross border*) que conecta Estados Unidos directamente con una terminal aeroportuaria en México. El mayor crecimiento de tráfico del Grupo se ha producido en Tijuana (30% superior a 2015).
- El buen desempeño de los principales aeropuertos turísticos de GAP: Puerto Vallarta y San José del Cabo.
- El Plan de inversiones del Plan Maestro del GAP 2015-2019. En 2016 se ha batido el récord de inversiones con más de 100 millones de euros. Las ampliaciones de las terminales de los aeropuertos internacionales de Guadalajara, Hermosillo y Tijuana son las obras más importantes en ejecución.
- Los buenos resultados comerciales, con la puesta en servicio de nuevas áreas comerciales en los principales aeropuertos y la inauguración de cinco nuevas salas VIP.
- La buena evolución de la acción, que ha supuesto una revalorización del valor de capitalización del 12%.

+16,5%

Incremento de pasajeros

Unidad de Verificación en Vuelo (UVV)

Durante el año 2016 la UVV de Aena Internacional ha prestado sus servicios de manera regular. Sus más de 950 horas de vuelos comerciales son un récord desde su creación.

Como novedad, y atendiendo a los requerimientos de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), la unidad ha incorporado a su porfolio de actividades la verificación en vuelo de los Sistemas de Iluminación de Aproximación.

Metodología de publicación de la información no financiera

4

G4-18b

Sobre este informe

Gestión de la información que alimenta el informe de RC

Como en ediciones anteriores, el área de Responsabilidad Corporativa, en estrecha colaboración con las de Comunicación Externa e Interna, coordina a las diferentes direcciones que disponen de información relevante y se encarga de aportar una visión global de todos los aspectos destacados de la compañía a lo largo del ejercicio.

Principios de reporte (G4-18b)

Aena sigue las tendencias actuales de reporting y elabora su información no financiera tomando como referencia estándares internacionales, como la guía Global Reporting Initiative – GRI - en base a las indicaciones de la Guía G4, en su opción exhaustivo (comprehensive), así como el marco conceptual del IIRC (International Integrated Reporting Council). De esta forma, se garantiza que la información contenida en este informe es fiable, completa y equilibrada.

El Informe Anual de Aena describe los resultados y avances de la compañía en materia económica, social y ambiental, correspondiente al periodo comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2016, mostrando de forma concisa las principales actividades, impactos, principios, etc. que rigen la compañía y que permiten entender su estrategia para alcanzar los objetivos propuestos, hacer frente a los retos y crear valor a corto, medio y largo plazo.

Perímetro de la información

El contenido de esta publicación se limita a las actividades desarrolladas por Aena en España. No obstante, con el fin de ofrecer al lector una visión lo más completa posible y de mantener la coherencia con el resto de publicaciones de la compañía, se hace referencia también a la contribución de Aena Internacional y a determinada información (como datos económicos o descripciones de actividades) en la que se consideran las actividades internacionales[1].

Para obtener una información completa de la compañía se pueden consultar las Cuentas Anuales.

1. Para más información sobre las actividades nacionales e internacionales, ver apartado "Presencia internacional de Aena".

G4-18b

Evaluación de la incorporación de los principios y elementos de reporte integrado

GRI - IIRC

Principio de materialidad

Aena ha llevado a cabo un ejercicio de análisis de materialidad con el objetivo de identificar los aspectos relevantes para sus grupos de interés. Este estudio ha servido como base para estructurar el contexto y el desempeño de la compañía durante el último ejercicio.

GRI - IIRC

Participación de los grupos de interés

La compañía ha identificado a sus grupos de interés con el fin de fomentar el diálogo, la colaboración y rendición de cuentas con ellos.

GRI - IIRC

Principio de exhaustividad

En la elaboración de los contenidos de este informe participan todos los responsables de las principales áreas de gestión de Aena, lo que asegura que se han considerado los aspectos e impactos esenciales de nuestra actividad abarcando las dimensiones de alcance, límites y tiempo.

GRI

Principio de equilibrio

Este informe expone claramente los aspectos positivos y negativos, favorables y desfavorables, del desempeño de Aena, ofreciendo una imagen imparcial, realizando una valoración razonable de la actividad de la compañía y analizando los retos a lo que se enfrenta.

GRI

Principio de precisión

Los grupos de interés podrán evaluar adecuadamente el desempeño de Aena, dado que la información divulgada en este informe es precisa y suficientemente detallada.

GRI

Principio de puntualidad

El presente informe tiene carácter anual con el objetivo de que los grupos de interés puedan tomar decisiones con la información adecuada.

GRI - IIRC

Principio de comparabilidad y consistencia

La información presentada facilita al lector el análisis del desempeño de la compañía, especialmente de sus asuntos materiales, y su comparación con otras organizaciones ofreciendo, siempre que resulte posible, su evolución en los últimos años.

GRI - IIRC

Principio de fiabilidad

Todo el contenido de este informe está respaldado por documentación y controles internos, y amparado por las políticas y procedimientos incorporados en los sistemas de Aena.

GRI

Contexto de sostenibilidad

El informe analiza la contribución de la compañía en el contexto de las exigencias y las tendencias económicas, ambientales y sociales de su entorno social y de mercado en el ámbito local, regional, nacional e internacional.

GRI

Principio de claridad

La información se expone de una manera clara, comprensible, accesible y útil para todos los grupos de interés. Esto se refuerza con la inclusión de tablas y gráficos y evitando el uso de tecnicismos.

IIRC

Enfoque estratégico y orientación futura

El documento ofrece información exhaustiva sobre la estrategia de la compañía, dentro de la tendencia y el contexto actual, y muestra su capacidad para crear valor a corto, medio y largo plazo.

IIRC

Conectividad de la información

Como vía fundamental para la creación de valor, Aena diseña su política de acuerdo con las necesidades y demandas de sus grupos de interés.

IIRC

Principio de concisión

Este informe incluye anexos y enlaces internos y externos con información adicional. Esto permite que el documento se centre en los aspectos materiales.

G4-24, G4-25, G4-26, G4-27

Grupos de interés

Aena apuesta por la transparencia en la información como medio para fomentar el diálogo, la colaboración y la rendición de cuentas con todos sus grupos de interés. Entre los principios que inspiran la política de responsabilidad corporativa se encuentra el de potenciar canales de relación efectivos con los grupos de interés, con el objeto de orientar la respuesta de Aena a sus necesidades y expectativas y la creación de valor compartido.

La identificación y selección de los grupos de interés se lleva a cabo mediante procesos de reflexión interna del equipo directivo y de su marco de relaciones con los colectivos estratégicos. De esta forma, se determina cuáles son aquellos grupos, entidades o individuos –internos y externos a la organización- que se ven afectados y tienen la capacidad de influir, directa o indirectamente, en la actividad empresarial y su desarrollo, y a los que Aena, de la misma manera, afecta a través de sus actuaciones.

La compañía, en su compromiso por el impulso de la Responsabilidad Corporativa a todos los niveles, participa en instituciones externas e independientes a la organización.

Su función es formalizar e institucionalizar el diálogo con aquellos interlocutores y prescriptores considerados claves para la integración de la responsabilidad corporativa en el modelo de negocio. A modo de ejemplo, cabe citar la participación de Aena como empresa líder del Clúster de Integridad, Buen Gobierno y Transparencia de Forética.

Informar, interesar, implicar

Grupos de interés	Mecanismos de comunicación	Expectativas
Pasajeros	• Servicio telefónico y presencial de atención al cliente • Correspondencia • Oficina de Atención Ambiental • Reuniones, comités, consejos, juntas... • Encuestas y formularios • Portal de servicios telemáticos • Buzones • Medios de comunicación (internos y/o externos) • Servicio de Información para la Navegación Aérea • Web	• Respuesta ambiental • Seguridad • Calidad/precio • Puntualidad • Capacidad • Excelencia en el servicio • Accesibilidad • Innovación • Facilidad operativa • Eficiencia
Aerolíneas	• Reuniones, comités, consejos, juntas... • Grupos de trabajo/ comités/sesiones de expertos • Comisiones de seguimiento y/o mixtas • Web • Correspondencia • Servicio telefónico y presencial de atención al cliente • Portal de servicios telemáticos	• Respuesta ambiental • Apoyo y resolución de dudas • Envío de información • Seguridad • Calidad • Tasas • Facilidad operativa • Eficiencia
Empleados	• Informes y comunicados • Cadena de mando • Oficina de Atención Ambiental • Portal de servicios telemáticos • Web • Correspondencia • Servicio telefónico y presencial de atención al cliente • Reuniones, comités, consejos, juntas... • Medios de comunicación (internos y/o externos) • Encuestas y formularios • Sindicatos • Buzón • Conferencias	• Eficacia y pronta respuesta • Mayor comunicación y envío de información • Innovación • Respuesta ambiental • Transparencia • Retribución • Reconocimiento • Igualdad • Conciliación • Beneficios sociales • Seguridad y salud • Estabilidad • Desarrollo profesional
Administraciones públicas	• Comisiones de seguimiento y/o mixtas • Comités, consejos, juntas, reuniones one to one (roadshows o conferences) • Sesiones de expertos • Oficina de Atención Ambiental • Webtrak, OFIMA, SAIM • Portal de servicios telemáticos • Correspondencia • Web • Servicio telefónico y presencial de atención al cliente • Conferences call	• Respuesta ambiental • Tasas • Calidad • Capacidad • Innovación • Seguridad • Eficacia y pronta respuesta • Envío de información en tiempos adecuados • Transparencia • Normativa • Eficiencia • Intereses ciudadanía • Socieconómicos • Planificación local • Interoperabilidad
Asociaciones de la Industria del Transporte Aéreo	• Reuniones, comités, consejos, juntas... • Comisiones de seguimiento y/o mixtas • Sesiones de expertos • Correspondencia • Web	• Respuesta ambiental • Precios/ Tasas • Calidad • Capacidad • Eficiencia • Facilidad operativa • Seguridad • Adaptabilidad
Inversores y analistas	• Consejos, Juntas, reuniones one to one (roadshows o conferences) • Comisiones de seguimiento y/o mixtas • Sesiones de expertos • Correspondencia • Web • Conferences call	• Transparencia • Rentabilidad • Innovación • Sostenibilidad • Calidad • Capacidad • Eficiencia • Facilidad operativa • Tasas • Respuesta ambiental
Organizaciones Sindicales y Empresariales	• Correspondencia • Servicio telefónico y presencial de atención al cliente • Reuniones, comités, consejos, juntas... • Web • Informes y comunicados • Buzón	• Resolución de dudas • Información actualizada • Transparencia • Respuesta ambiental • Ética • Colaboración
Sociedad/ Comunidades locales	• Reuniones, comités, consejos, juntas... • Grupos de trabajo/ comités/sesiones de expertos • Oficina de Atención Ambiental • Webtrak, OFIMA, SAIM • Medios de comunicación (internos y/o externos) • Encuestas y formularios • Buzón • Servicio telefónico y presencial de atención al cliente • Portal de servicios telemáticos	• Respuesta ambiental • Calidad • Tasas • Innovación • Capacidad • Eficiencia • Seguridad • Normativa • Transparencia • Información
Proveedores de servicios	• Reuniones, comités, consejos, juntas... • Grupos de trabajo/ comités/sesiones de expertos • Portal de servicios telemáticos • Web • Correspondencia • Servicio telefónico y presencial de atención al cliente • Encuestas • Buzones	• Respuesta ambiental • Seguridad • Calidad • Pago • Eficiencia • Normativa • Facilidad operativa • Transparencia • Información • Igualdad • Tramitaciones • Control de expedientes
Organismos internacionales y creadores de opinión	• Reuniones, comités, consejos, juntas... • Grupos de trabajo/ comités/sesiones de expertos • Web • Medios de comunicación (internos y/o externos) • Teléfono • Correspondencia	• Respuesta ambiental • Seguridad • Tasas • Eficiencia • Normativa • Innovación • Capacidad • Transparencia
Grupos parlamentarios	• Comisiones de seguimiento y/o mixtas • Web • Correspondencia • Medios de comunicación (internos y/o externos) • Informes y comunicados	• Respuesta ambiental • Eficacia y pronta respuesta • Envío de información en tiempos adecuados • Transparencia • Normativa asumible • Eficiencia • Intereses ciudadanía • Socieconómicos • Planificación local • Interoperabilidad
ONG	• Oficina de Atención Ambiental • Portal de servicios telemáticos • Medios de comunicación (internos y/o externos) • Encuestas y formularios • Informes y comunicados • Correspondencia • Web	• Transparencia • Información • Respuesta ambiental • Normativa

G4-18a, G4-19, G4-20, G4-21

Estudio de materialidad y definición de contenidos

El análisis de materialidad de Aena en 2016 es fruto de un proceso de revisión y actualización de la materialidad de 2015 y de su adaptación al contexto del sector y a la realidad del momento. Tiene como objetivo identificar los aspectos que afectan a nuestros grupos de interés, internos y externos, y a la capacidad de la compañía para progresar y continuar creando valor. En este informe queda plasmada la relevancia para la empresa de estos asuntos materiales.

Tomando como referencia la guía G4 de Global Reporting Inititative (GRI), realizamos un proceso de revisión interna y externa de los asuntos potencialmente relevantes en el sector del transporte aéreo y evaluamos su importancia y posibles efectos (financieros, operativos, estratégicos, reputacionales y regulatorios) en la creación de valor.

Aena identifica y evalúa los asuntos materiales en tres fases:

- Puesta al día del proceso de materialidad del ejercicio anterior e identificación de los asuntos relevantes. Para ello, se ha realizado un análisis interno que ha permitido ratificar los aspectos materiales ya identificados en 2015 y/o incorporar otros nuevos.

  En este proceso, se han tenido en cuenta los objetivos de la compañía derivados de la propia estrategia, la política de responsabilidad corporativa, comunicación con grupos de interés, etc.

- Priorización. En esta fase han estado involucrados diversos agentes:

  > Por un lado, las distintas unidades de la compañía han realizado su propio análisis interno puntuando cada asunto relevante de acuerdo con la situación actual e incorporando alguno nuevo, en el caso de que fuera considerado necesario. Estas fuentes internas han permitido, además, conocer en profundidad cómo puede afectar cada asunto relevante en las diversas líneas de negocio de Aena.

  > Por otro, han sido identificadas las cuestiones más importantes para los agentes externos, recogidas en noticias publicadas en prensa, redes sociales, así como en instituciones externas e interlocutores canalizadores de la sociedad civil en la que Aena desarrolla su modelo de negocio. Todo ello, ha sido clasificado según los asuntos materiales previamente identificados, lo que ha permitido priorizar y cuantificar la relevancia de cada uno de ellos de acuerdo a estas fuentes externas.

  > Por último, han sido también tomados como referencia los mencionados Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) permitiéndonos identificar las principales tendencias y prácticas sostenibles. Igualmente, esto nos ha servido para reconocer la relevancia de cada uno de los asuntos materiales ya identificados y su vinculación con los ODS, así como reconocer las principales tendencias que afectan a los negocios de la compañía (ver apartado a continuación).

  A través de la combinación y el cruce de las respuestas recibidas, ha sido determinada la importancia y prioridad de cada uno de los asuntos (Ver matriz de materialidad).

- Validación y revisión de los resultados. Las conclusiones obtenidas siguiendo el proceso descrito han sido revisadas y validadas por las diversas direcciones de la compañía, y por el Consejo de Administración. Este órgano tiene atribuida la competencia indelegable en lo que se refiere a la orientación, supervisión y control de la estrategia, políticas, riesgos objetivos y resultados en materias relacionadas con la responsabilidad corporativa y la sostenibilidad.

Etapas propuestas por el Global Reporting Initiative (GRI) para definir el contenido de una memoria

IDENTIFICACIÓN

Tendencias y asuntos relevantes para la cadena de valor

▶

PRIORIZACIÓN

Cruce de temas relevantes desde el punto de vista interno y externo

▶

VALIDACIÓN Y REVISIÓN

Validación interna por parte de la dirección. Consideración de los aspectos materiales de este periodo como base para la próxima memoria

Matriz de materialidad

1. Marco regulatorio
2. Seguridad en la operación de los aeropuertos (física y operacional)
3. Financiación
4. Ética y transparencia
5. Gestión de la calidad de los servicios
6. Gestión del ruido
7. Eficiencia energética y reducción de emisiones GEI
8. Condiciones de trabajo y desarrollo de carrera
9. Impactos directos e indirectos de la existencia de Aena. Generación de empleo local
10. Quejas ambientales

G4-19, G4-20, G4-21, G4-27

ASUNTOS RELEVANTES	¿Por qué es material para Aena?	Estrategia	Desempeño				
			Una compañía sólida y solvente	Nuestra aportación al valor compartido	Capital humano	Desempeño ambiental	Innovación
1 Marco regulatorio	Con fecha 27 de enero de 2017, el Consejo de Ministros ha aprobado el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) para el período 2017-2021, en el que se establecen las condiciones mínimas de servicio que prevalecerán en los aeropuertos de la red de Aena en el próximo quinquenio, proporcionando un marco de regulación predecible a medio plazo que posibilitará la mejora de los niveles de eficiencia y competitividad de las operaciones aeroportuarias.	■	■	■			
2 Seguridad en la operación de los aeropuertos (física y operacional)	Materia de enorme importancia para todos los grupos de interés, como consecuencia de la preocupación en diversos ámbitos del contexto externo y el aumento del número de pasajeros. Medidas de seguridad reforzadas.	■		■			■
3 Financiación	Los buenos resultados económicos obtenidos en el último ejercicio suavizan la preocupación con respecto a este asunto material, que desde la salida a bolsa de Aena tiene gran relevancia para accionistas e inversores.	■	■				■
4 Ética y transparencia	Especial atención al cumplimiento de las Recomendaciones de la CNMV en materia buen gobierno corporativo, incluyendo la estrategia de Responsabilidad Corporativa de la compañía.	■	■				
5 Gestión de la calidad de los servicios	Contempla todos los asuntos relacionados con la calidad de los servicios y las instalaciones aeroportuarias, y que influyen directamente en la satisfacción y percepción de los usuarios.	■		■			■
6 Gestión del ruido	Relacionado con la gestión de los impactos de la actividad de la compañía, es un asunto de primordial relevancia que afecta directamente a las comunidades del entorno de los aeropuertos.					■	■
7 Eficiencia energética y reducción de emisiones GEI	La lucha contra el cambio climático ocupa un papel cada vez más relevante para el sector del transporte aéreo. Aena quiere participar en esta lucha, a traves de distintas medidas que buscan minimizar las emisiones de gases de efectos invernadero, mejorar la eficiencia energético, a potenciar el uso de energías renovables y vigilar la calidad del aire.					■	■
8 Condiciones de trabajo y desarrollo de carrera	La satisfacción, motivación y el bienestar de los empleados, condicionado en gran medida por las medidas de conciliación, las condiciones laborales y el desarrollo de carrera, es un tema prioritario tanto dentro como fuera de la compañía.				■		
9 Impactos directos e indirectos de la existencia de Aena. Generación de empleo local	Aena genera miles de puestos de trabajo a nivel local asociados a su actividad, en las distintas regiones en las que opera.				■		
10 Quejas ambientales	Asunto de gran relevancia interna y externa que permite conocer y reducir los impactos negativos de la actividad de la compañía, fundamental para la gestión de medidas de prevención y la propuesta de soluciones acordes a las necesidades de todos los usuarios y afectados.	■				■	

G4-19, G4-27

Aena con los Objetivos de Desarrollo Sostenible

En septiembre de 2015, la Asamblea General de Naciones Unidas adoptó un nuevo plan de acción: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. Este plan, lo integran 169 metas englobadas en 17 objetivos, conocidos como ODS, que abarcan las esferas económica, social y ambiental y tienen la intención de fortalecer la paz universal, el acceso a la justicia y la lucha contra el cambio climático.

Entre los fines marcados por estos 17 ODS caben citar: acabar con la pobreza en el mundo, erradicar el hambre y lograr la seguridad alimentaria; garantizar una vida sana y una educación de calidad; lograr la igualdad de género; asegurar el acceso al agua y la energía; promover el crecimiento económico sostenido; adoptar medidas urgentes contra el cambio climático; promover la paz y facilitar el acceso a la justicia; construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación.

Aena, convencida de la importancia que el sector privado tiene en la consecución de estos objetivos, alinea sus propósitos con la nueva Agenda de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas. La compañía contribuye con la consecución de los diversos Objetivos a través de múltiples actuaciones que subrayan el papel del turismo en los siguientes ámbitos claves:

- Crecimiento económico, y sostenible. La creación de valor a través de la estrategia y el modelo de negocio de Aena se traduce en creación de riqueza, generación de empleo, la disminución de las desigualdades y, en general, desarrollo económico, social y en armonía con el territorio.
- Protección del entorno, uso eficiente de los recursos y lucha contra el cambio climático. Aena trabaja intensamente para favorecer modelos de convivencia sostenible en los entornos donde opera, mediante la puesta en marcha de múltiples actuaciones, encaminadas por ejemplo a mitigar el impacto acústico, mejorar la eficiencia energética, potenciar el uso de energías renovables o vigilar la calidad del aire.
- Diversidad, inclusión social. Aena, como compañía clave para el sector turístico, favorece la diversidad y la accesibilidad universal, promueve el intercambio de valores culturales, y potencia la participación en la comunidad y la contribución al bienestar social.
- Trabaja para proporcionar un entorno laboral seguro y saludable, caracterizado por la igualdad de oportunidades y la no discriminación, el fomento de la diversidad, la gestión del talento, y la conciliación de la vida profesional y personal
- De la misma manera, la compañía vela por ofrecer servicios de calidad y seguros, que garanticen la salud y protección de todos sus usuarios y empleados, y promuevan la comprensión mutua dando una respuesta adecuada a los grupos de interés bajo criterios de excelencia e innovación.
- Reconoce la importancia de las alianzas, de la comunicación y de la transparencia como herramientas para la sensibilización y la consecución de objetivos comunes.

Descripción de los ODS

Objetivo 1. Poner fin a la pobreza en todas sus formas en todo el mundo

Objetivo 2. Poner fin al hambre, lograr la seguridad alimentaria y la mejora de la nutrición y promover la agricultura sostenible

Objetivo 3. Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades

Objetivo 4. Garantizar una educación inclusiva, equitativa y de calidad y promover oportunidades de aprendizaje durante toda la vida para todos

Objetivo 5. Lograr la igualdad entre géneros y empoderar a todas las mujeres y niñas

Objetivo 6. Garantizar la disponibilidad de agua y su gestión sostenible y el saneamiento para todos

Objetivo 7. Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna para todos

Objetivo 8. Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos

Objetivo 9. Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación

Objetivo 10. Reducir la desigualdad en y entre los países

Objetivo 11. Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles

Objetivo 12. Garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles

Objetivo 13. Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos

Objetivo 14. Conservar y utilizar de forma sostenible los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible

Objetivo 15. Promover el uso sostenible de los ecosistemas terrestres, luchar contra la desertificación, detener e invertir la degradación de las tierras y frenar la pérdida de diversidad biológica

Objetivo 16. Promover sociedades pacíficas e inclusivas para el desarrollo sostenible, facilitar el acceso a la justicia para todos y crear instituciones eficaces, responsables e inclusivas a todos los niveles

Objetivo 17. Fortalecer los medios de ejecución y revitalizar la Alianza Mundial para el Desarrollo Sostenible

Equivalencia entre los aspectos materiales de Aena para la memoria 2016 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible

1 Marco regulatorio

2 Seguridad en la operación de los aeropuertos (física y operacional)

3 Financiación

4 Ética y transparencia

5 Gestión de la calidad de los servicios

6 Gestión del ruido

7 Eficiencia energética y reducción de emisiones GEI

8 Condiciones de trabajo y desarrollo de carrera

9 Generación de empleo local

10 Quejas ambientales

Equivalencia entre los indicadores GRI y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)

OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE	INDICADORES GRI
Objetivo 1. Poner fin a la pobreza en todas sus formas en todo el mundo	G4-SO2 G4-EC8 G4-EC5
Objetivo 2. Poner fin al hambre, lograr la seguridad alimentaria y la mejora de la nutrición y promover la agricultura sostenible	G4-EC7 G4-SO2 G4-EC8 G4-EC1
Objetivo 3. Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades	G4-EC8 G4-EN15 G4-EN16 G4-EN17 G4-EN18 G4-EN19 G4-EN1 G4-EN20 G4-EN21 G4-LA6 G4-LA7
Objetivo 4. Garantizar una educación inclusiva, equitativa y de calidad y promover oportunidades de aprendizaje durante toda la vida para todos	G4-43 G4-LA9
Objetivo 5. Lograr la igualdad entre géneros y empoderar a todas las mujeres y niñas	G4-EC5 G4-LA13 G4-LA1 G4-LA9 G4-LA11 G4-LA12 G4-EC1 G4-EC7 G4-LA3 G4-38 G4-40
Objetivo 6. Garantizar la disponibilidad de agua y su gestión sostenible y el saneamiento para todos	G4-EN8 G4-EN9 G4-EN10
Objetivo 7. Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna para todos	G4-EN3 G4-EN4 G4-EN5 G4-EN6 G4-EN7 G4-EC1 G4-EC7
Objetivo 8. Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos	G4-EC8 G4-LA12 G4-EC5 G4-LA2 G4-EC1 G4-LA9 G4-LA10 G4-LA11 G4-10 G4-EC6 G4-LA1 G4-EN3 G4-EN4 G4-EN5 G4-EN6 G4-EN7 G4-LA13 G4-11 G4-LA4 G4-LA5 G4-LA6 G4-LA7 G4-LA8 G4-LA3 G4-EN10

OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE	INDICADORES GRI
Objetivo 9. Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación	G4-EC1 G4-EC7
Objetivo 10. Reducir la desigualdad en y entre los países	G4-EC8 G4-LA13
Objetivo 11. Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles	G4-EC7 G4-EN30
Objetivo 12. Garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles	G4-EN15 G4-EN16 G4-EN17 G4-EN18 G4-EN19 G4-EN20 G4-EN21 G4-EN3 G4-EN4 G4-EN5 G4-EN6 G4-EN7 G4-EC9 G4-PR3 G4-EN30 G4-EN10
Objetivo 13. Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efecto	G4-EN3 G4-EN4 G4-EN5 G4-EN6 G4-EN7 G4-EN15 G4-EN16 G4-EN17 G4-EN18 G4-EC2
Objetivo 14. Conservar y utilizar de forma sostenible los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible	G4-EN15 G4-EN16 G4-EN17 G4-EN18 G4-EN19 G4-EN21
Objetivo 15. Promover el uso sostenible de los ecosistemas terrestres, luchar contra la desertificación, detener e invertir la degradación de las tierras y frenar la pérdida de diversidad biológica	G4-EN15 G4-EN16 G4-EN17 G4-EN18 G4-EN19 G4-EN21
Objetivo 16. Promover sociedades pacíficas e inclusivas para el desarrollo sostenible, facilitar el acceso a la justicia para todos y crear instituciones eficaces, responsables e inclusivas a todos los niveles	G4-SO3 G4-SO4 G4-SO5 G4-EN29 G4-SO7 G4-SO8 G4-PR2 G4-PR4 G4-PR8 G4-PR9 G4-39 G4-41 G4-56 G4-57 G4-58 G4-EN34 G4-SO11 G4-37 G4-38 G4-40 G4-45 G4-53 G4-EC8
Objetivo 17. Fortalecer los medios de ejecución y revitalizar la Alianza Mundial para el Desarrollo Sostenible	G4-EC8

Materiality Disclosures Aena S. A.

Mar 2017 Service

Indice de contenido GRI G4

CONTENIDOS BÁSICOS GENERALES

Indicadores	Dónde encontrar la información/Respuesta	Página
ESTRATEGIA Y ANÁLISIS		
G4-1	Carta del Presidente	5
G4-2	Contexto del sector aeroportuario Líneas de negocio de Aena Estrategia para un negocio sostenible Política de control y gestión de riesgos Una compañía sólida y solvente Aportación al valor compartido Capital humano: seguridad y salud Desempeño ambiental Innovación Nuestra contribución a la sociedad Presencia internacional	24-25 26-27 32-33 41-43 48-49 58-59 70-71 82-83 98-99 102-103 108-109
PERFIL DE LA ORGANIZACIÓN		
G4-3	Aena S.A.	
G4-4	Nuestro modelo de negocio Líneas de Negocio de Aena	12-13 26-27
G4-5	Calle Arturo Soria, 109, Madrid.	
G4-6	¿Qué es Aena S.A. y qué hacemos? Presencia internacional internacional	8-9 111-113
G4-7	Forma jurídica: Sociedad Anónima. Régimen de propiedad: Sociedad mercantil estatal.	
G4-8	¿Qué es AENA y qué hacemos? Principales datos sobre el tráfico de pasajeros Presencia internacional	8-9 28-31 111-113
G4-9	El año en cifras Líneas de negocios de Aena Una compañía sólida y solvente	14-15 26-27 56-57
G4-10	Las personas de Aena	72
G4-11	El 99,86% de los trabajadores están cubiertos por el convenio colectivo.	
G4-12	Contratación: gestión de nuestros proveedores	66-67
G4-13	No ha habido cambios significativos durante este período.	
G4-14	Política de control y gestión de riesgos Aena y el principio de precaución Seguridad y salud en el trabajo Sistemas de gestión ambiental Gestión del impacto acústico	40-41 44-45 76 84 85
G4-15	Principales hitos de la compañía	17, 19
G4-16	Principales hitos de la compañía ABRAZANDO VALORES: El lado más solidario de Aena Cooperación internacional	19 104 107
ASPECTOS MATERIALES Y COBERTURAS		
G4-17	Sociedades dependientes, asociadas y participadas	Ver apartado 5: información financiera: *Cuentas anuales*
G4-18	Sobre este informe Evaluación de la incorporación de los principios y elementos de reporte integrado Estudio de materialidad y definición de contenidos	116-117 118 122
G4-19	Nuestro modelo de negocio Estudio de materialidad y definición de contenidos Aena con los Objetivos de Desarrollo Sostenible	12-13 124 126

Indicadores	Dónde encontrar la información/Respuesta	Página
G4-20	Nuestro modelo de negocio Estudio de materialidad y definición de contenidos	13 122, 124
G4-21	Estudio de materialidad y definición de contenidos	122, 124
G4-22	No se ha dado la reexpresión de información de memorias anteriores.	
G4-23	No ha habido cambios significativos en el alcance y la cobertura.	
PARTICIPACIÓN CON LOS GRUPOS DE INTERÉS		
G4-24	Sobre este informe / Grupos de interés	120
G4-25	Sobre este informe / Grupos de interés	120
G4-26	Sobre este informe / Grupos de interés	120
G4-27	Sobre este informe / Grupos de interés Estudio de materialidad y definición de contenidos Aena con los Objetivos de Desarrollo Sostenible	120 124 126
PERFIL DE LA MEMORIA		
G4-28	Sobre este informe / Principios de reporte	117
G4-29	Informe Anual y de RC 2015, mayo de 2016.	
G4-30	Sobre este informe / Principios de reporte	117
G4-31	secdircom@aena.es	
G4-32	GRI - en base a las indicaciones de la Guía G4, en su opción exhaustivo (comprehensive).	
G4-33	La memoria no ha sido verificada externamente.	
GOBIERNO		
G4-34	Gobierno responsable	36-37
G4-35	Gobierno responsable	34-35
G4-36	Gobierno responsable	34-35 36-37
G4-37	Gobierno responsable Sobre este informe / Grupos de interés	34 120-121
G4-38	Gobierno responsable	36-37
G4-39	Gobierno responsable	34
G4-40	Gobierno responsable	34-35
G4-41	En el artículo 29.1 (vi) del Reglamento del Consejo se establece que 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.	
G4-42	Gobierno responsable	34
G4-43	La propuesta estratégica de Aena deriva de las líneas estratégicas y directrices de gestión definidas por el Consejo de Administración y, en base a ellas, las Unidades de Aena (tanto Centrales como Aeropuertos) definen su propuesta estratégica que es consolidada por la Dirección Financiera en el Plan Estratégico de Aena, y validado por el Comité de Dirección lo valida, previamente a su aprobación por el Consejo de Administración.	
G4-44	a. Una vez cumplido un año desde la completa formación del Consejo de Administración, se ha llevado a cabo una Evaluación del Consejo y sus Comisiones. Los consejeros han evaluado favorablemente la calidad y eficiencia del funcionamiento del Consejo, no obstante, se han señalado algunas áreas de mejora que el Consejo debería cuidar, así como otras iniciativas que han considerado oportunas. Estas áreas de mejora y resto de ideas aportadas han quedado reflejadas en un informe aprobado por el Consejo de Administración. b. Envío de toda la documentación a revisar en el Consejo o en las Comisiones con una antelación mínima de tres días a la celebración de los mismos. - Comenzar las sesiones del Consejo por aquellos puntos del orden del día que sean de decisión, a continuación tratar los puntos que sean de debate y finalmente aquellos puntos de información al Consejo. - Información semestral al Consejo sobre las actividades de Responsabilidad Corporativa realizadas por la Compañía. - Que se siga avanzando en la adecuación al Código de Buen Gobierno de sociedades cotizadas y mejores prácticas en la materia, y se informe de ello al Consejo.	

Indicadores	Dónde encontrar la información/Respuesta	Página
G4-45	Gobierno responsable Política de control y gestión de riesgos	34-35 40-41
G4-46	Gobierno responsable Política de control y gestión de riesgos	34-35 40-41
G4-47	El Mapa de Riesgos corporativo es actualizado periódicamente por el Comité de Dirección a partir de la información aportada por las Direcciones Corporativas, y es supervisado y aprobado por la Comisión de Auditoría. La actualización del mapa de riesgos de Aena, S.A. es anual. Adicionalmente, cabe indicar que mensualmente, el Director General y el Director Financiero presentan y explican con detalle, en el Consejo de Administración, el informe de situación de la sociedad.	
G4-48	Consejo de Administración de Aena.	
G4-49	A través del Comité de Dirección que se reúne semanalmente.	
G4-50	Estudio de materialidad y definición de contenidos	123-125
G4-51	Aena, S.A., es una sociedad mercantil estatal cotizada que, de conformidad con el Informe de la Abogacía del Estado de fecha 15 de febrero de 2016, está sujeta a la normativa reguladora del sector público aplicable, resultando prevalente a la normativa de Derecho privado, dado el carácter imperativo y especial de la normativa pública. En concreto, en materia de remuneraciones, Aena, S.A. está sujeta a la política pública de remuneraciones, contenida principalmente en el Real Decreto-Ley 3/2012 de 10 de febrero de medidas urgentes para la reforma del mercado laboral relativa a las retribuciones de los máximos responsables y directivos del sector público, y su normativa de desarrollo, en particular el Real Decreto 451/2012 de 5 de marzo y la Orden Comunicada del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas de 8 de enero de 2013. Por tanto, toda la regulación y control en materia de remuneración de los consejeros está predeterminada por esta normativa pública, de carácter prevalente a las normas reguladoras de las sociedades de capital.	
G4-52	Gobierno responsable	35
G4-53	Gobierno responsable	35
G4-54	Gobierno responsable	34
G4-55	Gobierno responsable	34
ÉTICA E INTEGRIDAD		
G4-56	Ética, responsabilidad y transparencia en la gestión	38
G4-57	Existe un canal de denuncias cuya adecuada gestión y supervisión asegura el Órgano de Supervisión y Control de Cumplimiento. A nivel interno, está disponible para todos los empleados en la propia intranet de Aena.	

Indicadores	Dónde encontrar la información/Respuesta	Página
G4-58	Existe un canal de denuncias cuya adecuada gestión y supervisión asegura el Órgano de Supervisión y Control de Cumplimiento. A nivel interno, está disponible para todos los empleados en la propia intranet de Aena.	

CONTENIDOS BÁSICOS ESPECÍFICOS

Indicadores	Dónde encontrar la información/Respuesta	Página
ECONOMÍA		
Desempeño económico		
Enfoque de gestión	Una compañía sólida y solvente	48-49
G4-EC1	El año en cifras Principales resultados y cifras económicas de Aena	14-15 56-57
G4-EC2	Política de control y gestión de riesgos	42
G4-EC3	Dimensión social interna	81
G4-EC4	Ver cuentas anuales consolidadas 2015.	
Presencia en el mercado		
Enfoque de gestión	Calidad y estabilidad en el empleo	77
G4-EC5	Calidad y estabilidad en el empleo Sistema Retributivo	77 78
G4-EC6	Las personas de Aena	72
Consecuencias económicas indirectas		
Enfoque de gestión	Aportación al valor compartido: cadena de suministro y calidad	58-59
G4-EC7	Una compañía sólida y solvente Relación con clientes: calidad y servicios Servicios al pasajero	53 62 63
G4-EC8	Servicios al pasajero Seguridad aeroportuaria	62-63 65
Prácticas de adquisición		
Enfoque de gestión	Contratación: gestión de nuestros proveedores	66-69
G4-EC9	Contratación: gestión de nuestros proveedores	66-69
Específicas del sector		
A001	Principales datos sobre el tráfico de pasajeros	29-31

Indicadores	Dónde encontrar la información/Respuesta	Página
A002	Principales datos sobre el tráfico de pasajeros	28 30-31
A003	Principales datos sobre el tráfico de pasajeros	28 30-31
MEDIO AMBIENTE		
Energía		
Enfoque de gestión	Desempeño ambiental Energia y cambio climatico	82-83 87
G4-EN3	Energía y cambio climático Otros datos de interés	87-88 94
G4-EN4	No disponible. Actualmente no se disponen de sistemas para recopilar esta información.	
G4-EN5	Otros datos de interés	95
G4-EN6	Energía y cambio climático	87
G4-EN7	No disponible. Actualmente no se disponen de sistemas para recopilar esta información.	
Emisiones		
Enfoque de gestión	Desempeño ambiental Energia y cambio climatico Calidad del aire	82-83 87-88 89
G4-EN15	Energía y cambio climático Otros datos de interés	88 95
G4-EN16	Energía y cambio climático Otros datos de interés	88 96
G4-EN17	No disponible. Actualmente no se disponen de sistemas para recopilar esta información.	
G4-EN18	Otros datos de interés	96
G4-EN19	Desempeño ambiental Emisiones Otros datos de interes	83 88 97
G4-EN20	No disponible. Actualmente no se disponen de sistemas para recopilar esta información.	
G4-EN21	No disponible. Actualmente no se disponen de sistemas para recopilar esta información.	
Específicas del sector		
A005	Otros datos de interés	89
Cumplimiento		
Enfoque de gestión	Ética, responsabilidad y transparencia en la gestión	40-41
G4-EN29	2 sanciones por un importe total de 9000 euros. Siendo ambas debido a niveles puntuales en la red de pluviales en los aeropuertos de Madrid-Barajas y Gran Canaria.	
Transporte		
Enfoque de gestión	Fomento de la intermodalidad y el transporte público	91-92
G4-EN30	Fomento de la intermodalidad y el transporte público	91-92
Mecanismos de reclamación ambiental		
Enfoque de gestión	Atendemos tus consultas ambientales	93
G4-EN34	Atendemos tus consultas ambientales	93

Indicadores	Dónde encontrar la información/Respuesta	Página
Ruido		
Enfoque de gestión	Desempeño ambiental Gestión del impacto acústico	82-83 85-86
A007	Gestión del impacto acústico	85
SOCIAL		
Prácticas Laborales y Trabajo Digno		
Empleo		
Enfoque de gestión	Capital humano: personas, seguridad y salud	70-71
G4-LA1	Las personas de Aena	72-73
G4-LA2	Calidad y estabilidad en el empleo	77
G4-LA3	Medidas de conciliación de vida laboral y familiar	75
Relaciones entre los trabajadores y la dirección		
Enfoque de gestión	Fomento del talento, el compromiso y la motivación	80
G4-LA4	La Ley y el Convenio colectivo fijan los periodos de preaviso/ negociaciones derivadas de las modificaciones sustanciales de las condiciones de trabajo.	
Seguridad y salud en el trabajo		
Enfoque de gestión	Seguridad y salud en el trabajo	76
G4-LA5	Seguridad y salud en el trabajo	76
G4- LA6	Seguridad y salud en el trabajo	76
G4-LA7	Seguridad y salud en el trabajo	76
G4-LA8	Seguridad y salud en el trabajo	76
Capacitación y educación		
Enfoque de gestión	Formación	79
G4-LA9		

	Técnicos	Directivos	Aena S.A.	%
Presencial:	123.201,72	36.903,67	160.105	52,03%
On line:	131.644,5	15.972,75	147.617	47,97%
Total	254.846,22	52.876,42	307.723	100%

G4-LA10	Formación	79
G4-LA11	Formación	79
Diversidad e igualdad de oportunidades		
Enfoque de gestión	Consejo de Administración Las personas de Aena Igualdad y conciliación	34 72 74-75
G4-LA12	Gobierno responsable Las personas de Aena	36-37 72
Igualdad de retribución entre mujeres y hombres		
Enfoque de gestión	Consejo de Administración Las personas de Aena Igualdad y conciliación	34 72 74-75
G4-LA13	Recogidos en el Convenio Colectivo del Grupo Aena, en concreto en el "Plan de Igualdad", que establece medidas que favorezcan la igualdad de trato y oportunidades entre hombre y mujeres. Nuestro sistema de retribuciones se rige en base a las Tablas Salariales publicadas en el I Convenio Colectivo de Aena, que no discriminan por razón de sexo, o similar.	

Indicadores	Dónde encontrar la información/Respuesta	Página
G4-LA15	La política Marco de RC aprobada por el Consejo de Administración en 2016, incluye expresamente: Respetar y promover los derechos humanos, la libertad sindical, el derecho de asociación y negociación colectiva, la inexistencia de trabajo infantil, la eliminación del trabajo forzoso u obligatorio y cualquier otra práctica que suponga una vulneración a la dignidad individual o colectiva. Proporcionar un entorno laboral seguro y saludable, caracterizado por la igualdad de oportunidades y la no discriminación, el fomento de la diversidad, la gestión del talento, y la conciliación de la vida profesional y personal.	
G4-LA16	247 - Refleja el número de demandas judiciales laborales recibidas entre el 1 de enero y el 30 de octubre de 2016, en las que Aena S.A. figura como demandada o codemandada.	
Sociedad		
Comunidades Locales		
Enfoque de gestión	Capital humano: personas, seguridad y salud Nuestro compromiso con el entorno	70 84
G4-SO1	Sistemas de gestión ambiental Gestión del impacto acústico	84 85
G4-SO2	Gestión del impacto acústico	86
Lucha contra la corrupción		
Enfoque de gestión	Ética, responsabilidad y transparencia en la gestión	40-41
G4-SO3	No reporta.	
G4-SO4	El código de conducta de Aena cita expresamente los principios que han de guiar y presidir en todo momento las actuaciones de las personas sujetas a él.	
G4-SO5	Durante el ejercicio 2016 no se ha detectado ningún caso de corrupción ni de sentencia firme relacionada con la compañía.	
Competencia desleal		
Enfoque de gestión		
G4-SO7	Existe un pleito que formuló Aena, S.A., y Aena E.P.E contra una sanción impuesta por la CNMC porque nos consideraban cooperadores necesarios en la aportación de datos relevantes para que las empresas rent a car hicieran un cártel de fijación de precios. Esta demanda se encuentra pendiente de votación y fallo.	
Cumplimiento		
Enfoque de gestión		
G4-SO8	2 sanciones por un importe total de 9000 euros. Siendo ambas debido a niveles puntuales en la red de pluviales en los aeropuertos de Madrid-Barajas y Gran Canaria.	
Mecanismos de reclamación para impactos en la sociedad		
Enfoque de gestión	Atendemos tus consultas ambientales	93
G4-SO11	Atendemos tus consultas ambientales	93
Responsabilidad sobre producto		
Salud y seguridad de los clientes		
Enfoque de gestión		
G4-PR1	Aena realiza encuestas ASQ (Airport Service Quality) avaladas por el ACI (Consejo Internacional de Aeropuertos).	
G4-PR2	3 Recoge el número de sentencias judiciales notificadas entre el 1 de enero y el 30 de octubre de 2016, mediante las que se ratifican las sanciones impuestas a Aena S.A. en materia de Prevención de Riesgos Laborales, y que han adquirido firmeza.	
A009	Biodiversidad y actividad aeroportuaria	93
Etiquetado de productos y servicios		

Indicadores	Dónde encontrar la información/Respuesta	Página
Enfoque de gestión		
G4-PR3	Relación con clientes: calidad y servicios Fomento del talento, el compromiso y la motivación	60-61 78
G4-PR4	No se han comunicado ningún tipo de multas por incumplimiento en este aspecto.	
G4-PR5	Relación con clientes: calidad y servicios Fomento del talento, el compromiso y la motivación	60-61 78
Privacidad del cliente		
Enfoque de gestión		
G4-PR8	1. Ejercicios de Derechos ante Aena: • 21 Ejercicios de Derechos LOPD: 7 Ejercicios de derechos de acceso y 14 cancelaciones. 2. Denuncias en la Agencia Española de Protección de Datos: • Ninguna. • En febrero de 2016 Aena fue inspeccionada por la AEPD para estudiar la videovigilancia del Aeropuerto de Barcelona, concluyendo con archivo de Actuaciones. Además, fue recibido el archivo de actuaciones del Requerimiento AEPD E/06331/2015 Aeropuerto de Bilbao Video-vigilancia que el año pasado notificamos pendiente de Resolución.	
Cumplimento		
Enfoque de gestión		
G4-PR9	DATOS NUMÉRICOS DE CONTRATACIÓN DE PROVEEDORES A 31-10-2016 (*) DATOS DE PENALIZACIONES CON IMPORTE	

Gestión Centralizada (C)		Gestión Descentralizada (D)		TOTAL (C + D)	
Nº PENALIZ	IMPORTE	Nº PENALIZ	IMPORTE	Nº PENALIZ	IMPORTE
25	345.914	15	35.635	40	381.549

Información financiera

pwc

INFORME DE AUDITORÍA INDEPENDIENTE DE CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS

A los accionistas de Aena, S.A.:

Informe sobre las cuentas anuales consolidadas

Hemos auditado las cuentas anuales consolidadas adjuntas de la sociedad Aena, S.A. y sociedades dependientes, que comprenden el estado de situación financiera consolidado a 31 de diciembre de 2016, la cuenta de resultados consolidada, el estado del resultado global consolidado, el estado de cambios en el patrimonio neto consolidado, el estado de flujos de efectivo consolidado y la memoria consolidada correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha.

Responsabilidad de los administradores en relación con las cuentas anuales consolidadas

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

Responsabilidad del auditor

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

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

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

PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L., Torre PwC, Pº de la Castellana 259 B, 28046 Madrid, España
Tel.: +34 915 684 400 / +34 902 021 111, Fax: +34 913 083 566, www.pwc.com/es

1

R. M. Madrid, hoja 87.250-1, folio 75, tomo 9.267, libro 8.054, sección 3ª
Inscrita en el R.O.A.C. con el número S0242 - CIF: B-79 031290

pwc

Opinión

En nuestra opinión, las cuentas anuales consolidadas adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio consolidado y de la situación financiera consolidada de la sociedad Aena, S.A. y sociedades dependientes a 31 de diciembre de 2016, así como de sus resultados consolidados y flujos de efectivo consolidados correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera, adoptadas por la Unión Europea, y demás disposiciones del marco normativo de información financiera que resultan de aplicación en España.

Informe sobre otros requerimientos legales y reglamentarios

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

PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L.

AUDITORES
Instituto de Censores Jurados de Cuentas de España

PRICEWATERHOUSECOOPERS AUDITORES, S.L.

Año 2017 Nº 01/17/50099
96,00 EUR
SELLO CORPORATIVO

Informe de auditoría de cuentas sujeto a la normativa de auditoría de cuentas española e internacional

Alejandro García López

21 de febrero de 2017

2

AENA, S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

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

Índice

		Página
Cuentas anuales consolidadas		1
Notas a las cuentas anuales consolidadas		7
1	Información general	7
2	Resumen de las principales políticas contables	10
	2.1 Bases de presentación	10
	2.2 Consolidación y variaciones en el perímetro	17
	2.3 Información financiera por segmentos	23
	2.4 Transacciones en moneda extranjera	24
	2.5 Inmovilizado material	25
	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	33
	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	34
	2.18 Impuestos corrientes y diferidos	34
	2.19 Prestaciones a los empleados	35
	2.20 Provisiones y pasivos contingentes	38
	2.21 Reconocimiento de ingresos	38
	2.22 Arrendamientos	43
	2.23 Subvenciones oficiales	43
	2.24 Acuerdos de concesión de servicios	43
	2.25 Actividades con incidencia en el medioambiente	44
	2.26 Explotaciones conjuntas	44
	2.27 Transacciones con partes vinculadas	45
	2.28 Comparación de la información	45
3	Gestión de riesgos operativos y financieros	46
	3.1 Descripción de los principales riesgos operativos	46
	3.2 Descripción de los principales riesgos financieros	48
	3.3 Gestión del capital	51
	3.4 Estimación del valor razonable	51
4	Estimaciones y juicios contables	53
	4.1 Estimaciones y juicios contables más importantes	53
	4.2 Juicios importantes al aplicar las políticas contables de la entidad	55
5	Información financiera por segmentos	55
6	Inmovilizado material	61
7	Activos intangibles	68
8	Inversiones inmobiliarias	71
9	Inversiones en asociadas	74
10	(a) Instrumentos financieros por categoría	75
10	(b) Calidad crediticia de los activos financieros	76
11	Activos financieros disponibles para la venta	77
12	Instrumentos financieros derivados	78
13	Clientes y cuentas a cobrar	82
14	Existencias	84
15	Efectivo y equivalentes al efectivo	84
16	Capital y prima de emisión	84
17	Ganancias y pérdidas acumuladas	85
18	Intereses minoritarios y otras reservas	87

		Página
19	Proveedores y otras cuentas a pagar	89
20	Deuda financiera	90
21	Impuestos diferidos	100
22	Prestaciones a los empleados	104
23	Provisiones y contingencias	110
24	Subvenciones	118
25	Otros pasivos a largo plazo	119
26	Compromisos	119
27	Otras (pérdidas) / ganancias – netas	121
28	Gastos por prestaciones a los empleados	122
29	Otros ingresos de explotación	123
30	Aprovisionamientos y Otros gastos de explotación	123
31	Ingresos y gastos financieros	125
32	Impuesto sobre las ganancias	126
33	Resultados por acción	129
34	Transacciones con partes vinculadas	129
35	Otra información	135
36	Hechos posteriores a la fecha de balance	137

Aena, S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2016

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Estado de situación financiera consolidado al 31 de diciembre de 2016 y 2015

	Nota	2016	2015
ACTIVOS			
Activos no corrientes			
Inmovilizado material	6	13.563.922	14.869.922
Activos intangibles	7	525.647	634.764
Inversiones Inmobiliarias	8	135.690	165.266
Inversiones en asociadas	9	71.741	77.379
Otras cuentas a cobrar	13	2.599	-
Activos por impuestos diferidos	21	143.971	127.876
Activos financieros disponibles para la venta	11	354	4.823
Otros activos financieros	10	58.697	54.241
Instrumentos financieros derivados	12	-	1.280
		14.502.621	**15.935.551**
Activos corrientes			
Existencias	14	8.958	8.545
Clientes y otras cuentas a cobrar	13	437.579	522.543
Efectivo y equivalentes al efectivo	15	564.616	556.741
		1.011.153	**1.087.829**
Total activos		**15.513.774**	**17.023.380**
PATRIMONIO NETO Y PASIVOS			
Patrimonio neto atribuible a los propietarios de la dominante			
Capital ordinario	16	1.500.000	1.500.000
Prima de emisión	16	1.100.868	1.100.868
Ganancias/(pérdidas) acumuladas	17	2.521.852	1.763.434
Diferencias de conversión acumuladas	18	(16.261)	(3.852)
Otras reservas	18	(113.110)	(56.568)
Intereses minoritarios	18	32.400	56.399
		5.025.749	**4.360.281**
Pasivos			
Pasivos no corrientes			
Deuda financiera	20	7.912.184	8.760.484
Instrumentos financieros derivados	12	96.895	31.547
Pasivos por impuestos diferidos	21	89.990	118.761
Prestaciones a los empleados	22	53.065	31.138
Provisiones para otros pasivos y gastos	23	133.639	1.145.737
Subvenciones	24	544.382	566.430
Otros pasivos a largo plazo	25	132.001	166.108
		8.962.156	**10.820.205**
Pasivos corrientes			
Proveedores y otras cuentas a pagar	19	439.045	439.688
Deuda financiera	20	880.439	1.197.935
Instrumentos financieros derivados	12	39.651	42.356
Subvenciones	24	38.266	43.820
Provisiones para otros pasivos y gastos	23	128.468	119.095
		1.525.869	**1.842.894**
Total pasivos		**10.488.025**	**12.663.099**
Total patrimonio neto y pasivos		**15.513.774**	**17.023.380**

Las Notas 1 a 36 forman parte integrante de estas Cuentas anuales consolidadas.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Cuenta de resultados consolidada de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2016 y 2015

	Nota	2016	2015
Actividades continuadas			
Ingresos ordinarios	5	3.709.581	3.450.709
Otros ingresos de explotación	29	7.761	8.476
Trabajos realizados por la empresa para su activo		4.615	4.212
Aprovisionamientos	30.a	(180.366)	(180.968)
Gastos de personal	28	(390.724)	(363.911)
Otros gastos de explotación	30.b	(901.775)	(872.206)
Amortización del inmovilizado	6,7,8	(825.805)	(846.215)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras		41.590	45.928
Excesos de provisiones		8.940	8.463
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado	6,7,8	(6.402)	(7.843)
Otras ganancias / (pérdidas) – netas	27	399	5.513
Resultado de explotación		**1.467.814**	**1.252.158**
Ingresos financieros	31	208.484	4.092
Gastos financieros	31	(117.552)	(207.498)
Otros ingresos/(gastos) financieros - netos	31	(58.748)	(22.186)
Gastos financieros – netos	31	**32.184**	**(225.592)**
Participación en el resultado de asociadas	9	16.121	14.012
Resultado antes de impuestos		**1.516.119**	**1.040.578**
Impuesto sobre las ganancias	32	(351.733)	(209.793)
Resultado del período consolidado		**1.164.386**	**830.785**
Resultado del período atribuible a intereses minoritarios		**237**	**(2.752)**
Resultado del ejercicio atribuible a accionistas de la dominante	33	**1.164.149**	**833.537**
Resultados por acción (Euros por acción)			
Resultados básicos por acción para el resultado del ejercicio	33	7,76	5,56
Resultados diluidos por acción para el resultado del ejercicio	33	7,76	5,56

Las Notas 1 a 36 forman parte integrante de estas Cuentas anuales consolidadas.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Estado del resultado global consolidado de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2016 y 2015

	Nota	2016	2015
Resultado del ejercicio		**1.164.386**	**830.785**
Otro resultado global- Partidas que no se reclasifican al resultado del periodo.		**(23.125)**	**6.425**
- Por revaloración/(reversión de la revalorización) del inmovilizado material y de activos intangibles		-	-
- Por ganancias y pérdidas actuariales y otros ajustes	32	(27.629)	8.482
- Participación en otro resultado global reconocidos Por las inversiones en negocios conjuntos y asociadas		30	-
- Resto de ingresos y gastos que no se reclasifican al resultado del periodo			
- Efecto impositivo	32	4.474	(2.057)
Otro resultado global- Partidas que pueden reclasificarse posteriormente al resultado del periodo		**(66.712)**	**(44.066)**
1. Activos financieros disponibles para la venta		-	-
-Ganancias/(Pérdidas) por su valoración		-	-
-Importes transferidos a la cuenta de pérdidas y ganancias		-	-
-Otras reclasificaciones		-	-
2. Coberturas de los flujos de efectivo	32	**(62.668)**	**(65.915)**
-Ganancias/(Pérdidas) por su valoración		(107.140)	(91.118)
-Importes transferidos a la cuenta de pérdidas y ganancias		44.472	25.203
-Importes transferidos al valor inicial de las partidas cubiertas		-	-
-Otras reclasificaciones		-	-
3. Diferencias de conversión		**(19.164)**	**5.533**
-Ganancias/(Pérdidas) por su valoración		(19.164)	5.533
-Importes transferidos a la cuenta de pérdidas y ganancias		-	-
-Otras reclasificaciones		-	-
4. Participación en otro resultado global reconocidos por las inversiones en negocios conjuntos y asociadas			
-Ganancias/(Pérdidas) por su valoración		-	-
-Importes transferidos a la cuenta de pérdidas y ganancias		-	-
-Otras reclasificaciones		-	-
5. Resto de ingresos y gastos que pueden reclasificarse posteriormente al resultado del periodo			
-Ganancias/(Pérdidas) por su valoración		-	-
-Importes transferidos a la cuenta de pérdidas y ganancias		-	-
-Otras reclasificaciones		-	-
6. Efecto impositivo	32	**15.120**	**16.316**
Resultado global total del ejercicio		**1.074.549**	**793.144**
- Atribuidos a la entidad dominante		1.095.198	788.081
- Atribuidos a intereses minoritarios		(20.649)	5.063

Las Notas 1 a 36 forman parte integrante de estas Cuentas anuales consolidadas.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Estado de cambios en el patrimonio neto consolidado de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2016 y 2015

		Atribuibles a propietarios de la dominante										
	Nota	Capital social (Nota 16)	Prima de emisión (Nota 16)	Reservas de capitalización (Nota 17)	Ganancias acumuladas (Nota 17)	Reservas de cobertura (Nota 18.b)	Ganancias y pérdidas actuariales (Nota 18.b)	Diferencias de conversión acumuladas (Nota 18.b)	Participación en otro resultado global de asociadas (Nota 18.b)	Total	Intereses minoritarios (Nota 18.a)	Total patrimonio neto
Saldo a 1 de enero de 2015		**1.500.000**	**1.100.868**	**-**	**930.230**	**(7.053)**	**(2.684)**	**(5.120)**	**-**	**3.516.241**	**62.063**	**3.578.304**
Resultado del ejercicio	17	-	-	-	833.537	-	-	-	-	833.537	(2.752)	830.785
Otro resultado global del ejercicio	18	-	-	-	-	(50.029)	3.305	1.268	-	(45.456)	7.815	(37.641)
Resultado global total del ejercicio		**-**	**-**	**-**	**833.537**	**(50.029)**	**3.305**	**1.268**	**-**	**788.081**	**5.063**	**793.144**
Distribución de dividendos			-		-	-	-	-	-	-	(10.727)	(10.727)
Otros movimientos	17	-	-	-	(333)	-	(107)	-	-	(440)	-	(440)
Total aportaciones de y distribuciones a propietarios reconocido directamente en patrimonio neto		**-**	**-**	**-**	**(333)**	**-**	**(107)**	**-**	**-**	**(440)**	**(10.727)**	**(11.167)**
Saldo a 31 de diciembre de 2015		**1.500.000**	**1.100.868**	**-**	**1.763.434**	**(57.082)**	**514**	**(3.852)**	**-**	**4.303.882**	**56.399**	**4.360.281**
Resultado del ejercicio	17	-	-	-	1.164.149	-	-	-	-	**1.164.149**	237	**1.164.386**
Participación en otro resultado global de asociadas	9,18	-	-	-	-	-	-	-	30	**30**	-	**30**
Otro resultado global del ejercicio	18	-	-	-	-	(44.748)	(11.824)	(12.409)	-	**(68.981)**	(20.886)	**(89.867)**
Resultado global total del ejercicio		**-**	**-**	**-**	**1.164.149**	**(44.748)**	**(11.824)**	**(12.409)**	**30**	**1.095.198**	**(20.649)**	**1.074.549**
Distribución de dividendos	17	-	-	-	(406.500)	-	-	-	-	(406.500)	(3.350)	(409.850)
Dotación Reserva de capitalización	17	-	-	42.406	(42.406)	-	-	-	-	-	-	-
Otros movimientos	17	-	-	-	769	-	-	-	-	769	-	769
Total aportaciones de y distribuciones a propietarios reconocido directamente en patrimonio neto		**-**	**-**	**42.406**	**(448.137)**	**-**	**-**	**-**	**-**	**(405.731)**	**(3.350)**	**(451.487)**
Saldo a 31 de diciembre de 2016		**1.500.000**	**1.100.868**	**42.406**	**2.479.446**	**(101.830)**	**(11.310)**	**(16.261)**	**30**	**4.993.349**	**32.400**	**5.025.749**

Las Notas 1 a 36 forman parte integrante de estas Cuentas anuales consolidadas.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Estado de flujos de efectivo consolidado de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2016 y 2015

	Nota	2016	2015
Resultado antes de impuestos		**1.516.119**	**1.040.578**
Ajustes por:		**829.591**	**1.095.454**
- Depreciación y amortización	6,7,8	825.805	846.215
- (Beneficio)/pérdida por bajas de inmovilizado		6.402	7.843
- (Beneficio)/pérdida por bajas de instrumentos financieros	31	4.469	(97)
- Pérdidas/(ganancias) en el valor razonable de instrumentos financieros	31	44.472	25.203
- Imputación de subvenciones	24	(41.590)	(45.928)
- Correcciones valorativas por deterioro de créditos comerciales		7.845	3.362
- Variación de provisiones		78.349	21.974
- Ingresos financieros	31	(208.484)	(4.092)
- Gastos financieros y diferencias de cambio	31	127.359	204.578
- Otros ingresos y gastos		1.045	50.408
- Participación en pérdida/(ganancia) de las asociadas	9	(16.121)	(14.012)
Variaciones en capital circulante:		**(55.319)**	**(103.971)**
- Existencias		(951)	669
- Deudores y otras cuentas a cobrar		26.155	(58.920)
- Otros activos corrientes		(42)	(122)
- Acreedores y otras cuentas a pagar		(42.359)	(2.227)
- Otros pasivos corrientes		(36.909)	(35.132)
- Otros activos y pasivos no corrientes		(1.213)	(8.239)
Otro efectivo generado por las operaciones		**(455.666)**	**(403.080)**
Intereses pagados		(146.825)	(238.797)
Cobros de intereses		1.533	2.635
Impuestos pagados		(309.019)	(166.141)
Otros cobros (pagos)		(1.355)	(777)
Efectivo neto generado por actividades de explotación		**1.834.725**	**1.628.981**

Estado de flujos de efectivo consolidado de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2016 y 2015

	Nota	2016	2015
Flujos de efectivo de actividades de inversión			
Adquisiciones de inmovilizado material		(287.919)	(241.593)
Adquisiciones de activos intangibles		(16.120)	(13.066)
Adquisiciones de inversiones inmobiliarias		(1.346)	(87)
Pagos por adquisiciones de otros activos financieros		(3.901)	(11.088)
Cobros por desinversiones/ préstamos a Empresas del grupo y asociadas		2.027	697
Cobros por desinversiones inmovilizado material		1	136
Cobros otros activos financieros		11	421
Dividendos recibidos	2.2	15.609	10.164
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión		**(291.638)**	**(254.416)**
Flujos de efectivo de actividades de financiación			
Ingresos por recursos ajenos (Subvenciones FEDER)	24	10.665	22.287
Ingresos de financiación de entidades de crédito		31.739	13.078
Otros cobros		19.392	13.207
Devoluciones de deudas con entidades de crédito		(333)	(878)
Devoluciones de financiación del Grupo	20	(1.172.339)	(1.080.128)
Dividendos pagados		(409.716)	(10.727)
Otros pagos		(12.490)	(66.554)
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación		**(1.533.082)**	**(1.109.715)**
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio		**(2.130)**	**1.586**
(Disminución)/aumento neto de efectivo y equivalentes al efectivo		7.875	266.436
Efectivo, equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio		**556.741**	**290.305**
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio		**564.616**	**556.741**

Las Notas 1 a 36 forman parte integrante de estas Cuentas anuales consolidadas.

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

Notas a las Cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2016

1 Información general

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

Con fecha 5 de julio de 2014, en virtud del artículo 18 del Real Decreto-ley 8/2014, se cambia la denominación de Aena Aeropuertos, S.A. a Aena, S.A. y la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" pasa a denominarse ENAIRE ("Sociedad dominante última" o "matriz"). Adicionalmente en el citado real decreto se establece la integridad de la red de aeropuertos en cuanto que su pervivencia asegura la movilidad de los ciudadanos y la cohesión económica, social y territorial, en términos de accesibilidad, suficiencia, idoneidad, sostenibilidad y continuidad. Se establece el marco al que quedan sujetos los servicios aeroportuarios básicos y las características y condiciones que dicha red debe ostentar para garantizar los objetivos de interés general. Así, se prohíbe el cierre o la enajenación, total o parcial, de cualquiera de las instalaciones o infraestructuras aeroportuarias necesarias para mantener la prestación de servicios aeroportuarios, salvo autorización del Consejo de Ministros o del Ministerio de Fomento, que sólo podrá concederse si no afecta a los objetivos de interés general que debe garantizar dicha red y siempre que no comprometa su sostenibilidad; la ausencia de dicha autorización se anuda a la sanción de nulidad de pleno derecho, todo ello como garantía del mantenimiento íntegro de la red aeroportuaria estatal; se definen las tarifas aeroportuarias y sus elementos esenciales, los servicios aeroportuarios básicos y el marco para determinar los estándares mínimos de calidad, capacidad y condiciones de prestación de los servicios e inversiones requeridas para su cumplimiento, así como las condiciones para la recuperación de los costes derivados de la provisión de estos servicios aeroportuarios básicos.

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

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

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

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

vinculados a la gestión aeroportuaria, incluidos los servicios de tránsito aéreo de aeródromo.

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

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

b) 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 Real Decreto-ley 13/2010 y en los Acuerdos de 25 de febrero y 3 de junio de 2011, la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" suscribe íntegramente y desembolsa la totalidad del valor nominal de las acciones y la prima de emisión mediante la aportación de la actividad mencionada en el párrafo 1 de este apartado de la memoria.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

c) Bases aéreas y aeródromos militares abiertos al uso civil: Talavera La Real (Badajoz), 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, S.A. está ubicado en Madrid (España), calle Arturo Soria, 109.

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

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

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

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

2 Resumen de las principales políticas contables

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

2.1 Bases de presentación

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

En la preparación de las cuentas anuales consolidadas para los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2016, 2015, 2014, 2013. 2012 y 2011 de acuerdo con las NIIF-UE, la Sociedad, teniendo en cuenta el marco de reorganización de la actividad aeroportuaria establecido por el Real Decreto-ley 13/2010 anteriormente mencionado, contabilizó la aportación no dineraria como una reorganización empresarial en el ámbito de su accionista, la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea". Esta contabilización responde al análisis y consideración por parte de la Dirección de la Sociedad de varios factores, teniendo en cuenta que este tipo de transacciones no están reguladas en el marco normativo de las NIIF, y concretamente en el marco de la NIIF 3, "Combinaciones de Negocios", por lo que la Sociedad desarrolló una política contable para dicha transacción que reflejara la sustancia de la misma y de sus operaciones subyacentes. En este contexto, la Sociedad consideró que la combinación de una nueva entidad recientemente creada (Aena Aeropuertos, S.A. constituida el 23 de mayo de 2011) con una unidad de reporte previamente existente no constituye una combinación de negocios, al no ser la entidad de nueva creación ni el adquirente ni un negocio adquirido por la unidad de reporte preexistente.

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

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

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

Las cuentas anuales consolidadas del Grupo se han preparado de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea (NIIF-UE, en adelante las "NIIF") y las interpretaciones CINIIF en vigor al 31 de diciembre de 2016 así como con la legislación mercantil aplicable a las entidades que preparan información financiera conforme a las NIIF.

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

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

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

Estas cuentas anuales consolidadas han sido formuladas por el Consejo de Administración el 21 de febrero de 2017, y se presentarán para su aprobación por la Junta general de Accionistas.

2.1.1 Cambios de estimación

Durante el ejercicio 2016 no se han producido cambios en las políticas contables o estimaciones significativas distintas a las derivadas de la entrada en vigor de nuevas normas descrita en la Nota 2.1.2 y de los criterios señalados en la nota 2.28 y respecto a los criterios aplicados en el ejercicio 2015.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

Las políticas contables utilizadas en la preparación de estas cuentas anuales consolidadas correspondientes al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2016 son las mismas que las aplicadas en las cuentas anuales consolidadas del ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2015, excepto por las siguientes normas, interpretaciones y modificaciones:

Norma, interpretación o modificación	Fecha de aplicación en la UE
Mejoras anuales de las NIIF - Ciclo 2012-2014	1 de enero de 2016
Modificaciones a las NIIF 11 – Contabilización de las adquisiciones de participaciones en operaciones conjuntas	1 de enero de 2016
Modificaciones a la NIC 1 – Iniciativa sobre información a revelar	1 de enero de 2016
Modificaciones a las NIC 16 y NIC 38 – Aclaraciones de los métodos aceptables de amortización	1 de enero de 2016

Modificaciones a la NIIF 11- Contabilización de las adquisiciones de participaciones en operaciones conjuntas

Las modificaciones a la NIIF 11 requieren que un operador conjunto contabilice la adquisición de una participación en una operación conjunta, que constituye un negocio, aplicando los principios relevantes de la NIIF 3 para la contabilización de las combinaciones de negocios. Las modificaciones también aclaran que las participaciones que se mantenían anteriormente en la operación conjunta no se revalorizan en la adquisición de participaciones adicionales mientras se mantenga el control conjunto. Adicionalmente, se ha añadido una excepción al alcance de estas modificaciones para que no se apliquen cuando las partes que comparten el control conjunto estén bajo el control común de una sociedad dominante última.

Las modificaciones aplican a las adquisiciones iniciales de participaciones en una operación conjunta y a las adquisiciones de cualquier participación adicional en la misma operación conjunta.

Este cambio en la norma no ha tenido efecto sobre estas cuentas anuales consolidadas.

Modificaciones a las NIC 16 y NIC 38 - Aclaración de los métodos aceptables de amortización

Estas modificaciones aclaran que los ingresos reflejan un patrón de obtención de beneficios económicos originados por la explotación de un negocio (del cual forma parte el activo), más que los beneficios económicos que se consumen por el uso del activo. Por tanto, no se puede amortizar el inmovilizado material utilizando un método de amortización basado en los ingresos y solo puede utilizarse en muy limitadas circunstancias para amortizar los activos intangibles.

Este cambio en la norma no ha tenido efecto sobre estas cuentas anuales consolidadas.

Mejoras anuales de las NIIF - Ciclo 2012-2014

Estas mejoras a las NIIF incluyen las siguientes modificaciones:

NIIF 5 Activos no corrientes mantenidos para la venta y operaciones interrumpidas

Los activos (o grupos de activos) son generalmente enajenados a través de su venta o su distribución a los propietarios. Las modificaciones aclaran que no se considera un nuevo plan de enajenación cuando una entidad decide vender un activo (o un grupo enajenable) que estaba previamente clasificado como mantenido para distribuir a los propietarios, o al revés, cuando decide distribuir a los propietarios un activo que estaba previamente clasificado como mantenido para la venta. Por tanto, no se interrumpe la aplicación de los requerimientos de la NIIF 5. Estas modificaciones se aplican prospectivamente para los ejercicios que comienzan el 1 de enero de 2016 o posteriormente.

Este cambio en la norma no ha tenido efecto sobre estas cuentas anuales consolidadas.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

NIIF 7 Instrumentos Financieros: Información a revelar

Contratos de prestación de servicios

La modificación aclara que un contrato de servicios que incluye una retribución puede constituir implicación continuada en el activo financiero transferido. Una entidad debe evaluar la naturaleza de la remuneración y el acuerdo, considerando la normativa incluida en la NIIF 7 respecto a la implicación continuada, para determinar los desgloses a realizar. La evaluación de si los contratos de servicio constituyen implicación continuada debe hacerse con carácter retroactivo. Sin embargo, no será necesario incluir la información comparativa anterior al primer ejercicio en el que la entidad aplique esta modificación.

Esta modificación en la norma no ha tenido efecto sobre estas cuentas anuales consolidadas.

NIC 19 Beneficios a los empleados

La modificación aclara que, para calcular la tasa de descuento de los planes de retribuciones a los empleados, hay que utilizar los tipos de los bonos de sociedades de alta calidad que operen en mercados profundos de los países que utilicen la misma moneda que la entidad que tiene la obligación, en lugar de los correspondientes al país en el que está ubicada la sociedad. Si no hay un mercado profundo para los bonos de sociedades de alta calidad con esa divisa, se utilizarán los tipos de los bonos emitidos por las administraciones públicas. Estas modificaciones se aplican prospectivamente para los ejercicios que comienzan el 1 de enero de 2016 o posteriormente.

Esta modificación en la norma no ha tenido efecto sobre estas cuentas anuales consolidadas.

Modificaciones a la NIC 1 - Iniciativa sobre información a revelar

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

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

Esta modificación se ha tenido en cuenta en la preparación de la información incluida en estas cuentas anuales consolidadas.

2.1.3 Normas, interpretaciones y modificaciones a normas existentes que no han sido adoptadas por la UE o estando adoptadas por la UE no son de aplicación hasta ejercicios posteriores

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

Las normas que la UE ya ha adoptado pero que aún no han entrado en vigor son:

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Área	Requisitos fundamentales	Fecha efectiva
NIIF 9 "*Instrumentos financieros*"	El IASB ha publicado la versión completa de la NIIF 9, "Instrumentos financieros", que sustituye la guía de la NIC 39. Esta versión final incluye los requerimientos de clasificación y valoración de los activos y pasivos financieros; también incluye un modelo de pérdidas de crédito esperadas que sustituye al modelo de pérdidas por deterioro del valor incurridas actualmente utilizado. La parte final de cobertura de la NIIF se emitió en noviembre de 2013.	La NIIF 9 es efectiva para los ejercicios anuales que comiencen a partir de 1 de enero de 2018, si bien se permite su adopción anticipada.
NIIF 15 "Ingresos ordinarios procedentes de contratos con clientes"	En mayo de 2015, el IASB y el FASB (Financial Accounting Standards Board de EE.UU) emitieron conjuntamente una norma convergente en relación con el reconocimiento de ingresos ordinarios procedentes de contratos con clientes. Bajo esta norma, los ingresos se reconocen cuando un cliente obtiene el control del bien o servicio vendido. Un cliente obtiene el control cuando tiene tanto la capacidad de dirigir el uso como de obtener los beneficios del bien o servicio. La transferencia de control no es la misma que la transferencia de riesgos y beneficios, ni es necesariamente la misma que la culminación de un proceso de ganancias como se considera hoy. Las entidades también tendrán que aplicar una nueva guía para determinar si deben reconocer los ingresos a lo largo del tiempo o en un momento determinado del mismo. En comparación con la normativa actualmente vigente, la NIIF 15 requiere amplia información para proporcionar un mayor conocimiento tanto de los ingresos que se hayan reconocido como de los ingresos que se espera reconocer en el futuro en relación con contratos existentes. Asimismo, se proporcionará información cuantitativa y cualitativa sobre los juicios significativos realizados por la dirección en la determinación de los ingresos que se reconocen, así como sobre los cambios en estos juicios.	La NIIF 15 será efectiva para los ejercicios anuales que comiencen a partir de 1 de enero de 2018, si bien se permite su adopción anticipada. Esta norma se aplicará siguiendo uno de los siguientes métodos: a) Retroactivamente a cada periodo previo para el que se presente información de acuerdo con la NIC 8, sujeto a ciertos expedientes prácticos; o b) De forma retroactiva reconociendo el efecto acumulado de aplicar inicialmente esta Norma en la fecha de aplicación inicial.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

Área	Requisitos fundamentales	Fecha efectiva
NIIF 16 "Arrendamientos"	En enero de 2016 ha sido aprobada la nueva normativa internacional relativa a los Arrendamientos (NIIF 16), que supone un significativo cambio de criterio respecto a la norma vigente (NIC 17). Bajo esta nueva norma, en el caso de los arrendatarios, se exigirá que las sociedades incluyan en sus balances la mayor parte de los contratos de arrendamiento, viendo incrementado tanto su Activo como su Pasivo. En este nuevo contexto, las sociedades deberán registrar un Activo por el derecho de uso del bien alquilado y un Pasivo por el valor actual de los pagos mínimos futuros (incluyendo también el pago final del bien si aplica y existen expectativas de que vaya a incurrirse en el mismo). En comparación con la normativa actualmente vigente, la NIIF 16 elimina la clasificación de los arrendamientos entre operativo y financiero.	La NIIF 16 es efectiva para los ejercicios anuales que comiencen a partir de 1 de enero de 2019. Esta norma se aplicará siguiendo uno de los siguientes métodos: a) Retroactivamente a todos los contratos de arrendamiento existentes en la sociedad en la fecha de aplicación inicial de esta Norma; o b) Aplicando la nueva Norma únicamente para aquellos contratos de arrendamiento firmados con posterioridad a la fecha de aplicación inicial.
Modificaciones a las NIIF 10 y NIC 28 – Ventas o contribuc. de activos entre un inversor y su asociada o su negocio conjunto	Esta modificación pretende eliminar el conflicto existente entre la IFRS 10 y la IAS 28 para las aportaciones de negocios a asociadas o negocios conjuntos.	La aplicación de esta modificación se encuentra pendiente de definir.
Modificaciones a las NIIF 10, NIIF 12 y NIC 28 –Aplicación de la excepción de consolidar las entidades de inversión	Esta modificación se refiere a la excepción aplicable a una subsidiaria de una entidad de inversión de presentar estados financieros consolidados si la entidad de inversión valora la inversión en la subsidiaria a valor razonable.	Ejercicios que comiencen a partir de 1 de enero de 2016.
NIC 12 – Reconocimiento de los activos por impuestos diferidos de pérdidas no realizadas	La modificación establece cómo registrar los impuestos diferidos activos derivados de pérdidas esperadas de instrumentos financieros que aún no se han realizado. La modificación también incluye indicaciones respecto de cómo valorar los beneficios fiscales futuros que podrán utilizarse para compensar pérdidas fiscales.	Para ejercicios anuales que comiencen a partir de 1 de enero de 2017
Modificaciones a la NIC 7 – Iniciativa sobre información a revelar	Esta modificación forma parte de las modificaciones relacionadas con la información a revelar y requiere a las entidades desglosar información que permita a los usuarios a conocer las variaciones de los pasivos que procedan de actividades de financiación en el estado de flujos de efectivo.	Para ejercicios anuales que comiencen a partir de 1 de enero de 2017
Modificaciones a la NIIF 2 – Clasificación y valoración de las transacciones de pagos basados en acciones	La modificación afecta a la clasificación y cuantificación de pagos basados en acciones en tres áreas: • Los efectos de las condiciones de vencimiento en el importe de la obligación si su pago es en efectivo • La clasificación de los pagos realizados por cuenta del preceptor de las retenciones fiscales • El registro contable cuando un pago en acciones se modifica pasando a ser liquidable en efectivo a liquidable en acciones.	Para ejercicios anuales que comiencen a partir de 1 de enero de 2018.

Área	Requisitos fundamentales	Fecha efectiva
NIIF 15 (Modificación): "Aclaraciones a la NIIF 15: "Ingresos procedentes de contratos con clientes"	Clarificar la guía para identificar las obligaciones de desempeño, la contabilización de licencias de propiedad industrial y la presentación de ingresos ordinarios netos versus brutos.	Para ejercicios anuales que comiencen a partir de 1 de enero de 2018.
Interpretación 22, anticipos entregados transacciones en moneda extranjera	Esta interpretación trata el registro contable de los anticipos que se entregan en una moneda distinta a la funcional para la compra de bienes y de cómo deben ser reconocidas las diferencias en cambio de dichos anticipos.	Para ejercicios anuales que comiencen a partir de 1 de enero de 2018.
Mejoras a las NIIF, ciclo 2014-2016	Incluye cambios a la NIIF 12, a la NIIF 1, y a la NIC 28	Para ejercicios anuales que comiencen a partir de 1 de enero de 2018, excepto para la de la NIIF 12 que es 1 de enero de 2017.
Modificaciones a la NIC 40; transferencias de propiedades de inversión	Esta modificación clarifica los supuestos y las circunstancias que permiten hacer la transferencia de existencias o inmovilizado a propiedad de inversión.	Para ejercicios anuales que comiencen a partir de 1 de enero de 2018.

Basándose en los análisis realizados hasta la fecha, el Grupo estima que la aplicación de muchas de estas normas y enmiendas no tendrá un impacto significativo sobre los estados financieros consolidados en el periodo de aplicación inicial. Sin embargo, para las normas más relevantes (NIIF 9, 15 y 16) el Grupo ha realizado los siguientes análisis hasta la fecha con las siguientes conclusiones.

NIIF 15 Ingresos de Contratos con Clientes

La NIIF 15 establece los criterios para el registro contable de los ingresos procedentes de contratos con clientes. El Grupo se encuentra actualmente en proceso de estimación del impacto de esta nueva norma en sus contratos. De este análisis no se han identificado aspectos relevantes que puedan afectar a la contabilidad del grupo en cuanto al reconocimiento de los ingresos de sus actividades como aplicación de la norma.

El análisis realizado para llegar a dicha conclusión se ha fundamentado en:

- Los ingresos del grupo por la prestación de servicios aeroportuarios se corresponden principalmente con el uso de la infraestructura aeroportuaria por líneas aéreas y pasajeros (incluye prestaciones públicas patrimoniales y precios privados). La fijación de las tarifas de las prestaciones públicas patrimoniales se realiza de acuerdo con la Ley 1/2011, de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea. Asimismo en el artículo 68 de la Ley 21/2003 se definen los conceptos que son prestaciones patrimoniales de carácter público.

- Por tanto, no se observan impactos ni en cuanto a la identificación de las correspondientes obligaciones de desempeño, que serían los conceptos legales, ni en cuanto a la asignación de los precios de transacción a las mismas, que serían las tarifas aprobadas para cada servicio diferenciado.

- Por otro lado, los clientes aeronáuticos de Aena reciben y consumen simultáneamente los beneficios del desempeño de la entidad a medida que ésta lo ejecuta, de modo que no se observa ninguna dificultad en cuanto a la determinación de dicho momento de reconocimiento, a partir del cual Aena tiene un derecho presente al cobro del servicio, siendo el mismo que el actual.

- El resto de ingresos que obtiene el grupo se corresponde con la repercusión de gastos generales a sus arrendatarios de espacios en los aeropuertos y no presentan ni dificultades en la identificación de las obligaciones de desempeño, el cálculo del importe ni la fecha de reconocimiento que será similar a la actual.

- Los desgloses relacionados con las estimaciones que realiza la Dirección sí se verán incrementados.

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

La dirección de la sociedad estima que la aplicación de esta norma no tendrá impactos relevantes en los estados financieros futuros consecuencia de su aplicación.

NIIF 9 Instrumentos financieros

Los cambios introducidos por la NIIF 9 afectarán al reconocimiento de los activos financieros y los instrumentos financieros derivados a partir del 1 de enero de 2018. El Grupo estima que la aplicación de esta norma no traerá modificaciones sustanciales a los activos y pasivos financieros que actualmente tiene registrados.

Por otra parte, la aplicación del modelo de pérdidas de crédito esperadas a las cuentas a cobrar comerciales tampoco se estima que vaya a tener impactos significativos.

NIIF 16 Arrendamientos

La NIIF 16 establece que las compañías que actúen como arrendatarios deben reconocer en el estado de situación financiera los activos y pasivos derivados de todos los contratos de arrendamiento (a excepción de los acuerdos de arrendamiento a corto plazo y los que tienen por objeto activos de bajo valor).

La NIIF 16 también establece que únicamente podrán reconocerse aquellos activos por derechos de uso y sus pasivos correspondientes si los importes establecidos en el contrato son fijos o en sustancia fijos, o se encuentran referenciados a un índice o a un tipo de interés fijo, no se pueden incluir pagos referenciados a variables que dependen de un rendimiento o de otro tipo de variable similar.

La NIIF 16 no impacta a la contabilidad del arrendador, impacta principalmente a la contabilidad del arrendatario, por lo que la parte más significativa del Grupo AENA relacionada con arrendamientos, considerando que se refiere a su papel de arrendador, no se verá afectada.

El Grupo AENA ha realizado un análisis detallado de todos los contratos de arrendamiento que tiene suscritos, tanto como arrendador como arrendatario. La conclusión de este análisis es que el Grupo tendrá que registrar los derechos de uso y sus pasivos correspondientes relacionados con el alquiler del terreno y las construcciones del negocio en el Reino Unido, los correspondientes a arrendamientos de vehículos de transporte en las instalaciones de dicho aeropuerto, y algunos contratos de arrendamiento de vehículos y edificios del negocio en España.

El impacto a registrar se encuentra aún por determinar de forma exacta ya que existen diferentes alternativas de transición y las estimaciones son complejas. No obstante, considerando el volumen y las características de los contratos afectados, la Compañía estima que las modificaciones introducidas por la NIIF 16 no tendrían un impacto significativo en los estados financieros del Grupo desde la fecha de adopción, incluyendo el reconocimiento en el estado de situación financiera de los activos por derecho de uso y las obligaciones correspondientes en relación con la mayor parte de los contratos que bajo la normativa vigente se clasifican como arrendamientos operativos, ni las amortizaciones del derecho al uso de los activos y el reconocimiento de los intereses sobre la obligación de arrendamiento que reemplazarán una parte significativa del importe reconocido en la cuenta de resultados como gasto del arrendamiento operativo bajo la norma actual. La clasificación de los pagos en el estado de flujos de efectivo también se verá impactada por esta nueva normativa.

2.2 Consolidación y variaciones en el perímetro

a) Dependientes

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

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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

2016

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

2015

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

(1) Sociedades auditadas por la red PwC

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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

A 31 de diciembre de 2016 y 2015 ninguna de las sociedades dependientes cotiza en bolsa y todas cierran su ejercicio contable el 31 de diciembre. En cumplimiento del artículo 155 de la Ley de Sociedades de Capital, el Grupo ha notificado a todas estas sociedades que, por sí misma o por medio de otra sociedad filial, posee más del 10 % del capital.

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

La Sociedad posee el control de London Luton Airport Holding III Limited (en adelante "LLAH III") y de sus participadas a través de Aena Desarrollo Internacional, S.A. Los principales importes de capital, patrimonio, resultados y valor en libros, expresados en moneda local y bajo principios contables locales, relacionados con esta empresa y sus participadas al cierre del ejercicio 2016 y 2015 son los siguientes (expresado en miles):

31 de diciembre de 2016

Denominación / Domicilio / Actividad	% Partic.	Capital y prima emisión acciones	Resultado del ejercicio	Resto Patrimonio	Total de Patrimonio
		GBP	GBP	GBP	GBP
London Luton Airport Holdings III Limited (*) (1)	51,0 %	98.600	396	(42.619)	56.377
London Luton Airport Holdings II Limited (*) (1)	51,0 %	98.600	2.197	(89.750)	11.047
London Luton Airport Holdings I Limited (*) (1)	51,0 %	193.011	9.800	(96.564)	106.247
London Luton Airport Group Limited (*) (1)	51,0 %	5.274	34.805	2.811	42.890
London Luton Airport Operations Limited (**) (1)	51,0 %	5.274	36.835	1.999	44.108

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales consolidadas a 31 de diciembre de 2016
(**) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales a 31 de diciembre de 2016
(1) Sociedad auditada por otros auditores.

31 de diciembre de 2015

Denominación / Domicilio / Actividad	% Partic.	Capital y prima emisión acciones	Resultado del ejercicio	Resto Patrimonio	Total de Patrimonio
		GBP	GBP	GBP	GBP
London Luton Airport Holdings III Limited (*) (1)	51,0 %	98.600	(4.080)	(9.714)	84.806
London Luton Airport Holdings II Limited (*) (1)	51,0 %	98.600	(0,757)	(54.308)	43.535
London Luton Airport Holdings I Limited (*) (1)	51,0 %	193.011	6.842	(61.321)	138.532
London Luton Airport Group Limited (*) (1)	51,0 %	5.274	21.548	22.732	49.554
London Luton Airport Operations Limited (**) (1)	51,0 %	5.274	22.273	21.695	49.242

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales consolidadas a 31 de diciembre de 2015
(**) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales a 31 de diciembre de 2015
(1) Sociedad auditada por otros auditores.

En el ejercicio 2014, Aena Desarrollo Internacional (ADI) alcanzó el 51% de las acciones representativas del capital de la sociedad London Luton Airport Holdings III Limited (LLAHL III) por un importe de 53,1 millones de libras esterlinas (correspondientes a 63,0 millones de euros), siendo Aerofi S.a.r.l. (Aerofi) el otro accionista de la misma con una participación del 49%.

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

LLAH III es una sociedad instrumental creada con el objetivo, a través de su subsidiaria al 100 % London Luton Airport Holdings II Limited (LLAH II), quien a su vez posee el 100 % de London Luton Airport Holdings I Limited (LLAH I), de llevar a cabo la adquisición, con fecha 27 de noviembre de 2013, de London Luton Airport Group Limited y de su subsidiaria

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

London Luton Airport Operations Limited, sociedad gestora del aeropuerto de Luton en el Reino Unido bajo un régimen de concesión administrativa (ver Nota 2.6.d).

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

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

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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El detalle de sociedades asociadas al 31 de diciembre de 2016 es el siguiente:

Sociedades asociadas: Sociedad y Domicilio Social	Actividad	%		Valor de las inversiones en asociadas (Nota 9)	Titular de la Participación	Método de Consolidación
		Directo	Indirecto	31.12.16		
Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A. de CV (AMP) México DF (1)	Participación en el operador del Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP)	-	33,33	59.364	Aena Desarrollo Internacional, S.A.	Puesta en equivalencia
Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. (SACSA) Aeropuerto Rafael Núñez Cartagena de Indias – Colombia (1)	Explotación del Aeropuerto de Cartagena.	-	37,89	4.490	Aena Desarrollo Internacional, S.A.	Puesta en equivalencia
Aeropuertos del Caribe, S.A. (ACSA) Aeropuerto Ernesto Cortissoz Barranquilla – Colombia (1)	Sin actividad (*)	-	40	-	Aena Desarrollo Internacional, S.A.	Puesta en equivalencia
Aerocali, S.A. Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón Cali - Colombia (1)	Explotación del Aeropuerto de Cali.	-	50	7.887	Aena Desarrollo Internacional, S.A.	Puesta en equivalencia

(1) Sociedades auditadas por otros auditores
(*) La concesión del aeropuerto de Barranquilla finalizó en el año 2012.

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

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

(1) Sociedades auditadas por otros auditores
(*) La concesión del aeropuerto de Barranquilla finalizó en el año 2012.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

A 31 de diciembre de 2016 y 2015 ninguna de las sociedades asociadas cotiza en bolsa.

El 28 de abril de 2016 en Asamblea General de Accionistas de la empresa participada Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A.P.I. de C.V. se aprobó la reducción del capital social en su parte variable por 135.000 miles de acciones, quedando establecido en 2.243.350 miles de pesos mexicanos. Como consecuencia de esta operación el grupo ha reconocido una entrada de caja por 2.296 miles de euros, ha reducido la participación en la asociada en 1.457 miles de euros y ha registrado en patrimonio la diferencia como consecuencia de esta operación. Esta operación no ha generado cambios en el porcentaje de participación (Véase Nota 9).

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

El 29 de mayo de 2014 la sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional, S.A. efectuó la compra de 63 miles de acciones ordinarias de Aerocali, S.A. Con esta adquisición el Grupo pasó a tener el 50 % de participación sobre esta empresa. El importe pagado por esta adquisición ascendió a 2.036 miles de euros. De acuerdo con el análisis efectuado por la Dirección del Grupo, con esta adquisición no pasó a tener control de la participada al existir control conjunto, por lo que en los ejercicios 2015 y 2016 se continúa registrando por el método de puesta en equivalencia con el cambio en el porcentaje de participación desde la adquisición de las nuevas acciones.

Con fecha 24 de febrero del 2006, Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A. (compañía participada por AMP) comenzó a cotizar en la Bolsa de México y de Nueva York a través de una OPV realizada por el Gobierno Mexicano (propietario anterior del 85 % restante del capital). Adicionalmente, Aeropuertos Mexicanos del Pacífico adquirió en la Bolsa un 2,296 % de Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A. por importe de 286.297.895 pesos mexicanos (MXN), hasta alcanzar el 17,296 % de su capital. En el mes de mayo de 2008 se adquirieron en la bolsa 640.000 acciones por un importe de 26.229.376 pesos mexicanos (MXN), un 0,11396 %, alcanzando un 17,40996 % de Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A. El precio medio de adquisición de las acciones que Aeropuertos Mexicanos del Pacífico posee de Grupo Aeroportuario del Pacífico asciende a 23,12 pesos mexicanos (MXN), mientras que el valor de la cotización a 31 de diciembre de 2016 fue de 170.48 pesos mexicanos (MXN) (2015: 152,05 pesos mexicanos (MXN).

Asimismo el Grupo estima el importe recuperable de dicha inversión en AMP como el valor actual de los flujos de efectivo futuros derivados de la misma, teniendo en cuenta las estimaciones contenidas en el plan de negocio preparado por el Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V. (GAP), principal activo de AMP, así como los ingresos derivados de las contratos de gestión entre ambas sociedades. Aplicando unas tasas de descuento acordes con la experiencia histórica reciente se obtiene un importe recuperable que supera el coste registrado por el Grupo. Éste ha realizado, en los ejercicios 2016 y 2015, un análisis de sensibilidad del cálculo del importe recuperable en función de cambios en las principales hipótesis y ha comparado el resultado obtenido con los importes de transacciones recientes de compraventa de aeropuertos. Basándose en todo ello, la Dirección del Grupo considera que el importe recuperable calculado, a 31 de diciembre de 2016 y 2015, es superior el coste de adquisición de la mencionada inversión en AMP.

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

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

Durante el ejercicio 2016 la sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional, S.A. ha cobrado dividendos de las sociedades asociadas por importe de 15.609 miles de euros (2015: 10.164 miles de euros).

2.3 Información financiera por segmentos

La información sobre los segmentos de explotación se presenta de acuerdo con la información interna que se suministra a la máxima autoridad en la toma de decisiones. Se ha identificado como la máxima autoridad en la toma de decisiones, 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.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El Presidente y Consejero Delegado considera el negocio desde la perspectiva de las distintas actividades de negocio del Grupo.

Hasta el 31 de diciembre de 2015 AENA tenía establecidos sus segmentos de negocio en tres Segmentos de Operación consistentes con la estructura interna de reporte, la gestión económica del grupo, los riesgos y clientes, los activos afectos a la explotación y, muy especialmente, el entorno regulatorio establecido en 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*: 1) Aeropuertos, que incluye las actividades aeronáuticas y comerciales del Grupo, 2) Servicios fuera de terminal, que incluye los servicios inmobiliarios y la red de aparcamientos, y 3) Internacional. Dentro del segmento de Internacional se incluye la información correspondiente a LLAH III, dado que sus ingresos ordinarios, su resultado y sus activos son inferiores al 10 % de los valores agregados del Grupo. En la Nota 5 de la presente memoria se refleja la información financiera detallada por segmentos.

Por las razones explicadas en la Nota 2.8, en 2016 se realiza un cambio en el esquema anterior: este cambio supone modificar los segmentos respecto a los presentados en 2015 pasando a integrarse en el segmento Aeropuertos la red de los aparcamientos que anteriormente se integraban en el segmento de Servicios fuera de terminal, segmento que, a partir de 2016, pasa a denominarse de Servicios inmobiliarios.

En consecuencia, la dirección del grupo Aena ha pasado a modificar la información comparativa para que sea perfectamente comparable con los datos de 2016 y la forma en que actualmente se monitoriza y optimiza la gestión de los recursos por parte de la dirección. El objetivo último es agrupar las actividades de una manera que siga siendo coherente con los *drivers* y riesgos fundamentales del negocio y con la estructura organizativa de Aena pero a la vez evite la existencia de separaciones en la actividad comercial derivadas únicamente del anterior esquema en vigor para la fijación de tarifas (*"single till")* que ya no es de aplicación, y se presente de forma coherente con la estrategia de negocio del Grupo consistente en ofrecer un servicio integrado y de máxima calidad a sus clientes, los usuarios de los aeropuertos.

2.4 Transacciones en moneda extranjera

a) Moneda funcional y de presentación

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

b) Transacciones y saldos

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

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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Entidades del Grupo

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

(i) Los activos y pasivos de cada balance presentado se convierten al tipo de cambio de cierre en la fecha del balance;

(ii) Los ingresos y gastos de cada cuenta de resultados se convierten a los tipos de cambio medios (a menos que esta media no sea una aproximación razonable del efecto acumulativo de los tipos existentes en las fechas de la transacción, en cuyo caso los ingresos y gastos se convierten en la fecha de las transacciones); y

(iii) Todas las diferencias de cambio resultantes se reconocen en el otro resultado global.

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

2.5 Inmovilizado material

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

El Grupo activa como mayor valor del inmovilizado, la estimación inicial de los costes de rehabilitación del lugar sobre el que se asienta, cuando constituyan obligaciones en las que se incurre como consecuencia de utilizar el elemento. Así, se capitalizan como mayor valor de los activos aeroportuarios todas las obligaciones previstas para llevar a cabo las obras de aislamiento acústico e insonorización de zonas residenciales para cumplir con la normativa vigente en materia de ruidos generados por las infraestructuras aeroportuarias (véase Nota 23 en lo que respecta a provisión por aislamiento acústico).

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

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

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

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

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

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

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

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

2.6 Activos intangibles

a) Fondo de comercio

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

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

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

b) Aplicaciones informáticas

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

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

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

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

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

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

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

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

c) Gastos de desarrollo

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

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

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

d) Concesión administrativa de LLAH III

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

e) Otro inmovilizado intangible

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

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.

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

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

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

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

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

Hasta el ejercicio 2015, la dirección de la Sociedad ha identificado las unidades generadoras de efectivo en los activos individuales que componen el segmento de servicios fuera de terminal (que se compone principalmente de cada uno de los activos inmobiliarios y de los aparcamientos considerados en su conjunto), en 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), y en las inversiones financieras constitutivas de la actividad internacional. Dicha identificación se basaba en las siguientes consideraciones:

1) La Sociedad consideraba como una unidad generadora de efectivo a la red de aeropuertos en su conjunto, a la luz de la normativa reguladora de las prestaciones patrimoniales contenida en la Ley 1/2011 mencionada, debido principalmente a las siguientes razones:

   - Los aeropuertos individualmente no tienen independencia en la gestión de ingresos al ser la gestión conjunta y las tasas calculadas en función de la globalidad de la red.

   - El control de la operativa aeroportuaria se realiza por parte de la gerencia de la Sociedad de forma conjunta.

   - Las tarifas que recibe la Sociedad por la realización de su actividad son calculadas teniendo en cuenta

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

prácticamente la totalidad de las actividades que realiza la Sociedad y buscan un equilibrio presupuestario de forma que la rentabilidad de los ingresos comerciales genera una disminución en las tarifas aeronáuticas, siendo los beneficiados los usuarios de las infraestructuras aeroportuarias, de acuerdo con lo establecido en el RDL 20/2012.

   - Por último, el marco regulatorio establecido en la Ley 1/2011 establece que las tarifas sean calculadas en función de la globalidad de la red permitiendo la recuperación de los costes de la red en su conjunto y no a nivel de aeropuertos individualmente.

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

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

   - La gestión que se lleva a cabo de los aparcamientos se realiza en consideración del conjunto de ellos, por la interdependencia con los activos aeroportuarios y por la naturaleza de servicio obligatorio que se debe prestar en relación con la actividad aeroportuaria. En este sentido, cabe indicar que la dirección de la Sociedad evalúa la suficiencia de las infraestructuras en los aeropuertos en función del tráfico, y al ser los aparcamientos parte del servicio aeroportuario, las decisiones de inversión, gestión y operaciones son tomadas considerando el tráfico de viajeros.

   - La fijación de los precios de los aparcamientos se basa en las características descritas anteriormente, por lo tanto, dichos precios son asimilables a precios fijados atendiendo a parámetros de servicios públicos, por lo que los aparcamientos deberán considerarse en su conjunto y no de forma separada, ya que su existencia está condicionada a la existencia de los activos aeroportuarios en su conjunto.

   - El servicio de aparcamiento es considerado como un servicio público obligatorio para la prestación del servicio aeroportuario de acuerdo con la normativa de ordenación de los aeropuertos de interés general y sus zonas de servicios.

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

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

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

- La dirección prepara anualmente un plan de negocio abarcando generalmente un espacio temporal de cinco ejercicios, incluido el ejercicio en curso. Los principales componentes de dicho plan, que es la base del *test* de deterioro, son los siguientes:

  - Proyecciones de resultados.

  - Proyecciones de inversiones y capital circulante.

En dichas proyecciones se tienen en cuenta las proyecciones financieras incluidas en el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) para el período 2017-2021 (ver Nota 36).

- Otras variables que influyen en el cálculo del valor recuperable son:

  - Tipo de descuento a aplicar, entendiendo éste como la media ponderada del coste de capital, siendo las principales variables que influyen en su cálculo, el coste de los pasivos y los riesgos específicos de los activos.

  - Tasa de crecimiento de los flujos de caja empleada para extrapolar las proyecciones de flujos de efectivo más allá del período cubierto por los presupuestos o previsiones.

- Los planes de negocio son preparados en función de las mejores estimaciones disponibles y son aprobados por el Consejo de Administración.

En el caso de que se deba reconocer una pérdida por deterioro la Sociedad 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.

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.

2.9 Costes por intereses

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

2.10 Activos financieros

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

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

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

Los activos financieros y los pasivos financieros se compensan, y presentan por un neto en el balance, cuando existe un derecho, exigible legalmente, de compensar los importes reconocidos, y el Grupo tiene la intención de liquidar por el neto, o de realizar el activo y cancelar el pasivo simultáneamente. Durante los ejercicios 2016 y 2015 no se han compensado activos y pasivos financieros por no cumplirse los requisitos para ello.

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

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 a 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 "Cuentas comerciales 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 "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 "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 "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 "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 "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 "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.

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

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

2.12 Existencias

Las existencias incluyen los repuestos y materiales diversos existentes en los almacenes centrales y en el depósito de apoyo logístico, y se valoran a su coste o a su valor neto realizable, el menor de los dos. El coste se determina por el método del precio medio ponderado. El coste de adquisición se determina en función del 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 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 comerciales 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 "Anticipos de clientes", para los que tienen un vencimiento superior a un año se presentan como pasivos no corrientes en el epígrafe "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 basándose en las leyes aprobadas o a punto de aprobarse a la fecha de balance. Las deducciones y otras ventajas fiscales en la cuota del impuesto, excluidas las retenciones y pagos a cuenta, así como las pérdidas fiscales compensables de ejercicios anteriores y aplicadas efectivamente en éste, dan lugar a un menor importe del impuesto corriente.

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

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

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

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

Los activos por impuestos diferidos y los pasivos por impuestos diferidos se compensan si, y solo si, existe un derecho legalmente reconocido de compensar los activos por impuesto corriente con los pasivos por impuesto corriente y

cuando los activos por impuestos diferidos y los pasivos por impuestos diferidos se derivan del impuesto sobre las ganancias correspondientes a la misma autoridad fiscal, que recaen sobre la misma entidad o sujeto fiscal, o diferentes entidades o sujetos fiscales, que pretenden liquidar los activos y pasivos fiscales corrientes por su importe neto.

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

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

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

Con motivo de dicha extinción, con fecha 1 de enero de 2015, del Grupo Fiscal Aena al cual pertenecían, junto a ENAIRE, como sociedades dependientes Aena y Aena Desarrollo Internacional, y de acuerdo con la voluntad manifestada por los Consejos de ambas sociedades, con fecha 7 de Abril del 2015 Aena comunicó a la Agencia Tributaria la solicitud de acogimiento al régimen de consolidación fiscal de las sociedades Aena.S.A. y Aena Desarrollo Internacional S.A.U.
En consecuencia, los saldos deudores por deducciones pendientes de aplicar y por créditos por bases imponibles negativas que, en el seno del Grupo fiscal, poseía Aena S.A. frente a ENAIRE, y que, por tanto, figuraban en el epígrafe "Otras cuentas a cobrar" del balance, pasan a tenerse, desde la fecha de extinción del 1 de enero de 2015, frente a la Hacienda Pública, por lo que desde dicha fecha se reclasificaron al epígrafe "Activos por impuestos diferidos" por importes de 63.548 y 37.186 miles de euros, respectivamente.

Al cierre del ejercicio 2015 dichos saldos se vieron cancelados al utilizarse en el cálculo del Impuesto de dicho ejercicio. Quedando únicamente como cuenta a cobrar frente a ENAIRE (véase Nota 32) el resultado de la devolución pendiente por la presentación del impuesto sobre Sociedades relativo al ejercicio 2014 por importe de 50.217 miles de euros, importe que fue cobrado en 2016 (véase Nota 13).

El 5 de junio de 2015 la Agencia Tributaria comunica la creación del nuevo Grupo Fiscal 471/15 compuesto por AENA S.A. como sociedad dominante y Aena Desarrollo Internacional como sociedad dependiente, pasando, por tanto, a tributar en el Impuesto de Sociedades en el ejercicio 2016 como Grupo Fiscal.

Las sociedades que integraban el Grupo fiscal en el ejercicio 2015 son las siguientes:

1. La entidad pública empresarial "ENAIRE".
2. Aena, S.A.
3. Aena Desarrollo Internacional, S.A.
4. Concesionaria del Aeropuerto Madrid-Barajas, S.A.
5. Concesionaria del Aeropuerto Barcelona-El Prat, S.A.

2.19 Prestaciones a los empleados

El Grupo mantiene compromisos laborales postempleo (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 postempleo 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 postempleo, 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 postempleo, 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, 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 en el futuro, basándose en un cálculo actuarial.

Las hipótesis más relevantes tenidas en cuenta para la obtención del cálculo actuarial son las siguientes:

	31-12-2016	**31-12-2015**
Tipo de interés técnico	1,42 %	2,09 %
Crecimiento salarial	2,0 %	2,0 %
Tabla de mortalidad	PERMF 2000 NP	PERMF 2000 NP
Sistema financiero utilizado	Capitalización Individual	Capitalización individual
Método de devengo	Projected Unit Credit	Projected Unit Credit
Edad de jubilación	Conforme Ley 27/2011	Conforme Ley 27/2011
Tablas de invalidez	OM 77	OM 77

Premios de jubilación anticipada

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

Durante el ejercicio 2004 tuvo lugar la exteriorización de los premios de jubilación anticipada, mediante la contratación el 25 de marzo de 2004 de un seguro de vida con pago único con Mapfre Vida. En la actualidad los compromisos por

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

pensiones se encuentran asegurados a través de las pólizas de Seguro Colectivo de Vida. La Sociedad provisiona el valor actual de la mejor estimación posible de las obligaciones comprometidas en el futuro, basándose en un cálculo actuarial.

Las principales hipótesis actuariales utilizadas han sido las siguientes:

	31-12-2016	**31-12-2015**
Tipo de interés técnico	1,57 %	2,28 %
Crecimiento salarial a largo plazo	1,00 % (2 % años sucesivos)	3,00 % (1 % para 2016)
Rentabilidad Fondo Aportación Definida	4,00 %	4,00 %
Tipo garantizado Mapfre	3,1 %	3,10 %
Tabla de mortalidad	PERMF 2000 NP	PERMF 2000 NP
Sistema financiero utilizado	Capitalización Individual	Capitalización individual
Método de devengo	Projected Unit Credit	Projected Unit Credit
Edad de jubilación	Entre 60 - 63 años y 11 meses	Entre 60 y 63 años y 11 meses

Planes de pensiones

De acuerdo con el Convenio Colectivo, el Grupo debería mantener un plan de pensiones de aportación definida. Sin embargo, la Ley 48/2015, de 29 de octubre, y la Ley 36/2014, de 26 de diciembre, de PGE para 2016 y 2015, 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 2016 ni 2015 (Véase Nota 22.c).

Plan de pensiones London Luton Airport Operations Limited (LLAOL)

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

Las principales hipótesis actuariales utilizadas han sido las siguientes:

	31-12-2016	**31-12-2015**
Tipo de interés técnico	2,55 %	3,75 %
Inflación	3,15 %	3,00 %
Tasa de crecimiento de la pensión	2,95 %	2,85 %
Método de devengo	Projected Unit Credit	Projected Unit Credit
Edad de jubilación	65 años	65 años

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

- Hombres: 21,8 (2015: 22,0)
- Mujeres: 23,9 (2015: 24,0)

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

- Hombres: 23,5 (2015: 24,3)
- Mujeres: 25,8 (2015: 26,5)

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 siguientes fechas: (a) cuando el Grupo ya no puede retirar la oferta de dichas indemnizaciones; o (b) cuando la entidad reconozca los costes de una

reestructuración en el ámbito de la NIC 37 y ello suponga el pago de indemnizaciones por cese. Cuando se hace una oferta para fomentar la renuncia voluntaria de los empleados, las indemnizaciones por cese se valoran en función del número de empleados que se espera que aceptará la oferta. Las prestaciones que no se van a pagar en los doce meses siguientes a la fecha del balance se descuentan a su valor actual.

2.20 Provisiones y pasivos contingentes

Las provisiones se reconocen cuando:

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

No se reconocen provisiones para pérdidas de explotación futuras.
Cuando exista un número de obligaciones similares, la probabilidad de que sea necesario un flujo de salida para liquidar la obligación se determina considerando la clase de obligaciones en su conjunto. Se reconoce una provisión incluso aun cuando la probabilidad de un flujo de salida con respecto a cualquier partida incluida en la misma clase de obligaciones pueda ser pequeña.

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

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

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 función del servicio real proporcionado como un porcentaje del servicio total a proporcionar, cuando los ingresos y los costes del contrato de servicios, así como el grado de avance del mismo, pueden estimarse de forma fiable y es probable que las cuentas a cobrar relacionadas sean recuperables. Cuando uno o más de estos elementos de los contratos de servicios no pueden estimarse de manera fiable, los ingresos por ventas de servicios se reconocen sólo hasta el límite de los costes del contrato incurridos que sea probable que se recuperarán.

Prestación de servicios:

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

Aeronáuticos (Prestaciones públicas patrimoniales):

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

- Utilización de las pistas de los aeropuertos civiles y de utilización conjunta y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil por las aeronaves y la prestación de los servicios precisos para dicha utilización, distintos de la asistencia en tierra a las aeronaves, pasajeros y mercancías.
- Servicios de tránsito aéreo de aeródromo que facilite el gestor aeroportuario, sin perjuicio de que tales servicios se presten a través de los proveedores de servicios de tránsito aéreo debidamente certificados que hubieren sido contratados por aquel y designados al efecto por el Ministerio de Fomento.
- Servicios de meteorología que facilite el gestor aeroportuario, sin perjuicio de que tales servicios se presten a través de los proveedores de servicios de meteorología debidamente certificados y, además, designados al efecto por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.
- Servicios de inspección y control de pasajeros y equipajes en los recintos aeroportuarios, así como los medios, instalaciones y equipamientos necesarios, para la prestación de los servicios de control y vigilancia en las áreas de movimiento de aeronaves, zonas de libre acceso, zonas de acceso controlado y zonas restringidas de seguridad en todo el recinto aeroportuario ligados a las prestaciones patrimoniales de carácter público.
- Puesta a disposición a los pasajeros de las instalaciones aeroportuarias no accesibles a los visitantes, en terminales, plataformas y pistas necesarias para poder hacer efectivo su contrato de transporte aéreo.
- Servicios que permiten la movilidad general de los pasajeros y la asistencia necesaria a las personas con movilidad reducida (PMRs) para permitirles desplazarse desde un punto de llegada al aeropuerto hasta la aeronave, o desde ésta a un punto de salida, incluyendo el embarque y desembarque.
- Utilización de las zonas de estacionamiento de aeronaves habilitadas al efecto en los aeropuertos.
- Utilización de las instalaciones aeroportuarias para facilitar el servicio de embarque y desembarque de pasajeros a las compañías aéreas a través de pasarelas telescópicas o la simple utilización de una posición de plataforma que impida la utilización de la correspondiente pasarela a otros usuarios.
- Utilización del recinto aeroportuario para el transporte y suministro de combustibles y lubricantes, cualquiera que sea el modo de transporte o suministro.

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

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

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

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

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

- El régimen de la red de aeropuertos de interés general como servicio de interés económico general, con el objeto de garantizar la movilidad de los ciudadanos y la cohesión económica, social y territorial, para asegurar la accesibilidad, suficiencia e idoneidad de la capacidad de las infraestructuras aeroportuarias, la sostenibilidad económica de la red, así como la continuidad y adecuada prestación de los servicios aeroportuarios básicos. La gestión en red, por otra parte, garantiza la sostenibilidad económica de los aeropuertos integrados en ella al permitir, en condiciones de transparencia, objetividad y no discriminación, el sostenimiento de las infraestructuras deficitarias.

- Se prohíbe el cierre o la enajenación, total o parcial, de cualquiera de las instalaciones o infraestructuras aeroportuarias necesarias para mantener la prestación de servicios aeroportuarios, salvo autorización del Consejo de Ministros o del secretario de Estado de infraestructuras, transporte y vivienda. (Según corresponda por importe).

- Reglamentariamente se podrá desarrollar el procedimiento mediante el cual se instrumentaría el posible cierre o venta de cualquiera de las instalaciones o infraestructuras aeroportuarias. Dicho desarrollo reglamentario podrá contemplar asimismo las transferencias al Estado por las plusvalías generadas durante el proceso de enajenación.

- Se crea el Documento de Regulación aeroportuaria (DORA) con vigencia quinquenal, el cual determinará el ingreso máximo por pasajero de Aena en el período, las condiciones de calidad de la prestación de los servicios, la capacidad de las instalaciones y las inversiones a realizar.

- En cuanto a los ingresos del gestor aeroportuario ligados a los servicios aeroportuarios básicos, éstos tienen naturaleza de prestaciones patrimoniales públicas. Su regulación respeta la reserva de ley en su creación por Ley 21/2003, de Seguridad Aérea, modificada por Ley 1/2011, y en la determinación de sus elementos esenciales. Los servicios aeroportuarios no esenciales, así como la gestión comercial de las infraestructuras o su explotación urbanística queda sujeta al libre mercado.

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

- De acuerdo con la Ley 18/2014, corresponde a la DGAC elaborar el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) y elevarlo ante los órganos competentes del Ministerio de Fomento para su posterior aprobación por el Consejo de Ministros.

- Los ingresos del gestor aeroportuario asociados a los servicios aeroportuarios básicos estarán condicionados por el cumplimiento de un ingreso máximo anual por pasajero, cuya determinación estará basada en la recuperación de costes eficientes así reconocidos por el regulador junto con las previsiones de tráfico. El ingreso máximo anual por pasajero recogido en el DORA se ajustará anualmente en función de una serie de incentivos o penalizaciones establecidos en función del grado de cumplimiento de los niveles de calidad de servicio, y de unas penalizaciones por el retraso en la ejecución de las inversiones de carácter estratégico.

- Para el periodo 2015-2025 el incremento máximo de tarifas será cero. Solamente se podrán incrementar las tarifas por encima de este incremento máximo si durante el segundo DORA por causas excepcionales, tales como inversiones normativas imprevisibles e inaplazables, se incrementase la inversión media anual por encima de la aprobada y previo acuerdo del Consejo de Ministros. Para el primer DORA, que deberá entrar en vigor como máximo en tres años desde la fecha de publicación de la Ley 18/2014, se establece que a su finalización el déficit tarifario acumulado junto con el correspondiente a años anteriores no podrá ser trasladado al siguiente DORA.

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

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

Con fecha 23 de abril de 2015, la CNMC emitió un acuerdo por el que se adoptan criterios sobre la separación de los costes de las actividades aeroportuarias y comerciales de los aeropuertos de Aena S.A.. En dicho acuerdo, la CNMC establece que el reparto de los costes entre actividad regulada debería hacerse de una manera diferente a la que se había realizado en el ejercicio anterior. De conformidad con dicho acuerdo parte de los costes relativos a los terminales aeroportuarios, por importe de 69,8 millones de euros anuales, y que se venían contabilizando como coste de la actividad aeroportuaria regulada, deberían ser considerados coste de las actividades comerciales. Dicho acuerdo ha sido recurrido por Aena. Este recurso ha sido declarado inadmisible en primera instancia por los Autos de 29 de julio y 10 de noviembre de 2015 de la Audiencia Nacional. AENA ha recurrido en casación ante el Tribunal Supremo, estando pendiente de resolución.

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

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

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

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

- La CNMC mantiene su criterio de fecha 23 de julio de 2015, acerca de la asignación de costes entre la actividad aeroportuaria regulada y la actividad comercial, según el cual 69,8 millones al año deben trasladarse de la base de costes regulada a la actividad comercial. Aena interpuso un recurso contra esta asignación de costes y no aplicó el citado criterio en su propuesta final de DORA.

- El coste medio ponderado de capital antes de impuestos ($CMPC_{AI}$) propuesto por la CNMC es del 6,26 % (con una tasa libre de riesgo de 2,3 % y una prima de riesgo de mercado del 4,9 %), mientras que el $CMPC_{AI}$ recogido en la propuesta final de Aena era del 8,4 % (con una tasa libre de riesgo de 3,38 % y una prima de riesgo de mercado del 6,85 %).

Con fecha 27 de enero de 2017, el Consejo de Ministros ha aprobado el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) para el período 2017-2021. Como resultado de este proceso, este documento establece una reducción del 2,2 % anual en el Ingreso Máximo Anual por Pasajero (IMAP) para dicho periodo (véase Nota 36).
Toda esta nueva normativa regulatoria y la consulta pública de la CNMC no han dado lugar a ningún cambio en la política de reconocimiento de ingresos de la Sociedad, que sigue sujeta a lo explicado al principio de esta Nota (ver también Nota 23 en lo relativo a "Activos contingentes por déficit de tarifas").

Comercial:

Los ingresos por alquileres de espacios comerciales localizados dentro de las infraestructuras aeroportuarias se reconocen linealmente, siempre y cuando otro criterio no refleje mejor la sustancia económica de los acuerdos de 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. Los ingresos por aparcamientos (que hasta 2015 pertenecían al segmento de "Servicios fuera de terminal" pasan, como consecuencia de lo explicado en la nota 2.3, a formar parte del componente Comercial de la Red de aeropuertos a partir del ejercicio 2016) se reconocen a medida que los servicios son prestados.

Servicios inmobiliarios:

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

Intereses y dividendos

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

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

2.22 Arrendamientos

Los arrendamientos de inmovilizado material en los que el Grupo es el arrendatario y tiene sustancialmente todos los riesgos y beneficios derivados de la propiedad se clasifican como arrendamientos financieros. Los arrendamientos financieros se reconocen, al inicio del arrendamiento, por el menor valor entre el valor razonable del activo arrendado y el valor presente de los pagos mínimos del arrendamiento. Cada pago por el arrendamiento se distribuye entre el pasivo y la carga financiera. Las correspondientes obligaciones por arrendamiento, netas de cargas financieras, se incluyen en cuentas a pagar a largo plazo. La parte correspondiente a los intereses de la carga financiera se carga a la cuenta de resultados durante el periodo del arrendamiento de forma que se obtenga una tasa de interés periódica constante sobre la deuda pendiente de amortizar en cada periodo. En caso de que exista certeza razonable de que el arrendatario obtendrá la propiedad al finalizar el plazo del arrendamiento, el 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 a los helipuertos de Ceuta y Algeciras. El período de duración de las dos concesiones es de 30 años y 25 años, respectivamente, finalizando en 2033 y 2034, respectivamente.

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

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

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

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

- los ingresos ordinarios por las tarifas recibidas de los usuarios de la infraestructura se reconocen en cada período;
- los gastos operativos y de mantenimiento que no representan una ampliación de la vida útil de los activos se cargan a la cuenta de resultados en el ejercicio en que se producen;
- los activos intangibles se amortizan de manera lineal durante la vida de la concesión;
- los gastos financieros devengados durante el periodo de construcción del activo se capitalizan como mayor valor del activo 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 medioambiente

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

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

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

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

2.26 Explotaciones conjuntas

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

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 las cuentas anuales de la Sociedad, no son precisos ajustes ni otros procedimientos de consolidación con respecto a esas partidas, al elaborar y presentar las cuentas anuales consolidadas.

Las Bases Aéreas Abiertas al Tráfico Civil incluidas en el convenio con el Ministerio de Defensa son las de Villanubla, León, Albacete, 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.

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

Este Convenio tenía una duración inicial de 5 años con prórrogas anuales y vinculadas a la vigencia del RD 1167/1995 de cualquier disposición posterior que dé cabida a la continuidad del mismo.

2. 27 Transacciones con vinculadas

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

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

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

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

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

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

2.28 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 2016 y 2015.

Se ha adaptado el formato del estado de resultado global consolidado en aplicación de los preceptos y principios contenidos en la NIC 1 (ver Nota 2.1).

Igualmente se han modificado las cifras relativas a operaciones vinculadas de 2015, a fin de hacerlas comparables con las relativas a 2016, confeccionadas de acuerdo a los criterios explicados en la Nota previa 2.27.

Por último, se han modificado las cifras relativas a información financiera por segmentos de 2015, a fin de hacerlas comparables con las relativas a 2016, confeccionadas de acuerdo a los criterios explicados en la Nota 2.3.

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

3 Gestión de los riesgos operativos y financieros

3.1 Descripción de los principales riesgos operativos

Riesgos regulatorios

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

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

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

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

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

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

Riesgos de explotación

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

- La evolución económica tanto en España como en los principales países que son origen / destino del tráfico (Reino Unido, Alemania, Francia e Italia, entre otros).

- En este sentido, tras el resultado del referéndum en Reino Unido a favor de su salida de la Unión Europea (Brexit), se consideran los siguientes riesgos, cuya concreción final está sujeta al proceso de negociación que el gobierno británico tiene que iniciar con la Unión Europa para determinar las condiciones finales de su salida:

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

  - Actualmente, el 18,1% de los pasajeros de la red de aeropuertos de Aena, S.A. en España, tiene su origen / destino en el Reino Unido.

  - Desde el punto de vista operativo, el riesgo se centra en las compañías aéreas ya que harían falta acuerdos que posibilitaran el movimiento de aeronaves entre la Unión Europea y el Reino Unido. En lo referido a los pasajeros, Reino Unido ya tenía un tratamiento específico al no pertenecer al Tratado de Schengen por lo que no se produciría un impacto adicional. Dicho esto, durante 2016, el volumen de pasajeros británicos no se ha visto disminuido (el crecimiento de pasajeros británicos ha sido del +15,7%).

  - Desde el punto de vista de los ingresos comerciales, la depreciación de la libra frente al euro implica una pérdida de poder adquisitivo de los pasajeros británicos, que podría afectar a las ventas de los concesionarios comerciales en los aeropuertos y, por lo tanto, a los ingresos de Aena, S.A., si bien una parte importante de la actividad comercial de Aena, S.A. está asegurada por los Mínimos Anuales Garantizados.

- La actividad del aeropuerto de Luton podría verse reducida como consecuencia de las limitaciones a la libre circulación de personas o por la evolución económica de Reino Unido, teniendo en cuenta que un alto porcentaje de su tráfico es internacional.

- Opera en un entorno competitivo, tanto respecto de otros aeropuertos, como respecto de otros medios de transporte que pueden afectar a sus ingresos.

- Se enfrenta a riesgos derivados de la concentración de las aerolíneas y depende de los ingresos de sus dos principales aeropuertos.

- Los ingresos de la actividad comercial están vinculados a las ventas de las empresas arrendatarias de los espacios comerciales, que pueden verse afectadas tanto por el volumen de pasajeros como por el mayor o menor capacidad de gasto de éstos.

- En las operaciones de sus aeropuertos, el Grupo depende de los servicios prestados por terceros, que pueden tener un impacto en su actividad.

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

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

- Aena depende de las tecnologías de la información y comunicaciones, y los sistemas e infraestructuras se enfrentan a ciertos riesgos incluidos los riesgos propios de la ciberseguridad.

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

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

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

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

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

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

- El Grupo está, y podrá continuar estando en el futuro, expuesta a un riesgo de pérdida en los procedimientos judiciales o administrativos en los que está incursa, en especial, en relación con el aeropuerto A.S. Madrid-Barajas (ver Nota 23).

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

3.2 Descripción de los principales riesgos financieros

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

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

Existe un contrato de reconocimiento de deuda financiera entre Aena, S. A. y su matriz ENAIRE, con origen en la Aportación no dineraria que dio lugar a la creación de Aena Aeropuertos, S. A. (ver Nota 1), por el cual se asumió inicialmente el 94,9 % de la deuda bancaria de la matriz. Con fecha 29 de julio de 2014 dicho contrato fue novado según se explica en la Nota 20.

A continuación se indican los principales riesgos de carácter financiero:

a) Riesgo de mercado

(i) Riesgo de tipo de cambio

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

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

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

En el ejercicio 2016 se ha registrado una pérdida de 12,7 millones de euros asociada a un préstamo entre compañías del grupo denominado en libras (Nota 31).

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

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

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

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

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

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

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

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

A 31 de diciembre de 2016, el importe total del pasivo por estas permutas de tipo de interés asciende a 129.506 miles de euros (2015: 72.217 miles de euros) (ver Nota 12). A la citada fecha, si el tipo de interés de los préstamos a tipo variable se hubiera incrementado o hubiera disminuido en 20 puntos básicos, manteniéndose el resto de las variables constantes, el beneficio antes de impuestos del año habría sido 3.620 miles de euros menor y 3.620 miles de euros mayor, respectivamente (2015: 3.928 miles de euros menor y 3.928 miles de euros mayor, respectivamente).

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

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

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

b) Riesgo de crédito

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

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

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

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

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

c) Riesgo de liquidez

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

La política de riesgo de crédito descrita en el apartado anterior conduce a períodos medios de cobro reducidos. Adicionalmente, el Grupo ha acometido una reducción sustancial de costes y de necesidades de inversiones a realizar en los próximos años, que han tenido un efecto positivo en su generación de caja. Aunque a 31 de diciembre de 2016 el Grupo presenta un fondo de maniobra (calculado como el total de activos corrientes menos el total de pasivos corrientes), negativo de 514.716 miles de euros (2015: 755.065 miles de euros), tiene un EBITDA en el periodo de 2016 de 2.293.619 miles de euros (2015: 2.098.673 miles de euros), y no se considera que exista un riesgo para hacer frente a sus compromisos a corto plazo dados los flujos de caja operativos positivos que han permitido una reducción del fondo de maniobra negativo en los últimos ejercicios y que el Grupo prevé que sigan siendo positivos a corto plazo.

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

Adicionalmente, la participada LLAH III dispone de 56 millones de libras esterlinas en líneas de crédito no dispuestas (2015: 82 millones de libras esterlinas).

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

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

A 31 de diciembre 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Siguientes	Total
Préstamo con ENAIRE (Nota 34.f)	777.629	742.701	744.461	744.335	657.066	4.605.379	**8.271.571**
Intereses devengados por préstamos con ENAIRE (Nota 34.f)	33.812	-	-	-	-	-	**33.812**
Préstamos con entidades de crédito (Nota 20.b)	40.383	-	-	-	-	258.259	**298.642**
Pasivos por arrendamientos financieros (Nota 20.c)	1.996	2.177	2.258	2.341	2.429	13.444	**24.645**
Préstamos con accionistas LLAH III (Nota 20.b)	-	-	-	-	-	54.403	**54.403**
Intereses devengados Préstamo accionistas LLAH III (Nota 20)	418	-	-	-	-	-	**418**
Otros pasivos financieros (Nota 20)	27.240	8.606	6.577	33.475	5.908	35.126	**116.932**
Cuentas comerciales a pagar y otras cuentas a pagar (excluyendo anticipos de clientes) (Nota 19)	320.756	-	-	-	-	-	**320.756**
Intereses Deuda Aena, S. A. (*)	108.428	97.856	87.715	77.568	67.612	284.551	**723.730**
Intereses Deuda Bancaria LLAH III	9.914	10.107	9.078	9.680	11.918	2.265	**52.962**
Intereses Préstamo participativo LLAH III (Ardian)	4.352	4.352	4.352	4.364	4.352	8.251	**30.023**

(*) Cálculo estimado de los intereses sobre la deuda media anual con ENAIRE de cada período calculado con el tipo de interés medio del período enero-diciembre 2016.

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

A 31 de diciembre 2015	2016	2017	2018	2019	2020	Siguientes	Total
Préstamo con ENAIRE (Nota 34.f)	1.125.488	826.393	747.995	749.755	731.835	5.262.444	**9.443.910**
Intereses devengados por préstamos con ENAIRE (Nota 34.f)	26.453	-	-	-	-	-	**26.453**
Préstamos con entidades de crédito (Nota 20.b)	11.421	333	-	-	-	296.831	**308.585**
Pasivos por arrendamientos financieros (Nota 20.c)	2.080	2.096	2.134	2.174	2.214	17.974	**28.672**
Préstamos con accionistas LLAH III (Nota 20.b)	-	-	-	-	-	62.953	**62.953**
Intereses devengados Préstamo accionistas LLAH III (Nota 20)	482	-	-	-	-	-	**482**
Otros pasivos financieros (Nota 20)	33.721	209	1.963	3.972	30.618	27.412	**97.895**
Cuentas comerciales a pagar y otras cuentas a pagar (excluyendo anticipos de clientes) (Nota 19)	323.265	-	-	-	-	-	**323.265**
Intereses Deuda Aena, S. A. (*)	199.047	174.764	156.165	138.833	123.682	568.421	**1.360.912**
Intereses Deuda Bancaria LLAH III	11.143	11.473	11.695	10.505	11.201	13.791	**69.808**
Intereses Préstamo participativo LLAH III (Ardian)	5.050	5.036	5.036	5.036	5.050	14.585	**39.793**

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

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

Miles de euros	31 de diciembre de 2016		31 de diciembre de 2015	
	Saldo	Tasa media	Saldo	Tasa media
Variable	1.810.244	0,16	1.964.242	1,23
Revisable	543.404	1,30	1.473.656	1,98
Fijo	5.917.923	1,78	6.006.012	2,23
TOTAL	**8.271.571**	**1,36**	**9.443.910**	**1,86**

3.3 Gestión del capital

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

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

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

	2016	2015
Deuda financiera neta s/ "covenants"/EBITDA según "*covenants*"	3,6x	4,5x

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

3.4 Estimación del valor razonable

La tabla que se muestra a continuación incluye un análisis de los instrumentos financieros que se valoran a valor razonable, clasificados por método de valoración. 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 instrumentos financieros del Grupo valorados a valor razonable a 31 de diciembre de 2016:

	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Saldo total
Activos				
Derivados (Nota 12)	-	-	-	-
Total activos	**-**	**-**	**-**	**-**

	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Saldo total
Pasivos				
Derivados (Nota 12)	-	136.546	-	136.546
Total pasivos	**-**	**136.546**	**-**	**136.546**

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

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

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

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

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

observables, el instrumento se incluye en el Nivel 2. Los instrumentos financieros que se incluyen en el Nivel 2 son los derivados de tipo de interés (*swaps*) para cubrir los préstamos a tipo variable y el de tipo de cambio.

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

Las técnicas específicas de valoración de instrumentos financieros incluyen:

- Precios de cotización de mercado o precios establecidos por intermediarios financieros para instrumentos similares.

- El valor razonable de permutas de tipo de interés se calcula como el valor actual de los flujos de efectivo futuros estimados basados en curvas de tipos de interés estimadas.

- El valor actual de los futuros de moneda extranjera se determina usando los tipos de cambio a futuro a la fecha de balance, descontándose el importe resultante a su valor actual.

- Otras técnicas, como el análisis de los flujos de efectivos descontados, se usan para analizar el valor razonable del resto de instrumentos financieros.

4 Estimaciones y juicios contables

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

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

4.1 Estimaciones y juicios contables más importantes

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

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

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

A la fecha de preparación de las presentes Cuentas anuales consolidadas no se esperan cambios relevantes en las estimaciones, por lo que no existen perspectivas de ajuste significativo a los valores en los activos y pasivos reconocidos a 31 de diciembre de 2016 y 2015.

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 del Fondo de comercio, Activos intangibles, Inmovilizado material e Inversiones inmobiliarias

El Grupo comprueba anualmente si el fondo de comercio, los activos intangibles, el inmovilizado material y las inversiones inmobiliarias han sufrido alguna pérdida por deterioro del valor, de acuerdo con la política contable descrita en la Nota 2.8, en la que se describe como la dirección identifica las unidades generadoras de efectivo (UGE) y la metodología utilizada para 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 basándose en cálculos del valor en uso. Dichos cálculos están basados en estimaciones basadas en hipótesis y asunciones relacionadas con proyecciones de resultados, proyecciones de inversiones y de 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.

c) Provisiones

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

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

d) Instrumentos financieros derivados

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

Los datos que se utilizan para calcular el valor razonable de los instrumentos financieros derivados se basan en datos observables de mercado que estén disponibles, ya sea sobre la base de precios de cotización de mercado o mediante la aplicación de técnicas de valoración (Nivel 2). Las técnicas de valoración utilizadas para calcular el valor razonable de los instrumentos financieros derivados incluyen el descuento de flujos de caja futuros asociados a los mismos, utilizando

suposiciones basadas en las condiciones del mercado a la fecha de la valoración o el uso de precios establecidos para instrumentos similares, entre otros. Estas estimaciones se basan en información de mercado disponible y técnicas de valoración adecuadas. El uso de diferentes hipótesis de mercado y/o técnicas de estimación puede tener un efecto significativo sobre los valores razonables calculados.

e) Provisiones por obligaciones con el personal

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

4.2 Juicios importantes al aplicar las políticas contables de la entidad

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

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

b) Recuperabilidad de deducciones fiscales por inversión en Canarias

La dirección de Aena, S.A. ha decidido compensar las deducciones fiscales por inversión en Canarias sobre la cuota íntegra estatal. Las deducciones por inversiones en Canarias se activaron al cierre de 2013, tras consultar a la Dirección General de Tributos las condiciones de recuperabilidad y darse las condiciones necesarias para ello. Durante el ejercicio 2016 se ha activado una cantidad adicional de 10.466 miles de euros correspondiente a deducciones por inversiones en Canarias, y se ha estimado una utilización de deducciones por todos los conceptos que asciende a 13.071 miles de euros Durante el ejercicio 2015 se activaron una cantidad adicional de 38.884 miles de euros correspondientes a deducciones por inversiones en Canarias, y se estimaron una utilización de deducciones por todos los conceptos que ascendieron a 112.593 miles de euros, correspondientes en un 99,17 % a deducciones por inversiones en Canarias (ver Nota 21 y 32).

El Grupo no tiene deducciones fiscales activadas por inversión en Canarias al cierre de 2016 (31 de diciembre de 2015: 0 miles de euros).

5 Información financiera por segmentos

De acuerdo con lo indicado en la Nota 2.3, el Grupo desarrolla sus actividades de negocios basándose en los siguientes segmentos: Aeropuertos, Servicios inmobiliarios, e Internacional.

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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El segmento de Servicios inmobiliarios incluye sustancialmente la explotación por el Grupo de los activos de naturaleza industrial e inmobiliaria que no están incluidos en dichas terminales.

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

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

El Presidente y Consejero Delegado evalúa el rendimiento de los segmentos operativos en función del EBITDA (definido como el resultado de explotación antes del resultado financiero, del impuesto sobre las ganancias y de las amortizaciones, o Earnings Before Interest, Tax, Depreciation and Amortization). Durante el ejercicio 2016, el EBITDA calculado de la manera explicada anteriormente, se ajustó por los deterioros y bajas de inmovilizado (durante el ejercicio 2015 el EBITDA calculado de la manera explicada anteriormente, se ajustó por los efectos ligados al Plan Social de Desvinculaciones Voluntarias y los deterioros y bajas de inmovilizado).

La información financiera por segmentos que se ha suministrado a la máxima autoridad para la toma de decisiones para los ejercicios 2016 y 2015 se obtiene del sistema de contabilidad analítica del Grupo, y se ha valorado de acuerdo con criterios uniformes a los aplicados en estas Cuentas anuales consolidadas. La información financiera por segmentos se presenta tal y como se analiza en la actualidad por la máxima autoridad en la toma de decisiones. Durante los ejercicios presentados no se han modificado los criterios de distribución de costes entre segmentos.

La contabilidad analítica del grupo se basa en la metodología de costes ABC (*Activity Based Costing)* para la determinación del coste de los servicios prestados, tanto aeroportuarios como comerciales.

Esta metodología establece la asignación de gastos según su naturaleza a las distintas actividades definidas en el modelo que son tanto operativas como de apoyo, bajo la premisa de que los servicios consumen actividades y éstas a su vez consumen recursos.

Atendiendo a la filosofía del ABC, las actividades de apoyo técnico y administrativo recogen básicamente el conjunto de gastos indirectos o generales que son necesarios para el funcionamiento operativo de los aeropuertos. Las actividades de apoyo vuelcan su coste a las actividades operativas y éstas a su vez reparten el suyo a los servicios prestados mediante criterios de reparto objetivos y causales.

Las asignaciones de costes se realizan mediante relaciones causa-efecto a lo largo de todo el modelo garantizando que el resultado obtenido es el fiel reflejo de la realidad operativa y de gestión de la organización.

Por otra parte, los gastos de la unidad corporativa son asignados de acuerdo a la misma metodología ABC. Las actividades definidas en el modelo corporativo son el reflejo del organigrama del grupo y, por tanto, define dichas actividades como unidades consumidoras de recursos. Cada dirección asigna los gastos en origen (personal, gastos corrientes, amortizaciones, etc.) según su naturaleza a las distintas actividades definidas, estableciendo de este modo el consumo de recursos por actividades.

Una vez obtenido el coste por actividad, el modelo establece relaciones causa-efecto entre las actividades y los objetos finales de coste mediante distintos criterios de reparto, atribuyendo de este modo el consumo de recursos a los servicios prestados y por ende a los segmentos de negocio.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

La información financiera por segmentos para los ejercicios 2016 y 2015 es la siguiente (en miles de euros):

	Aeropuertos						
31 de diciembre de 2016	**Aeronáutico**	**Comercial**	**Servicios inmobiliarios**	**Subtotal**	**Internacional**	**Ajustes**	**Total consolidado**
Ingresos ordinarios-	2.502.081	939.787	62.204	3.504.072	207.733	(2.224)	3.709.581
Clientes externos	*2.502.012*	*939.787*	*62.204*	*3.504.003*	*205.578*	*-*	*3.709.581*
Intersegmentos	*69*	*-*	*-*	*69*	*2.155*	*(2.224)*	*-*
Otros ingresos de explotación	50.937	8.984	2.421	62.342	272	292	62.906
Total Ingresos	**2.553.018**	**948.771**	**64.625**	**3.566.414**	**208.005**	**(1.932)**	**3.772.487**
Aprovisionamientos	(182.188)	-	-	(182.188)	-	1.822	(180.366)
Personal	(308.787)	(32.776)	(8.243)	(349.806)	(40.918)	-	(390.724)
Otros gastos de explotación	(654.544)	(132.200)	(19.299)	(806.043)	(95.801)	69	(901.775)
Amortizaciones	(666.919)	(95.041)	(16.198)	(778.158)	(47.647)	-	(825.805)
Deterioros y bajas de inmovilizado	(4.848)	(1.444)	(146)	(6.438)	36	-	(6.402)
Otros resultados	277	297	(175)	399	-	-	399
Total gastos	**(1.817.009)**	**(261.164)**	**(44.061)**	**(2.122.234)**	**(184.330)**	**1.891**	**(2.304.673)**
EBITDA	**1.402.928**	**782.648**	**36.762**	**2.222.338**	**71.322**	**(41)**	**2.293.619**
Deterioros y bajas de inmovilizado	(4.848)	(1.444)	(146)	(6.438)	36	-	(6.402)
EBITDA ajustado	**1.407.776**	**784.092**	**36.908**	**2.228.776**	**71.286**	(41)	**2.300.021**
Resultado de explotación	**736.009**	**687.607**	**20.564**	**1.444.180**	**23.675**	(41)	**1.467.814**
Resultado financiero	60.953	(1.285)	632	60.300	(28.116)	-	32.184
Participación en el resultado de asociadas	-	-	-	-	16.121	-	16.121
Resultado antes de impuestos	**796.962**	**686.322**	**21.196**	**1.504.480**	**11.680**	(41)	**1.516.119**
Total Activo				14.847.456	831.911	(165.593)	15.513.774
Total Pasivo				9.920.874	568.071	(920)	10.488.025

	Aeropuertos						
31 de diciembre de 2015	**Aeronáutico**	**Comercial**	**Servicios inmobiliarios**	**Subtotal**	**Internacional**	**Ajustes**	**Total consolidado**
Ingresos ordinarios-	2.332.976	850.676	57.203	3.240.855	211.768	(1.914)	3.450.709
Clientes externos	*2.332.916*	*850.676*	*57.203*	*3.240.795*	*209.914*	*-*	*3.450.709*
Intersegmentos	*60*	*-*	*-*	*60*	*1.854*	*(1.914)*	*-*
Otros ingresos de explotación	54.602	10.346	1.418	66.366	713	-	67.079
Total Ingresos	**2.387.578**	**861.022**	**58.621**	**3.307.221**	**212.481**	**(1.914)**	**3.517.788**
Aprovisionamientos	(182.822)	-	-	(182.822)	-	1.854	(180.968)
Personal	(285.226)	(29.181)	(7.275)	(321.682)	(42.229)	-	(363.911)
Otros gastos de explotación	(625.669)	(130.717)	(18.690)	(775.076)	(97.190)	60	(872.206)
Amortizaciones	(673.776)	(96.210)	(16.724)	(786.710)	(59.505)	-	(846.215)
Deterioros y bajas de inmovilizado	(5.435)	(1.000)	(402)	(6.837)	(1.006)	-	(7.843)
Otros resultados	5.000	(24)	11	4.987	526	-	5.513
Total gastos	**(1.767.928)**	**(257.132)**	**(43.080)**	**(2.068.140)**	**(199.404)**	**1.914**	**(2.265.630)**
EBITDA	**1.293.426**	**700.100**	**32.265**	**2.025.791**	**72.582**	**-**	**2.098.373**
Plan Social de Desvinculaciones Voluntarias (PSDV)	21.610	2.124	478	24.212	-	-	24.212
Deterioros y bajas de inmovilizado	(5.435)	(1.000)	(402)	(6.837)	(1.006)	-	(7.843)
EBITDA ajustado	**1.277.251**	**698.976**	**32.189**	**2.008.416**	**73.588**	-	**2.082.004**
Resultado de explotación	**619.650**	**603.890**	**15.541**	**1.239.081**	**13.077**	-	**1.252.158**
Resultado financiero	(179.715)	(20.880)	(7.487)	(208.082)	(17.510)	-	(225.592)
Participación en el resultado de asociadas	-	-	-	-	14.012	-	14.012
Resultado antes de impuestos	**439.935**	**583.010**	**8.054**	**1.030.999**	**9.579**	-	**1.040.578**
Total Activo				16.306.205	890.302	(173.127)	17.023.380
Total Pasivo				12.079.322	592.670	(8.893)	12.663.099

La columna de ajustes incluye principalmente los ajustes de consolidación.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

La conciliación del EBITDA y el EBITDA ajustado con el Resultado del ejercicio para los ejercicios al 31 de diciembre de 2016 y 2015 es la siguiente:

Concepto	31 de diciembre de 2016	31 de diciembre de 2015
Total EBITDA ajustado	**2.300.021**	**2.082.004**
Deterioros y bajas de inmovilizado	(6.402)	(7.843)
Plan Social de desvinculaciones voluntarias (Nota 19)	-	24.212
Total EBITDA segmentos	**2.293.619**	**2.098.373**
Amortización del inmovilizado	(825.805)	(846.215)
Gastos financieros – netos	32.184	(225.592)
Participación en el resultado de asociadas	16.121	14.012
Impuesto sobre las ganancias	(351.733)	(209.793)
Resultado del ejercicio	**1.164.386**	**830.785**
Resultado atribuible a socios externos	237	(2.752)
Resultado del ejercicio atribuible al accionista dominante	**1.164.149**	**833.537**

La previsión del cálculo de las tarifas reguladas en el futuro se basa en que, tal y como se recoge en la Ley 18/2014 (ver Nota 2.21), durante el año 2014 los costes totales de los servicios aeroportuarios básicos a recuperar disminuyeron en la cuantía resultante del 80 % del resultado de actividades comerciales sujetas a precios privados dentro de la terminal; dicho porcentaje fue del 60 % para el año 2015, es del 40 % para el año 2016, 20 % para el año 2017, y 0 % en el año 2018 y años sucesivos. Por tanto, a partir del año 2018 aplicará el sistema *dual till* íntegramente.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Desglose de ingresos ordinarios

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

	2016	2015
Servicios Aeroportuarios	**2.502.081**	**2.332.976**
Prestaciones Patrimoniales	**2.426.613**	**2.264.966**
Aterrizajes	681.395	632.790
Estacionamientos	32.821	28.617
Pasajeros	1.079.620	1.017.609
Pasarelas telescópicas	109.054	104.228
Seguridad	396.205	363.539
Handling	85.960	80.276
Carburante	31.885	29.092
Catering	9.673	8.815
Resto servicios aeroportuarios (1)	75.468	68.010
Servicios Comerciales	**939.787**	**850.676**
Arrendamientos	25.005	26.490
Tiendas	89.660	82.353
Tiendas Duty Free	285.153	250.968
Restauración	154.493	132.086
Rent a *car*	114.466	104.526
Aparcamiento (2)	121.554	110.767
Publicidad	30.290	28.564
Resto ingresos comerciales (3)	119.166	114.922
Servicios inmobiliarios	**62.204**	**57.203**
Arrendamientos (4)	10.312	-
Terrenos	23.686	12.739
Hangares	10.275	17.961
Centros Logísticos de Carga	12.503	21.165
Explotaciones Inmobiliarias	5.428	5.338

1) Incluye, Mostradores Utilización 400 Hz, Servicio Contraincendios, Consignas, Fast-Track y Otros Ingresos.
2) En razón de lo explicado en la Nota 2.3, a fin de hacer comparativas las cifras de 2015, se han reclasificado al epígrafe de "Servicios comerciales", desde el epígrafe de "Servicios inmobiliarios" donde figuraban en dicho año, los ingresos por aparcamientos.
3) Incluye Explotaciones Comerciales, Suministros Comerciales, Utilización de Salas y Filmaciones Grabaciones.
4) En esta partida se recogen en 2016 ingresos que en 2015 figuraban, fundamentalmente, en el epígrafe de "Hangares".

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

Un importe aproximado de ingresos ordinarios de 375.165 miles de euros, 348.478 miles de euros y 336.295 miles de euros para el ejercicio 2016 corresponden a tres clientes, respectivamente (tres clientes para el ejercicio 2015: 334.536 miles de euros, 327.797 miles de euros y 311.749 miles de euros, respectivamente). Estos ingresos corresponden al segmento de Aeropuertos.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Información geográfica:

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

	2016	2015
País	Volumen	Volumen
España	3.505.468	3.242.169
Reino Unido	198.154	201.940
Colombia	1.143	1.023
México	4.787	4.721
Angola	-	800
Cuba	29	56
TOTAL	3.709.581	3.450.709

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

Ejercicio 2016:

País	I.material	A.Intangibles	I.Inmobiliarias	TOTAL
España	13.371.597	86.754	135.690	13.594.041
Reino Unido	192.325	438.893	-	631.218
	13.563.922	525.647	135.690	14.225.259

Ejercicio 2015:

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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

6 Inmovilizado material

	Terrenos y construcciones	Instalaciones técnicas y maquinaria	Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	Otro inmovilizado	Inmovilizado en curso	Total
A 1 de enero de 2016						
Coste o valoración	17.490.910	1.329.218	4.500.603	140.454	185.538	23.646.723
Amortización acumulada	(5.143.374)	(867.127)	(2.628.772)	(136.947)	-	(8.776.220)
Deterioro	-	-	-	(581)	-	(581)
Importe neto en libros a 1 de enero de 2016	**12.347.536**	**462.091**	**1.871.831**	**2.926**	**185.538**	**14.869.922**
Altas	64.241	27.433	43.702	1.088	146.806	283.270
Bajas	(837.795)	(32.010)	(33.932)	(568)	(3.052)	(907.357)
Traspasos (Notas 7 y 8)	71.795	21.837	44.111	2	(91.961)	45.784
Diferencia conversión coste	(16.243)	(3.716)	-	-	(7.841)	(27.800)
Dotación a la amortización	(408.219)	(71.933)	(287.484)	(1.024)	-	(768.660)
Bajas amortización acumulada	21.067	30.960	32.261	560	-	84.848
Traspasos de amortización (Notas 7 y 8)	(19.089)	(688)	459	-	-	(19.318)
Diferencia conversión amort.	2.119	723	2	(1)	-	2.843
Reversión de deterioro acumulado	-	-	-	390	-	390
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2016	**11.225.412**	**434.697**	**1.670.950**	**3.373**	**229.490**	**13.563.922**
A 31 de diciembre de 2016						
Coste o valoración	16.772.908	1.342.762	4.554.484	140.976	229.490	23.040.620
Amortización acumulada	(5.547.496)	(908.065)	(2.883.534)	(137.412)	-	(9.476.507)
Deterioro	-	-	-	(191)	-	(191)
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2016	**11.225.412**	**434.697**	**1.670.950**	**3.373**	**229.490**	**13.563.922**

	Terrenos y construcciones	Instalaciones técnicas y maquinaria	Otras Instalaciones, utillaje y mobiliario	Otro inmovilizado	Inmovilizado en curso	Total
A 1 de enero de 2015						
Coste	17.419.132	1.351.902	4.429.925	267.704	318.974	23.787.637
Amortización acumulada	(4.850.293)	(851.496)	(2.336.788)	(190.649)	-	(8.229.226)
Deterioro	-	-	-	(581)	-	(581)
Importe neto en libros a 1 de enero de 2015	**12.568.839**	**500.406**	**2.093.137**	**76.474**	**318.974**	**15.557.830**
Rectificación coste LLAH II (*)	(60.255)	(53.133)	-	(52.680)	-	(166.068)
Altas	91.394	28.535	49.665	104	99.747	269.445
Bajas	(158.052)	(8.339)	(11.065)	(7)	(10.376)	(187.839)
Traspasos (Notas 7 y 8)	197.526	9.707	32.078	(79.388)	(222.985)	(63.062)
Diferencia conversión	1.165	546	-	4.721	178	6.610
Rectificación coste LLAH II (*)	60.255	53.133	-	52.680	-	166.068
Dotación a la amortización	(403.623)	(76.917)	(298.417)	(1.003)	-	(779.960)
Bajas Amortización Acumulada	26.153	6.553	6.373	6	-	39.085
Traspasos de amortización (Notas 7 y 8)	22.949	605	60	1.123	-	24.737
Diferencia conversión	1.185	995	-	896	-	3.076
Importe neto en libros a 31 de diciembre 2015	**12.347.536**	**462.091**	**1.871.831**	**2.926**	**185.538**	**14.869.922**
A 31 de diciembre de 2015						
Coste	17.490.910	1.329.218	4.500.603	140.454	185.538	23.646.723
Amortización acumulada	(5.143.374)	(867.127)	(2.628.772)	(136.947)	-	(8.776.220)
Deterioro		-	-	(581)	-	(581)
Importe neto en libros a 31 de diciembre 2015	**12.347.536**	**462.091**	**1.871.831**	**2.926**	**185.538**	**14.869.922**

La cuenta de resultados incluye gastos por arrendamiento en 2016 por importe de 6.026 miles de euros (2015: 6.080 miles euros).

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

Terrenos y construcciones

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

En cuanto a la obra en curso, las inversiones más significativas en 2016 son en España: los trabajos en el aeropuerto de Santiago de Compostela en las zonas no terminadas de la terminal y el aparcamiento, las obras para la nueva terminal del aeropuerto de Reus y la renovación de solados en planta de la T1 del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas. Y fuera de España las actuaciones relacionadas con el proyecto "Curium" de ampliación de la capacidad del aeropuerto de *London Luton*, que afecta al edificio terminal y sus accesos y a los aparcamientos. Además, se han puesto en servicio la nueva central eléctrica del aeropuerto de Asturias y las actuaciones para la puesta en categoría II/III del aeropuerto de Zaragoza.

En 2015 las adiciones en terrenos y construcciones ascendieron a 91.394 miles de euros, motivadas fundamentalmente por los trabajos relacionados con el Plan de Aislamiento acústico de los aeropuertos de Tenerife Norte y Adolfo Suárez Madrid-Barajas, por la ampliación de la pista de A Coruña, el recrecido de la pista de vuelo 36L/18R del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, el acondicionamiento del acceso sur del aeropuerto de Málaga-Costa del Sol y los trabajos realizados en calles de rodaje, pista y plataforma en el aeropuerto de Palma de Mallorca.

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

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

Terrenos y construcciones:

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

	2016	2015
Terrenos	3.570.172	4.341.700
Construcciones	7.655.240	8.005.836
Total	**11.225.412**	**12.347.536**

Instalaciones y Otro Inmovilizado

Las adiciones más representativas del ejercicio 2016 son:

- El suministro con instalación de pasarelas y equipos de asistencia a aeronaves del aeropuerto de Málaga
- La ampliación de la red multiservicio del aeropuerto de Gran Canaria.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- La sustitución de varios ascensores, escaleras y pasillos rodantes en las terminales del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas.
- La adquisición de nuevos servidores de bases de datos para SAP
- La sustitución de quioscos y nuevos mostradores de facturación del aeropuerto de Barcelona
- Los trabajos relacionados con la distribución de baja tensión del aeropuerto de Málaga
- La sustitución de varios puestos de autofacturación del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas.
- Renovación de la red Wi-Fi de los aeropuertos de Barcelona y Madrid
- Nuevos vehículos autoextintores de los aeropuertos de Palma de Mallorca, A Coruña, León, Santiago, Sevilla y Vigo
- La remodelación del anillo del campo de vuelo del aeropuerto de Fuerteventura.

Respecto a las instalaciones en curso, mencionar los trabajos relacionados con el equipamiento de redes de comunicaciones del aeropuerto de Palma de Mallorca y de Málaga, y sustitución de equipos de asistencia a aeronaves de Palma de Mallorca.

Las adiciones y puestas en funcionamiento más representativas a 31 de diciembre de 2015 correspondían a las instalaciones relacionadas con el suministro de carritos portaequipajes de los aeropuertos de Barcelona-El Prat y de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, y con obras realizadas en el período como las nuevas pasarelas de embarque y todos sus elementos auxiliares (sistemas de energía y climatización para aeronaves, sistemas de visualización de guías de atraque, etc.) de los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Gran Canaria, los nuevos quioscos, impresoras y lectores de tarjetas de embarque del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, y las actuaciones relacionadas con el sistema de ayudas al aterrizaje del aeropuerto de Palma de Mallorca.

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

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

Inmovilizado en curso

Las principales actuaciones que se encontraban en ejecución a 31 de diciembre de 2016 en España son las obras relativas a la adecuación de las zonas no terminadas del aeropuerto de Santiago, la renovación de solados en planta 1 del T-1 del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid - Barajas, actuaciones para la puesta en categoría del aeropuerto de Santiago, ampliación del edificio terminal de Reus, el equipamiento de las redes de comunicación de los aeropuertos de Palma de Mallorca y de Málaga, y sustitución de equipos de asistencia a aeronaves de Palma de Mallorca; y, fuera de España, las actuaciones relacionadas con el proyecto "Curium" de ampliación de la capacidad del aeropuerto de London Luton.

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

Bajas

Durante el ejercicio 2016 las bajas registradas de terrenos vienen motivadas por sentencias favorables en diversos contenciosos expropiatorios, en particular para el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas (ver Nota 23). También se

han dado de baja por demolición las antiguas salas VIP del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid- Barajas, el edificio de salidas del aeropuerto de Reus y de parte del edificio terminal de A Coruña por renovación; asimismo los recrecidos superficiales de las pistas de los aeropuertos de Badajoz, Ibiza y Gran Canaria; instalaciones de los aeropuertos de Barcelona y Adolfo Suárez Madrid-Barajas relativas a mostradores de facturación, por ser objeto de renovación; y equipos informáticos por su sustitución.

Las bajas de inmovilizado producidas en el ejercicio 2016 con imputación a resultados afectan, principalmente, al inmovilizado material, y han dado lugar a un resultado negativo total de 6.321 miles de euros, que coincide con el valor neto contable de diversos activos (-7.455 miles de euros) y el resultado positivo obtenido en la recompra de equipos por parte de proveedores (+556 miles de euros), la reversión de deterioros (+389 miles de euros) y por ventas y afloramientos (+189 miles de euros). Adicionalmente, dentro de las bajas se incluyen los siguientes conceptos cuyo importe no ha sido imputado a la cuenta de pérdidas y ganancias:

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

Durante el ejercicio 2015 las bajas registradas de terrenos vinieron motivadas por sentencias favorables que llevaron al cálculo de un nuevo valor de retasación de los procedimientos abiertos, en particular para el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. De forma análoga, se recibieron sentencias favorables de reclamaciones de acreedores de obras realizadas en los aparcamientos en los aeropuertos de Barcelona y de La Palma, y se dio de baja por sustitución el recrecido efectuado en su día en una pista del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. También se dieron de baja las instalaciones objeto de renovación de los aeropuertos de Gran Canaria y Adolfo Suárez Madrid-Barajas relativas a las pasarelas de embarque y mostradores de facturación respectivamente, el sistema de señalización y balizamiento del aeropuerto de Palma de Mallorca y las pasarelas del aeropuerto de Málaga y los sistemas de detección de explosivos en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

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

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

- Reversiones de provisiones dotadas en ejercicios anteriores por diferencias de justiprecio originadas fundamentalmente en procesos expropiatorios de terrenos, por inversiones medioambientales estimadas para cumplir con la normativa vigente, y por litigios relacionados con obras. En estos casos, las bajas han sido realizadas con cargo a cuentas de provisiones de riesgos y gastos (véase Nota 19) por importe total de 127.441 miles de euros.

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

Capitalización de intereses

Durante el año, el Grupo ha capitalizado costes por intereses por importe de 596 miles de euros (2015: 2.646 miles de euros).

Deterioro de valor de inmovilizado material:

De acuerdo con el procedimiento descrito en la Nota 2.8, y para la red de aeropuertos que constituye el segmento de Aeropuertos descrito también en dicha nota, al cierre de los ejercicios 2016 y 2015 el Grupo efectuó el test de deterioro para la red de aeropuertos no identificando impactos significativos en las cuentas anuales a 31 de diciembre de 2016, y a 31 de diciembre 2015, respectivamente, inclusive después de aplicar sensibilidades sobre las variables utilizadas. Las principales premisas utilizadas fueron:

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

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

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

El Grupo ha realizado los cálculos de valor recuperable sobre la base de las proyecciones financieras aprobadas por la dirección, teniendo en cuenta las proyecciones incluidas en el DORA (ver Nota 36), para el periodo de cinco ejercicios (2017-2021) contemplado en dicho DORA.

La tasa de descuento aplicada a las proyecciones de flujos de efectivo es el Coste Medio Ponderado del Capital antes de impuestos ($CMPC_{AI}$) estimado en el DORA de acuerdo con la metodología CAPM (Capital Asset Pricing Model), y está determinada por la media ponderada del coste de los recursos propios y del coste de los recursos ajenos.

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

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

- Tasa de descuento (-1 p.p./+1 p.p.)

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

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

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

Contratos de arrendamiento financiero

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

	31 de diciembre de	
	2016	2015
Coste – arrendamientos financieros capitalizados	27.473	28.430
Amortización acumulada	(8.050)	(3.979)
Importe neto en libros	**19.423**	**24.451**

Los vencimientos de los contratos de arrendamiento son los siguientes:

	31 de diciembre de	
	2016	**2015**
Pasivos por arrendamientos financieros brutos – pagos mínimos por arrendamiento:		
– Menos de un año	2.981	2.808
– Entre 1 y 5 años	12.360	12.869
– Más de 5 años	15.290	20.979
	30.631	36.656
Carga financiera futura por arrendamiento financiero	(5.986)	(7.984)
Valor actual de los pasivos por arrendamiento financiero	**24.645**	**28.672**

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

	31 de diciembre de	
	2016	**2015**
– Menos de un año	1.995	2.080
– Entre 1 y 5 años	9.198	8.617
– Más de 5 años	13.452	17.975
TOTAL	**24.645**	**28.672**

A 31 de diciembre de 2016 el inmovilizado material incluye bienes arrendados a terceros cuyo valor representa el 8,59 % del total inmovilizado material (2015: 9,74 %).

Explotaciones conjuntas

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

	31 de diciembre de	
	2016	**2015**
- Activos no corrientes	253.417	268.945
- Pasivos no corrientes /corrientes	-	-
Activos netos	**253.417**	**268.945**

	2016	**2015**
- Ingresos	25.145	24.620
- Gastos	(43.720)	(42.197)
Beneficio después de impuestos	**(18.575)**	**(17.577)**

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

Inmovilizado sujeto a garantías

Los activos de London Luton Airport Holdings I Limited ("LLAH I"), de London Luton Airport Group Limited ("LLAGL") y London Luton Airport Operations Limited ("LLAOL") garantizan la deuda bancaria del Grupo London Luton Airport Holdings III Limited ("LLAH III") (Nota 20.b).

Limitaciones

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

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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

7 Activos intangibles

	Concesiones de servicios	Desarrollo	Aplicaciones informáticas	Fondo de comercio	Concesión LLAH III	Otro inmovilizado intangible	Inmovilizado intangible en curso	Total
A 1 de enero de 2016								
Coste	17.718	1.608	220.980	1.872	585.554	136.130	37.736	1.001.598
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(5.521)	(1.233)	(183.110)	-	(44.361)	(132.609)	-	(366.834)
Importe neto en libros a 1 de enero de 2016	**12.197**	**375**	**37.870 (*)**	**1.872**	**541.193**	**3.521**	**37.736**	**634.764**
Altas	60	-	11.203	-	-	2	4.854	16.119
Bajas	(11)	-	(615)	-	-	(30)	(211)	(867)
Traspasos (Nota 6 y 8)	(357)	-	5.245	-	-	(54)	(5.376)	(542)
Diferencia conversión	-	-	-	-	(79.529)	-	-	(79.529)
Dotación a la amortización	(690)	(265)	(18.572)	-	(31.919)	(968)	-	(52.414)
Bajas amortización acumulada	5	-	553	-	-	30	-	588
Traspasos (Nota 6 y 8)	134	-	23	-	-	95	-	252
Diferencia conversión amortización	-	-	-	-	7.276	-	-	7.276
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2016	**11.338**	**110**	**35.707**	**1.872**	**437.021**	**2.596**	**37.003**	**525.647**
A 31 de diciembre de 2016								
Coste	17.410	1.608	236.813	1.872	506.025	136.048	37.003	936.779
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(6.072)	(1.498)	(201.106)	-	(69.004)	(133.452)	-	(411.132)
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2016	**11.338**	**110**	**35.707**	**1.872**	**437.021**	**2.596**	**37.003**	**525.647**

	Concesiones de servicios	Desarrollo	Aplicaciones informáticas	Fondo de comercio	Concesión LLAH III	Otro inmovilizado intangible	Inmovilizado intangible en curso	Total
A 1 de enero de 2015								
Coste	17.774	1.608	203.024	1.872	551.730	135.868	35.566	947.442
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(4.874)	(968)	(160.590)	-	(7.825)	(131.608)	-	(305.865)
Importe neto en libros a 1 de enero de 2015	**12.900**	**640**	**42.434**	**1.872**	**543.905**	**4.260**	**35.566**	**641.577**
Altas	51	-	13.813	-	-	33	7.650	21.547
Bajas	(66)	-	(45)	-	(1)	(212)	(950)	(1.274)
Traspasos (Nota 6 y 8)	(41)	-	4.188	-	-	441	(4.530)	58
Diferencia conversión	-	-	-	-	33.825	-	-	33.825
Dotación a la amortización	(694)	(265)	(22.397)	-	(37.043)	(1.267)	-	(61.666)
Bajas amortización acumulada	23	-	29	-	-	113	-	165
Traspasos (Nota 6 y 8)	24	-	(152)	-	-	153	-	25
Diferencia conversión amortización	-	-	-	-	507	-	-	507
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2015	**12.197**	**375**	**37.870**	**1.872**	**541.193**	**3.521**	**37.736**	**634.764**
A 31 de diciembre de 2015								
Coste	17.718	1.608	221.025	1.872	585.554	136.130	37.736	1.001.643
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(5.521)	(1.233)	(183.155)	-	(44.361)	(132.609)	-	(366.879)
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2015	**12.197**	**375**	**37.870**	**1.872**	**541.193**	**3.521**	**37.736**	**634.764**

(*) Se ha corregido el desglose del valor neto contable existente al cierre de 2015 entre coste y amortización acumulada.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Al cierre de los ejercicios 2016 y 2015 no existen elementos del inmovilizado intangible sujetos a garantías.

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

	2016	2015
Aplicaciones informáticas	3.305	6.293
Otro inmovilizado intangible	33.698	31.443
Total	**37.003**	**37.736**

Las principales adiciones del ejercicio 2016 y 2015 en el epígrafe "Aplicaciones Informáticas" e "Inmovilizado Intangible en curso" corresponden a adquisiciones, así como mejoras y desarrollos, de nuevas tecnologías para aplicaciones informáticas, relativas a los servicios centrales de aeropuertos. Cabe destacar en 2016 el sistema integral de gestión de aparcamientos de los aeropuertos y en 2015 los trabajos realizados con la *web* pública de Aena.

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

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

Concesiones de servicios:

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

Helipuerto de Ceuta:

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

Helipuerto de Algeciras:

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

Concesión administrativa de London Luton

En el perímetro de consolidación del grupo se integra globalmente, desde el 16 de octubre de 2014 (véase Nota 2.2.1) las cuentas del grupo de la sociedad London Luton Airport Holdings III Limited (LLAH III), creada con el objetivo, a través de su subsidiaria al 100 % London Luton Airport Holdings II Limited (LLAH II), quien a su vez posee al 100 % de London Luton Airport Holdings I Limited (LLAH I), de llevar a cabo la adquisición, con fecha 27 de noviembre de 2013, de London Luton Airport Group Limited, sociedad gestora y concesionaria del aeropuerto de Luton en el Reino Unido. El aeropuerto de Luton está gestionado, en régimen de concesión, por la sociedad LLAOL. El contrato de concesión se suscribió el 20 de agosto de 1998 y finaliza el 31 de marzo de 2031. El contrato de concesión contempla la existencia de la sociedad London Luton Airport Group Limited ("LLAGL") como garante de la operadora. La concesión del aeropuerto de Luton no cumple los requisitos del IFRIC12 como concesión de servicio (ver Nota 2.24), sino que se contabiliza como un arrendamiento operativo (ver Nota 2.22).

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

De acuerdo con el procedimiento descrito en la Nota 2.8, y para la red de aeropuertos que constituye el segmento de Aeropuertos, al cierre de los ejercicios 2016 y 2015 el Grupo ha efectuado tests de deterioro de los activos intangibles no amortizados no identificando ajustes al 31 de diciembre de 2016 y 2015, inclusive después de aplicar sensibilidades sobre las variables utilizadas.

El importe recuperable de una unidad generadora de efectivo se determina basándose en cálculos del valor en uso. Estos cálculos usan proyecciones de flujos de efectivo basadas en las proyecciones financieras incluidas en el DORA, para el período de cinco años 2017-2021 (ver Nota 36). Las proyecciones de flujos de efectivo a partir del sexto año se calculan utilizando una tasa constante de crecimiento esperado, considerando las estimaciones de crecimiento del tráfico aéreo contenidas en el DORA (CAGR del 1,8 % de tráfico de pasajeros para el período 2022-2031).

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

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

Sensibilidad a los cambios en las hipótesis

A 31 de diciembre de 2016 el Grupo realizó un análisis de sensibilidad del cálculo del deterioro, a través de variaciones razonables de las principales hipótesis financieras consideradas en dicho cálculo, asumiendo los siguientes incrementos o disminuciones, expresados en puntos porcentuales (p.p.):

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

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

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

En cuanto al inmovilizado intangible y material procedente de la adquisición de la Sociedad LLAH III, el Grupo estima el importe recuperable de dicha inversión como el valor actual de los flujos de efectivo futuros, teniendo en cuenta las estimaciones contenidas en el Plan de Negocio preparado por el Consejo de Administración de dicha Sociedad, que se extienden hasta el año 2031, año de expiración legal del contrato de concesión. Aplicando unas tasas de descuento acordes con la experiencia histórica reciente se obtiene un importe recuperable que supera el valor en libros de dicho inmovilizado. Ésta ha realizado, en los ejercicios 2016 y 2015, un análisis de sensibilidad del cálculo del importe recuperable en función de cambios en las principales hipótesis (crecimiento de ingresos derivados de pasajeros, tasa de inflación, tasas de descuento). Basándose en todo ello, la dirección del Grupo considera que el importe recuperable calculado a 31 de diciembre de 2016 y 2015, es superior al valor en libros del mencionado inmovilizado.

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

De acuerdo con los cálculos de deterioro a los que son sometidos, al cierre del ejercicio 2016 no se ha detectado la necesidad de efectuar saneamiento a dicho fondo de comercio al ser el valor recuperable (en todos los casos entendido como valor en uso) superior al valor contable.

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

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

8 Inversiones inmobiliarias

	Terrenos y Construcciones	Instalaciones técnicas y otro inmovilizado	Total
A 1 de enero de 2016			
Coste o valoración	267.379	6.315	273.694
Amortización	(96.323)	(5.862)	(102.185)
Pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(6.243)	-	(6.243)
Importe neto en libros a 1 de enero de 2016	**164.813**	**453**	**165.266**
Altas	1.345	-	1.345
Bajas	(50)	-	(50)
Traspasos (Nota 6 y 7)	(44.985)	(257)	(45.242)
Dotación a la amortización	(4.681)	(50)	(4.731)
Bajas	36	-	36
Traspasos (Nota 6 y 7)	18.957	109	19.066
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2016	**135.435**	**255**	**135.690**
A 31 de diciembre de 2016			
Coste o valoración	223.689	6.058	229.747
Amortización	(82.011)	(5.803)	(87.814)
Pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(6.243)	-	(6.243)
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2016	**135.435**	**255**	**135.690**

	Terrenos y Construcciones	Instalaciones técnicas y otro inmovilizado	Total
A 1 de enero de 2015			
Coste o valoración	204.144	6.319	210.463
Amortización	(67.369)	(5.465)	(72.834)
Pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(6.243)	-	(6.243)
Importe neto en libros a 1 de enero de 2015	130.532	854	131.386
Altas	227	-	227
Traspasos (Nota 6 y 7)	63.008	(4)	63.004
Dotación a la amortización	(4.189)	(400)	(4.589)
Traspasos (Nota 6 y 7)	(24.765)	3	(24.762)
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2015	**171.056**	**453**	**171.509**
A 31 de diciembre de 2015			
Coste o valoración	267.379	6.315	273.694
Amortización	(96.323)	(5.862)	(102.185)
Pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(6.243)	-	(6.243)
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2015	**164.813**	**453**	**165.266**

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

inmuebles se consideran inversiones inmobiliarias cuando se utiliza una porción insignificante de los mismos para la producción o suministro de bienes o servicios o para fines administrativos.

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

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

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

Las inversiones realizadas ascienden a 1.345 miles de euros y corresponden a obras de acondicionamiento y mejoras, destacando la impermeabilización del edificio Aena III sito en el aeropuerto de Palma de Mallorca.

En el ejercicio 2015 se traspasaron 38.242 miles de euros de valor neto contable de inmovilizado material a inversiones inmobiliarias al tratarse de activos que pasan a cumplir la condición de inmuebles destinados a su explotación en régimen de alquiler.

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

	2016	**2015**
Ingresos derivados de rentas	60.926	57.203
Gastos directos de explotación	(32.529)	(35.857)

El valor razonable de las inversiones inmobiliarias teniendo en cuenta los valores actuales a las fechas presentadas es el siguiente:

	31 de diciembre 2016	**31 de diciembre de 2015**
Terrenos	325.236	301.359
Construcciones	393.842	489.615
Total	**719.078**	**790.974**

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

El valor de mercado se obtiene mediante la capitalización de los ingresos netos estimados procedentes del inmueble, en función del periodo de arrendamiento y reversión. Esto comporta la capitalización de los ingresos actuales a lo largo del periodo, junto con la valoración de cada una de las rentas subsiguientes probables tras las actualizaciones de las rentas o tras la formalización de nuevos alquileres de cada uno de los periodos previstos, siempre a partir del valor actual. La rentabilidad o rentabilidades aplicadas a las distintas categorías de ingresos reflejan todas las previsiones y riesgos

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

asociados al flujo de tesorería y a la inversión, y se han situado en una horquilla en torno al 5,50 %-9,50 %, correspondiendo la parte baja de la horquilla a los emplazamientos *Prime*.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

9 Inversiones en asociadas

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

2016

	Valor inicial de la participación	Altas/Bajas (Reducción de capital) (Nota 2.2)	Aportación resultados ejercicios	Dividendos recibidos	Diferencias de conversión (Nota 18.b)	Participación en otro rdo global de asociadas (Nota 18)	Otros (Pago impuesto sobre la riqueza)	Valor final de la participación
SACSA	3.219	-	2.991	(2.001)	281	-	-	4.490
AMP (*)	67.456	(1.457)	9.298	(9.366)	(6.597)	30	-	59.364
AEROCALI (**)	6.704	-	3.832	(3.516)	937	-	(70)	7.887
Total	**77.379**	**(1.457)**	**16.121**	**(14.883)**	**(5.379)**	**30**	**(70)**	**71.741**

(*) El impacto que la reducción de capital de AMP explicada en la Nota 2.2. ha tenido en ganancias acumuladas ha sido de 839 miles de euros.

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

2015

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

(*) "Otros" incluye un ajuste, en Patrimonio, de homogeneización a Normativa Internacional derivado de la primera presentación de las Cuentas Anuales de SACSA bajo Normativa Internacional en Colombia, siendo el balance de apertura el 1 de enero de 2015.

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

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

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

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

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

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

La información auditada expresada bajo NIIF relativa a las empresas asociadas a fecha 31 de diciembre 2016 y 2015 valoradas en euros al tipo de cambio correspondientes de cada uno de los ejercicios es el siguiente:

Nombre	País de constitución	Activos	Pasivos	Ingresos de explotación	Beneficio/ (Pérdida)	% de participación
31 diciembre 2016:						
- SACSA	Colombia	40.474	28.623	31.072	7.894	37,89%
- AMP	México	181.026	9.293	14.603	27.896	33,33%
- AEROCALI	Colombia	46.360	30.586	37.722	7.665	50,00%
31 diciembre 2015:						
- SACSA	Colombia	35.688	27.193	26.496	5.707	37,89 %
- AMP	México	203.957	7.944	13.144	25.137	33,33 %
- AEROCALI	Colombia	29.917	16.509	34.579	6.942	50,00 %

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

	2016	2015
Activo no corriente	170.517	195.297
Activo corriente	10.509	8.660
Pasivo no corriente	-	-
Pasivo corriente	9.293	7.944
Ingresos ordinarios	14.603	13.144
Resultado del ejercicio de las actividades continuadas	27.896	25.137
Resultado global total	27.896	25.137

10 (a) Instrumentos financieros por categoría

	31 de diciembre de 2016			
	Préstamos y partidas a cobrar	Derivados de cobertura	Disponibles para la venta	Total
Activos en balance				
Activos financieros disponibles para la venta (Nota 11)	-	-	354	**354**
Otros activos financieros	58.697	-	-	**58.697**
Clientes y otras cuentas a cobrar (excluyendo pagos anticipados y activos no financieros) (Nota 13)	306.660	-	-	**306.660**
Efectivo y equivalentes al efectivo (Nota 15)	564.616	-	-	**564.616**
Total	**929.973**	**-**	**354**	**930.327**

	31 de diciembre de 2016		
	Derivados de cobertura	Otros pasivos financieros a coste amortizado	Total
Pasivos en balance			
Deuda financiera (excluidos los pasivos por arrendamiento financiero) (Nota 20)	-	8.767.978	**8.767.978**
Pasivos por arrendamiento financiero (Nota 20)	-	24.645	**24.645**
Instrumentos financieros derivados (Nota 12)	136.546	-	**136.546**
Proveedores y otras cuentas a pagar (excluyendo pasivos no financieros) (Nota 19)	-	300.908	**300.908**
Total	**136.546**	**9.093.531**	**9.230.077**

	31 de diciembre de 2015			
	Préstamos y partidas a cobrar	Derivados de cobertura	Disponibles para la venta	Total
Activos en balance				
Activos financieros disponibles para la venta	-	-	4.823	**4.823**
Instrumentos financieros derivados (Nota 12)	-	1.280	-	**1.280**
Otros activos financieros	54.241	-	-	**54.241**
Clientes y otras cuentas a cobrar (excluyendo pagos anticipados y activos no financieros) (Nota 13)	397.730	-	-	**397.730**
Efectivo y equivalentes al efectivo (Nota 15)	556.741	-	-	**556.741**
Total	**1.008.712**	**1.280**	**4.823**	**1.014.815**

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

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 puede 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	**2016**	**2015**
Clientes con calificación crediticia externa *(Fuente Reuters)*		
BBB	0,3	6,9
BB+	3,3	3,8
B	6,1	1,5
Clientes sin calificación crediticia externa		
Grupo 1	1,2	14
Grupo 2	277,6	298
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	
	2016	**2015**
A 1 de enero	4.823	4.823
Pérdida por deterioro	(4.469)	-
A 31 de diciembre	**354**	**4.823**

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

Nombre y Domicilio	Actividad	Fracción del Capital 2016	Fracción del Capital 2015	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	Aena, S.A.
Airport Concessions and Development Limited (ACDL) 10, Upper Bank St- London – U.K.	Gestión de activos financieros del grupo aeroportuario TBI.	10	10	Aena Desarrollo Internacional, S.A.
European Satellite Service Provider, SAS (ESSP SAS) Toulose – Francia	Explotación del sistema de navegación por satélite.	16,67	16,67	Aena Desarrollo Internacional, S.A.

El valor de las participaciones a 31 de diciembre de 2016 y 2015 es el siguiente (en miles de euros):

	Importe de la participación	
Nombre y Domicilio	**2016**	**2015**
Agencia Barcelona Regional Edificio Centreservei, Zona Franca Carrer 60, 25-27 Barcelona	180	180
Airport Concessions and Development Limited (ACDL) 10, Upper Bank St- London – U.K.	7	4.476
European Satellite Service Provider, SAS (ESSP SAS) Toulose – Francia	167	167
	354	**4.823**

Ninguna de estas sociedades cotiza en bolsa.

En los ejercicios 2016 y 2015, Airport Concessions and Development Limited (ACDL), se encuentra sin actividad y en proceso de liquidación tras completar en el ejercicio 2013, y a través de su filial TBI, la venta de los aeropuertos de Cardiff, Belfast Internacional y Stockholm Skavsta, London Luton Airport, las concesiones de terminal del aeropuerto de Orlando Sanford y del negocio de gestión aeroportuaria de TBI en Estados Unidos.

El 15 de febrero de 2016 los accionistas de ACDL decidieron reducir el capital social, destinando a reservas de libre disposición 25.000 miles de libras y aprobando un dividendo por esta cantidad. El importe del dividendo reconocido por el Grupo asciende a 3.234 miles de euros. Igualmente, el 12 de diciembre de 2016 los accionistas de ACDL decidieron reducir el capital social, destinando a reservas de libre disposición 11.375 miles de libras y aprobando un dividendo por esta cantidad. El importe del dividendo reconocido por el Grupo asciende a 1.356 miles de euros. A raíz de la desinversión efectuada en ACDL a través de TBI, el Grupo ha reconocido una pérdida por deterioro en dicha inversión

que asciende a 4.590 miles de euros (Nota 31). Este deterioro se genera como consecuencia de la disminución del valor recuperable de la inversión como consecuencia de la desinversión mencionada anteriormente.

Está pendiente de llevarse a cabo la liquidación total de la sociedad ACDL, la cual se espera se realice en 2017 al haberse realizado una liquidación parcial en 2016, a través del reparto del excedente de caja vía reparto de dividendos a sus accionistas.

En el ejercicio 2016 el Grupo recibió un dividendo de European Satellite Services Provider SAA (ESSP SAS) de 250 miles de euros (2015: 250 miles de euros).

A 31 de diciembre de 2016 y 2015 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 para 2016 y 2015:

	31 de diciembre de	
	2016	**2015**
Libras	7	4.476
Euros	347	347
Total	**354**	**4.823**

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

12 Instrumentos financieros derivados

	31 de diciembre de 2016		31 de diciembre de 2015	
	Activos	**Pasivos**	**Activos**	**Pasivos**
Permutas tipo de interés ENAIRE transferidas a AENA – Cob. FE	-	176	-	1.686
Permutas tipo de interés - coberturas flujos efectivo Aena, S.A.	-	129.506	-	72.217
Permutas tipo de interés - coberturas flujos efectivo LLAH III	-	6.864	1.280	-
Total	**-**	**136.546**	**1.280**	**73.903**
Parte corriente	**-**	**39.651**	**-**	**42.356**
Parte no corriente	**-**	**96.895**	**1.280**	**31.547**

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

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

Durante los períodos terminados el 31 de diciembre de 2016 y 31 de diciembre de 2015 los derivados de cobertura son efectivos al 100 % y cumplen con los requisitos necesarios para aplicar contabilidad de coberturas, de modo que no existe inefectividad registrada en la cuenta de pérdidas y ganancias.

Permutas de tipo de interés

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

De acuerdo con lo descrito en la Nota 20 existe un contrato de financiación entre la entidad pública empresarial "ENAIRE" y Aena, S.A. por el que se transfiere la financiación asignada a Aena, S.A. en la aportación de la rama de actividad (ver Nota 1) y las obligaciones que pudieran existir en los contratos con las instituciones financieras que

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

financiaron a la entidad pública empresarial. Las permutas de tipo de interés desglosadas a continuación corresponden a los contratos originales firmados entre ENAIRE y las instituciones financieras correspondientes, siendo el titular de la obligación del cumplimiento de dicho contrato ENAIRE. Como consecuencia de la firma del contrato entre Aena, S. A. y ENAIRE, la valoración y la contabilización del efecto de los contratos de permuta de tipo de interés correspondiente a la financiación entre ambas entidades, se ha realizado en el balance del Grupo.

Sus principales características a 31 de diciembre de 2016 son las siguientes:

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

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

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

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

A 31 de diciembre de 2016, el tipo de interés fijo de la permuta es del 0,98 % (2015: 0,98 % a 2,57 %) y el tipo de interés variable es el EURÍBOR 6 Meses (2015: EURÍBOR 3 Meses y 6 Meses). Estos préstamos y derivados de la matriz tienen como destino la financiación de los aeropuertos y, por tanto, la matriz imputa al Grupo los costes por intereses y amortizaciones de los mismos. Las pérdidas y ganancias reconocidas en la reserva de cobertura del patrimonio neto en contratos de permuta de tipo de interés a 31 de diciembre de 2016 y 31 de diciembre de 2015 se irán transfiriendo a la cuenta de resultados de forma continua hasta que se reembolsen los préstamos bancarios. Durante el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2016 se han imputado a la cuenta de pérdidas y ganancias 1.547 miles de euros en concepto de pérdida por instrumentos de cobertura (ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2015: 5.120 miles de euros).

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

Valor razonable registrado en el "Pasivo no corriente" a 31 de diciembre de 2016 (en miles de euros)	Valor razonable registrado en el "Pasivo corriente" a 31 de diciembre de 2016 (en miles de euros)
-	176

Valor razonable registrado en el "Pasivo no corriente" a 31 de diciembre de 2015 (en miles de euros)	Valor razonable registrado en el "Pasivo corriente" a 31 de diciembre de 2015 (en miles de euros)
151	1.535

- Derivados de Aena, S.A.

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

Sus principales características a 31 de diciembre de 2016 son las siguientes:

	Clasificación	Tipo	Importe Contratado (Miles Euros)	Fecha de contratación	Fecha de inicio del derivado	Vencimiento	Fecha designación de la cobertura
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	*Swap* de tipo de interés fijo al 0,144 % contra tipo de interés variable	290.000	19-12-16	27-12-16	15-12-20	19-12-16
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	*Swap* de tipo de interés fijo al 1,1735 % contra tipo de interés variable	854.100	10-06-15	15-06-15	15-12-26	10-06-15
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	*Swap* de tipo de interés fijo al 0,9384 % contra tipo de interés variable	3.041.833	10-06-15	15-06-15	15-12-26	10-06-15

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

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

Tal y como se indica en la Nota 34.f, el préstamo del ICO de 300 millones de euros fue novado. El derivado asociado a este préstamo también ha sido modificado para hacerlo coincidir con el nuevo calendario de pagos, pasando el tipo fijo de ser el 0,2941 % al 0,144 %.

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

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

A 31 de diciembre de 2016, si el tipo de interés se hubiera incrementado o hubiera disminuido en 20 puntos básicos, manteniéndose el resto de las variables constantes, el pasivo por dichos derivados habría sido 39.798 miles de euros menor y 40.537 miles de euros mayor, respectivamente; y el beneficio antes de impuestos del año habría sido de 6.900 miles de euros mayor y 6.900 euros menor, respectivamente.

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

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

Durante el ejercicio 2016 se han imputado a la cuenta de pérdidas y ganancias por derivados contratados por Aena 42.925 miles de euros (2015: 20.083 miles de euros). Sumando la pérdida por derivados con ENAIRE de 1.547 miles de euros señalada anteriormente, se llega a un total de 44.472 miles de euros en concepto de pérdida por instrumentos de cobertura (2015: 25.203 miles de euros) (Nota 31).

A 31 de diciembre de 2016 y 2015, los derivados de cobertura tienen son efectivos y cumplen con los requisitos necesarios para aplicar contabilidad de coberturas, de modo que no existe inefectividad registrada en la cuenta de pérdidas y ganancias.

- Derivados del grupo LLAH III

El contrato de préstamo de LLAH I con entidades de crédito (Nota 20) exigía que el 70 % del nominal de los préstamos (esto es, 154 millones de libras) se cubriese a tipo fijo. Sobre la deuda con entidades de crédito mencionada en dicha Nota, el grupo LLAH III contrató diversos *swaps* de tipos de interés. Dichos *swaps* eran de tipo de interés fijo al 1,8525 % contra tipo de interés variable.

Las principales características iniciales de los derivados del grupo LLAH III, eran las siguientes:

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

Con ocasión de la operación de refinanciación descrita en la Nota 20, dichos *swaps* fueron cancelados, siendo sustituidos por nuevos *swaps* por el 70 % del nuevo préstamo (159,6 millones de libras de principal nocional), y con nuevo vencimiento a 7 años (con fecha marzo 2022), de tipo de interés fijo al 1,685 % contra tipo de interés variable y cuyo valor reconocido en pasivo a largo plazo a 31 de diciembre de 2016 asciende a 6.864 miles de euros (31 de diciembre de 2015: activo a largo plazo de 1.280 miles de euros).

Las características de estos nuevos *swaps* son las siguientes:

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

13 Clientes y otras cuentas a cobrar

	2016	2015
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	398.953	449.012
Derecho de crédito a recibir un inmueble	2.769	-
Menos: provisión por pérdidas por deterioro de cuentas a cobrar	(123.452)	(121.742)
Clientes por ventas y prestaciones de servicios - neto	278.270	327.270
Clientes partes relacionadas (Nota 34)	3.115	2.871
Otras cuentas a cobrar con partes relacionadas	-	46.318
Deudores varios y otros activos	24.945	20.742
Personal	330	529
Activo por impuesto corriente	110.456	107.840
Otros créditos con las Administraciones Públicas	23.062	16.973
Total	**440.178**	**522.543**
Menos parte no corriente	**2.599**	**-**
Parte corriente	**437.579**	**522.543**

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

A 31 de diciembre de 2016 existen en este epígrafe 31.030 miles de euros en moneda extranjera, de los cuales 24.344 miles de € denominados en libras esterlinas (2015: 34.505 miles de euros en moneda extranjera).

A 31 de diciembre de 2016, las cuentas a cobrar de clientes pendientes de vencimiento y no provisionadas ascienden a 266.525 miles de euros (2015: 298.858).

A 31 de diciembre de 2016, había cuentas a cobrar de clientes por importe de 11.745 miles de euros (2015: 28.412) que estaban vencidas y no provisionadas, ya que corresponden a liquidaciones y facturas que se encontraban en gestión a 31 de diciembre de cada ejercicio y que ya han sido cobradas.

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

	2016	2015
Hasta 3 meses	5.766	23.472
Entre 3 y 6 meses	4.327	1.837
Más de 6 meses	1.652	3.103
	11.745	**28.412**

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

	2016	2015
Entre 3 y 6 meses	114	34
Más de 6 meses	123.338	121.708
	123.452	**121.742**

El importe de la provisión por deterioro de las cuentas a cobrar de clientes y de otras cuentas a cobrar es de 123.452 miles de euros (121.742 miles de euros a 31 de diciembre de 2015).

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:

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

	2016	2015
Saldo inicial	121.742	126.565
Provisión por deterioro del valor de cuentas a cobrar	1.723	(5.491)
Otros movimientos	(13)	6
Ajuste apremio	-	662
A 31 de diciembre	**123.452**	**121.742**

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

Adicionalmente a la variación de 1.723 miles de euros (2015: variación positiva de 5.491 miles de euros) en la provisión de deterioro por operaciones, durante el ejercicio 2016 se han registrado, en el epígrafe "Pérdidas, deterioro y variación provisiones por operaciones" de la Cuenta de pérdidas y ganancias, pérdidas de 6.122 miles de euros (2015: 8.852 miles de euros), por bajas definitivas dadas por la Agencia Estatal de Administración Tributaria de deudas enviadas a la vía de apremio. Con ello, el total de pérdidas y variación de provisiones por operaciones comerciales de 2016 asciende a 7.845 miles de euros (2015: 3.031 miles de euros) (Nota 30).

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.

En el epígrafe "Derecho de crédito a recibir un inmueble" se recoge el derecho del Grupo a recibir el activo que la empresa arrendataria construya sobre una parcela cedida, al finalizar el contrato de cesión de terreno, en la medida en que el inmueble construido sobre el terreno constituye una contraprestación más de la operación de arrendamiento. El importe no corriente de este derecho asciende a 2.599 miles de euros a 31 de diciembre de 2016.

El epígrafe "Otros créditos con las Administraciones Públicas" recoge al 31 de diciembre de 2016 un importe de 13.860 miles de euros relacionado con cuentas a cobrar por subvenciones FEDER concedidas a la Sociedad (2015: 10.790). El resto del epígrafe recoge a 31 de diciembre de 2016 y 2015 saldos deudores en concepto de impuestos indirectos.

En el epígrafe "Otras cuentas a cobrar con partes relacionadas" se venía recogiendo, principalmente, el crédito que Aena, S.A. y Aena Desarrollo Internacional, S.A. mantenían con ENAIRE en concepto de pagos a cuenta no compensados y otras deducciones activadas por consolidación fiscal, originadas por la liquidación del Impuesto de Sociedades del período en régimen de consolidación fiscal, originadas por la liquidación del Impuesto de Sociedades del período en régimen de consolidación fiscal. Tras la ruptura del grupo fiscal, tales saldos han sido liquidados (véase Nota 32). A 31 de diciembre de 2015 la cuenta a cobrar por el total de estos conceptos ascendía a 52.402 miles de euros (de los que 50.217 miles de euros, procedentes de la Sociedad dominante Aena, S.A., correspondían a pagos a cuenta del impuesto de sociedades del 2014 no compensados a la fecha de cierre de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2015 y que aún no habían sido cobradas a enero de 2015 y 2.185 miles de euros eran correspondientes a Aena Desarrollo Internacional, S.A; de esta última cantidad 1.274 miles de euros procedían de la ruptura fiscal y el resto del movimiento del impuesto de sociedades del ejercicio 2015).

El epígrafe "Deudores varios" recoge principalmente periodificaciones por gastos anticipados, así como imposiciones y depósitos con un vencimiento inferior a doce meses pero superior a tres meses. También recoge el saldo pendiente de cobro correspondiente al incidente por invasión de las pistas en el Aeropuerto del Prat el 28 de julio de 2006 por importe de 7.422 miles de euros, y que el Grupo mantiene provisionado.

14 Existencias

	2016	2015
Materias primas y otros aprovisionamientos	7.628	6.771
Anticipos a proveedores	1.330	1.774
Total existencias	**8.958**	**8.545**

El saldo de materias primas y otros aprovisionamientos incluye principalmente materiales y repuestos utilizados en las operaciones aeroportuarias. A 31 de diciembre de 2016 incluye 25 miles de euros (2015: 151 miles de euros) de repuestos adquiridos a la Sociedad dominante última ENAIRE.

15 Efectivo y equivalentes al efectivo

	2016	2015
Caja y bancos	564.616	556.741
Depósitos en entidades a corto plazo	-	-
Efectivo y equivalentes al efectivo	**564.616**	**556.741**

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

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

	2016	2015
Caja y bancos en dólares estadounidenses (USD)	721	223
Caja y bancos en libras esterlinas (GBP)	24.052	16.532

16 Capital social y prima de emisión

Las variaciones en el número de acciones y en el importe de Capital Social y Prima de Emisión de la Sociedad durante los ejercicios 2016 y 2015 son los siguientes:

	N.º de acciones	Capital social (miles de euros)	Prima de emisión (miles de euros)	Total (miles de euros)
A 31 de diciembre de 2016	150.000.000	1.500.000	1.100.868	**2.600.868**
A 31 de diciembre de 2015	150.000.000	1.500.000	1.100.868	**2.600.868**

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

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

- Reducir el valor nominal de las acciones de la Sociedad de 1.000 euros por acción, mediante el desdoblamiento de las 61 acciones en circulación, en 6.100 nuevas acciones, en la proporción de 100 acciones nuevas por cada acción antigua, sin que se produzca una variación en el importe del Capital social de la Sociedad. En consecuencia, el Capital social de la Sociedad estaba representado a esa fecha por 6.100 acciones de valor nominal de 10 euros cada una.

- Ampliar el capital social a 1.500.000 miles de euros, a través de la emisión de 149.993.900 nuevas acciones de valor nominal de 10 euros cada una, con los mismos derechos y obligaciones de las acciones anteriormente

existentes. Estas acciones se emiten con una Prima de emisión de 1.100.868 miles de euros, por lo que el importe a desembolsar en concepto de Capital social y Prima de emisión asciende a 2.600.807 miles de euros. Dicha ampliación de capital fue suscrita íntegramente y desembolsada por el accionista único en ese momento mediante la aportación no dineraria de la rama de actividad aeroportuaria descrita en la Nota 1 a estas Cuentas anuales consolidadas.

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

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

A 31 de diciembre de 2016 y 2015 el capital social de Aena S.A. está representado por 150.000.000 acciones ordinarias de 10 euros de valor nominal cada una, totalmente desembolsadas. Estas acciones gozan de iguales derechos políticos y económicos.

A 31 de diciembre de 2016 no existen ampliaciones de capital en curso, ni autorizaciones para operar con acciones propias.

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

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

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

Según la información disponible, a 31 de diciembre de 2015 las participaciones superiores al 10 % eran las siguientes:

Enaire	51,00%
TCI Fund Management Limited [1]	11,32%

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

17 Ganancias / (pérdidas) acumuladas

	Reserva legal	Reserva de capitalización	Otras reservas	Total
A 1 de enero de 2015	**58.008**	**-**	**872.222**	**930.230**
Beneficio del ejercicio	45.217	-	788.320	833.537
Otros movimientos	-	-	(333)	(333)
A 31 de diciembre de 2015	**103.225**	**-**	**1.660.209**	**1.763.434**
Beneficio del ejercicio	81.168	-	1.082.981	1.164.149
Dotación de reserva de capitalización		42.406	(42.406)	-
Dividendos repartidos		-	(406.500)	(406.500)
Otros movimientos	-	-	769	769
A 31 de diciembre de 2016	**184.393**	**42.406**	**2.295.053**	**2.521.852**

A 31 de diciembre de 2016 y 2015 el importe de la Reserva Legal es una Reserva indisponible.

A 31 de diciembre de 2016 el epígrafe "Otros movimientos" recoge, principalmente, el impacto que la reducción de capital de AMP explicada en la Nota 2.2. ha tenido en ganancias acumuladas por importe de 839 miles de euros, contrarrestado por el pago del impuesto sobre la riqueza de (70) miles de euros efectuado en Aerocali (Nota 9).

En este epígrafe se incluye también un importe de 42.406 miles de euros de Reserva de capitalización procedente de la aprobación de la distribución de beneficios de la Sociedad del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015.

A 31 de diciembre de 2015 el epígrafe "Otros movimientos" recogía, principalmente, un importe de -418 miles de euros procedente de una homogeneización NIIF en el patrimonio de SACSA, y una reclasificación de 107 miles de euros de las Reservas actuariales de Aena a 31 de diciembre de 2014 incluidas en este epígrafe y que en 2015 se detallaban en el apartado de Ganancias y Pérdidas actuariales dentro del epígrafe "Otras reservas".

Propuesta de distribución de resultado

La distribución del resultado del ejercicio 2016 propuesta por el Consejo de Administración de la Sociedad dominante Aena, S.A bajo Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007 a la Junta General de Accionistas, es la siguiente:

	Miles de Euros
	2016
Base de reparto:	
Pérdidas y ganancias (Beneficios)	1.148.061
Aplicación:	
Dividendos	574.500
Reserva Legal	114.806
Reserva de Capitalización (Ley 27/2014)	28.160
Reserva Voluntaria	430.595

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

Con esta distribución del resultado del ejercicio 2016 propuesta, el importe de la reserva legal quedaría establecido en 299.199 miles de euros, un 99,7 % del mínimo legalmente establecido para Aena, S.A. de 300.000 miles de euros conforme al artículo 274 de la Ley de Sociedades de Capital antes citado.

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

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

Con la propuesta de aplicación del resultado de 2015, el importe de la reserva legal quedó establecido en 183.494 miles de euros, un 61,16 % del mínimo legalmente establecido para Aena, S.A. de 300.000 miles de euros conforme al artículo 274 de la Ley de Sociedades de Capital antes citado.

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

La distribución de los beneficios de la Sociedad dominante del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015, aprobada por la Junta General de Accionistas el 28 de Junio de 2016 fue la siguiente:

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

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

18 Intereses minoritarios y Otras reservas

a) Intereses minoritarios

La composición de los intereses minoritarios es como sigue:

	Segmento	País	% Aena	2016	2015
LLAH III (Nota 2.2)	Internacional	Reino Unido	51 %	32.400	56.399
				32.400	**56.399**

El movimiento de dichos intereses minoritarios durante 2016 y 2015 ha sido el siguiente:

	LLAH III	Total
A 1 de enero de 2015	**62.063**	**62.063**
Distribución de dividendos	(10.727)	(10.727)
Total aportaciones y distribuciones a propietarios reconocidos en patrimonio neto	**(10.727)**	**(10.727)**
Resultado del período	(2.752)	(2.752)
Otro resultado global del ejercicio	7.815	7.815
Resultado global total del ejercicio	**5.063**	**5.063**
A 31 de diciembre de 2015	**56.399**	**56.399**
Distribución de dividendos	(3.350)	(3.350)
Total aportaciones y distribuciones a propietarios reconocidos en patrimonio neto	**(3.350)**	**(3.350)**
Resultado del período	237	237
Otro resultado global del ejercicio	(20.886)	(20.886)
Resultado global total del ejercicio	**(20.649)**	**(20.649)**
A 31 de diciembre de 2016	**32.400**	**32.400**

b) Otras Reservas

	Nota	Derivados de Cobertura	Ganancias y Pérdidas actuariales	Diferencias de Conversión	Resultados de asociadas	Total
A 1 de enero de 2015		**(7.053)**	**(2.684)**	**(5.120)**	**-**	**(14.857)**
Cobertura flujo de efectivo		(91.769)	-	-	-	(91.769)
Ganancias y pérdidas actuariales		-	4.363	-	-	4.363
Efecto fiscal		23.594	(1.058)	-	-	22.536
Otros movimientos	17	-	(107)	-	-	(107)
Transferencias a la cuenta de resultados		25.203	-	-	-	25.203
Efecto fiscal		(7.057)	-	-	-	(7.057)
Diferencias de conversión - asociadas	**9**	-	-	(3.171)	-	(3.171)
Diferencias de conversión – grupo		-	-	4.439	-	4.439
A 31 de diciembre de 2015		**(57.082)**	**514**	**(3.852)**	**-**	**(60.420)**
Cobertura flujo de efectivo		(103.766)	-	-	-	(103.766)
Ganancias y pérdidas actuariales		-	(14.110)	-	-	(14.110)
Efecto fiscal		25.664	2.286	-	-	27.950
Transferencias a la cuenta de resultados		44.472	-	-	-	44.472
Efecto fiscal		(11.118)	-	-	-	(11.118)
Participación en otro resultado global de asociadas	**9**	-	-	-	30	30
Diferencias de conversión - asociadas	**9**	-	-	(5.379)	-	(5.379)
Diferencias de conversión – grupo		-	-	(7.030)	-	(7.030)
A 31 de diciembre de 2016		**(101.830)**	**(11.310)**	**(16.261)**	**30**	**(129.371)**

c) Otro resultado global, neto de impuestos

	Otras reservas atribuibles a la Sociedad dominante	Otras reservas atribuibles a intereses minoritarios	Total Otro Resultado Global
31 de diciembre de 2016			
Partidas que podrían reclasificarse posteriormente a resultados:			
Cobertura de flujos de efectivo (Nota 32)	(44.748)	(2.800)	(47.548)
Participación en otro resultado global de asociadas (Nota 32)	30	-	30
Diferencias de conversión	(12.409)	(6.755)	(19.164)
Ganancias y pérdidas actuariales (Nota 32)	(11.824)	(11.331)	(23.155)
Total	**(68.951)**	**(20.886)**	**(89.837)**
31 de diciembre de 2015			
Partidas que podrían reclasificarse posteriormente a resultados:			
Cobertura de flujos de efectivo (Nota 32)	(50.029)	430	(49.599)
Diferencias de conversión	1.268	4.265	5.533
Ganancias y pérdidas actuariales (Nota 32)	3.305	3.120	6.425
Total	**(45.456)**	**7.815**	**(37.641)**

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

19 Proveedores y otras cuentas a pagar

	31 de diciembre de 2016	31 de diciembre de 2015
Proveedores	467	178
Acreedores varios	183.710	180.031
Acreedores partes relacionadas (Nota 34)	32.953	34.104
Proveedores de inmovilizado	61.359	58.418
Proveedores de inmovilizado partes relacionadas (Nota 34)	2.634	2.003
Personal	19.785	27.461
Pasivo por impuesto corriente	6.025	4.457
Seguridad Social y otros impuestos	19.848	21.070
Anticipos de clientes	112.264	111.966
	439.045	**439.688**

En el ejercicio 2016 se incluyen en este epígrafe 62.402 miles de euros que originariamente se expresaron en libras esterlinas (2015: 62.985 miles de euros).

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

El 14 de febrero de 2013, Aena, 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 contemplaban un anticipo por 332.442 miles de euros, el cual se compensa periódicamente con la facturación. En este sentido, a 31 de diciembre de 2016 el anticipo a corto plazo asciende a 51.283 miles de euros (2015: 53.852 miles de euros), y el anticipo a largo plazo que se incluye en el epígrafe "Otros pasivos a largo plazo", asciende a 120.508 miles de euros (2015: 159.993 miles de euros) (Nota 25).

Información sobre los aplazamientos de pago efectuados a proveedores

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

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

Estos parámetros han sido calculados de acuerdo con lo establecido en el Art. 5 de la Resolución *de 29 de enero de 2015, del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, sobre la información a incorporar en la memoria de las cuentas anuales en relación con el periodo medio de pago a proveedores en operaciones comerciales,* de la siguiente forma:

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

4. Para el cálculo tanto del número de días de pago como del número de días pendientes de pago, la sociedad computa el plazo desde la fecha de prestación de los servicios. No obstante, a falta de información fiable sobre el momento en que se produce esta circunstancia, se toma la fecha de recepción de la factura.

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

	2016	2015
	Importe (miles de euros)	Importe (miles de euros)
Total pagos realizados	770.526	886.343
Total pagos pendientes	95.150	93.480

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

20 Deuda financiera

	31 de diciembre de	
	2016	2015
No corriente		
Préstamos con ENAIRE (Nota 34)	7.487.181	8.309.601
Préstamos con entidades de crédito	258.259	297.164
Préstamos con accionistas LLAH III	54.403	62.953
Pasivos por arrendamiento financiero	22.649	26.592
Otros pasivos financieros	89.692	64.174
	7.912.184	**8.760.484**
Corriente		
Préstamos con ENAIRE (Nota 34)	810.402	1.150.231
Préstamos con entidades de crédito	40.383	11.421
Préstamos con accionistas LLAH III	418	482
Pasivos por arrendamiento financiero	1.996	2.080
Otros pasivos financieros	27.240	33.721
	880.439	**1.197.935**

Las variaciones en el saldo del préstamo de ENAIRE, producidas durante el ejercicio 2016, corresponden a amortización de principal por importe de 1.172.339 miles de euros, y, en sentido inverso, 7.359 miles de euros por aumento de los intereses por pagar y 2.731 miles de euros por efecto del coste amortizado. La variación en los préstamos con entidades de crédito y en los pasivos por arrendamiento financiero corresponden a pagos efectuados en el período y a fluctuaciones del tipo de cambio euro/libra. La variación en la partida "Préstamos con accionistas LLAH III" se debe exclusivamente a fluctuaciones del tipo de cambio libra/euro. La partida de otros pasivos financieros varía como consecuencia de cobros y pagos de fianzas en Aena, S.A.

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

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	
	2016	2015	2016	2015
Deuda financiera con el Grupo	7.487.181	8.309.601	7.372.180	8.052.886
Préstamos con entidades de crédito	258.259	297.164	258.259	297.164
Préstamos con accionistas LLAH III	54.403	62.953	54.403	62.953
Pasivos por arrendamiento financiero	22.649	26.592	22.649	26.592
Otros pasivos financieros	89.692	64.174	89.692	64.174
Total	**7.912.184**	**8.760.484**	**7.797.183**	**8.503.769**

El valor razonable de los recursos ajenos corrientes es igual a su valor en libros, ya que el impacto de aplicar el descuento no es significativo. Los valores razonables para la deuda con un plazo superior a un año se basan en los flujos de efectivo descontados a un tipo basado en el tipo de los recursos ajenos valorados a la curva cupón 0 más un *spread* del 0,99 % (2015: la curva cupón 0 más un *spread* del 1,14 %) y están en el Nivel 3 de la jerarquía de valor razonable.

Como resultado de un proceso de revisión de préstamos a tipo variable, en octubre de 2016 se han cancelado anticipadamente préstamos por importe de 15.000 miles euros cuya fecha de vencimiento era 15 de marzo de 2017, por importe de 30.000 miles de euros cuya fecha de vencimiento era 30 de septiembre de 2017 y por importe de 75.000 miles de euros cuya fecha de vencimiento era 15 de diciembre de 2019. En 2015 se canceló anticipadamente un préstamo por importe de 25.000 miles euros cuya fecha de vencimiento era 15.03.2016 y se renegoció a la baja el *spread* para un importe pendiente de deuda a 30.11.2015 de 613.239 miles euros. También se amplió el plazo de vencimiento de préstamos por 300.000 miles euros desde 28.12.2018 a 15.12.2020.

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

Con fecha de 29 de julio de 2015 se firmaron pólizas de crédito con entidades bancarias por importe de 1.000 millones euros para hacer frente a eventuales necesidades puntuales de tesorería. A 31 de diciembre de 2015 no se había dispuesto de ninguna de ellas, de forma que se pagaron en 2015 1.575 miles de euros por comisiones financieras de apertura. A cierre de 2016 el importe todavía no amortizado de dicha cantidad, 459 miles de euros (2015: 1.247 miles de euros), figura en el epígrafe "Clientes y otras cuentas a cobrar" del activo del balance, concretamente dentro de Deudores varios y otros activos. A 31 de diciembre de 2016 todos los importes se encuentran sin disponer. Las pólizas de crédito contratadas por Aena vencen en Junio de 2017, renovándose automáticamente para un período de dos años.

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

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

(a) Deuda financiera con Matriz (Nota 34)

	31 de diciembre de 2016	31 de diciembre de 2015
No corriente		
Préstamo de Aena, S.A. con ENAIRE	7.493.942	8.318.422
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(6.761)	(8.821)
Subtotal Préstamos con partes relacionadas	**7.487.181**	**8.309.601**
Derivados de cobertura no corriente imputados desde ENAIRE	-	151
Subtotal deuda a largo plazo de Aena, S.A. con ENAIRE	**7.487.181**	**8.309.752**
Corriente		
Préstamo con ENAIRE	777.629	1.125.488
Otros	(1.039)	(1.710)
Intereses devengados por préstamos con ENAIRE	33.812	26.453
Subtotal Préstamos con partes relacionadas	**810.402**	**1.150.231**
Derivados de cobertura corriente imputados desde ENAIRE	176	1.535
Subtotal deuda a corto plazo de Aena, S.A. con ENAIRE	**810.578**	**1.151.766**
Total	**8.297.759**	**9.461.518**

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

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

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

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

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

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

- La eliminación de las cláusulas que imponían limitaciones sobre la transmisión de acciones de Aena y la venta de un porcentaje de acciones superior al 49 %.

- La obligatoriedad del cumplimiento de ciertos ratios financieros, sobre la base de las cuentas anuales consolidadas del Grupo Aena, que se certificará mediante la entrega de un certificado acreditando el cumplimiento de dichos ratios de forma semestral y anual. La definición de los términos que se incluyen en el cálculo de dichos ratios (Deuda financiera neta, EBITDA y gastos financieros) están establecidos en los contratos novados de la siguiente forma:

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

a) préstamos, créditos y descuentos comerciales;

b) cualquier cantidad debida en concepto de bonos, obligaciones, notas, deuda y, en general, instrumentos de similar naturaleza;

c) cualquier cantidad debida en concepto de arrendamiento, o *leasing* que, de acuerdo con la normativa contable aplicable, serían tratados como deuda financiera;

d) los avales financieros asumidos por Aena que cubran parte a la totalidad de una deuda, excluidos aquellos en relación con una deuda ya computada por consolidación; y

e) cualquier cantidad recibida en virtud de cualquier otro tipo de acuerdo que tenga el efecto comercial de una financiación y que, de acuerdo 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.

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

EBITDA: significa el resultado de explotación más (i) las dotaciones para la amortización y deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado y las dotaciones al fondo de reversión (siempre que éstas se hubiesen deducido previamente para el cálculo del resultado de explotación), así como deterioros del fondo de comercio, (ii) la parte correspondiente del dividendo efectivamente recibido de las empresas que consoliden por el método de puesta en equivalencia, y (iii) los dividendos cobrados de cualquier sociedad no incluida en el EBITDA

consolidado de Aena. A todos los efectos se 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.

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

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

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

- En lo relativo a la posibilidad de otorgar cargas y gravámenes se establece un marco más favorable con respecto al que estaba previsto en los contratos de financiación iniciales, al permitirse el otorgamiento de ciertas garantías reales sobre activos internacionales en operaciones de financiación internacionales sin recurso a Aena, S.A. ni la Entidad Pública Empresarial "ENAIRE", frente a la prohibición que existía en muchos contratos iniciales y que en muchos casos hacían difícil la expansión empresarial.

- La unificación de las cláusulas que restringen la disposición de activos: Aena, S.A. conservará, directa o indirectamente, la titularidad dominical de todos los activos aeroportuarios y no los enajenará ni en una sola operación ni en una serie de operaciones relacionadas o no, con algunas excepciones en relación con activos aeroportuarios situados fuera de España.

- Se unifican ciertas cláusulas con el fin de calificar los eventos en los que los contratos de financiación podrían ser objeto de vencimiento anticipado, como consecuencia de impagos derivados de las relaciones comerciales de Aena, S.A.

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

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

En virtud de dicha novación, las Partes acordaron modificar determinados aspectos del contrato de reconocimiento de deuda con efectos meramente novatorios y en ningún caso extintivos, a los efectos de precisar, entre otros, i) el importe actualizado del endeudamiento reconocido, ii) la regulación del abono por entidad pública empresarial "ENAIRE" y Aena, S.A. de los importes debidos bajo los acuerdos de financiación, iii) el ejercicio de las facultades por los coacreditados al amparo de dichos acuerdos de financiación, iv) la obligatoriedad de cumplimiento por parte de Aena, S.A. de los mismos ratios financieros, tal como vienen detallados en las novaciones de los acuerdos de financiación, v) el compromiso de constitución futura de prenda sobre derechos de crédito (el importe correspondiente a un año de

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

servicio de la deuda que se devengue bajo los acuerdos de financiación) por parte de la Sociedad a favor de la entidad pública empresarial "ENAIRE" en caso de incumplimiento de sus obligaciones bajo el contrato de reconocimiento de deuda o perdida de la mayoría del capital social de Aena, S.A. por parte de la entidad pública empresarial "ENAIRE".

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

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

En todo caso, el impago por Aena, S.A. de sus obligaciones derivadas del contrato de reconocimiento de deuda, no liberará a la entidad pública empresarial "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 contratos de financiación con las entidades bancarias y con la entidad pública empresarial "ENAIRE", no modificaron el tratamiento contable de la deuda financiera de la Sociedad con la Sociedad dominante última, la entidad pública empresarial "ENAIRE".

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

a) Incumplimiento de cualquiera de las obligaciones de pago derivadas de cada uno de los acuerdos de financiación.
b) Incumplimiento de obligaciones de pago derivadas de otros contratos de financiación.
c) El incumplimiento de cualquier obligación de pago derivada de relaciones comerciales habituales en el tráfico ordinario de Aena, S.A., salvo que ésta se haya opuesto judicial o extrajudicialmente a la correspondiente reclamación de pago derivada de dicho incumplimiento y/o haya interpuesto, o vaya a interponer las correspondientes acciones procesales a las que Aena, S.A. esté amparada en derecho, sin que haya recaído sentencia condenatoria al pago en su contra.
d) Embargos generalizados de bienes de Aena, S.A. y/o ENAIRE.
e) La constitución por parte de ENAIRE y/o por las Sociedades, entes y entidades del grupo ENAIRE (con excepción de Aena, S.A. y las Sociedades de su grupo, que se rigen por la limitación indicada en el punto siguiente) de cualquier derecho real, carga, gravamen o privilegio sobre cualquiera de los activos o derechos, presentes o futuros.
f) La constitución por Aena, S.A. y/o las Sociedades de su grupo de cualquier derecho real, carga, gravamen o privilegio sobre cualquiera de los activos o derechos existentes en su balance, con excepción de cualquier derecho real, carga, gravamen o privilegio constituido sobre activos situados fuera de España (incluidas en dicha excepción, las acciones o participaciones de Sociedades domiciliadas en España siempre que la totalidad de sus activos operativos estuvieran situados fuera de España) exclusivamente, en garantía de financiaciones u otras obligaciones sin recurso a Aena, S.A. contraídas por filiales y/u otras compañías del grupo Aena.
g) Salvo que el banco hubiera dado su autorización por escrito: Aena conservará, directa a indirectamente, la titularidad dominical de todos sus activos aeroportuarios y no los enajenará ni en una sola operación ni en una serie de operaciones relacionadas o no, con la excepción, en relación exclusivamente con activos aeroportuarios situados fuera de España de titularidad directa o indirecta de Aena, de enajenaciones hasta un importe agregado conjunto durante toda la vida del contrato que no exceda del 20 %del activo consolidado de Aena, determinándose el valor tanto del activo consolidado como del activo enajenado en cada momento por referencia a los valores contabilizados en el balance consolidado de Aena correspondiente al 31 de diciembre del último ejercicio contable cerrado en el momento de suscribirse el acuerdo de enajenación de activos. A los efectos de la presente cláusula "Activos Aeroportuarios", significa cualesquiera bienes que formen parte de la actividad aeroportuaria incluidos en el inmovilizado material consolidado de Aena.
h) El cambio en la ponderación de riesgo de ENAIRE o de los préstamos o créditos concedidos por medio de los acuerdos de financiación.

Únicamente el acaecimiento de dichas causas de vencimiento anticipado, facultaría eventualmente a las entidades financieras, de acuerdo con los términos y condiciones específicas de sus respectivos acuerdos, a la declaración de vencimiento anticipado de sus respectivos acuerdos de financiación. Todo ello, sin perjuicio de la necesidad de concurrencia de buena fe y de carácter esencial de la causa esgrimida.

En caso de incumplimiento por parte de Aena de sus obligaciones bajo el Contrato de Reconocimiento de Deuda:

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

El desglose del total de la "Deuda financiera en la que la Sociedad figura como acreedor solidario en ENAIRE" (en adelante, "Deuda co-acreditada") con las entidades financieras a 31 de diciembre de 2016, es el siguiente (en miles de euros):

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

De los 8.613.671 miles de euros anteriores, Aena, S.A adeuda a la entidad pública "ENAIRE" la deuda derivada de la aportación de la actividad aeroportuaria, que a 31 de diciembre de 2016 asciende a un importe de 8.271.571 miles de euros, el 96 % del total deuda co-acreditada.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

En el ejercicio 2016, el total de Deudas con Entidades de crédito asciende a 298.642 miles de euros (298.308 miles de euros pertenecientes a LLAH III, y 334 miles de euros a ADI), de los cuales 258.259 miles de euros son deuda no corriente, perteneciente en su totalidad a LLAH III, y 40.383 miles de euros son deuda corriente (40.049 miles de euros pertenecientes a LLAH III y 334 miles de euros a ADI).

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

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

	31 de diciembre de	
	2016	**2015**
Miles de Euros (ADI)	334	667
Miles de Libras Esterlinas (LLAH III)	298.308	307.918

A su vez, el importe en libros del préstamo con accionistas de LLAH III está también íntegramente denominado en Libras esterlinas por un importe de 46.740 miles, 54.402 miles de euros al tipo de cambio de cierre de 2016 (2015: 46.740 miles de libras, 62.953 miles de euros al tipo de cambio de cierre de 2015).

A raíz del proceso de desinversión en 2013 por ACDL-TBI, anterior propietario de la sociedad concesionaria del aeropuerto de Luton (LLAOL), Aena Desarrollo Internacional, S.A., siguiendo su nueva estrategia de desarrollo internacional, adquirió LLAOL junto con Aerofi, SàRL ("Aerofi"), empresa filial de Ardian (antes AXA Private Equity) (ver Nota 2.2). Así, el 27 de noviembre de 2013 se formalizó la compra por un precio de 394,4 millones de libras. La operación se instrumentó a través de la sociedad London Luton Airport Holdings III ("LLAH III"), de la que Aena Desarrollo Internacional, S.A. suscribió una participación del 40 % y Aerofi adquirió el 60 % restante. La aportación de Aena Desarrollo Internacional, S.A. por el 40 % de LLAH III 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.

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

Con relación a la financiación bancaria de 220 millones de libras indicada anteriormente para la adquisición, fue instrumentada a través de un préstamo "*bullet*" a 5 años con vencimiento el 27 de noviembre del 2018 otorgado por seis entidades cada una de ellas con el mismo importe financiado de 36,6 millones de libras.

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 ("LLAH I") o primera sociedad en cuanto a prelación de pago.

LLAH I es donde se ubicó la deuda bancaria de los 220 millones de libras, y por tanto es la que tiene que hacer frente al pago del principal y de los intereses de la financiación externa, además de asumir contablemente la depreciación del activo intangible adquirido. La depreciación incluida en LLAH I 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, LLAH I aportaría los flujos para la retribución del préstamo participativo (94,7 millones de libras) a London Luton Airport Holdings II ("LLAH II") para hacer frente a las devoluciones de principal e intereses del préstamo de accionistas. En caso de tener beneficios suficientes LLAH I comenzaría a repartir dividendos a los accionistas que subirían mediante flujos hasta London LLAH III.

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

- Por la opción del 11 %: 13,7 millones de libras (17,2 millones de euros).
- Por el 51 % del préstamo de accionistas previamente ostentado por Aerofi en su totalidad: 48,3 millones de libras (61,3 millones de euros). Este importe es eliminado en consolidación, por lo que el importe mostrado en este epígrafe "Préstamos con entidades de crédito y préstamos con accionistas LLAH III" corresponde únicamente a la deuda de LLAH III con bancos y Aerofi.

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

Con fecha 26 de Febrero de 2015, el Consejo de Administración de London Luton Airport Holdings, decidió la refinanciación de los préstamos y líneas de financiación existentes por un total de 285 millones de libras (préstamo "*bullet*" a 5 años de 220 millones de libras con vencimiento el 27 de noviembre del 2018, línea crediticia de 50 millones de libras para inversiones, y póliza de crédito de 15 millones de libras para circulante), así como la reestructuración del *swap* de tipos de interés existente por 154 millones de libras (ver Nota 12), con la finalidad de:

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

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

- Préstamo "*bullet*" a 7 años de 228 millones de libras, para refinanciar el préstamo existente y pagar los costes de refinanciación. Un importe de 7,8 millones de libras pagado en las operaciones de financiación y refinanciación figura a 31 de diciembre de 2016 ajustando el importe en libros del pasivo.
- Línea crediticia de 75 millones de libras para financiar y refinanciar el plan de inversiones,
- Póliza de crédito de 15 millones de libras, para necesidades corporativas y de circulante,

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

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

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

Durante el ejercicio 2016 se ha dispuesto de 17 millones de libras de la facilidad crediticia para financiar inversiones y 9 millones de libras para el circulante.

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

(c) Pasivos por arrendamiento financiero

Al cierre de los ejercicios 2016 y 2015 el Grupo tenía suscritos contratos de arrendamiento financiero de un sistema automatizado de inspección en vuelo (consola), de una central de cogeneración eléctrica en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, y una plataforma de estacionamiento de aeronaves en el aeropuerto London Luton, que se encuentran registrados como "inmovilizado material" del balance consolidado a 31 de diciembre de 2016 y 31 de diciembre de 2015.

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

	31 de diciembre de	
	2016	**2015**
Libras Esterlinas	9.279	11.226

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

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

	31 de diciembre de	
	2016	**2015**
– Menos de un año	1.995	2.080
– Entre 1 y 5 años	9.198	8.617
– Más de 5 años	13.452	17.975
Total	**24.645**	**28.672**

(d) Otros pasivos financieros

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

21 Impuestos diferidos

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

	31 de diciembre de	
	2016	**2015**
Activos por impuestos diferidos:		
–Activos por impuestos diferidos a recuperar en más de 12 meses	111.120	96.125
– Activos por impuestos diferidos a recuperar en 12 meses	32.851	31.751
	143.971	**127.876**
Pasivos por impuestos diferidos:		
–Pasivos por impuestos diferidos a recuperar en más de 12 meses	83.078	110.200
–Pasivos por impuestos diferidos a recuperar en 12 meses	6.912	8.561
	89.990	**118.761**

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

Activos por impuesto diferido (neto)	**53.981**	**9.115**

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

	2016	**2015**
A 1 de enero	9.115	(25.277)
Impuesto cargado/abonado en cuenta de resultados	7.679	(2.112)
Impuesto cargado/abonado relacionado con componentes del otro resultado global (Nota 32)	19.594	14.259
Ajuste valorativo Ley 27/2014 contra resultado	-	19.367
Alta por ruptura grupo fiscal	-	100.734
Utilización de créditos	(2.335)	(101.668)
Ajuste por variación tipos impositivos en Inglaterra contra resultado	3.762	10.578
Reclasificaciones	2.344	2.497
Diferencias de cambio	14.697	(8.267)
Otros	(875)	(996)
A 31 de diciembre	**53.981**	**9.115**

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

Pasivos por impuestos diferidos	**Amortización**	**Otros**	**Total**
A 1 de enero de 2015	**126.526**	**880**	**127.406**
Reclasificaciones	2.391	-	2.391
Cargo/(abono) en cuenta de resultados	(8.684)	-	(8.684)
Cargo/ (abono) a cuenta pérdidas y ganancias por cambio tipos en Inglaterra	(10.768)	-	(10.768)
Diferencias de cambio	8.416	-	8.416
A 31 de diciembre de 2015	**117.881**	**880**	**118.761**
A 1 de enero de 2016	117.881	880	118.761
Reclasificaciones	(2.344)	-	(2.344)
Cargo/(abono) en cuenta de resultados	(7.194)	-	(7.194)
Cargo/ (abono) a cuenta pérdidas y ganancias por cambio tipos en Inglaterra	(3.681)	-	(3.681)
Cargo/(abono) en otro resultado global	-	-	-
Diferencias de cambio	(15.552)	-	(15.552)
A 31 de diciembre de 2016	**89.110**	**880**	**89.990**

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Activos por impuestos diferidos	Amortización	Pérdidas deterioro	Derivados	Créditos por deducciones	Créditos B.I.N	Otros	Total
A 1 de enero de 2015	**71.712**	**3.034**	**3.675**	**-**	**-**	**23.708**	**102.129**
Cargo/(abono) en cuenta de resultados	(4.221)	825	-	-	-	(7.400)	(10.796)
Cargo/(abono) en otro resultado global	-	-	18.522	-	-	(1.548)	16.974
Alta por ruptura grupo fiscal (Nota 32)	-	-	-	63.548	37.186	-	100.734
Utilización créditos (N.32)	(934)	-	-	(63.548)	(37.186)	-	(101.668)
Efecto Ley 27/2014 a Rdo.	20.505	(993)	-	-	-	(145)	19.367
Cargo a resultados cambio tipos en Inglaterra	-	-	-	-	-	(190)	(190)
Cargo a Patrim. Neto cambio tipos en Inglaterra	-	-	(89)	-	-	(511)	(600)
Reclasificaciones	-	-	-	-	-	4.888	4.888
Otros (*)	(76)	(1.084)	-	-	-	163	(997)
Efecto Ley 27/2014 a PN	-	-	(2.115)	-	-	1	(2.114)
Diferencias de cambio	-	-	18	-	-	131	149
A 31 de diciembre de 2015	**86.986**	**1.782**	**20.011**	**-**	**-**	**19.097**	**127.876**
Cargo/(abono) en cuenta de resultados	(1.946)	1.691	-	-	-	740	485
Cargo/(abono) en otro resultado global	-	-	15.361	-	-	5.528	20.889
Utilización créditos	(2.335)	-	-	-	-	-	(2.335)
Cargo a resultados cambio tipos en Inglaterra	-	-	-	-	-	81	81
Cargo a Patrim. Neto cambio tipos en Inglaterra	-	-	(242)	-	-	(1.053)	(1.295)
Otros (*)	(20)	(726)	-	-	-	(129)	(875)
Diferencias de cambio	-	-	(88)	-	-	(767)	(855)
A 31 de diciembre de 2016	**82.685**	**2.747**	**35.042**	**-**	**-**	**23.497**	**143.971**

(*) Recoge principalmente el efecto de la liquidación definitiva del Impuesto de Sociedades de 2015 presentada en 2016.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

En el ejercicio 2016 las siguientes deducciones han sido aplicadas en la liquidación del impuesto de Sociedades sin que hayan permanecido deducciones pendientes al cierre:

	Año de Generación (1)	Año Vencimiento (2)	Importe pendiente al 31.12.2015	Importe reconocido en 2016	Importe registrado generado en 2016	Importe aplicado
				-	-	-
Deducciones en Canarias por inversiones Activos Fijos	**2011**	**2016**	-			
	2012	**2017**	-	-	-	-
	2014	**2019**	-	-	-	-
	2015	**2030**	-	-	-	-
	2016	**2031**	-	10.466	-	(10.466)
Deducción doble imposición internacional	**2016**	**2027**		270	-	(270)
Recuperación 30 % no deducibilidad (3)	**2016**		**-**	2.335	-	(2.335)
Total			**-**	**13.071**	**-**	**(13.071)**

En el ejercicio 2015 las siguientes deducciones fueron aplicadas en la liquidación del impuesto de Sociedades sin que permanecieran deducciones pendientes al cierre:

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

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

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

(3) Los 2.335 miles de euros de esta deducción reconocidos y aplicados fiscalmente en 2016 (2015: 934), no minoran el gasto por impuesto de dicho periodo dado que se reconocieron contablemente ya en 2015 (ver Nota 32).

En la columna "Importe reconocido en 2015" se reflejan las diferencias entre las deducciones aplicadas en el cálculo del gasto del Impuesto sobre Sociedades correspondiente al ejercicio 2014 y las efectivamente aplicadas en la liquidación definitiva de dicho año presentada ante la Agencia Tributaria.

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

Según se indica en la Nota 2.18, la salida a Bolsa de la Sociedad en febrero de 2015 mediante la OPV del 49 % del capital de Aena S.A. supuso que la Entidad dominante ENAIRE pasara a disponer de una participación del 51 % de Aena S.A., frente al 100 % que disponía anteriormente.

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

Con motivo de dicha extinción, con fecha 1 de enero de 2016, del Grupo Fiscal AENA al cual pertenecían, junto a

ENAIRE, como sociedades dependientes AENA y AENA Desarrollo Internacional, y de acuerdo con la voluntad manifestada por los Consejos de ambas sociedades, con fecha 7 de Abril del 2015 Aena comunicó a la Agencia Tributaria la solicitud de acogimiento al régimen de consolidación fiscal de las sociedades AENA.S.A. y Aena Desarrollo Internacional S.A.U.

En consecuencia, los saldos deudores por deducciones pendientes de aplicar y por créditos por bases imponibles negativas que, en el seno del Grupo fiscal, poseía Aena S.A. frente a ENAIRE, y que, por tanto, figuraban en el epígrafe "Otras cuentas a cobrar" del Balance, pasan a tenerse, desde la fecha de extinción del 1 de enero de 2015, frente a la Hacienda Pública, por lo que desde dicha fecha se reclasificaron al epígrafe "Activos por impuestos diferidos" por importes de 63.548 y 37.186 miles de euros, respectivamente.

Al cierre del ejercicio 2015 dichos saldos se vieron cancelados al utilizarse en el cálculo del Impuesto de dicho ejercicio. A 31 de diciembre de 2016 no queda ninguna cuenta a cobrar respecto a ENAIRE por este concepto (véase Nota 13). Al cierre del ejercicio 2015 estaba pendiente de cobro la cuota correspondiente a la declaración definitiva del Impuesto sobre Sociedades relativo al ejercicio 2014 por importe de 50.217 miles de euros, que fue cobrada en Febrero de 2016.

22 Prestaciones a los empleados

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

	31 de diciembre de	
	2016	**2015**
Obligaciones en balance para:		
- Premios de permanencia	8.097	7.579
- Premios de jubilación anticipada	498	405
- Planes de pensiones de prestación definida de LLAOL	44.470	23.154
Pasivos por prestaciones a los empleados	**53.065**	**31.138**
- Planes de pensiones de aportación definida (Otras cuentas a pagar)	-	-
- Planes de pensiones de prestación definida	-	-
Total pasivos en balance	**53.065**	**31.138**
Cargos en la cuenta de resultados incluidos en el resultado de explotación (Nota 28):		
- Premios de permanencia	762	8
- Premios de jubilación anticipada	22	25
- Planes de pensiones de aportación definida	18	6
- Planes de pensiones de prestación definida de LLAOL	3.875	4.303
	4.677	**4.342**
Revalorizaciones para:		
- Premios de permanencia (22.a)	236	(567)
- Planes de pensiones de prestación definida de LLAOL (22.d)	46.376	(11.553)
- Premios de jubilación anticipada (22.b)	39	(77)
	46.651	**(12.197)**

a) *Premios de permanencia*

El Convenio Colectivo de Grupo de Empresas Aena (entidad pública empresarial "ENAIRE" y Aena, S.A.) establece unos premios de permanencia por los servicios efectivamente prestados durante un período de 25, 30 o más años. La Sociedad provisiona el valor actual de la mejor estimación posible de las obligaciones comprometidas en el futuro, basándose en un cálculo actuarial.

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

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

	2016	**2015**
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	8.097	7.579
Total déficit de planes de pensiones de prestación definida	8.097	7.579
Impacto del requisito de financiación mínima / límite del activo	-	-
Pasivo reconocido en el balance	**8.097**	**7.579**

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

	Valor actual de obligación	**Total**
A 1 de enero de 2015	**7.861**	**7.861**
Gasto/(Ingreso) por intereses	132	132
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	575	575
	707	**707**
Recálculo de valoraciones:		
- (Ganancias)/ Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	(567)	(567)
- Pagos del plan:	-	-
- Pagos de prestaciones	(422)	(422)
A 31 de diciembre de 2015	**7.579**	**7.579**
Gasto/(Ingreso) por intereses	165	165
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	526	526
	691	**691**
Recálculo de valoraciones:		
- (Ganancias)/ Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	236	236
	236	**236**
- Pagos del plan:		
- Pagos de prestaciones	(409)	(409)
A 31 de diciembre de 2016	**8.097**	**8.097**

El gasto contable estimado relativo a los premios de permanencia para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2016 asciende a 927 miles de euros. (2015: 140 miles de euros). El importe de gasto contable esperado correspondiente a estos premios a lo largo del año 2017 asciende a 689 miles de euros.

La duración media ponderada de las obligaciones por prestaciones definidas es de 15,38 años.

b) *Premios de jubilación anticipada*

El Convenio Colectivo establece que todo trabajador con edad comprendida entre los 60 y los 64 años que, de conformidad con las disposiciones vigentes tenga derecho a ello podrá jubilarse de forma voluntaria y anticipada y recibirá una indemnización tal que, sumada a los derechos consolidados en el Plan de Pensiones, en el momento de la

extinción de su contrato, sea equivalente a cuatro mensualidades de la base de cálculo y del complemento de antigüedad para cada año que le reste para cumplir los 64, o la parte proporcional correspondiente.

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

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

	Valor actual de obligación	Total
A 31 de diciembre de 2015	**405**	**405**
Gasto/(Ingreso) por intereses	10	10
Rendimiento esperado fondos afectos	(1)	(1)
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	22	22
	31	**31**
Recálculo de valoraciones:		
- (Ganancias)/ Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	39	39
	39	**39**
Extornos (Primas)		
• Extornos	**23**	**23**
Pagos del plan:		
- Pagos de prestaciones	**-**	**-**
A 31 de diciembre de 2016	**498**	**498**

El movimiento de la obligación para prestaciones definidas durante el año 2015 fue el siguiente:

	Valor actual de obligación	Total
A 1 de enero de 2015	**402**	**402**
Gasto/(Ingreso) por intereses	8	8
Rendimiento esperado fondos afectos	(2)	(2)
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	25	25
	31	**31**
Recálculo de valoraciones:		
- (Ganancias)/ Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	(77)	(77)
	(77)	**(77)**
Extornos (Primas)		
• Extornos	**49**	**49**
Pagos del plan:		
- Pagos de prestaciones	**-**	**-**
A 31 de diciembre de 2015	**405**	**405**

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

c) Planes de pensiones de aportación definida

El Convenio Colectivo establece que todo trabajador que acredite un mínimo de 360 días naturales de servicio reconocido en alguna de las entidades y/o sociedades con domicilio social en España 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 2016, 2015, 2014 y 2013, la Sociedad no ha efectuado estas aportaciones debido a la supresión establecida en la Ley 48/2015, de 29 de octubre, Ley 36/2014, de 26 de diciembre, Ley 22/2013 de 23 de diciembre y el RDL 17/2012 de 27 de diciembre, respectivamente, donde se establece que las empresas públicas empresariales no pueden realizar aportaciones a planes de pensiones de empleado o contratos de seguro colectivo que incluyan la cobertura de la contingencia de jubilación.

d) Planes de pensiones de prestación definida LLAOL

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

	Valor actual de las obligaciones	Total
A 31 de diciembre de 2015	**137.226**	**137.226**
Gasto/(Ingreso) por intereses	4.589	4.589
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	3.875	3.875
	8.464	**8.464**
Recálculo de valoraciones:		
- (Ganancias)/Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	46.376	46.376
	46.376	**46.376**
Diferencias de conversión	(20.688)	(20.688)
Extornos/(Primas)	-	-
Aportaciones de participantes en el Plan	1.082	1.082
Pagos del Plan		
- Pagos de prestaciones	(3.655)	(3.655)
A 31 de diciembre de 2016	**168.805**	**168.805**

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

	Valor razonable de los activos del Plan	Total
A 31 de diciembre de 2015	**(114.072)**	**(114.072)**
Gasto/(Ingreso) por intereses	(3.942)	(3.942)
Rendimiento esperado fondos afectos	(18.786)	(18.786)
	(22.728)	**(22.728)**
Recálculo de valoraciones:		
- (Ganancias)/Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	-	-
Diferencias de conversión	16.545	16.545
Extornos/(Primas)	-	-
Aportaciones al Plan por la empresa	(6.644)	(7.726)
Aportaciones de participantes del Plan	(1.082)	
Pagos del Plan	-	-
- Pagos de prestaciones	3.646	3.646
A 31 de diciembre de 2016	**(124.335)**	**(124.335)**
Provisiones para pensiones y obligaciones similares	**44.470**	**44.470**

Los compromisos de prestación definida reconocidos en el balance consolidado, así como el movimiento del valor actual de las obligaciones y del valor razonable de los activos del plan en 2015 son los siguientes:

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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

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

Imputaciones a resultados	2016	2015
Gasto/(Ingreso) por intereses	647	1.148
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	3.875	4.303
Cargo total en cuenta de pérdidas y ganancias	**4.522**	**5.451**

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

Activos del plan	2016	2015
Acciones Reino Unido	15 %	17 %
Acciones Resto del Mundo	15 %	17 %
Renta Fija en Bonos calificados de inversión	4 %	4 %
Fondos de Inversión	58 %	59 %
Efectivo	8 %	3 %

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

	2016	2015
Hipótesis financieras	46.591	(3.449)
Experiencia	(215)	(8.104)
A 31 de diciembre	**46.376**	**(11.553)**

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

	Impacto en el valor presente de las obligaciones por beneficios definidos		
	Cambio en las hipótesis	**Incremento**	**Disminución**
Tasa de descuento	0,5 %	(18.271)	21.559
Tasa de crecimiento de pensiones	0,5 %	12.238	(12.796)
		Incremento de un año	**Disminución de un año**
Esperanza de vida	1 año	3.406	(3.210)

Por otra parte, para eliminar el déficit del Plan, LLAOL ha acordado realizar contribuciones al Plan hasta el 31 de Marzo de 2023. La próxima aportación al Plan, por importe de 2.252 miles de libras, se realizará antes del 31 de diciembre de 2017, con un ingreso adicional de 1.748 miles de libras en una cuenta de depósito, o bien directamente al Plan a discrecionalidad de la Compañía.

23 Provisiones y contingencias

a) Provisiones y contingencias

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

	Actuaciones medioambientales	Responsabilidades	Impuestos	Expropiaciones e intereses de demora	Otras provisiones de explotación	Plan salidas desvinculación voluntaria	Total
Saldo a 1 de enero de 2016	**128.459**	**34.483**	**17.367**	**1.033.922**	**50.601**	**-**	**1.264.832**
Dotaciones	1.254	10.057	5.632	15.997	71.853	-	**104.793**
Incremento por descuento	284	-	-	-	-	-	**284**
Reversiones/Excesos	(31.527)	(6.910)	(7.569)	(987.145)	(4.505)	-	**(1.037.656)**
Aplicaciones	(17.458)	(1.077)	(806)	(5.061)	(45.744)	-	**(70.146)**
A 31 de diciembre de 2016	**81.012**	**36.553**	**14.624**	**57.713**	**72.205**	**-**	**262.107**

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

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

Análisis del total de provisiones:

	31 de diciembre de	
	2016	**2015**
No corriente	133.639	1.145.737
Corriente	128.468	119.095
Total	**262.107**	**1.264.832**

Provisiones para actuaciones medioambientales

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

Adicionalmente, se reconoce, hasta un total de 81.012 miles de euros (2015: 128.459 miles de euros), una provisión medioambiental de 4.096 miles de euros (2015: 8.327 miles de euros) en relación con las medidas adicionales contempladas en la Resolución de 9 de abril de 2015, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se modifica la condición novena de la Declaración de Impacto Ambiental del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas de 30 de noviembre de 2001, y que prevé actuaciones en la Gravera de Arganda, corredores biológicos y río Jarama.

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

Durante el ejercicio 2015, las Reversiones /Excesos durante el ejercicio se debieron, principalmente, a denegaciones de viviendas pendientes de aislar en los aeropuertos de Bilbao (49), Gran Canaria (60 viviendas), Alicante-Elche (79 viviendas) y A Coruña (520 viviendas), así como a la disminución del precio medio estimado de aislamiento en viviendas de 13.154 a 12.407 euros.

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

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

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

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

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

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

Provisiones para responsabilidades

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

Durante el ejercicio 2016, las reversiones por importe de 6.910 miles de euros (2015: 45.693 miles de euros) corresponden principalmente a sentencias favorables a la Sociedad de contenciosos con constructoras para las que estima que no se derivarán consecuencias económicas desfavorables, por lo que se ha procedido a revertir 5.092 miles de euros (2015: 40.750 miles de euros) con abono al valor del inmovilizado contra el que se dotaron en su día las provisiones. El resto de las reversiones, por importe de 1.818 miles de euros (2015: 4.943 miles de euros) se ha abonado en la cuenta de resultados, principalmente en su epígrafe "exceso de provisiones".

Por otro lado, existen pendientes de sentencia otros procedimientos con constructoras para los que la Sociedad tiene dotada una provisión a 31 de diciembre de 2016 por importe aproximado de 18 millones de euros (31 de diciembre de 2015: 23 millones de euros).

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

Provisiones para impuestos

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

Provisiones por expropiaciones e intereses de demora

La provisión por expropiaciones e intereses de demora recoge la mejor estimación del importe correspondiente a la diferencia entre los justiprecios pagados en las expropiaciones de los terrenos adquiridos en las ampliaciones de los

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

aeropuertos y las estimaciones de los precios que la Sociedad tendría que pagar, considerando que fuera probable que ciertas reclamaciones judiciales en curso sobre algunos de los justiprecios pagados tuvieran un éxito favorable para los reclamantes. En el importe estimado de dichas diferencias en los justiprecios la Sociedad ha tenido en cuenta los intereses de demora, tomando como base de cálculo el tipo de interés legal del dinero vigente en cada año.

A 31 de diciembre de 2016 se han efectuado dotaciones que corresponden, principalmente, a procedimientos judiciales relacionados con expropiaciones de terrenos del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. Entre estos procedimientos, cabe destacar, principalmente, diversas sentencias en retasación relativas a los procesos expropiatorios llevados a cabo en relación con la ampliación del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid- Barajas, así como el riesgo que supone la anulación de la delimitación del Dominio Público Hidráulico en vigor, que faculta a los antiguos propietarios de los terrenos incluidos dentro de esa delimitación para reclamar el abono de la superficie en su día adquirida a coste cero.

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

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

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

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

En resumen, del total de reversiones señalado en esta provisión, por importe de 987.145 miles de euros, 771.690 miles de euros se han abonado al valor del inmovilizado contra el que se dotaron en su día las provisiones, y el resto -215.455 miles de euros- se han abonado en la cuenta de resultados financieros (31 de diciembre de 2015: total de 88.780 miles

de euros, de los cuales 67.516 miles de euros se abonaron al valor del inmovilizado contra el que se dotaron en su día las provisiones, y el resto -21.264 miles de euros- se abonaron en la cuenta de resultados, en el epígrafe "gasto de intereses por expropiaciones").

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

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

Otras provisiones de explotación

Este epígrafe recoge la provisión por bonificaciones aplicables a las prestaciones patrimoniales de aterrizaje y salida de pasajeros, devengadas por las compañías aéreas que operan durante determinados días de la semana en los aeropuertos de las islas Canarias. Asimismo las Leyes de Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2015 y 2016, establecen incentivos en la prestación patrimonial pública de salida de pasajeros por el crecimiento de pasajeros en las rutas operadas en la red de Aena, S.A. La reversión por importe de 4.505 miles de euros (2015: 5.470 miles de euros), obedece principalmente a la diferencia entre la cantidad estimada al cierre del ejercicio 2015 como de probable pago para Aena y la que finalmente procedió pagar como incentivo en aplicación de los mecanismos legales establecidos en la Ley citada.

A 31 de diciembre de 2016 la cantidad estimada por todos estos conceptos asciende a 72.205 miles de euros (31 de diciembre de 2015: 50.601 miles de euros).

b) Pasivos contingentes

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

Actuaciones medioambientales

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

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

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

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

En el marco de un tercer incidente de ejecución, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid dictó un auto de fecha 2 de

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

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

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

- La reducción del 30 % del número de sobrevuelos deberá ser iniciada en un plazo no superior a dos meses desde la notificación del Auto de 2 de diciembre de 2014, debiendo informarse a la sala de la fecha de inicio. Este plazo vencería el 5 de febrero de 2015.

- Transcurridos seis meses desde el inicio de la reducción acordada, ENAIRE, Aena, S.A. y el Ministerio de Fomento deberán informar a la Sala en el plazo de un mes sobre la incidencia de la medida de la situación acústica de la urbanización. En ese mismo plazo de un mes, los recurrentes podrán aportar sus correspondientes alegaciones y mediciones al respecto.

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

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

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

Expropiaciones

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

Actividades comerciales

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

Reclamaciones de constructoras

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

Reclamación de tarifas por las líneas aéreas

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

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

Adicionalmente:

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

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

La Audiencia Nacional ha resuelto varios de los recursos contencioso-administrativos mediante sentencias que consideran que la subida de tasas operada por la Ley 2/2012, al no haberse practicado previo período de consultas ni publicado con dos meses de antelación, contraviene el artículo 6 de la Directiva 2009/12/CE, de 11 de marzo. Sobre esta base, considerando que el artículo 6 reconoce derechos de forma clara y directa a los usuarios, y en virtud del principio de primacía del Derecho de la Unión, concluye que procede inaplicar la subida de tasas efectuada por la Ley 2/2012 y en consecuencia anula las liquidaciones efectuadas en aplicación de dicha norma. Las citadas sentencias de la Audiencia Nacional especifican que ello no puede conllevar la solicitud de reintegro de la diferencia de ingresos debidos en relación con los que se indican como abonados sin acudir antes al procedimiento de devolución de ingresos indebidos. En el mismo, la actora deberá acreditar el pago de la liquidación efectuada y la determinación de la que resulte procedente previa constatación de que en el período examinado no fue repercutido el importe de las prestaciones devengadas a los pasajeros, tal como prevé el artículo 77 2.º párrafo de la Ley 21/03 de Seguridad Aérea. Estas sentencias desfavorables han dado lugar a la dotación de una provisión por responsabilidades de 4.111 miles de euros (ver apartado dedicado a la Provisión por responsabilidades de esta Nota 23).

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

Laborales

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

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

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

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

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

La Sociedad está 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.

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

Reclamaciones por líneas aéreas

La Sociedad mantiene reclamaciones y controversias por incidentes puntuales que han generado desperfectos en aeronaves en los aeropuertos de la red, a fecha 31 de diciembre 2016 la dirección de Aena, S.A. estima que no serían significativos.

Activos contingentes – Déficit de tarifa

En septiembre de 2012 la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) llevó a cabo la supervisión de la propuesta de actualización y modificación tarifaria presentada por Aena, S.A. para el ejercicio 2013, y se aplicó, por primera vez, el nuevo marco regulatorio derivado de la Directiva 2009/12/CE de 11 de marzo de 2009, relativa a las tasas aeroportuarias. Dicho marco está constituido principalmente, por un lado, por la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea (Ley 21/2003), en la redacción dada por la Ley 1/2011, de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea y, por otro lado, por el Real Decreto-ley 11/2011, de 26 de agosto, por el que se crea la Comisión de Regulación Económica Aeroportuaria, se regula su composición y funciones, y la Ley 3/2013, de 4 de junio, por el que se crea la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC).

Según el Informe de Supervisión sobre la Propuesta de modificación tarifaria de Aena, S.A. para 2014, emitido por el Comité de Regulación Ferroviaria y Aeroportuaria (CRFA) el 12 de septiembre de 2013, el déficit tarifario para 2013 quedó fijado en 298 millones de euros (que se corresponde con el aprobado por la DGAC ajustado al Índice de precios al consumo real).

Por otra parte, el CRFA en el citado Informe de Supervisión sobre la Propuesta de modificación tarifaria de Aena, S.A. para 2015 verificó que la modificación para 2014 incluía un ajuste por déficit para 2014 de 286,8 millones de euros. Dicho Informe establecía igualmente que, una vez publicado el IPC de octubre 2013, el valor del déficit para 2014 debería actualizarse, alcanzando finalmente un importe de 312,0 millones de euros.

Igualmente para el proceso de consultas de las tarifas para 2015, el déficit tarifario previsto por Aena ascendía a 45,6 millones de euros, por tanto, el déficit tarifario capitalizado para el período 2015-2016 asciende a 555,3 millones de euros.

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

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

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

24 Subvenciones

El detalle y movimiento de este epígrafe al 31 de diciembre de 2016 y 2015 es el siguiente (en miles de euros):

Subvenciones de capital de organismos oficiales europeos	**2016**	**2015**
1 de enero	**610.250**	**650.160**
Adiciones	13.988	6.018
Imputaciones a resultados	(41.590)	(45.928)
31 de diciembre	**582.648**	**610.250**

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).

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

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

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

25 Otros pasivos a largo plazo

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

	Pasivo Largo plazo	
	2016	**2015**
Fianzas y otros	11.493	6.115
Periodificaciones (Nota 19)	120.508	159.993
Total	132.001	166.108

26 Compromisos

a) Compromisos medioambientales

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

El inmovilizado material al 31 de diciembre de 2016 incluye inversiones de carácter medioambiental por importe de 509,02 millones de euros, cuya amortización acumulada asciende a 212,92 millones de euros, (2015: inversiones por 538,2 millones de euros y amortizaciones por 197,9 millones de euros).

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

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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

	Miles de euros	
	2016	**2015**
Reparaciones y conservación	7.994	7.534
Servicios profesionales independientes	1.374	1.421
Otros servicios medioambientales	3.543	2.994
Total	**12.911**	**11.949**

Las provisiones y contingencias de naturaleza medioambiental se detallan en la Nota 23. La normativa en materia de evaluación ambiental (actualmente Ley 21/2013), exige el sometimiento a evaluación de impacto ambiental de determinados proyectos de Aena, S.A. (en particular las ampliaciones de pista superiores a 2.100 metros) y concluyen con la formulación por parte del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente de las correspondientes declaraciones de impacto ambiental, que recogen la obligación de llevar a cabo la elaboración y ejecución de Planes de Aislamiento Acústico (PAA). Dichas declaraciones de impacto ambiental publicadas son las que se consideran a la hora de realizar las provisiones, independientemente de que sea con posterioridad cuando se ejecuten las actuaciones de aislamiento sobre las edificaciones afectadas, lo que provoca una diferencia temporal entre la provisión y la ejecución de las obras. Los administradores de la Sociedad no esperan que se produzcan pasivos o contingencias adicionales por este concepto que pudieran ser significativos.

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

Además, desde el ejercicio 2007 se ha iniciado la tramitación de expedientes de aislamiento acústico en viviendas localizadas en el entorno de los aeropuertos de Sabadell, Girona y Melilla los cuales continuaban en ejecución al cierre de 2016.

Por otra parte, se ha observado para el periodo diciembre 2015-noviembre 2016 que las actuaciones realizadas han sido de menor alcance, por lo que se ha procedido a revisar el coste unitario por vivienda pendiente de ejecutar, que ha descendido de 12.407 euros a 9.451 euros (Nota 23).

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

b) Compromisos de compra de activos fijos

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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

c) *Compromisos por arrendamiento operativo*

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

Activo	Localización	Fecha de vencimiento	Renta anual sin IVA	Observaciones
Edificio Piovera	Madrid	31/01/2019	3.595	Renta revisable anualmente en función de las condiciones del contrato

Activo	Localización	Fecha de vencimiento	Renta anual sin IVA	Observaciones
Edificio Arturo Soria	Madrid	31/01/2018	942	Renta revisable anualmente en función de las condiciones del contrato

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

	2016	2015
Menos de 1 año	4.391	3.595
Entre 1 y 5 años	4.834	7.925
Total	**9.225**	**11.520**

No existen pagos mínimos totales futuros para períodos superiores a cinco años.

d) Cuotas mínimas futuras a cobrar por arrendamiento operativo

La Sociedad Aena, S.A. cede en alquiler varias tiendas y almacenes bajo contratos no cancelables de arrendamiento operativo. Estos contratos tienen una duración de entre cinco y diez años, siendo la mayor parte de los mismos renovables a su vencimiento en condiciones de mercado. Los cobros mínimos totales, para los próximos 5 años, por los arrendamientos operativos no cancelables son los siguientes:

	2016	2015
Menos de 1 año	588.063	503.700
Entre 1 y 5 años	1.727.573	1.784.000
Más de cinco años	114.283	53.500
Total	**2.429.919**	**2.341.200**

27 Otras (pérdidas) / ganancias - netas

	2016	2015
Otras pérdidas	(1.058)	(1.101)
Otras ganancias	1.457	6.614
Total Otras (pérdidas)/ ganancias netas	**399**	**5.513**

El importe de Otras ganancias de los ejercicios 2016 y 2015 recoge, principalmente, incautaciones de avales, fianzas, así como cobros de recargos por mora y apremio; las pérdidas recogen, principalmente, indemnizaciones y dotaciones a provisiones para riesgos.

28 Gastos por prestaciones a los empleados

	2016	2015
Sueldos y salarios, incluidos otras indemnizaciones por despido	279.698	282.567
Plan Social de Desvinculación Voluntaria (Nota 19)	-	(24.211)
Costes de Seguridad Social	89.194	84.601
Costes por pensiones (Nota 22)	3.893	4.309
Coste de los premios por jubilación y permanencia (Nota 22)	784	33
Otros gastos sociales	17.155	16.612
	390.724	**363.911**

El aumento en este epígrafe se debe al efecto de la reversión en el ejercicio 2015 del saldo remanente de la Provisión por Plan Social de Desvinculación Voluntaria por importe de 24.211 miles de euros (ver Nota 23). Por otra parte, en el ejercicio 2015 el epígrafe "Sueldos, salarios e indemnizaciones" recoge, en aplicación de lo dispuesto en la LPGE de 2016, la estimación, por importe de 7,8 millones de euros para la matriz Aena, S.A., de la Paga extra de 2012 dejada de percibir en su día por cada empleado en aplicación del artículo 2 del Real Decreto-ley 20/2012, cantidad que ha sido abonada en el ejercicio 2016. En 2016 el epígrafe de Seguridad Social incluye el efecto derivado del Acta de Liquidación de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social recibida en Aena, S.A. durante el ejercicio, por diferencias de criterio en cotización de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales de determinadas ocupaciones, en el período agosto 2011-julio 2015 (Ver Nota 23 Provisión de Responsabilidades).

Por otra parte, como consecuencia de la consolidación por integración global del grupo LLAH III, el epígrafe "Gastos por prestaciones a los empleados", recoge en el ejercicio 2016 un importe de 39.057 miles de euros correspondientes a dicho grupo (2015: 40.428 miles de euros).

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:

	31/12/2016(*)			31/12/2015 (*)		
Categoría Profesional	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
Alta dirección	8	2	10	8	2	10
Directivos y titulados	901	675	1.576	837	610	1.447
Coordinadores	785	267	1.052	811	285	1.096
Técnicos	2.978	1.440	4.418	2.920	1.431	4.351
Personal de apoyo	534	473	1007	529	449	978
Totales	**5.206**	**2.857**	**8.063**	**5.105**	**2.777**	**7.882**

(*)En las cifras anteriores se incluyen los empleados eventuales, que al cierre del ejercicio 2016 ascendieron a 951 (2015: 756).

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

Categoría Profesional	2016(*)	2015(*)
Alta dirección	10	9
Directivos y Titulados	1.462	1.442
Coordinadores	1.077	1.114
Técnicos	4.396	4.339
Personal de apoyo	1019	1.036
Total	**7.964**	**7.940**

(*) En las cifras anteriores se incluyen los empleados eventuales, que al cierre del ejercicio 2016 ascendieron a 829 (2015: 707).

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

El Consejo de Administración de la Sociedad dominante está formado, al cierre de 2016 y a fecha de la formulación de las cuentas, por 12 hombres y 3 mujeres (2015: 11 hombres y 4 mujeres).

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

29 Otros ingresos de explotación

El detalle de los Otros ingresos de explotación para los ejercicios 2016 y 2015 es el siguiente:

	2016	2015
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	7.107	7.046
Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio	654	1.430
Otros ingresos de explotación	**7.761**	**8.476**

30 Aprovisionamientos y otros gastos de explotación

a) Aprovisionamientos

El desglose del epígrafe de "Aprovisionamientos" del ejercicio 2016 y 2015 es el siguiente (en miles de euros):

	2016	2015
Compras de otros aprovisionamientos	(613)	(1.140)
Trabajos realizados por otras empresas	(179.753)	(179.828)
Total	(180.366)	(180.968)

Los trabajos realizados por otras empresas corresponden, principalmente, a los servicios prestados por el Ministerio de Defensa que ascienden a 3.039 miles de euros (2015: 3.128 miles de euros), así como a los Servicios de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS), Servicios de tránsito aéreo (ATM), y Servicios de información aeronáutica (AIS) prestados por ENAIRE (Nota 34) que ascienden a 145.441 miles de euros (2015: 145.480 miles de euros). En este epígrafe también se incluyen los gastos derivados del convenio firmado en marzo de 2014 con la Agencia Española de Meteorología (AEMET) para la prestación de servicios meteorológicos a la red de aeropuertos gestionados por Aena (Nota 34) por importe de 10.000 miles de euros (2015: 10.000 miles de euros).

b) *Otros gastos de explotación*

El detalle de los Otros gastos de explotación para los ejercicios 2016 y 2015 es el siguiente:

	2016	2015
Arrendamientos y cánones	6.025	6.083
Reparación y conservación	260.314	252.643
Servicios profesionales independientes	39.196	34.412
Servicios Bancarios	870	1.430
Relaciones Públicas	6.831	5.865
Suministros	96.933	102.982
Otros servicios	141.451	137.043
Seguridad	135.331	127.583
Tributos	151.928	153.084
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales (Nota 13)	7.845	3.361
Otros gastos de gestión corriente	55.051	47.720
Otros gastos de explotación	**901.775**	**872.206**

Como consecuencia de la consolidación por integración global del grupo LLAH III desde 16 de octubre de 2014, el epígrafe de "Otros gastos de explotación" recoge, en el ejercicio 2016, 93.349 miles de euros con origen en dicho grupo, de los cuales 48.178 miles de euros están incluidos en el epígrafe "Otros gastos de gestión corriente" (2015: 94.442 miles de euros con origen en dicha participada, de los cuales 45.793 miles de euros están incluidos en el epígrafe "Otros gastos de gestión corriente"). En este epígrafe de "Otros gastos de gestión corriente" se recoge, principalmente, el canon concesional de la Concesión administrativa de LLAH III (ver Nota 7), por importe de 47.929 miles de euros (2015: 45.447 miles de euros) y también la dotación, efectuada en 2016, a la provisión por responsabilidades relacionada con reclamaciones de compañías aéreas por importe de 4.111 miles de euros (ver Nota 23).

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

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

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

Por aplicación de la CINIIF 21, se ha reconocido en la partida de Tributos a principio del ejercicio económico de 2016 el importe anual de los gravámenes afectados por dicha norma, por un importe de 145.104 miles de euros (2015: 144.289 miles de euros). El saldo recogido en Tributos se corresponde, fundamentalmente, con los importes satisfechos en concepto de Impuestos locales, principalmente IBI e IAE.

A 31 de diciembre de 2016 se han recuperado saldos provisionados con clientes por importe de 21.801 miles de euros y se han deteriorado y dado de baja créditos comerciales por importe de 13.956 miles de euros (2015: 20.373 miles de euros y 17.012 miles de euros, respectivamente).

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

31 Ingresos y gastos financieros

El detalle de los Gastos financieros netos para los ejercicios 2016 y 2015 es el siguiente:

	2016	2015
Gastos financieros:		
Gastos financieros por deudas con terceros	(22.430)	(41.558)
Gastos financieros por préstamos con ENAIRE	(95.325)	(167.698)
Actualización de provisiones (Nota 23)	(460)	(1.162)
Menos: gastos financieros capitalizados en activos cualificados (Nota 6 y 7)	663	2.920
Total gastos financieros	**(117.552)**	**(207.498)**

	2016	2015
Ingresos financieros:		
Ingresos financieros de participaciones en instrumentos de patrimonio (Nota 34)	4.840	250
Ingresos financieros de intereses de expropiaciones (Nota 23)	201.406	-
Otros ingresos financieros	2.238	3.842
Total ingresos financieros	**208.484**	**4.092**

	2016	2015
Otros ingresos/(gastos) financieros netos:		
Diferencias de cambio netas	(9.807)	2.920
Deterioro de activos financieros disponibles para la venta (Nota 11)	(4.469)	97
Ganancias/(Pérdidas) por derivados de tipo de interés: cobertura de flujo de efectivo (Nota 12)	(44.472)	(25.203)
Total otros ingresos/(gastos) financieros netos	**(58.748)**	**(22.186)**

Gastos financieros netos	**32.184**	**(225.592)**

Los importes más significativos en los ejercicios 2016 y 2015 corresponden a los gastos financieros por la deuda con ENAIRE.

El epígrafe "Gastos financieros por deudas con terceros" incluye 18.722 miles de euros en el ejercicio 2016 (2015: 20.478 miles de euros) de gastos financieros del grupo LLAH III; así como 648 miles de euros de intereses provisionados por posibles responsabilidades en litigios (2015: 8.624 miles de euros). A 31 de diciembre de 2015 también se incluían en este epígrafe gastos financieros de intereses de demora en contenciosos expropiatorios por importe de 9.922 miles de euros (Nota 23).

La disminución de los gastos financieros del préstamo con ENAIRE se debe al descenso en la deuda media y al descenso del tipo de interés medio. La deuda media disminuye debido a que el Grupo genera suficiente flujo de efectivo para atender a sus compromisos de pago sin recurrir a nueva deuda. El descenso del tipo de interés medio se debe a la bajada de los tipos de referencia Euríbor 3m y 6m, a la negociación llevada a cabo en 2015 de reducción de los préstamos con *spreads* superiores a 1,58 % y a la política de revisión de tipos de interés de préstamos BEI que se está llevando a cabo (ver Nota 34.f).

Por otra parte, se han dotado 11.834 miles de euros para hacer frente al eventual incremento de costes financieros motivado por el cambio en el coeficiente de ponderación de riesgo de ENAIRE acaecido tras la nueva regulación emitida por el Banco de España (ver Nota 20).

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

El epígrafe "Otros ingresos financieros" recoge beneficios por 201.406 miles de euros procedentes de la reversión de provisiones por intereses de demora en contenciosos expropiatorios (Nota 23).

La variación negativa en el epígrafe de diferencias de cambio en 2016 ha sido causada principalmente por la evolución desfavorable del tipo de cambio GBP/EUR en la valoración del préstamo de accionistas del grupo LLAHL III (Nota 20), siendo estas diferencias de -12,7 millones de euros respecto a 2015 (Nota 3.2).

32 Impuesto sobre las ganancias

	2016	2015
Impuesto corriente:		
Impuesto corriente sobre el resultado del año	(376.294)	(277.319)
Ajustes valorativos Ley 27/2014 contra resultados (Nota 21)	-	19.367
Cambio tipos Inglaterra (Nota 21)	3.762	10.578
Ajustes de ejercicios anteriores y otros	2.384	224
Total impuesto corriente	**(370.148)**	**(247.150)**
Impuesto diferido (Nota 21)	7.679	(2.112)
Deducciones generadas	10.736	39.469
Impuesto sobre las ganancias	**(351.733)**	**(209.793)**

La partida "Ajustes de ejercicios anteriores y otros" corresponde principalmente a la regularización entre la estimación efectuada al cierre del ejercicio y la presentación del impuesto de sociedades.

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

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

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

- Un menor gasto en el epígrafe "Gasto por impuesto sobre beneficios" de la cuenta de resultados por importe de 19.367 miles de euros que se cargan, aumentándolos, a activos por diferencias temporarias (epígrafe "Activos por Impuestos diferidos" del Activo no corriente del balance). De esta cantidad, 21.944 miles de euros corresponden al importe del crédito activado por los ajustes de diferencias de amortización contable y fiscal no deducible por las medidas temporales al 30 %, derivado de la deducción prevista en la disposición transitoria la Ley 27/2014, del cual se han utilizado 934 miles de euros durante 2016 (ver tabla de deducciones Nota 21).
- Un cargo al epígrafe "Operaciones de cobertura" del Patrimonio neto por un importe de 2.115 miles de euros, por la disminución de "activos por impuesto diferido" relacionados con partidas previamente abonadas en dicho epígrafe del Patrimonio neto.

- Un cargo al epígrafe "Reservas por pérdidas y ganancias actuariales y otros" del Patrimonio neto por un importe de 2 miles de euros, por la disminución de "activos por impuesto diferido" relacionados con partidas previamente abonadas en dicho epígrafe del Patrimonio neto.

Por otra parte, como consecuencia de una futura disminución de tipos impositivos en Inglaterra, en 2016 se ha procedido a reevaluar los activos y pasivos por impuestos diferidos en función de su período estimado de reversión en la participada LLAH III, registrando los siguientes impactos:

- Un menor gasto en el epígrafe "Gasto por impuesto sobre beneficios" de la cuenta de resultados por importe de 3.762 miles de euros, de los cuales se cargan, disminuyéndolos, a pasivos por diferencias temporarias (epígrafe "Pasivos por impuestos diferidos" del Pasivo no corriente del balance) una cantidad de 3.681 miles

de euros, y, por otra, se abonan, disminuyéndolos, a activos por diferencias temporarias (epígrafe "Activos por impuestos diferidos" del Activo no corriente del balance) una cantidad de 81 miles de euros (ver Nota 21).

- Una disminución del epígrafe "Activos por impuestos diferido" por importe de 1.295 miles de euros, con contrapartida en el Patrimonio neto (Nota 21).

En 2015 el impacto de esta futura disminución de tipos en Inglaterra fue:

- Un menor gasto en el epígrafe "Gasto por impuesto sobre beneficios" de la cuenta de resultados por importe de 10.578 miles de euros, de los cuales se cargaron, disminuyéndolos, a pasivos por diferencias temporarias (epígrafe "Pasivos por Impuestos diferidos" del Pasivo no corriente del balance) una cantidad de 10.768 miles de euros, y, por otra, se abonaron, disminuyéndolos, a activos por diferencias temporarias (epígrafe "Activos por Impuestos diferidos" del Activo no corriente del balance) una cantidad de 190 miles de euros (ver Nota 21).

- Una disminución del epígrafe "Activos por Impuestos diferido" por importe de 600 miles de euros, con contrapartida en el Patrimonio neto (Nota 21).

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:

	2016	2015
Resultado antes de impuestos	**1.516.119**	**1.040.578**
Impuesto calculado al tipo impositivo nacional aplicable	(379.030)	(291.362)
Efectos impositivos de:		
- Resultados de asociadas netos de impuestos	4.030	3.923
- Ingresos no sujetos a impuestos	-	-
- Efecto menores tasa aplicables a LLAH III	(41)	(1.421)
- Gastos no deducibles a efectos fiscales	(37)	(431)
- Reserva capitalización	7.770	9.787
-Ajustes valorativos Ley 27/2014	-	19.367
- Utilización de deducciones fiscales no reconocidas anteriormente	10.736	39.469
- Deducciones fiscales registradas en el ejercicio con el grupo fiscal	-	-
- Ajustes tipo impositivo en Inglaterra (Nota 21)	3.762	10.578
- Ajuste de ejercicios anteriores	1.409	1.950
- Ajustes negativos del impuesto	975	(1.725)
- Otros	(1.307)	72
Gasto por impuesto	**(351.733)**	**(209.793)**

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

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

	2016			2015		
	Antes de impuestos	**(Cargo)/ abono de impuesto**	**Después de impuestos**	**Antes de impuestos**	**(Cargo)/ abono de impuesto**	**Después de impuestos**
Cobertura de flujos de efectivo (Nota 18)	(62.668)	15.120	(47.548)	(65.915)	16.316	(49.599)
Pérdidas y ganancias actuariales (Nota 18)	(27.629)	4.474	(23.155)	8.482	(2.057)	6.425
Participación en otro resultado global de asociadas (Nota 18)	-	-	30	-	-	-
Otro resultado global	**(90.297)**	**19.594**	**(70.673)**	**(57.433)**	**14.259**	**(43.174)**
Impuesto corriente						
Impuesto diferido (Nota 21)	-	19.594	-	-	14.259	-
	(90.297)	**19.594**	**(70.673)**	**(57.443)**	**14.259**	**(43.174)**

Otros asuntos:

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

Con motivo de dicha extinción, con fecha 1 de enero de 2015, del Grupo Fiscal AENA al cual pertenecían, junto a ENAIRE, como sociedades dependientes AENA y AENA Desarrollo Internacional, y de acuerdo con la voluntad manifestada por los Consejos de ambas sociedades, con fecha 7 de Abril del 2015 Aena comunicó a la Agencia Tributaria la solicitud de acogimiento al régimen de consolidación fiscal de las sociedades AENA.S.A. y Aena Desarrollo Internacional S.A.U. (ver Nota 21).

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

La entidad pública empresarial "ENAIRE", cabecera del Grupo Fiscal (Nota 2.18), tiene abierto el período de prescripción del Impuesto sobre Sociedades para los ejercicios de 2012 a 2014 en los que la Sociedad tributó en régimen de consolidación fiscal con ENAIRE.

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

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

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

33 Resultados por acción

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

	31 de diciembre de 2016	31 de diciembre de 2015
Resultado del ejercicio (miles de euros)	1.164.149	833.537
Nº medio ponderado de acciones ordinarias en circulación	150.000.000	150.000.000
Resultados básicos por acción (euro por acción)	7,76	5,56

Los resultados por acción diluidos se calculan dividiendo el Resultado del ejercicio entre el número medio ponderado de acciones ordinarias en circulación durante el ejercicio teniendo en cuenta los efectos dilusivos inherentes a las acciones ordinarias potenciales en circulación durante el ejercicio. A 31 de diciembre de 2016 y 2015 no existen factores dilutivos que modifiquen el importe de los resultados básicos por acción, por lo que los mismos coinciden con los resultados diluidos por acción.

34 Transacciones con partes vinculadas

El Grupo está controlado por la entidad pública empresarial "ENAIRE", poseedora de unaparticipación del 51 % en el Capital Social de Aena, S.A.

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

No se detallan dentro del apartado de entidades vinculadas, aquellas sobre las que el Gobierno de España tiene una posición de control, con las que no hay ningún saldo ni transacción significativa.

A continuación se indican las transacciones realizadas con partes vinculadas:

(a) Venta de bienes y prestación de servicios

Prestación de servicios:	2016	2015
-Sociedad última	**1.433**	**2.479**
ENAIRE	1.433	2.479
-Empresas asociadas	**5.930**	**5.744**
Sacsa	684	594
AMP	4.787	4.721
AEROCALI	459	429
-Empresas vinculadas	**62**	**114**
INECO	57	108
ISDEFE	5	6
Total	**7.425**	**8.337**

(b) Compra de bienes y servicios

	2016	2015
Servicios recibidos:		
– Sociedad última	**146.534**	**146.561**
ENAIRE	146.534	146.561
–Empresas vinculadas	24.849	25.682
INECO	12.387	12.833
AEMET	10.000	10.000
ISDEFE	2.462	2.849
Total	**171.383**	**172.243**
Adquisición de bienes (inmovilizado)		
-Empresas del grupo	**292**	**-**
ADI	292	-
–Empresas vinculadas	**8.346**	**8.431**
INECO	6.068	6.371
ISDEFE	2.278	2.060
Total	**8.638**	**8.431**

El importe del servicio recibido de ENAIRE, por 146.534 miles de euros, se corresponde principalmente con servicios recibidos de control de tránsito aéreo de aeródromo. A tal efecto, se ha formalizado el oportuno Acuerdo de prestación de servicios entre el gestor aeroportuario y el proveedor de servicios de tránsito aéreo para determinar la correspondiente contraprestación a abonar por dichos servicios (servicios ATM y CNS). El coste de dichos servicios se contabiliza en el epígrafe "Aprovisionamientos" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada adjunta.

Principales contratos:

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

Ejercicio 2016:

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

Ejercicio 2015:

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

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

Adicionalmente, existe un acuerdo de colaboración con Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO) para la redacción y revisión de proyectos, dirección de obra y asistencia técnica de control de vigilancia, ingeniería para la certificación, mantenimiento y operación de instalaciones y procesos aeroportuarios, planificación, desarrollo aeroportuario y medioambiente, desarrollo comercial aeroportuario y estudios y diseños logísticos en edificios terminales para mejorar la eficiencia operativa y conseguir una mayor reducción de costes, cuyo anexo de actuaciones se viene renovando con carácter anual.

La sociedad vinculada ISDEFE viene prestando a Aena una serie de servicios, que se enmarcan en alguna de las

actividades de su objeto social, entre las que se encuentran las siguientes actividades de conformidad con el contrato de fecha 8 de noviembre de 2013:

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

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

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

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

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

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

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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

(c) Ingresos por participación en empresas vinculadas

	2016	2015
-Empresas vinculadas (Nota 31)	**4.840**	**250**
ACDL	4.590	-
ESSP SAS	250	250
Total	**4.840**	**250**

El 15 de febrero de 2016 los accionistas de ACDL decidieron reducir el capital social, destinando a reservas de libre disposición 25.000 miles de libras y aprobando un dividendo por esta cantidad. El importe del dividendo reconocido por el Grupo asciende a 3.234 miles de euros. Igualmente, el 12 de diciembre de 2016 los accionistas de ACDL decidieron reducir el capital social, destinando a reservas de libre disposición 11.375 miles de libras y aprobando un dividendo por esta cantidad. El importe del dividendo reconocido por el Grupo asciende a 1.356 miles de euros. A raíz de la desinversión efectuada en ACDL a través de TBI, el Grupo ha reconocido una pérdida por deterioro en dicha inversión que asciende a 4.590 miles de euros (Nota 9). 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 2016 el grupo recibió un dividendo de European Satellite Services Provider SAS (ESSP SAS) de 250 miles de euros (31 de diciembre de 2015: 250 miles de euros).

Véanse dividendos recibidos de asociadas en Nota 9.

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

(d) Remuneración del personal clave de la dirección

Ver Nota 35 Otra Información.

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

	2016	2015
Cuentas a cobrar a partes vinculadas:		
- Asociadas	**2.847**	**2.374**
SACSA	155	125
AMP	2.660	2.221
AEROCALI	32	28
- Vinculadas	**25**	**3**
INECO	25	3
AEMET	-	-
ISDEFE	-	-
Entidad dominante última	**243**	**494**
INECO	243	494
Total cuentas a cobrar de partes vinculadas	**3.115**	**2.871**

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

	2016	2015
Cuentas a pagar a partes vinculadas:		
- Vinculadas	**8.988**	**8.620**
INECO	6.036	7.031
AEMET	1.842	833
ISDEFE	1.110	756
Entidad dominante última	**26.599**	**27.487**
ENAIRE	26.599	27.487
Total cuentas a pagar de partes vinculadas	**35.587**	**36.107**

Las cuentas a cobrar con partes vinculadas surgen, principalmente, de las transacciones de compra y venta de servicios. Las cuentas a cobrar con la Sociedad dominante última que surgían por el impuesto de sociedades presentado en régimen de consolidación fiscal hasta la ruptura del grupo fiscal se incluían, junto a los saldos por deducciones fiscales activadas, en Otras cuentas a cobrar con partes relacionadas (véase Nota 13). Las cuentas a cobrar no están garantizadas por naturaleza y no devengan intereses. No existe ninguna provisión para las cuentas a cobrar de partes vinculadas.

Las cuentas a pagar a empresas vinculadas surgen, principalmente, de las transacciones de compra de inmovilizado, y prestación servicios ATM y CNS mencionados en el epígrafe a). Los saldos anteriores se incluyen en el epígrafe "Acreedores con partes relacionadas" (véase Nota 19). Las cuentas a pagar no devengan intereses.

(f) Préstamos y derivados con partes vinculadas

	31 de diciembre de	
	2016	2015
No corriente		
Préstamo de Aena, S.A. con ENAIRE	7.493.942	8.318.422
Ajuste saldo préstamo con Sociedad por criterio coste efectivo	(6.761)	(8.821)
Subtotal Préstamos con partes relacionadas (Nota 20)	**7.487.181**	**8.309.601**
Derivados de cobertura no corriente imputados desde Sociedad	-	151
Subtotal deuda a largo plazo de Aena, S.A. con ENAIRE	**7.487.181**	**8.309.752**
Corriente		
Préstamo con ENAIRE	777.629	1.125.488
Otros	(1.039)	(1.710)
Intereses devengados por préstamos con Sociedad	33.812	26.453
Subtotal Préstamos con partes relacionadas (Nota 20)	**810.402**	**1.150.231**
Derivados de cobertura corriente imputados desde ENAIRE	176	1.535
Subtotal deuda a corto plazo de Aena, S.A. con ENAIRE	**810.578**	**1.151.766**
	8.297.759	**9.461.518**

Los valores razonables de los préstamos con la Sociedad (entidad pública empresarial "ENAIRE") se desglosan en la Nota 20.

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

Según se indica en la Nota 3.2, con relación a los préstamos a tipo revisable, la Sociedad dominante ha modificado el régimen de tipo para aquellos préstamos susceptibles de ser revisados en 2016. El importe total revisado asciende 781.304 miles de euros correspondientes a préstamos del Banco Europeo de Inversiones que se han fijado a régimen

fijo a vencimiento, pasando de un tipo medio de 1,765 % a un tipo medio de 0,82 %. También se han revisado 290 millones de euros correspondientes a préstamos del Instituto de Crédito Oficial a tipo variable con *spread* del 0,98 % consiguiéndose una reducción de dicho *spread* a 0,75 %, modificándose adicionalmente el calendario de pagos.

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

Asimismo, durante el mes de diciembre de 2015 se negociaron préstamos a tipo variable con *spreads* superiores a 1,58% (con un *spread* medio del 4,42%) por un total de 613.239 miles euros, consiguiendo una reducción del *spread* a 0,98%.

La exposición de los préstamos con la Sociedad a variaciones en los tipos de interés y a las fechas contractuales en que se revisan sus precios a las fechas de cierre de balance es como sigue:

	31 de diciembre de	
	2016	**2015**
Fecha de revisión de tipos de Deuda con ENAIRE a tipo variable :		
Menos de 6 meses	1.810.244	1.964.242
Fecha de revisión de Deuda con ENAIRE Tipo Fijo Revisable:		
Menos de 6 meses	428.504	531.890
6 meses a 1 año	87.500	360.989
1- 5 años	27.400	580.777
	2.353.648	**3.437.898**
Deuda con ENAIRE Tipo fijo	5.917.923	6.006.012
	8.271.571	**9.443.910**
Deuda con ENAIRE Intereses Devengados	33.812	26.453
Deuda con ENAIRE Comisiones	(7.800)	(10.530)
TOTAL	**8.297.583**	**9.459.833**

Según se indicaba en la Nota 20, con motivo de la aportación no dineraria descrita en la Nota 1, la Sociedad y ENAIRE firmaron un contrato de financiación por el cual las deudas correspondientes a la rama de la actividad aportada en la ampliación de capital descrita en dicha Nota 1 se traspasaban de ENAIRE a la Sociedad Aena, S.A. Con fecha de 29 de julio de 2015 la entidad pública empresarial "ENAIRE", Aena, S.A. y las respectivas entidades financieras acordaron la novación modificativa y no extintiva de los correspondientes acuerdos de financiación.

El texto refundido de los nuevos acuerdos de financiación sustituye íntegramente y a todos los efectos los contratos originales y sus novaciones, con la finalidad de, entre otras modificaciones, eliminar cualquier restricción contractual que pudiera afectar al proceso de privatización e incorporar a Aena, S.A. como obligado solidario junto a la entidad pública empresarial "ENAIRE" bajo los distintos Contratos de Financiación y realizar todos aquellos ajustes a los referidos contratos de financiación que sean necesarios a dichos efectos (véase Nota 20).

En cuanto a las causas de declaración de vencimiento anticipado, Aena no incumple ninguna de las condiciones de vencimiento anticipado, por lo que no afectaría al balance a 31 de diciembre de 2016 y 31 de diciembre de 2015 de la Sociedad**.**

35 Otra información

Honorarios de auditoría

Los honorarios contratados durante los ejercicios 2016 y 2015 por PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L. (PwC), o por otras sociedades de la red PwC, por los servicios de auditoría de cuentas y por otros servicios se detallan a continuación:

Concepto	**2016**	**2015**
Servicios de auditoría	65	65
Otros servicios de verificación	67	34
Otros servicios	-	162
Total	**132**	**261**

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

Concepto	**2016**	**2015**
Servicios de auditoría	243	126
Otros servicios de verificación	-	-
Otros servicios	236	157
Total	**479**	**283**

Retribución de la alta dirección y de los Administradores

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

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

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

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

La diferencia retributiva que se puede apreciar entre los periodos analizados obedece fundamentalmente a que en el primer semestre de 2015 hubo movimientos organizativos y uno de los puestos estuvo vacante gran parte de dicho periodo, así como al incremento del 1 % de las retribuciones salariales, con efectos de 1 de enero de 2016, conforme se autorizó en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2016, y el abono correspondiente a la recuperación del 49,73 % de la catorceava parte de las retribuciones totales anuales, que fue descontada como equivalente a la Paga Extra de Diciembre 2012, suspendida por aplicación del Real Decreto Ley 20/2012 de 13 de Julio.

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

Situaciones de conflictos de interés de los Administradores

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

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

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

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

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

36 Hechos posteriores a la fecha del balance

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

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

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

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

- Las inversiones que Aena deberá realizar, y que han de responder a los estándares de capacidad y a los niveles de servicio establecidos, siendo también acordes a las previsiones de tráfico.

- Los niveles de calidad de servicio, así como un sistema de incentivos y de penalizaciones para asegurar su cumplimiento.

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

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

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

A continuación se detallan los principales elementos y condiciones aplicables a los servicios prestados por Aena durante el quinquenio 2017-2021.

1- Previsiones de tráfico

En los últimos años el tráfico en los aeropuertos de Aena ha experimentado una recuperación que ha culminado en 2016 con un incremento del 11% en las cifras de tráfico de pasajeros.

Las previsiones contenidas en el DORA 2017-2021 reflejan unas expectativas de crecimiento conforme al entorno macroeconómico y a los datos correspondientes a la serie histórica, que se resumen a continuación:

Tráfico	2015	2016	2017	2018	2019	2021	2021
Pasajeros (en millones)	207,4	230,2	241,6	244,4	246,7	248,6	250,0
%	5,9%	11,0%	5,0%	1,1%	1,0%	0,8%	0,6%
Operaciones (en miles)	1.903,0	2.045,0	2.134,6	2.154,9	2.171,1	2.184,7	2.194,7
%	3,8%	7,5%	4,4%	0,9%	0,8%	0,6%	0,5%
Mercancías (en millones de Kg)	715,6	795,6	827,2	853,7	880,2	906,7	931,7
%	4,8%	11,2%	4,0%	3,2%	3,1%	3,0%	2,8%
ATU* (en millones)	404,9	442,7	463,4	468,4	472,6	476,1	478,8
%	4,9%	9,3%	4,7%	1,1%	0,9%	0,7%	0,6%

Fuente DORA 2017-2021
* ATU: Pasajeros + (10 * Toneladas de carga) + (100 * Operaciones)

Conforme a lo establecido en el Anexo VIII de la Ley 18/2014, en su apartado séptimo, las variaciones en el número de pasajeros en relación con los valores planificados y establecidos en el DORA son a cuenta y riesgo de Aena, salvo que se produzcan situaciones excepcionales en los términos definidos por el DORA.

En este sentido, el DORA 2017-2021 establece como situación excepcional un incremento anual del tráfico de pasajeros en el conjunto de la red que supere en 10 puntos porcentuales a los valores inicialmente previstos durante alguno de los años del periodo.

Esta circunstancia podría dar lugar a una modificación del DORA a los efectos de revertir al sistema los ingresos producidos por el incremento de tráfico con respecto a los valores previstos.

2- Estándares de capacidad

Aena ha realizado un importe esfuerzo durante los últimos años que le ha permitido dotar de capacidad a los aeropuertos españoles para responder a las demandas futuras de las compañías aéreas y de los pasajeros.

La capacidad actual asciende a más de 335 millones de pasajeros anuales, y se estima que tras la ejecución de las inversiones de ampliación programadas durante el quinquenio se verá incrementada hasta alcanzar los 338 millones de pasajeros anuales.

El DORA recoge el valor de los indicadores de capacidad correspondientes a la capacidad global de la red, la capacidad máxima actual por aeropuerto e infraestructura, así como el nivel de utilización previsto para cada uno de los años del quinquenio. Con independencia de la validez de los indicadores actuales, Aena deberá realizar todas las actuaciones que resulten necesarias para garantizar la capacidad de las infraestructuras en las condiciones de calidad adecuadas.

3- Estándares de calidad

Al objeto de asegurar que los servicios aeroportuarios se siguen prestando con los altos niveles de calidad actuales, Aena implantará un plan de calidad global para garantizar unos estándares exigentes que se medirán a través de una serie de indicadores.

La medición de la calidad se realizará en cinco ámbitos, a través de 17 indicadores, 11 de los cuales estarán sujetos a un sistema de incentivos o penalizaciones (*) conforme se detalla más adelante:

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

• Satisfacción percibida por los pasajeros, que comprende los siguientes indicadores:
- SPAX-01 Satisfacción general de los pasajeros
- **SPAX-02 Satisfacción con la limpieza en el aeropuerto**
- **SPAX-03 Satisfacción con la orientación en el aeropuerto**
- SPAX-04 Satisfacción de los pasajeros con la seguridad física
- **SPAX-05 Satisfacción con la comodidad en las áreas de embarque**
- **SPAX-06 Satisfacción de los pasajeros de movilidad reducida (PMR) con la accesibilidad**

• Tiempos de espera en los puntos de proceso de pasajeros, que incluye como indicadores:
- **TEPP-01 Tiempos de espera en control de seguridad de los pasajeros**
- **TEPP-02 Tiempos de espera hasta la entrega de la última maleta**

• Disponibilidad de los equipos en el lado tierra, que incluye:
- **DEET-01 Disponibilidad de equipos electromecánicos, hipódromos de recogida de equipajes y Sistemas de Tratamiento de Equipajes (STE)**
- DEET-02 Disponibilidad del sistema Automático de Tratamiento de Equipajes (SATE)
- DEET-03 Disponibilidad del sistema de conexión entre terminales (APM)

• Disponibilidad de los equipos en el lado aire, con estos indicadores:
- **DELA-01 Disponibilidad de puestos de estacionamiento**
- **DELA-02 Disponibilidad de pasarelas de embarque**
- **DELA-03 Disponibilidad y continuidad del servicio de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS)**

• Otras áreas clave, que incluye:
- **OTAC-01 Tiempo de respuesta a reclamaciones de gestión aeroportuaria**
- OTAC-02 Demora debida a la infraestructura aeroportuaria
- OTAC-03 Tiempo adicional en el rodaje

(*) Los indicadores resaltados en negrita están sujetos a incentivo o penalización

Los indicadores servirán para monitorizar el desempeño de Aena en el ámbito de la calidad de servicio. Si el citado desempeño se reduce por debajo de ciertos niveles mínimos se producirá una penalización en el valor del ingreso máximo anual por pasajero (IMAP). Por el contrario, si se superan los valores de los indicadores se producirá una bonificación en el IMAP.

El rango máximo de los incentivos o penalizaciones por calidad se sitúa entre un +2% y un -2% del valor del IMAP a nivel de red. Para su cálculo a nivel individual de cada aeropuerto se mantiene el límite del 2% para las bonificaciones, estableciéndose un límite del -5% en caso de penalización.

El valor del incentivo o penalización para cada aeropuerto será la suma de las contribuciones de cada uno de los indicadores, teniendo en cuenta que todos ellos tienen el mismo peso específico.

4- Inversiones

Las inversiones responderán a los estándares de capacidad y a los niveles de servicio establecidos acordes a las previsiones de tráfico contenidas en el DORA, respetando el límite establecido conforme al cual el nivel máximo de inversión media anual en el periodo 2017-2021 será de 450 millones de euros.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

La inversión regulada, vinculada a los servicios aeroportuarios básicos, asciende en los 5 años a un total de 2.185 millones de euros, con el siguiente desglose anual:

Millones de euros	2017	2018	2019	2020	2021	Total periodo	Media anual
Inversión regulada	365,6	373,0	429,2	514,3	503,3	2.185,4	437,1

Fuente DORA 2017-2021

Las inversiones a ejecutar se clasifican en los siguientes grupos:

- Estratégicas, necesarias para cumplir con los estándares de capacidad del DORA, así como las que el Ministerio de Fomento considere fundamentales para garantizar el interés general. Son de obligado cumplimiento, no permitiéndose modificaciones ni en su alcance ni en su fecha de aplicación, y deben finalizarse en las fechas indicadas en el DORA. El retraso en su ejecución da lugar al correspondiente ajuste en el IMAP.

  La penalización se activará cuando se produzca un retraso superior a 3 meses con respecto a la fecha de finalización fijada.

  El valor máximo de la penalización no superará el 2% del importe total de la programación anual de todas las inversiones de la red, si bien el límite máximo de penalización anual a cada inversión estratégica será de hasta un 5% de su programación anual.

  Una vez superados los 3 meses de carencia citados, comenzarán a contabilizarse de forma efectiva los importes de penalización por un periodo máximo de 4 meses. El importe mensual de penalización a aplicar a cada inversión es la cuarta parte del 5% del importe de su programación anual. Una vez superados los 4 meses del periodo de penalización se habrá alcanzado la penalización máxima del 5% y por tanto retrasos superiores no aumentarían el importe a penalizar.

- Normativas, derivadas directa o indirectamente de obligaciones normativas nacionales o europeas. Han de cumplir estrictamente las condiciones que justifican su necesidad.

- Relevantes, que por su necesidad funcional o por el volumen que representan para un aeropuerto requieren de un seguimiento diferenciado. Requerirán una autorización previa de la DGAC para su anulación total o parcial, o en lo referente a la modificación de su alcance o plazo.

- Otras inversiones, fundamentalmente dedicadas a garantizar el correcto funcionamiento del aeropuerto y para acometer actuaciones de difícil previsión.

Tipología de inversión (millones de euros)	Total 2017-2021	
Estratégicas	462,88	21,2%
Normativas	726,60	33,2%
Relevantes	258,18	11,8%
Otras inversiones	442,86	20,3%
Dotación presupuestaria reposición	294,89	13,5%
Total periodo DORA	**2.185,41**	**100%**

Fuente DORA 2017-2021

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

En el caso de que Aena realizara un menor volumen de inversión respecto al importe total reconocido para el periodo, se ajustará a la baja la base de activos regulada (BAR) del siguiente quinquenio. Por el contrario, un mayor volumen de inversión no dará lugar a ajustes en la BAR del periodo siguiente. Los valores de la BAR previstos para el quinquenio 2017-2021 no se ajustarán en ningún caso durante el periodo regulatorio.

Una desviación en la inversión ejecutada en relación a la programada que produzca una ganancia de capital dará lugar al correspondiente ajuste en el siguiente periodo regulatorio.

5- Costes operativos y de capital

Determinan el valor del componente X que permite establecer la senda de variación del IMAP y por tanto, de las tarifas aeroportuarias.

Estos costes reúnen las condiciones de eficiencia establecidas por la Ley 18/2014 y reconocidas por el regulador, y en virtud del *dual till* se corresponden con los servicios aeroportuarios básicos, a excepción del año 2017 en que incorporan una reducción equivalente al 20% del margen de rentabilidad de los servicios sujetos a precios privados en el área terminal.

Costes operativos

Incluyen gastos de personal, aprovisionamientos y otros gastos de explotación. La cuantía anual reconocida asegura que el ratio de costes operativos por ATU para cada año del quinquenio es inferior al valor del año 2014, conforme a lo establecido en la Disposición transitoria sexta de la Ley 18/2014.

Los gastos de explotación son la suma de costes operativos, amortizaciones, provisiones por insolvencias y riesgos, deterioros y enajenaciones y costes derivados de la implantación de normativa de seguridad promulgada con posterioridad al año 2014.

Los costes operativos y gastos de explotación del periodo se muestran en la siguiente tabla:

Millones de euros	2014	2017	2018	2019	2021	2021
Costes operativos		1.221,6	1.232,9	1.242,3	1.250,1	1.256,1
ATU (millones)		463,4	468,4	472,6	476,1	478,8
Ratio OPEX/ATU	2,707	2,64	2,63	2,63	2,63	2,62
Provisiones insolvencias y riesgos		6,7	6,7	6,7	6,6	6,6
Deterioros y enajenaciones		5,2	5,2	5,2	5,2	5,2
Nueva normativa de seguridad		17,9	18,1	18,3	18,5	18,6
Amortización		631,0	622,0	591,2	600,2	608,4
Gastos de explotación		1.882,4	1.884,8	1.863,6	1.880,6	1.894,9

Fuente DORA 2017-2021

Los gastos de explotación reconocidos tienen naturaleza prospectiva por lo que cualquier desviación no excepcional se considera riesgo y ventura de Aena, y no producen modificaciones en el ingreso máximo por pasajero permitido. Por tanto, el DORA introduce incentivos a la mejora de eficiencia por parte de Aena.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Coste de capital

Se corresponde con el resultado de aplicar el coste medio ponderado de capital antes de impuestos (CMPCAI) al valor medio de la BAR definida para cada uno de los años del quinquenio.

El valor de la BAR reconocida en el periodo se recoge en la siguiente tabla:

Millones de euros	2017	2018	2019	2020	2021
Base de Activos Regulada (BAR) media	10.996,1	10.491,6	10.305,4	10.199,3	10.122,1

Fuente DORA 2017-2021

El valor del CMPCAI utilizado para el cálculo del coste de capital es del 6,98% y se mantiene constante para todo el quinquenio, habiéndose estimado aplicando la metodología del Capital Asset Pricing Model (CAPM).

El coste de capital reconocido para cada año del quinquenio se recoge en la siguiente tabla:

Millones de euros	2017	2018	2019	2020	2021
(BAR) media	10.996,1	10.491,6	10.305,4	10.199,3	10.122,1
CMPCAI	6,98%	6,98%	6,98%	6,98%	6,98%
Coste de Capital	767,5	732,3	719,3	711,9	706,5

Fuente DORA 2017-2021

6- Límite a los ingresos anuales por pasajero

El componente X define el límite máximo de crecimiento del ingreso por pasajero correspondiente a los servicios aeroportuarios básicos durante el quinquenio. Su aplicación establece el valor del ingreso máximo anual por pasajero (IMAP) y la senda tarifaria para los próximos cinco años.

La estimación del componente X asegura que el valor presente de los ingresos de los servicios aeroportuarios básicos de Aena durante el periodo regulatorio permita recuperar los costes incurridos en la prestación de los citados servicios. Estos costes se denominan Ingresos Regulados Requeridos (IRR) y son la suma de los gastos de explotación y los costes de capital.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

La estimación del valor del componente X se detalla a continuación:

Estimación de los IRR (Millones de euros)	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Gastos de explotación		1.882,4	1.884,8	1.863,6	1.880,6	1.894,9
Ajuste por separación de costes		-31,5	-38,8	-38,5	-38,4	-38,1
Gastos de explotación tras ajuste		1.850,9	1.846,1	1.825,2	1.842,2	1.856,9
Gastos precios privados en terminal		51,8	0,0	0,0	0,0	0,0
Ingresos precios privados en terminal		-180,6	0,0	0,0	0,0	0,0
Subvenciones imputadas en terminal		-32,8	-32,3	-28,2	-27,1	-26,1
Coste de capital (PPP)		767,5	732,3	719,3	711,9	706,5
CMPCAI		6,98%	6,98%	6,98%	6,98%	6,98%
BAR		10.996,1	10.491,6	10.305,4	10.199,3	10.122,1
Ingresos regulados requeridos (IRR)		2.456,7	2.546,1	2.516,3	2.527,0	2.537,2
Valor actual de IRR (2017-2021)	10.316,2					
Estimación de los ingresos previstos y de la X	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Ingresos esperados		2.575,5	2.547,2	2.514,3	2.477,0	2.436,0
Número de pasajeros (millones)		241,6	244,4	246,7	248,6	250,0
IMAPt	10,90	10,66	10,42	10,19	9,96	9,74
Valor de X		-2,22%	-2,22%	-2,22%	-2,22%	-2,22%
Valor actual de los ingresos esperados (2017-2021)	10.316,2					

Fuente DORA 2017-2021

Nota: el ajuste por separación de costes recoge la reasignación de costes de los servicios aeroportuarios básicos a los servicios sujetos a precio privado aplicada sobre la contabilidad analítica de Aena en el DORA 217-2021 con fines regulatorios.

2) Con fecha 31 de enero de 2017, London Luton Airport Operations Limited (LLAOL), con el acuerdo de los empleados de la Sociedad y los fideicomisarios del plan (Trustees) ha llevado a cabo el cierre al devengo de beneficios futuros de su plan de pensiones de prestación definida (London Luton Airport Pension Scheme o LLAPS), que ha sido sustituido, a partir del 1 de febrero de 2017, por un plan de pensiones de aportación definida.

A partir de la fecha de cierre del LLAPS, los miembros activos del plan se convierten en miembros diferidos del mismo y dejan de acumular beneficios por servicios prestados al empleador (LLAOL). Así mismo, a partir de esa fecha, cesan las aportaciones por servicios prestados tanto por parte de LLAOL como por parte de los miembros del plan,

manteniéndose por parte de LLAOL únicamente la obligación de realizar aquellas aportaciones que, de acuerdo con las valoraciones periódicas del plan, se estimen necesarias para garantizar el pago de las prestaciones por servicios prestados devengadas con anterioridad al 31 de enero de 2017, actualizadas anualmente de acuerdo con los términos previstos en las reglas del LLAPS.

Dado que el cierre del plan ha tenido lugar con posterioridad al 31 de diciembre de 2016, no tiene efecto alguno sobre las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2016. Por otra parte, su impacto sobre el patrimonio y los resultados consolidados del ejercicio 2017 no se estima significativo.

Informe de gestión consolidado

del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2016

1. Resumen ejecutivo

El ejercicio 2016 se ha caracterizado por el excelente desempeño de Aena, marcado por los siguientes aspectos destacables:

- El notable crecimiento del tráfico de pasajeros en todos los aeropuertos gestionados por Aena;
- El positivo impacto que este crecimiento del tráfico ha tenido en los ingresos totales, alcanzando los 3.772,5 millones de euros (+7,2% respecto a 2015) cuyo detalle se incluye en los siguientes apartados de este informe por cada segmento;
- El esfuerzo continuado en la contención de costes resultando en un incremento de los gastos totales (sin Luton) de 53,5 millones de euros (+2,6%), mientras que el ritmo de crecimiento del tráfico de pasajeros ha sido del +11,0% en la red española de aeropuertos. No obstante, en el capítulo de costes se han alcanzado unos niveles de eficiencia en España que dificultan la obtención de mejoras significativas en el futuro;
- Estos hechos han tenido su reflejo en la rentabilidad alcanzada, aumentando el EBITDA hasta 2.293,6 millones de euros a 31 de diciembre de 2016, lo que supone un crecimiento del 9,3% frente a 2015 y supone alcanzar un margen de EBITDA del 60,8%.
- Y, de manera excepcional, en este ejercicio se ha registrado el impacto de la desaparición de los riesgos asociados a ciertos litigios por expropiaciones realizadas en el Aeropuerto Adolfo Suárez-Madrid Barajas.

No obstante, con posterioridad al cierre del año, ha tenido lugar el hito más relevante que marcará en el ámbito regulatorio el futuro de Aena.

Con fecha 27 de enero de 2017, el Consejo de Ministros ha aprobado el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) para el período 2017-2021, en el que se establecen las condiciones mínimas de servicio que prevalecerán en los aeropuertos de la red de Aena en el próximo quinquenio, proporcionando un marco de regulación predecible a medio plazo que posibilitará la mejora de los niveles de eficiencia y competitividad de las operaciones aeroportuarias.

En este sentido, y en relación con las tarifas aeroportuarias, el citado documento establece una reducción del 2,22% anual en el Ingreso Máximo Anual por Pasajero (IMAP) para dicho periodo, que entrará en vigor el 1 de marzo de 2017.

Tal y como se ha mencionado, 2016 ha supuesto un año record en la historia de Aena por volumen de pasajeros, alcanzando los 244,8 millones en Luton y la red española, con una tasa de crecimiento del 11,4%.

Este incremento se ha reflejado en España tanto en el tráfico nacional que crece un 8,8% (67,6 millones de pasajeros) como en el tráfico internacional, que alcanza los 161,8 millones, con un incremento del 12,0%, y es generalizado en los principales aeropuertos de la red: Adolfo Suárez Madrid-Barajas (7,7%), Barcelona-El Prat (11,2%), Palma de Mallorca (10,6%), Málaga-Costa del Sol (15,7%), Gran Canaria (13,8%) y Alicante-Elche (16,7%).

Éstas cifras de crecimiento del tráfico en España, que han tenido continuidad durante el mes de enero de 2017, con un crecimiento del 10,0% en el número de pasajeros, vienen impulsados por la excelente marcha del sector turístico y no se han visto afectadas negativamente por el Brexit. En 2016, el crecimiento de pasajeros británicos ha sido del +15,7% (+5,7 millones pasajeros adicionales) y el crecimiento en cada uno de los meses de 2016 siempre ha sido superior al 12,6%. En relación con el Brexit, el único impacto que se ha percibido hasta el momento, ha sido en las ventas de los concesionarios, donde sí se observa una menor tendencia al gasto del pasajero con origen británico.

Por lo que se refiere a la ratio de ingresos comerciales por pasajero, se mantiene estable en torno a 4,1 euros por pasajero, de acuerdo al nuevo criterio de imputación de los ingresos comerciales implementado en 2016, que engloba la actividad comercial dentro del terminal más los aparcamientos, y que no tiene en cuenta los ingresos por servicios inmobiliarios que forman un segmento de negocio diferenciado.

Durante este ejercicio, cabe destacar la adjudicación del concurso para el servicio de alquiler de vehículos sin conductor en 36 aeropuertos de la red a 16 empresas. Este contrato se inició el 1 de noviembre de 2016, tiene una duración de 6 años y Aena, pone a disposición de las empresas adjudicatarias 203 locales con 15.000 plazas de aparcamiento para alquiler de vehículos.

Igualmente, en el mes de septiembre se iniciaron los trabajos relacionados

con el análisis de los terrenos libres y desarrollo de los Master Plan de los terrenos comercializables en los aeropuertos A.S. Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat, que finalizarán a lo largo del 2017. El objetivo es analizar y planificar el desarrollo de las aproximadamente 1.000 hectáreas de terrenos libres de uso en estos aeropuertos, de forma coherente e integral, proponiendo los posibles usos comerciales.

En relación con la ejecución de las inversiones necesarias, concluido un periodo de importantes inversiones en nuevas infraestructuras, se da continuidad a un nuevo escenario, dando prioridad a las mejoras en mantenimiento y a las inversiones en seguridad, sin reducir la calidad del servicio. En 2016 la inversión pagada ascendió a 305,4 millones de euros, incluyendo 61,1 millones de euros invertidos en el aeropuerto de Luton, que está desarrollando una significativa transformación para alcanzar una capacidad de 18 millones de pasajeros en 2018.

Como resultado de los hechos destacados al inicio de este Resumen ejecutivo, Aena ha alcanzado un beneficio antes de impuestos de 1.516,1 millones de euros frente a 1.040,6 millones de euros en 2015, mientras que el beneficio neto asciende a 1.164,1 millones de euros, un 39,7% superior al registrado en 2015 (833,5 millones de euros), reflejando la evolución positiva del negocio, la reversión de provisiones por procedimientos judiciales relacionados con expropiaciones de terrenos del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas y un mayor gasto por impuesto de sociedades. Excluyendo la reversión extraordinaria de provisiones por expropiaciones, el beneficio neto asciende a 1.010,4 millones de euros y el crecimiento a +21,2%.

La mejora en los resultados antes mencionada se refleja en un significativo incremento del flujo de caja operativo hasta los 1.834,7 millones de euros frente a los 1.629,0 millones de euros en 2015 (incremento del 12,6%) y en la reducción de los niveles de endeudamiento, que han llevado a reducir el ratio de Deuda Financiera Neta a EBITDA (según lo establecido en los contratos de novación de la deuda para el cálculo de los covenants) de 4,5x en 2015 a 3,6x al cierre de 2016.

Este excelente desempeño operativo y financiero ha tenido su reflejo en la evolución de la cotización de Aena durante 2016, que ha sido muy positiva, con una revalorización del 23,0% hasta los 129,65 euros por acción frente a la evolución del IBEX35 que disminuyó un 2,0%. Durante el citado periodo la acción de Aena alcanzó un máximo de 136,0 euros y un mínimo de 94,07 euros por acción.

Finalmente, en relación con la política de dividendos y de acuerdo a lo reflejado en el Folleto Informativo de la salida a Bolsa, en el que la Compañía adoptó una política de distribución del 50% del beneficio neto de cada ejercicio, el Consejo de Administración de Aena, S.A. ha acordado proponer a la Junta General de Accionistas el reparto de un dividendo de 3,83 euros brutos por acción, a satisfacer tras su aprobación por la misma.

2. Entorno macroeconómico y datos de actividad

2.1. Situación macroeconómica y del sector

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

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

Los indicadores relacionados con el turismo han continuado la evolución favorable mostrada durante los tres últimos años en los que se han alcanzado cifras récord de turistas extranjeros, aspecto de gran relevancia dado que el turismo representa el 10,9% del PIB español en 2016. De acuerdo con los datos publicados por el Instituto Nacional de Estadística, en 2016 visitaron España 75,6 millones de turistas internacionales, un 10,3% más que en 2015.

Los principales países emisores son Reino Unido (casi 17,8 millones de turistas y un incremento del 12,4% respecto a 2015), Francia (con 11,4 millones de turistas y un aumento del 7,1%) y Alemania (con 11,2 millones de turistas y un crecimiento del 6,4%). Respecto a los países de procedencia y tras el resultado del referéndum en Reino Unido a favor de su salida de la Unión Europea (Brexit), conviene resaltar que en 2016, los pasajeros con origen/destino en el Reino Unido suponen el 18,1% del tráfico total de pasajeros de la red de Aena en España.

Por comunidades, Cataluña es el primer destino de los turistas (más de 18,0 millones, +4,0% respecto a2015), seguida de Canarias (13,3 millones, +13,2%) y Baleares (13,0 millones, +11,9%).

Por vías de acceso, del total de turistas extranjeros que viajaron a España durante 2016, 60,6 millones (el 80,2% del total) utilizaron el avión como medio de transporte, el 17,2% se desplazaron por carretera, y el 2,6% utilizaron otros medios de transporte (puertos y tren). Dicho esto, no hay que olvidar la posición relevante de España como puerta de entrada y salida de Latinoamérica por vía aérea.

Figura 1. Distribución de turistas por vías de acceso en 2016

2.2. Tráfico de la red de aeropuertos de Aena en España

En 2016 el tráfico de pasajeros creció un 11,0% hasta alcanzar 230,2 millones en la red española de aeropuertos de Aena. Este crecimiento se ha visto favorecido por la inestabilidad en los principales destinos turísticos en el Mediterráneo y el contexto de bajo precio del combustible.

La contribución del tráfico internacional y el nacional se mantiene estable durante este periodo (70,5% y un 29,5% respectivamente), y el crecimiento de los pasajeros internacionales (+12,0%) y del tráfico nacional (+8,8%) refleja que el fuerte crecimiento registrado se distribuye en ambos mercados.

En lo relativo al número de aeronaves, se han registrado más de 2.045.000 operaciones, lo que supone un incremento del 7,5% respecto a 2015.

El tráfico de mercancías ha experimentado un incremento del 11,2% en 2016, superando las 795.000 toneladas de carga.

Figura 2. Tráfico de la red de aeropuertos de Aena

2.3. Análisis del tráfico aéreo de pasajeros por aeropuertos y aerolíneas

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

Figura 3. Cuota del tráfico de pasajeros en los principales aeropuertos en España

Aeropuertos y grupos de aeropuertos	Pasajeros			Aeronaves			Mercancías		
	Millones	Variación 2016 / 2015	Cuota s/Total	Miles	Variación 2016 / 2015	Cuota s/Total	Toneladas	Variación 2016 / 2015	Cuota s/Total
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	50,4	7,7%	21,9%	378,2	3,1%	18,5%	415.774	9,0%	52,3%
Barcelona-El Prat	44,2	11,2%	19,2%	307,9	6,6%	15,1%	132.755	13,3%	16,7%
Palma de Mallorca	26,3	10,6%	11,4%	197,6	10,9%	9,7%	10.453	-8,1%	1,3%
Total Grupo Canarias	40,5	12,8%	17,6%	356,4	10,3%	17,4%	37.470	-1,0%	4,7%
Total Grupo I	56,3	13,2%	24,4%	487,1	9,5%	23,8%	33.197	3,4%	4,2%
Total Grupo II	11,5	10,2%	5,0%	172,6	7,6%	8,4%	113.614	27,9%	14,3%
Total Grupo III	1	5,9%	0,5%	145,2	3,1%	7,1%	52.312	12,3%	6,6%
TOTAL	**230,2**	**11,0%**	**100%**	**2.045,0**	**7,5%**	**100%**	**795.575**	**11,2%**	**100%**

Tabla 1. Análisis del tráfico aéreo de pasajeros por aeropuertos y grupos de aeropuertos

El aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas es el primer aeropuerto de la red por tráfico de pasajeros, operaciones y carga, representando un 21,9% del total de pasajeros (50,4 millones). En 2016, el número de pasajeros ha aumentado un 7,7% respecto al mismo período del año anterior (10,0% en el tráfico nacional y 6,8% en el internacional).

En cuanto a las operaciones, en 2016 han operado un total de 378.150 aeronaves, un 3,1% más que en el mismo periodo año anterior. También la carga, que supone más de la mitad del volumen total que pasa por la red, ha registrado un incremento del 9,0% hasta las 415.774 toneladas transportadas.

Imagen 1. Terminal T4 - Aeropuerto Adolfo Suarez Madrid-Barajas

En el aeropuerto de Barcelona-El Prat, los pasajeros crecen un 11,2% respecto a 2015 (11,4% el tráfico nacional y 11,1% en el internacional), hasta alcanzar 44,2 millones.

Se han registrado 307.864 operaciones de aeronaves, que supone un incremento del 6,6% con respecto a 2015, y la carga ha consolidado la tendencia creciente con un significativo aumento del volumen de mercancía del 13,3%, hasta 132.755 toneladas.

Imagen 2. Terminal del aeropuerto de Barcelona-El Prat

El aeropuerto de Palma de Mallorca ha alcanzado durante 2016 un tráfico de 26,3 millones de pasajeros (10,6% de crecimiento), con un incremento significativo del tráfico internacional del 12,7%, hasta alcanzar los 20,4 millones de pasajeros, mientras que el tráfico nacional alcanzó 5,8 millones, con un incremento del 3,8%.

Igualmente significativas son las cifras del crecimiento de aeronaves operadas durante 2016 que han alcanzado la cifra de 197.639 (10,9%)

Imagen 3. Terminal del aeropuerto de Palma de Mallorca

Respecto al **Grupo Canarias**, el número de pasajeros que ha pasado por los aeropuertos canarios ascendió a 40,5 millones (subida del 12,8% respecto al mismo periodo de 2015), de los cuales más de 13millones corresponden a pasajeros de vuelos nacionales (10,7% de incremento) y 26,8 millones de vuelos internacionales (13,8% superior al mismo periodo del año anterior).

Imagen 4. Terminal del aeropuerto de Fuerteventura

El conjunto de los 8 aeropuertos del **Grupo I**, creció un 13,2% durante 2016, hasta los 56,3 millones de pasajeros, destacando los crecimientos registrados en Alicante-Elche (16,7%), Málaga-Costa del Sol (15,7%),Valencia (14,7%),Ibiza (14,5%) y Menorca (10,8%). Al crecimiento de este grupo de aeropuertos ha contribuido tanto el tráfico nacional (5,9%) como el internacional (16,0%).

Imagen 5. Terminal del aeropuerto de Menorca

Los 11 aeropuertos del **Grupo II** han registrado un crecimiento global del tráfico de pasajeros del 10,2%, hasta un total de 11,5 millones de pasajeros. Estos datos suponen la confirmación de la recuperación del tráfico que se refleja tanto en el tráfico nacional (+9,3%) como en el internacional (+11,9%).

Por su parte, los aeropuertos del **Grupo III**, los de menor volumen de tráfico, han registrado casi 1.143.000 pasajeros, lo que supone un incremento del +5,9% respecto al año mismo periodo del año anterior.

Imagen 6. Carga aérea en el aeropuerto de Vitoria

Como parte del resultado de la actividad de marketing aeroportuario, durante el año 2016 se han abierto 450 nuevas rutas (considerando aquellas que tuvieron menos de 1.000 pasajeros totales en 2015 y han superado en 2016 los 5.000 pasajeros totales) desde los aeropuertos de la red de Aena; 70 con destinos domésticos, 361 europeos y 19 intercontinentales. En concreto, los aeropuertos con mayor número de nuevas rutas han sido Palma de Mallorca (56 nuevas rutas) Adolfo Suárez Madrid-Barajas (52), Barcelona El Prat (38), Alicante (39), Málaga-Costa del Sol (37) y Tenerife Sur (32).

Las compañías con un mayor número de nuevas rutas son Vueling (49 nuevas rutas), Ryanair (47), Grupo Iberia (37), Air Europa (27), Jetairfly (26) y Norwegian (19).

Cabe destacar la apertura de 13 nuevas rutas de largo radio, una desde Barcelona con Washington (United) y 12 desde el Aeropuertos AS Madrid Barajas: San Juan (Iberia), Shanghái (Iberia y China Eastern), Johannesburgo (Iberia) , Hangzhou (Beijín Capital Airlines), Hong Kong (Cathay Pacific), Lima (Plus Ultra), Santo Domingo (Plus Ultra), Bogotá (Air Europa), Mauricio (Evelop), Varadero (Air Europa) y Tokio (Iberia).

Además, en febrero del 2016 la compañía easyJet ha establecido base operativa en el Aeropuerto de Barcelona – El Prat donde duermen tres aviones A320 de forma permanente, y en junio 2016 la compañía Norwegian inauguró su séptima base en España en el Aeropuerto de Palma de Mallorca, se trata de una base permanente que opera los 12 meses del año.

Respecto a la distribución del tráfico por áreas geográficas, se producen aumentos generalizados en todas las regiones, si bien las cuotas de tráfico se mantienen prácticamente estables respecto a 2015.

Región	Pasajeros 2016	Variación %
Europa[1]	144.902.902	12,3%
España	67.976.343	8,8%
Latinoamérica	6.721.460	9,5%
Norteamérica[2]	4.529.205	8,0%
África	2.862.839	5,4%
Oriente medio	2.735.733	13,2%
Asia y Otros	501.041	35,9%
TOTAL	**230.229.523**	**11,0%**

[1] Excluye España

[2] Incluye EE.UU., Canadá y México

Tabla 2. Distribución del tráfico por áreas geográficas

[1]Excluye España
[2] Incluye EE.UU., Canadá y México

Imagen 7. Mapa de la distribución del tráfico por área geográfica

El tráfico de pasajeros por países se mantiene prácticamente estable, con cinco países (España, Reino Unido, Alemania, Italia y Francia) concentrando el 70% del tráfico total. Cabe destacar, el excelente comportamiento del tráfico con el Reino Unido, que no se ha visto afectado por el Brexit y que en términos anuales, acumula un crecimiento del 15,7% (5,7 millones de pasajeros más) con respecto a 2015, casi 5 puntos porcentuales por encima del crecimiento del conjunto de la red (11,0%).

País	Pasajeros 2016	Pasajeros 2015	Variación %	Variación Pasajeros	Cuota (%) 2016	Cuota (%) 2015
España	67.976.343	62.501.684	8,8%	5.474.659	29,5%	30,1%
Reino Unido	41.700.473	36.030.037	15,7%	5.670.436	18,1%	17,4%
Alemania	27.728.750	25.195.312	10,1%	2.533.438	12,0%	12,1%
Italia	13.032.089	11.871.529	9,8%	1.160.560	5,7%	5,7%
Francia	11.802.321	11.088.353	6,4%	713.968	5,1%	5,3%
Holanda	7.588.040	6.351.054	19,5%	1.236.986	3,3%	3,1%
Suiza	6.127.255	5.508.689	11,2%	618.566	2,7%	2,7%
Belgica	5.672.226	5.477.091	3,6%	195.135	2,5%	2,6%
Irlanda	3.947.665	3.442.969	14,7%	504.696	1,7%	1,7%
Portugal	3.612.145	3.231.641	11,8%	380.504	1,6%	1,6%
Suecia	3.452.868	3.085.441	11,9%	367.427	1,5%	1,5%
Estados Unidos	3.296.634	3.044.580	8,3%	252.054	1,4%	1,5%
Dinamarca	3.114.005	2.526.380	23,3%	587.625	1,4%	1,2%
Noruega	3.012.436	2.826.952	6,6%	185.484	1,3%	1,4%
Polonia	2.125.081	1.692.005	25,6%	433.076	0,9%	0,8%
Total Top 15	**204.188.331**	**183.873.717**	**11,0%**	**20.314.614**	**88,7%**	**88,6%**
Resto de países	**26.041.192**	**23.547.329**	**10,6%**	**2.493.863**	**11,3%**	**11,4%**
Total Pasajeros	**230.229.523**	**207.421.046**	**11,0%**	**22.808.477**	**100,0%**	**100,0%**

Tabla 3. Distribución del tráfico aéreo por países

En cuanto a la distribución del tráfico de pasajeros por tipo de compañía aérea, un 51,6% son compañías de bajo coste (50,4% en 2015) y el restante 48,4% corresponde a compañías tradicionales (49,6% en 2015), confirmando la distribución mostrada a

finales de 2015.Las principales aerolíneas clientes de Aena son por un lado el Grupo IAG (Iberia, Vueling, Iberia Express, British Airways y Air Lingus) con una cuota del 26,2% del total de tráfico de pasajeros en 2016 (26,5% en 2015) y, por otro, Ryanair con una cuota del 17,3% (17,0% en 2015).

Compañía	Pasajeros 2016	Pasajeros 2015	Variación %	Variación Pasajeros	Cuota (%) 2016	Cuota (%) 2015
Ryanair	39.855.897	35.159.572	13,4%	4.696.325	17,3%	17,0%
Vueling	32.236.952	29.574.360	9,0%	2.662.592	14,0%	14,3%
Iberia	16.591.832	15.035.922	10,3%	1.555.910	7,2%	7,2%
Air Europa	16.184.934	15.586.523	3,8%	598.411	7,0%	7,5%
Easyjet	12.113.790	11.023.760	9,9%	1.090.030	5,3%	5,3%
Norw egian Air	7.750.426	5.330.759	45,4%	2.419.667	3,4%	2,6%
Iberia Express	7.640.725	6.826.269	11,9%	814.456	3,3%	3,3%
Air Berlin	7.567.337	8.817.535	-14,2%	-1.250.198	3,3%	4,3%
Air Nostrum	7.539.913	7.167.546	5,2%	372.367	3,3%	3,5%
Thomson Airw ays	4.973.151	4.297.605	15,7%	675.546	2,2%	2,1%
Total Pasajeros	**230.229.523**	**207.421.046**	**11,0%**	**22.808.477**	**100%**	**100%**
Total Pasajeros Bajo Coste*	**118.791.517**	**104.585.708**	**13,6%**	**14.205.809**	**51,6%**	**50,4%**

* Incluye el tráfico de las compañías de bajo coste en vuelos regulares. A partir de enero 2016 se incorporan como pasajeros de bajo coste los códigos IBK con el que opera Norwegian, y EWG con el que opera Eurowings (antes Germanwins).

Tabla 4. Distribución del tráfico aéreo por aerolíneas

Presencia internacional

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

(Millones de pasajeros)	2016	2015	% Variación	% participación de Aena
Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP)[1] (México	36,5	31,4	16,5%	5,8%
London Luton (Reino Unido)	14,6	12,3	18,5%	51,0%
Aerocali (Cali, Colombia)	5,7	5,3	9,3%	50,0%
SACSA (Cartagena de Indias, Colombia)	4,4	4,0	12,1%	37,9%
TOTAL	**61,3**	**52,9**	**15,9%**	**--**

[1] GAP incluye el tráfico del aeropuerto de Montego Bay, MBJ (Jamaica)

Tabla 5. Tráfico de pasajeros en los aeropuertos participados

El **aeropuerto de Luton** ha registrado en 2016 un significativo incremento del tráfico (+18,5%) alcanzando casi los 14,6 millones de pasajeros y cerca de 132.000 operaciones de aeronaves (13,0%), lo que supone un record histórico en la actividad del aeropuerto. Este crecimiento continua durante 2017, ya que las cifras de tráfico de pasajeros publicadas en enero de 2017 suponen un crecimiento del 20,1%

Imagen 8. Aeropuerto de Luton

2.4. Actividad comercial

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

Figura 4. Rentas Mínimas Garantizadas Anuales (RMGA) por líneas de negocio

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

El comportamiento favorable del tráfico también ha contribuido a impulsar los ingresos comerciales, si bien el ratio de ingresos comerciales por pasajero se mantiene en 4,1 €, cifra idéntica al año anterior. En el apartado "3.1.2 Actividad comercial", del presente informe se realiza un análisis más detallado de cada una de las líneas de negocio de la actividad comercial.

3. Áreas de negocio

A continuación, se muestran los principales resultados de Aena correspondiente a 31 de diciembre de 2016 desglosados por segmentos: el segmento aeropuertos representa el 95,3% del total del EBITDA (la actividad aeronáutica representa el 61,2% y la actividad comercial contribuye con un 34,1%), el segmento de servicios inmobiliarios aporta un 1,6%, mientras que el negocio internacional supone el 3,1%.

Figura 5. Principales resultados de Aena por área de negocio

3.1. Segmento aeropuertos

3.1.1 Actividad aeronáutica

En aplicación de la Ley 48/2015 de 29 de octubre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2016, las tarifas aeroportuarias disminuyeron un 1,9% desde marzo de 2016.A continuación, se resumen las cifras más significativas de la actividad aeronáutica:

(Miles de euros)	2016	2015	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	2.502.081	2.332.976	169.105	7,2%
Prestaciones Patrimoniales [1]	2.426.613	2.264.966	161.647	7,1%
Pasajeros	1.079.620	1.017.609	62.011	6,1%
Aterrizajes	681.395	632.790	48.605	7,7%
Seguridad	396.205	363.539	32.666	9,0%
Pasarelas Telescópicas	109.054	104.228	4.826	4,6%
Handling	85.960	80.276	5.684	7,1%
Estacionamientos	32.821	28.617	4.204	14,7%
Carburante	31.885	29.092	2.793	9,6%
Catering	9.673	8.815	858	9,7%
Incentivos (Aterrizajes, Pasajeros y Seguridad)	-67.701	-44.270	-23.431	52,9%
Resto de Servicios Aeroportuarios [2]	75.468	68.010	7.458	11,0%
Otros ingresos de explotación	50.937	54.602	-3.665	-6,7%
Total Ingresos	2.553.018	2.387.578	165.440	6,9%
Total gastos (incluye amortización)	-1.817.009	-1.767.928	-49.081	2,8%
EBITDA [3]	1.402.928	1.293.426	109.502	8,5%
EBITDA ajustado [4]	1.407.776	1.277.251	130.525	10,2%

(1) El total no incluye los incentivos (Aterrizajes, Pasajeros y Seguridad)

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

(3) Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones

(4) Excluye deterioros de inmovilizado.

Tabla 6. Cifras más significativas de la actividad aeronáutica

Los Ingresos totales de la actividad aeronáutica aumentaron hasta 2.553,0 millones de euros (6,9% respecto a 2015), debido a la positiva evolución del tráfico (11,0% de incremento en el tráfico de pasajeros y 7,5% de incremento en el número de aeronaves) que se ha visto parcialmente compensada por la reducción de las tarifas aeroportuarias desde el 1 de marzo de 2016 (41,6 millones de menor ingreso), los incentivos de tarifa por la apertura de nuevas rutas y por el incremento de la bonificación por pasajero en conexión , que ha pasado del 35% en 2015 al 40% en 2016, y ha supuesto 70,4 millones de euros en 2016 frente a 59,0 millones de euros en 2015.

Aena continúa aplicando incentivos comerciales para el incremento del tráfico aéreo, tanto en rutas existentes como en nuevas rutas, ascendiendo el importe contabilizado durante 2016 a 67,7 millones de euros (neto de la regularización de 4,5 millones de euros de provisiones de años anteriores), frente a 44,3 millones de euros en 2015(neto de la regularización de 5,5 millones de euros de provisiones de años anteriores).

En lo que respecta a los gastos de la actividad aeronáutica, éstos han ascendido a 1.817,0 millones de euros, un 2,8% superiores a los registrados en 2015. Este incremento se debe a actuaciones asociadas al mantenimiento y al incremento de actividad, así como a la revisión salarial realizada en 2016. Para un mayor detalle de los gastos de explotación ver apartado 4. Cuenta de Resultados.

Los anteriores efectos han permitido mejorar el EBITDA en un 8,5% (1.402,9 millones de euros).

El año 2016 se ha caracterizado por un importante incremento del número de pasajeros y aeronaves que han utilizado la red de los aeropuertos nacionales. Este incremento de tráfico, especialmente en los períodos punta (verano, Semana Santa y Navidad), ha obligado a adaptar los servicios aeroportuarios a las necesidades de los usuarios, reforzando los principales servicios como parte del Plan Estival.

Aparte del incremento de tráfico, desde el punto de vista operativo, los aeropuertos han seguido inmersos en el proceso de certificación de aeródromo y se han incorporado los nuevos agentes handling. Además, se ha cumplido con el objetivo principal de Aena de mantener la calidad de servicio prestado a pasajeros y compañías.

A continuación, se resumen las actuaciones más significativas que se han llevado a cabo en los aeropuertos durante el año 2016 relacionadas con la actividad aeronáutica:

Pasajeros

Los ingresos por tasas de los pasajeros han crecido en línea con el incremento de tráfico experimentado en los aeropuertos de la red de Aena en España. Este significativo incremento de actividad ha sido gestionado de forma eficiente y con altos niveles de calidad de servicio.

El número de asistencias a pasajeros con movilidad reducida (PMR) ha crecido un 13,8% con respecto al mismo periodo del año anterior. A pesar de este elevado aumento de la actividad, este servicio ha mantenido los altos niveles de valoración por parte de los usuarios obtenidos los años anteriores.

Con el objeto de mejorar la percepción del pasajero en su experiencia en el aeropuerto, de forma continua, se llevan a cabo actuaciones en el edificio terminal y accesos.

Se destacan por servicios:

Información al pasajero

Mejora de la orientación dentro de la terminal con actuaciones en señalización estática y en el servicio de información al público:

- Instalación de nuevos puntos de información al pasajero (SIPA) que permitirán orientar mejor a los pasajeros, renovación de equipamiento obsoleto, instalación de planimetrías iluminadas en los terminales, servicio de información con chaquetas verdes itinerantes atendiendo al pasajero y acciones formativas para la mejora de la atención telefónica en el aeropuerto AS Madrid Barajas.

Imagen 9. Terminal del aeropuerto A.S. Madrid-Barajas

- Mejora de la señalización en todas las terminales del aeropuerto AS Madrid Barajas, renovación de la señalización en T2 del aeropuerto de Barcelona, nueva señalética en exteriores y puntos de decisión del pasajero en el aeropuerto de Palma de Mallorca y renovación de la señalización en filtro de seguridad y sala de llegadas internacionales en el aeropuerto de Gran Canaria.

Imagen 10. Mejora de la señalética. Aeropuerto Palma de Mallorca

Limpieza

Actuaciones enfocadas a mejorar la sensación percibida por los usuarios: remodelación de aseos, tratamientos superficiales de suelos, limpiezas de fachadas, dispositivos de medición de percepción de la calidad a la salida de los aseos, etc.

Se destaca la renovación y modernización de aseos en los aeropuertos de AS Madrid/Barajas (9 núcleos en T1 y 7 núcleos en T2), Barcelona, Palma de Mallorca, Gran Canaria, Tenerife Sur, Bilbao, Tenerife Norte y en, prácticamente todos los aeropuertos de Grupo II.

Imagen 11. Renovación y modernización de aseos. Aeropuerto de Bilbao

Confort

Actuaciones encaminadas a garantizar una buena sensación de confort del pasajero a lo largo de su estancia en el aeropuerto, con especial atención en las zonas de espera. Se incluyen aquí desde actuaciones en iluminación, climatización, instalaciones electromecánicas, hasta bancadas, parques infantiles y estaciones de trabajo. Se destacan:

- Mejora de la climatización en los terminales de los aeropuertos de Málaga, Gran Canaria, Girona y Zaragoza con la instalación de ventiladores HVLS, y actuaciones varias en climatización en los aeropuertos de Barcelona, Fuerteventura, Lanzarote, Tenerife Norte y Almería. Nueva impermeabilización del edificio terminal y módulos, renovación de falsos techos, sustitución de varios equipos de climatización y bombas de calor, láminas de protección solar en salidas y facturación e instalación de displays de temperatura y sondas de temperatura y humedad, todo ello en el aeropuerto de Palma de Mallorca.

- Nuevo ascensor de alta capacidad e instalación de un pasillo rodante de más de 40 metros de longitud que facilita el tránsito de pasajeros insulares y nacionales entre el filtro de seguridad y sus respectivas zonas de embarque en el aeropuerto de Gran Canaria. Modernización de dos de los ascensores de mayor uso del aeropuerto de Palma de Mallorca.

- Adecuación de pavimentos en zona pública de la Terminal B de Barcelona. Sustitución y pulido de losas de mármol en zonas de tránsito de pasajeros e instalación de luminarias led en el vestíbulo de facturación en el aeropuerto de Fuerteventura. Mejora de la iluminación en varias áreas del edificio terminal del aeropuerto de Palma de Mallorca.

- Despliegue de sensores de control de afluencia por las terminales del aeropuerto de Madrid/Barajas que permite desencadenar acciones cuando se detecta un número determinado de pasos.

- Estaciones de trabajo con enchufes en los aeropuertos de Bilbao y Santiago, mejora de la decoración, bancadas y zona de carga en el aeropuerto de Sevilla e instalación de cubo iluminado con enchufes y tomas USB para recarga de dispositivos en el aeropuerto de Girona.

Imagen 12. Mejora de bancadas. Aeropuerto de Sevilla

- Para los pasajeros con movilidad reducida (PMR): puesta en marcha de un vehículo eléctrico para la prestación del servicio en el aeropuerto AS Madrid Barajas, mejora de la señalización y decoración de los puntos de espera PMR con bancadas adaptadas en el aeropuerto de Ibiza, incorporación de asientos reservados en puntos de encuentro de PMR y zonas frecuentadas en el aeropuerto de Valencia, bancadas y señalización para puntos de espera PMR en el aeropuerto de Lanzarote, etc.

Imagen 13. Aeropuerto de Ibiza

- Para los pasajeros que viajan con niños y bebés: equipamiento de carritos portaequipajes con sillas para bebés y salas de lactancia en el aeropuerto de Bilbao, mejora de los cuartos cambia-pañales en el aeropuerto de Alicante, nuevas áreas de juegos en módulo C, facturación y llegadas en el aeropuerto de Palma de Mallorca, junto al área de restauración en el aeropuerto de FGL Granada-Jaén y en el pasillo de pre-embarque del aeropuerto de Sevilla junto con proyector y suelo interactivo.

Imagen 14. Zona infantil. Aeropuerto de Alicante-Elche

- En las zonas de recogida de equipajes se destacan diversas actuaciones tales como:
- Adecuación de la sala de recogida de equipajes en Terminal 2C del aeropuerto de Barcelona.
- Nuevos hipódromos de recogida de equipajes en planta 0 del aeropuerto de Palma de Mallorca.
- Colocación de bancadas entre las cintas de recogida con el fin de aumentar el confort de los pasajeros, aumento de puntos dispensadores de carritos y nuevas zonas infantiles en el aeropuerto de Alicante.
- Modificación de la información en los monitores para incluir la compañía handling que atiende el vuelo para que el pasajero sepa a quién dirigirse en caso de incidencia, refuerzo de la información para localización de equipaje extraviado y de la ubicación de otros medios de transporte con los que conectar en la salida en el aeropuerto de Valencia.
- Servicio para la supervisión y seguimiento del proceso de entrega de equipajes, con el fin de optimizar la asignación de medios (cintas de entrega) y minimizar las incidencias relacionadas con los mismos, coordinando entre CGA y patio de carrillos cualquier desviación producida tanto en la asignación de cintas como en la propia instalación (incidencia mecánica) para su rápida resolución en el aeropuerto de Palma de Mallorca.
- En los accesos: remodelación de viales de llegadas en T2 en el aeropuerto de Madrid/Barajas, reconfiguración de la parada de taxis con carga en batería para mejorar la capacidad, mejora de la señalización del aparcamiento público, señalización específica para línea de autobús público regular y puesta en marcha del servicio de gestión de transporte para los pasajeros de llegadas, todo ello en el aeropuerto de Ibiza. Nueva marquesina peatonal en el aeropuerto de Bilbao. Nuevo aparcamiento para espera de los autocares de empresas privadas en el aeropuerto de Palma de Mallorca.

Imagen 15. Viales acceso. Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas

Aterrizajes

Los ingresos por aterrizaje y servicio de tránsito aéreo se han incrementado por el aumento de las operaciones de aeronaves. Aena se encuentra inmersa en un proceso de certificación de aeródromos conforme a la normativa europea, que exige un gran esfuerzo de adaptación de las infraestructuras. Durante estos doce meses, los aeropuertos certificados han gestionado el 81% de los pasajeros.

Con el objeto de prestar el mejor servicio a las compañías en su actividad en el aeropuerto, se llevan a cabo regularmente actuaciones en el campo de vuelos y plataforma. En 2016 destacan:

- Adecuación de pavimentos en campo de vuelos: renovación de pavimento en calles de rodaje de AS Madrid Barajas, regeneración de la capa de rodadura y adecuación de pendientes en pista sur en el aeropuerto de Palma de Mallorca, refuerzo de firme en pista 03L/21R y en calles asociadas de Gran Canaria, regeneración de pavimento en calle de salida rápida de Lanzarote, repintados de señalización del campo de vuelos en Bilbao, regeneración de la pista del aeropuerto de Ibiza, recrecido de pista de vuelo y otras actuaciones en campo de vuelos en el aeropuerto de Madrid Cuatro Vientos y mejoras en pista en El Hierro.

Imagen 16. Reparación pavimento calles de rodaje. Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas

- Adaptación de márgenes y franjas de pista de aterrizaje y calle de rodaje paralela a requerimientos de seguridad operacional en el aeropuerto de Ibiza.
- Adquisición de nuevos vehículos de plataforma en los aeropuertos de Gran Canaria y Fuerteventura e instalación de marquesinas en accesos de vehículos a plataforma en el aeropuerto de Barcelona.
- Actuaciones de señalización horizontal y vertical en campo de vuelos del aeropuerto de Málaga.
- Acondicionamiento de sendas peatonales de embarque a pie en la plataforma con repintado de sendas, colocación de bolardos y cadenas en los aeropuertos de Alicante y Reus y ampliación de la marquesina en plataforma para cubrir totalmente la senda peatonal en el aeropuerto de Granada-Jaén.

Imagen 17. Adecuación senda peatonal. Aeropuerto Alicante-Elche

- Radioayudas: renovación del ILS 03L de Gran Canaria, traslado de la senda de planeo pista 03 de Lanzarote e instalación de nuevo equipo ILS Cat I en el aeropuerto de Santander.
- Servicio meteorológico: instalación de nuevas estaciones meteorológicas próximas a cabeceras 06 y 24 en el aeropuerto de Ibiza.

Añadido a esto, desde el punto de vista de la seguridad operacional, se destacan las siguientes actuaciones:

- Con el fin de reducir la antigüedad media de la flota de autoextintores de la Red, y enmarcado dentro del Plan de renovación de autoextintores 6x6 de 10.000 l, en 2016 se ha realizado el suministro de 10 de estos vehículos para los aeropuertos de Madrid/Barajas (7), Palma de Mallorca (1) y Santander (2). Destacan por la potencia de sus motores, su poder de aceleración y su capacidad de extinción. Se mejorarán los tiempos y capacidades de respuesta ante emergencias aeronáuticas.
- Dotación de nuevas plataformas de recuperación de aeronaves en el aeropuerto de Palma de Mallorca.

Relacionado con el control del tránsito de aeronaves:

- El aeropuerto de Alicante se ha certificado como Advance ATC Tower, integrándose así en la red europea de gestión de tráfico aéreo, lo que le permitirá aumentar la puntualidad de los vuelos.
- Implantación del procedimiento de regulaciones selectivas CherryPicking para facilitar la gestión de la capacidad ATC en el aeropuerto de Madrid/Barajas. Acuerdo local de regulaciones entre el ACC de Palma de Mallorca y el aeropuerto de Ibiza, con el objetivo de reducir los retrasos en las compañías aéreas producidos por las regulaciones de tráfico aéreo.
- Se ha llevado a cabo la ampliación del horario operativo de los aeropuertos de Burgos (en un 65%) y Logroño (en un 75%) con la modalidad de uso restringido que incrementa el servicio a los usuarios.

Seguridad

La tasa de seguridad abonada por los pasajeros ha crecido gracias al incremento de pasajeros

experimentado. Este aumento de la actividad en los aeropuertos se ha gestionado de forma eficiente sin que se hayan visto afectados los tiempos de espera en los controles de seguridad.

En lo referente a seguridad, con el objeto de mejorar la sensación del pasajero en su experiencia en el aeropuerto, de forma continua, se llevan a cabo actuaciones que optimicen los procesos de seguridad. Entre ellas, en 2016 se ha realizado el despliegue de sistemas de medición de tiempo de espera en los controles de seguridad en aeropuertos con un volumen anual de pasajeros superior a 2 millones: Madrid/Barajas, Barcelona, Palma de Mallorca, Málaga, Alicante, Gran Canaria, Tenerife Sur, Ibiza, Lanzarote, Fuerteventura, Valencia, Bilbao, Sevilla, Tenerife Norte, Menorca, Girona y Santiago. Dichos sistemas se basan en análisis de imágenes a través de sensores de cobertura cenital que permiten la medición exacta (sin estimación) del tiempo de proceso mediante el seguimiento del 100% de los pasajeros sin pérdida de trazabilidad.

Imagen 18. Control de seguridad. Aeropuerto Alicante-Elche

Otras actuaciones a destacar relacionadas con seguridad en 2016 son:

- Remodelación de instalaciones, nuevo control de pasaportes y nuevo control de seguridad para conexiones no Schengen y mejora de conexiones urgentes en el control T4. Nuevo mobiliario en controles. Instalación de carenado en las líneas de rodillos para evitar atrapamientos de niños. Se ha realizado un proyecto piloto de instalación de hilo musical en el control de seguridad T2 centro para amenizar el paso de pasajeros por el control. Instalación de televisiones en control de pasaportes para amenizar las esperas. Todo ello, en el aeropuerto AS Madrid Barajas.

Imagen 19. Control T4 conexiones. Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas

- Ampliación y mejora de los filtros de seguridad en los aeropuertos de Palma de Mallorca, A Coruña y Asturias.
- Puesta en marcha de la obra de la ampliación de los filtros de seguridad de la T3 con cuatro filtros dobles y adecuación de los controles de seguridad de T2 para adaptarlo a la demanda con el fin de reducir los tiempos de paso en el aeropuerto de Málaga.
- Adecuación de zona de colas de seguridad en los aeropuertos de Fuerteventura y Tenerife Sur.

Imagen 20. Adecuación zona de colas. Aeropuerto de Fuerteventura

- Apertura de filtro exclusivo para la mejora del flujo de familias y PMRs y nuevo puesto para controlar el acceso a la zona controlada de recogida de equipajes y vigilar la zona pública de llegadas en el aeropuerto de Ibiza.
- Asistente virtual en filtros de seguridad en el aeropuerto de Melilla.
- Remodelación de los filtros de seguridad para darle mayor amplitud en el aeropuerto de San Sebastián.

Pasarelas

Los ingresos de las pasarelas han crecido principalmente debido al aumento de las operaciones de aeronaves. Las actuaciones a destacar en 2016 relacionadas con el servicio de pasarelas son las siguientes:

- Remodelación de pasarelas de embarque de la Terminal 2 del aeropuerto de Barcelona.
- Instalación de 7 pasarelas de embarque y equipos de servicios asociado en la terminal 2 en el aeropuerto de Málaga.

Imagen 21. Nuevas pasarelas. Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol

- Instalación de pavimento de vidrio laminado de seguridad en pasarelas de la terminal T4 y T4S en el aeropuerto AS Madrid Barajas.
- Acondicionamiento y renovación de estructuras y equipamiento de pasarelas de embarque en el aeropuerto de Tenerife Sur y ajuste en tiempo real de la temperatura de consigna del sistema de climatización de las pasarelas de Fuerteventura.

- Renovación de los equipos de climatización de las pasarelas, equipamiento de toboganes en pasarelas para equipaje de mano que finalmente viaja en bodega y renovación de los teléfonos en los fingers, todo ello en el aeropuerto de Bilbao.
- Instalación de 6 toboganes en pasarelas de embarque en el aeropuerto de Lanzarote.
- Instalación de un sistema para mejorar la coordinación entre el agente handling y el prestador del servicio de pasarelas para la maniobra de desconexión de la pasarela en el aeropuerto de Palma de Mallorca.

Handling

El servicio de handling se ha realizado con los nuevos agentes tras la renovación progresiva de licencias culminada a finales de 2015. A pesar de la complejidad de este cambio de operadores de handling, se ha desarrollado satisfactoriamente gracias al esfuerzo de los trabajadores y sin que se haya producido incidencias en la operatividad de los aeropuertos.

Imagen 22. Aeronave asistida por los agentes handling. Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas

En cuanto a actuaciones a destacar en handling durante 2016:

- Actualmente en construcción el nuevo patio de carritos en llegadas internacionales en el aeropuerto de Gran Canaria con tres hipódromos, que recortará los tiempos de entrega de maletas por renovación de los mismos, y eliminación de recorridos innecesarios.

Imagen 23. Cintas del nuevo patio de carrillos. Aeropuerto de Gran Canaria

- Dotación de 5 nuevas oficinas para compañías handling, una de ellas destinada a la guardia civil, entre mostradores de facturación y filtro de pasajeros en el aeropuerto de Tenerife Norte.
- Nuevas botoneras táctiles en las cintas de entrega de equipajes del patio de carrillos para la medición de los tiempos de espera de maletas en el aeropuerto de Palma de Mallorca.
- Mejora de la señalización de las vías de servicio del área de maniobras, instalación de papeleras para recogida de objetos extraños que pueden dañar las aeronaves en numerosos puntos de la plataforma para minimizar el riesgo de accidentes/incidentes en el aeropuerto de Málaga. Además, ampliación de plazas para la carga y estacionamiento para los equipos eléctricos que utilizan las empresas de servicios y handling del aeropuerto y construcción de nueva plataforma con instalaciones de recarga de vehículos eléctricos en el aeropuerto de Asturias.
- Con relación al proceso de facturación, instalación de 28 mostradores de facturación junto con sus instalaciones asociadas en el aeropuerto de Barcelona y mejora de los mostradores en el aeropuerto de Bilbao. Mejoras en la línea de mostradores de facturación en Terminal 1 (falso techo e iluminación) y despliegue de nuevos kioscos de auto-facturación para varias compañías en el aeropuerto de Madrid/Barajas.

Imagen 24. Auto-facturación. Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas

Estacionamientos

Los estacionamientos de aeronaves han crecido debido al aumento de las operaciones viéndose favorecidas por el incremento generalizado del tiempo medio de estancia.

Entre las actuaciones a destacar en 2016:

- Rediseño de puestos de estacionamiento en T1 y T2 del aeropuerto A.S. Madrid-Barajas con la creación de 3 nuevos estacionamientos para aeronaves tipo E.
- Actuaciones de mejora en plataforma de estacionamiento del aeropuerto de Gran Canaria.
- Adecuación de la señalización en plataforma, nuevo diseño y señalización de la rampa 7, actuaciones de señalización horizontal en rampas 3, 4 y 9, nuevos letreros normativos y nuevas necesidades de iluminación de plataformas, todo en el aeropuerto de Málaga.

Imagen 25. Señalización plataforma. Aeropuerto Málaga-Costa del Sol

- Actuaciones en plataforma y canalizaciones para poner en marcha un estacionamiento en plataforma para el lavado de aeronaves en el aeropuerto de Valencia.

Carburante

En el año 2016 el suministro de combustible JET A1 para la aviación comercial ha crecido casi un 12% sin embargo, el combustible AVGAS para la aviación general se mantiene en línea con el consumo del ejercicio anterior.

Como actuaciones destacadas, puesta en marcha del proceso de renovación de las licencias de handling de combustible con la fase I que engloba a los 21 aeropuertos de la red con menor tráfico para un periodo de duración de siete años. La segunda fase se licitará en 2017. El aumento de la competencia, la mejora de la calidad del servicio y la limitación de precios son puntos clave del nuevo concurso.

Por otro lado, se ha ampliado la plataforma de repostaje de aeronaves en el aeropuerto de Huesca y se ha puesto en servicio la instalación de combustible en el helipuerto de Ceuta.

Otros servicios

En general, todos los servicios se ven afectados por el incremento de tráfico experimentado, siendo destacable, el incremento de los ingresos por mostradores de facturación debido a una mayor utilización de los mostradores por horas por parte de los nuevos agentes de handling.

Destacar la construcción del nuevo terminal de carga para dos operadores y construcción de un puesto de inspección fronterizo en el aeropuerto de Tenerife Norte.

3.1.2 Actividad comercial

En la siguiente tabla se muestran las cifras más significativas de la actividad comercial. En este sentido, conviene destacar que en 2016 dentro de esta actividad se incluye los aparcamientos, por lo que las cifras de 2015 se han adaptado a este criterio para obtener una base comparable:

(Miles de euros)	2016	2015	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	939.787	850.676	89.111	10,5%
Otros ingresos de explotación	8.984	10.346	-1.362	-13,2%
Total Ingresos	948.771	861.022	87.749	10,2%
Total gastos (incluye amortización)	-261.164	-257.132	-4.032	1,6%
EBITDA [1]	782.648	700.100	82.548	11,8%
EBITDA ajustado [2]	784.092	698.976	85.116	12,2%

[1] Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones.

[2] Excluye deterioros de inmovilizado.

Tabla 7. Cifras más significativas de la actividad comercial

En 2016, los Ingresos totales de la actividad comercial aumentaron +10,2% respecto a 2015, hasta los 948,7 millones de euros. Los Ingresos ordinarios alcanzaron la cifra de 939,8 millones de euros (un 25,3% del total de los ingresos ordinarios) habiéndose incrementado un 10,5% respecto al año 2015 (89,1 millones de euros).

La mayor contribución a este incremento proviene del aumento del tráfico de pasajeros, del crecimiento en ventas de los operadores comerciales, de las mejores condiciones contractuales, y del efecto de la evolución de las Rentas Mínimas Garantizadas Anuales(RMGA) reconocidas en los contratos comerciales. En el caso específico de aparcamientos, su crecimiento del 9,7% (hasta 121,6 millones de euros está ligado al aumento del tráfico doméstico (+8,8% en pasajeros) y a las estrategias de precio y acciones de marketing y fidelización implantadas.

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

El detalle y análisis de las líneas de negocio comercial se muestra a continuación:

Servicios Comerciales (Miles de euros)	2016	2015	Variación	% Variación	Renta Mínima Garantizada 2016	Renta Mínima Garantizada 2015
Tiendas libres de impuestos	285.153	250.968	34.185	13,6%		
Restauración	154.493	132.086	22.407	17,0%		
Aparcamientos	121.554	110.767	10.787	9,7%		
Alquiler de vehículos	114.466	104.526	9.940	9,5%		
Tiendas	89.660	82.353	7.307	8,9%		
Publicidad	30.290	28.564	1.726	6,0%		
Arrendamientos	25.005	26.490	-1.485	-5,6%		
Resto ingresos comerciales [1]	**119.166**	**114.922**	**4.244**	**3,7%**		
Ingresos ordinarios comerciales	**939.787**	**850.676**	**89.111**	**10,5%**	**69.092**	**61.590**

[1] Incluye Otras Explotaciones Comerciales, Servicios Bancarios, Agencias de Viajes, Máquinas Vendedoras, Suministros Comerciales, Utilización de Salas y Filmaciones y Grabaciones

Tabla 8. Análisis de las líneas de negocio comercial

En 2016, el importe registrado en ingresos por rentas mínimas garantizadas se mantiene en el 11,5% de los ingresos de líneas con contratos que incorporan dichas cláusulas (11,5% en 2015).

El total de gastos (incluyendo amortización) crecen un 1,6%, dando lugar a un EBITDA de 782,6 millones de euros, un 11,8 % superior al del año 2015.

Estas cifras han sido posibles gracias a la continuación del impulso dado a los ingresos comerciales a través de diferentes acciones, destacando, por línea de negocio:

Tiendas Libres de Impuestos

Aena, en la actualidad, tiene firmado tres contratos con la empresa Dufry, distribuido en tres lotes, que gestiona con el nombre comercial de WorldDuty Free, tiendas genéricas libres de impuestos en 26 de los aeropuertos de Aena: A Coruña, Adolfo Suárez Madrid – Barajas, Alicante – Elche, Almería, Asturias, Barcelona – El Prat, Bilbao, FGL Granada-Jaén, Fuerteventura, Girona - Costa Brava, Gran Canaria, Ibiza, Jerez, La Palma, Lanzarote, Málaga – Costa del Sol, Menorca, Murcia – San Javier , Palma de Mallorca, Reus, Seve Ballesteros – Santander, Santiago, Sevilla, Tenerife Norte, Tenerife Sur y Valencia.

Los ingresos derivados de esta línea de negocios han crecido, en 2016, un 13,6% con respecto a 2015 (un 28,4% de los ingresos de la actividad comercial de Aena), generado a través de 86 puntos de venta (76 Locales y 10 Buy-Byes), con una superficie total aproximada de 45.000 m2.

Durante 2016 han destacado como principales actuaciones:

- El reposicionamiento en precio en Madrid y Barcelona en las categorías de 400 referencias de perfumería y cosmética y 70 referencias en bebidas alcohólicas, con descuentos de hasta un 20% frente a los establecimientos espejo.
- Incremento de la actividad promocional: campañas de comunicación de ventaja en precios y campañas promocionales: descuento del 20% en la segunda compra, vales de descuentos directos, campañas estacionales (Summerdrinks, whisky festival).
- Lanzamientos exclusivos (formatos TravelRetail), colonia de Cristiano Ronaldo en AS Madrid-Barajas.
- Animación en el punto de venta y degustaciones.
- Lanzamiento del servicio Reserve &Collect: reserva on-line y recoge en tienda.
- Lanzamiento del programa de fidelización RED, con la esponsorización del Open de Madrid.

Dentro de la incorporación progresiva de las multitiendas Canarias al contrato, cabe señalar la incorporación de la nueva tienda libre de impuestos del Aeropuerto de Fuerteventura en el mes de agosto. Esto ha supuesto el rediseño de la tienda que se convierte en WalkThrough o Tienda Pasante y el incremento por actualización de sus rentas variables.

Imagen 26. Aeropuerto de Fuerteventura

Restauración

Tras un intenso trabajo de renovación en los últimos años, la mayor parte de nuestros aeropuertos cuenta ya con una variada oferta de restauración capaz de satisfacer a distintos tipo de demanda. Podemos atender aquellos pasajeros que disponen de poco tiempo y quieren productos estándar y servicios muy rápidos, a través de los fastfood en todas sus gamas: hamburguesas, bocadillos, sándwiches…, hasta aquellos viajeros que disponen de más tiempo y quieren disfrutar de nuevas experiencias a través de “la cocina de autor”.

Contamos con las mejores marcas de restauración nacional e internacional, que son referentes para nuestros clientes. Entre las marcas que tenemos en la actualidad se encuentran McDonald’s y Burger King , Mas que Menos, Costa Coffee, Starbucks, CoffeRepublic, Lavazza, Paul, Rodilla ... y para los pasajeros que tengan un poco más de tiempo y quieran disfrutar de la “cocina de autor”, contamos con 4 restaurantes de chefs con estrellas Michelin: en Adolfo Suárez Madrid-Barajas: “Kireiby Kabuki” con Ricardo Sanz (en T1 y en T4) y “Gastrohub” (en T4) con Paco Roncero; en Barcelona-El Prat: "Porta Gaig" y “GastroBar” by Carles Gaig y, en Málaga-Costa del Sol: "Delibar" con Dani García.

En 2016, la línea de negocio de restauración, con más de 320 puntos de venta, ha tenido un excelente comportamiento, con unos ingresos que han ascendido a 154,5 M€, lo que supone un crecimiento del 17% respecto a 2015.

El crecimiento de ingresos en esta línea de negocio se debe, principalmente, a la mejora en las cifras de ventas de nuestros operadores de restauración, consecuencia del crecimiento del gasto por pasajero en los aeropuertos turísticos y de la consolidación de la oferta completa de restauración adaptándose a los distintos perfiles de los pasajeros, a través de diversas marcas ofrecidas.

Destacan, en este ejercicio, las siguientes actuaciones:

- El inicio de actividad de la nueva oferta de restauración en los aeropuertos de Bilbao y San Sebastián (5 puntos en Bilbao y 1 en San Sebastián), con aperturas ya de nuevas marcas como Burger King, Santa Gloria o la local Arrese, con una mejora de la calidad y la presencia de marcas nacionales, internacionales y de un chef local de reconocido prestigio como es Ricardo Pérez.
- La nueva oferta del aeropuerto de Menorca (7 locales) con la presencia de nuevas marcas con implantación como Ribs, CoffeeRepublic, Café Pans, Gambrinus, Paulaner, etc.

Imagen 27. Restauración en el aeropuerto de Menorca

- La licitación y adjudicación de la mayor parte de la oferta de restauración de los Aeropuertos de Fuerteventura (6 puntos de venta) e Ibiza (9 puntos de venta), que supondrá una renovación total de la oferta de restauración de estos aeropuertos, ganando en presencia de marcas nacionales e internacionales y de la calidad ofertada. El inicio de actividad de los nuevos locales en estos aeropuertos se realizará ya en 2017.

Asimismo, durante este año Aena ha trabajado intensamente con los operadores que gestionan los establecimientos para mejorar la calidad de sus puntos y ampliar sus ofertas con alimentos adaptados a las distintas necesidades especiales, incorporar conceptos de tendencia más saludables, crear ambientes más cómodos y relajados, dar un mejor servicio al cliente…y en general crear una buena experiencia gastronómica.

Aparcamientos

Los aparcamientos de los aeropuertos son gestionados en propio por Aena, lo que garantiza el control de todos los procesos de la unidad de negocio. Se planifican las nuevas infraestructuras, se realizan los “business case” de todas las nuevas instalaciones, así como las aplicaciones de las actuales y se realiza la puesta en producción y paso a operativas.

La red de aparcamientos de Aena consta de más de 100 aparcamientos y 113.000 plazas en 32 aeropuertos.

Para garantizar el correcto funcionamiento de las instalaciones y del servicio de atención al cliente se dispone de productos de toda la tipología de servicios de aparcamientos, como son Bajo Coste/Larga Estancia, General, Preferente, Exprés, Servicio VIP con recogida y entrega con conductor, así como servicios adicionales como lavado del vehículo. Con esta gama de servicios se estructuran distintos productos de aparcamientos por duraciones, que persiguen satisfacer las necesidades de todas las tipologías de clientes de Aena, desde el pasajero vacacional, tanto de fin de semana, puentes o larga duración, así como pasajeros de negocios, nacionales de ida y vuelta en el día o al día siguiente, como largo radio.

Imagen 28. Aparcamiento. Aeropuerto de Barcelona-El Prat

Además de la parte operativa, Aena gestiona activamente la política de precios de los estacionamientos, realizando cambios de precios de manera frecuente para conseguir aumentar la cuota de mercado.

Aena dispone de una plataforma web de reservas, que permite hacer reservas on-line, y desde la APP de Aena, así como desde los distintos canales de distribución que se han desplegado en los últimos años, con hasta 3 horas de antelación en toda la red de aparcamientos, y que en 2016 gestionó más de un millón de reservas en toda la red de aeropuertos.

A través de esta plataforma de reservas, el cliente puede reservar por adelantado su plaza de aparcamiento a precios promocionados, en algunos casos pagarlos, y en el momento de acceso al aparcamiento se detecta al cliente por lectura de la matrícula y se le asocia su reserva a su ticket.

En los últimos años se han realizado grandes esfuerzos para mejorar el servicio prestado a los clientes a través de la tecnología, invirtiendo en equipamiento, en medios de pago y en nuevos desarrollos que mejoran la experiencia del cliente dentro de los aparcamientos.

La facturación por esta actividad ascendió a 121,6 millones en 2016, lo que ha supuesto una mejora del 9,7% con respecto a 2015.

Imagen 29. Cajeros de pago de aparcamientos. Aeropuerto de Girona-Costa Brava

En el segmento de las reservas es donde mayor incremento se observa por segmentos, con un crecimiento de las operaciones del 46%, y del 44% en ingresos. Esta mejora continuada y sostenida del segmento de las reservas se basa, fundamentalmente, en una política dinámica de fijación de precios que permite mantener su competitividad y ser siempre una opción económica para el estacionamiento del vehículo por parte de los pasajeros.

Adicionalmente se han llevado a cabo acciones de marketing y comunicación, mantenidas durante todo el año, en distintos canales y medios, como han sido las distintas campañas de radio, el posicionamiento orgánico SEO (SearchEngineOptimization) y la publicidad SEM (SearchEngine Marketing), con el objetivo de mejorar los resultados y mejorar del posicionamiento en precio de los parking de Aena para nuestros clientes.

Alquiler de vehículos

El negocio de alquiler de vehículos sin conductor dentro de los aeropuertos de Aena, se gestiona en régimen de concesión, siendo explotado por las principales empresas del sector a nivel mundial. Entre los clientes de Aena en este negocio se encuentran AVIS, Europcar, Hertz, Enterprise, Sixt y Goldcar, todas ellas multinacionales presentes en los principales mercados del sector, tanto en Europa como en el resto del mundo. Además, Aena cuenta con potentes empresas nacionales, presentes en mercados turísticos como CICAR, TOP CAR, Autorreisen o RecordGo, además de contar también con presencia de empresas locales en algunos aeropuertos. Con esta estratificación de clientes, Aena puede ofrecer a los pasajeros toda la tipología de productos y servicios dentro del negocio de Alquiler de vehículos sin conductor.

En los aeropuertos se puede contratar una amplia gama de servicios de alquiler de vehículos sin conductor: desde productos low cost, hasta gama Premium, a través de con distintas marcas y vehículos para cada segmento.

Para poder prestar este servicio, Aena pone a disposición de las empresas 19.000 plazas de aparcamiento, 256 mostradores de atención a clientes (checkingcounter) y 500.000 m^2 de campas para estacionamiento de vehículos, así como instalaciones adicionales, como naves, zonas de mantenimiento, lavaderos, etc.

Dentro de los aeropuertos se firmaron más de 3 millones de contratos de alquiler de vehículos con una facturación superior a los 800 millones de euros.

Los ingresos por esta actividad superan los 114,5 millones de euros, lo que supone un crecimiento del 9,5% con respecto al año anterior.

El crecimiento se debe fundamentalmente a un aumento del volumen de ventas, debido a la evolución positiva del segmento internacional de pasajeros, si bien la fuerte competencia del sector, impacta en el valor unitario de los contratos.

El nuevo contrato de la actividad, adjudicado a 16 empresas del sector para 36 aeropuertos y que pone a disposición más licencias e instalaciones en los aeropuertos de la red, se inició el pasado mes de noviembre de 2016. Asociado a este contrato se pondrán en marcha nuevos sistemas de control y gestión de la actividad.

Como retos en la ejecución del nuevo contrato serán continuar aumentando el número de empresas operando dentro de los aeropuertos, así como aumentar las instalaciones puestas a disposición de las empresas (plazas de aparcamiento, mostradores y superficies de estacionamiento de vehículos).

Imagen 30. Acceso Rent-a-car. Aeropuerto Girona-Costa Brava

Tiendas

En 2016 han estado operativos más de 350 locales destinados a retail, de los que 22 pertenecen a la categoría de lujo, lo que permite disponer de una oferta variada que se adapte a las necesidades de todos nuestros pasajeros. Las grandes marcas de retail están presentes en nuestras terminales. Así, contamos con tiendas del Grupo Inditex, Mango, Desigual, GAP, Superdry y entre las marcas de lujo tenemos a Loewe, CH, Bvlgari, Coach, Weekendby Max Mara, Longchamp, Burberry, Ferragamo, Omega, MontBlanc etc.

Esta oferta convierte a los aeropuertos de nuestra red en importantes centros comerciales, al mismo nivel que los del centro ciudad de las principales ciudades españolas.

Los ingresos de esta línea de negocio en 2016 ascendieron a 89,7 millones de euros, lo que supone un crecimiento de un 8,9% respecto a 2015.

En 2016 se han llevado a cabo, entre otras, las siguientes acciones:

- La apertura de la nueva oferta comercial renovada en los aeropuertos de Alicante-Elche y Gran Canaria. En el Aeropuerto de Alicante-Elche, entre los meses de abril y junio de 2016 se fueron abriendo las nuevas tiendas que se licitaron a finales de 2015 (13 locales). Se han incorporado marcas como WH Smith, Victoria'sSecret o Petra Mora.

Imagen 31. Tiendas. Aeropuerto Alicante-Elche

Asimismo, en el Aeropuerto de Gran Canaria se fue abriendo la nueva oferta comercial licitada también a finales de 2015 (8 locales), que supuso la entrada de nuevas marcas y conceptos como Victoria'sSecret, Bazar Sport o actividades locales como la venta de Aloe Vera y la continuidad de la venta de productos agroalimentarios y delicatesen locales.

- La licitación y adjudicación de la oferta de tiendas del módulo C de Palma de Mallorca (9 locales) que supondrán una renovación y mejora en la variedad de oferta disponible en ese modulo. Las nuevas tiendas abrirán sus puertas antes de la temporada alta de 2017.
- La licitación y adjudicación de la 1ª Fase de la renovación de la oferta de tiendas de la T123 de AS Madrid Barajas (20 locales) y la licitación de la 2ª fase (10 locales). Las nuevas marcas irán abriendo sus locales a lo largo de 2017 cuando vayan finalizando los contratos de las actuales.

Imagen 32. Zona comercial. Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas

Asimismo, durante 2016, con el fin de mejorar la experiencia del cliente de nuestros aeropuertos, y siguiendo las tendencias implantadas en aeropuertos internacionales, se ha puesto a disposición de los pasajeros de la T4S del Aeropuerto AS Madrid Barajas un servicio de Personal Shopper, con impacto positivo en la percepción por los pasajeros. Está previsto que en 2017 este servicio se amplíe en las terminales T4, T4S y T1 (No Schengen) del Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas y, a medio plazo, en Aeropuerto de Barcelona-El Prat.

Publicidad

La actividad de publicidad en los aeropuertos, se enmarca dentro de la publicidad de exterior dentro del sector de publicidad, compitiendo con el resto de soportes de exterior como son mobiliario urbano, metro y vallas.

La publicidad se desarrolla en los aeropuertos en modelo de concesión, siendo la empresa concesionaria quien realiza las labores de comercialización de los espacios publicitarios, tanto los predefinidos en soportes digitales y convencionales, más de 900 unidades, así como los soportes temporales para acciones de marketing espectacular.

Los aeropuertos de la red de Aena, con más de 230 millones de pasajeros gestionados en 2016, suponen un soporte ideal para las marcas internacionales, donde darse a conocer, afianzar el posicionamiento de la marca, y sobre todo hacer lanzamientos de productos, eligiendo soportes espectaculares como pasillos rodantes, grandes zonas de cristalera, lonas en edificios singulares como aparcamientos, o instalaciones dentro del terminal de pasajeros.

Los principales sectores presentes en los aeropuertos en 2016 han sido: automoción, banca, distribución, transporte y telecomunicaciones.

Esta línea de negocio ha crecido en 2016 un 6,0% con respecto a 2015.

En el último trimestre, la empresa concesionaria del contrato de publicidad (en los lotes 1, 2 y 3), JCDecaux, ha llevado a cabo una mejora de los soportes publicitarios, eliminando casi la totalidad de los soportes convencionales por soportes digitales de gran formato, que permitan mejorar la espectacularidad de las campañas.

Como ejemplo de esta renovación destacan los nuevos videowall tipo LED de Adolfo Suárez Madrid-Barajas o Barcelona, así como pantallas en varios aeropuertos.

Imagen 33. Soportes publicitarios. Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas

Resto de ingresos comerciales

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

Salas VIP

Actualmente hay 21 salas Vip en 13 aeropuertos de Aena, todas ellas explotadas en propio por Aena, a excepción de 4 salas de Barcelona, únicas en concesión hasta 2018. Las Salas Vip de Aena han acogido a más de 2 millones de pasajeros durante 2016, pasajeros de clase superior de compañías aéreas y otros pasajeros con privilegios derivados de programas de fidelización, tarjetas de crédito, o que han adquirido directamente los accesos.

Imagen 34. Sala VIP. Aeropuerto de Barcelona-El Prat

Los esfuerzos de 2016 se han orientado a mejorar las instalaciones y el servicio de las Salas a través de redefinir el acuerdo de nivel de servicio de los contratos de gestión y la realización de obras de infraestructura. Asimismo se han regularizado los principales contratos con empresas colaboradoras y compañías aéreas.

La línea de negocio de salas VIP presenta un comportamiento excelente en 2016 con un 20,5% con respecto a 2015.

Destaca la remodelación de las 5 salas del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas y la apertura de las Salas VIP de los aeropuertos de Sevilla (abril) y de Ibiza (junio).

Imagen 35. Sala VIP. Aeropuerto de Ibiza

Asimismo, están en marcha los proyectos de remodelación de las Salas de Palma de Mallorca, Valencia, Tenerife Norte y Tenerife Sur, así como futuras ampliaciones de las Salas de Málaga-Costa del Sol y Alicante-Elche para asumir los crecimientos de tráfico. Desde este verano se está promocionando el canal propio de venta de accesos en Sala (Web Pública y App de Aena), así como con nuevos canales tales como GIS (empresa comercializadora de servicios aeroportuarios), Vueling, entre otros.

Otras explotaciones comerciales

Incluye las actividades comerciales diversas que se realizan en los aeropuertos, como son los servicios bancarios, las máquinas de plastificado de equipajes, otras máquinas expendedoras, servicios de telecomunicaciones y servicios regulados (farmacias, estancos, loterías,…), ha tenido también una tendencia positiva en 2016, con un incremento de ingresos del 3,2% respecto al año anterior.

Entre los aeropuertos cuyos términos contractuales inciden en este crecimiento están Alicante en el que en este periodo se licitó la actividad de cambio de moneda, con una mejora de ingresos o Málaga en el que se renovó también el cambio de moneda a finales de 2015 con una importante mejora de condiciones económicas.

3.2. Segmento servicios inmobiliarios

A continuación, se muestran las cifras más significativas del segmento de servicios inmobiliarios:

(Miles de euros)	2016	2015	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	62.204	57.203	5.001	8,7%
Servicios Inmobiliarios [1]	62.204	57.203	5.001	8,7%
Otros ingresos de explotación	2.421	1.418	1.003	70,7%
Total Ingresos	**64.625**	**58.621**	**6.004**	**10,2%**
Total gastos (incluye amortización)	**-44.061**	**-43.080**	**-981**	**2,3%**
EBITDA [2]	**36.762**	**32.265**	**4.497**	**13,9%**
EBITDA ajustado [3]	**36.908**	**32.189**	**4.719**	**14,7%**

[1] Incluye Almacenes, Hangares, Explotaciones Inmobiliarias, Suministros Fuera de Terminal y Otros.

[2] Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones.

[3] Excluye deterioros de inmovilizado.

Tabla 9. Cifras más significativas del segmento de servicios inmobiliarios

El segmento de servicios inmobiliarios corresponde a activos destinados a la prestación de servicios de arrendamiento o cesión de uso de terrenos a terceros, fuera del ámbito aeroportuario, como terrenos, almacenes, hangares y naves de carga. En 2016, los Ingresos ordinarios derivados de estas actividades alcanzaron los 62,2 millones de euros, un 8,7% por encima de los obtenidos en 2015, principalmente por el reconocimiento de la reversión de derechos de uso de inmuebles construidos en terrenos afectos a contratos de cesión (3,3 millones de euros). Excluyendo este impacto crecen 1,7 millones de euros (+2,9%) impulsados por nuevos contratos de arrendamiento de hangares.

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

Aena dispone de diversidad de activos inmobiliarios destinados al apoyo de la actividad aeroportuaria (operativa de las compañías aéreas, operativa carga aérea, agentes handling y otros operadores aeroportuarios) y al desarrollo de servicios complementarios.

Así, para el apoyo de la actividad, los aeropuertos cuentan con edificios de oficinas y almacenes, hangares, naves de carga, superficies de apoyo (pavimentadas y sin pavimentar) y terrenos (urbanizados y sin urbanizar) donde poder construir diversos inmuebles e instalaciones.

Dentro de los servicios complementarios se encuentran 17 estaciones de servicio en 13 aeropuertos y terminales FBOs en 4 de los aeropuertos más importantes de la red, donde la aviación ejecutiva es atendida de manera singular.

Hay que destacar, en este ejercicio, la firma de siete nuevos contratos de arrendamiento de hangares (o para su construcción) en los aeropuertos A.S. Madrid-Barajas (1), Sabadell (2), Son Bonet (1), Madrid-Cuatro Vientos (1), Palma de Mallorca (1) y Girona-Costa Brava (1), así como la renovación de tres expedientes de estaciones de servicio en los aeropuertos A.S. Madrid-Barajas (1), Barcelona-El Prat (1) y Tenerife Sur (1).

Así mismo en el mes de septiembre se iniciaron los trabajos relacionados con el análisis de los terrenos libres y desarrollo de los Master Plan de los terrenos comercializables en los aeropuertos A.S. Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat, que finalizarán a lo largo del 2017. El objetivo es analizar y planificar el desarrollo de las aproximadamente 1.000 hectáreas de terrenos libres de uso en estos aeropuertos, de forma coherente e integral, proponiendo los posibles usos comerciales.

En relación al volumen de mercancías transportadas se ha producido un notable crecimiento del 11,2% respecto a 2015.

Imagen 36. Carga aérea. Aeropuerto de Zaragoza

Como muestra de la labor de desarrollo de la actividad, Aena ha recibido un premio de la asociación de couriers y transitarios UNO Logística y un reconocimiento por parte de IATA por la colaboración en el proyecto de Certificación CEIV Pharma.

En lo que a actuaciones de comercialización de espacios destinados a carga aérea, se destaca la adjudicación de 4 derechos de superficie destinados a la construcción de instalaciones para el manejo de la carga aérea de, aproximadamente, 7.000 m^2 en Vitoria, 10.000 m^2 en Zaragoza y de 32.000 m^2 y 20.000 m^2 ambos en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

Imagen 37. Carga aérea. Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas

3.3. Segmento internacional

Los principales datos económicos del segmento de la actividad internacional recogen la consolidación del aeropuerto de Luton en Londres (5º aeropuerto en el Reino Unido por número de pasajeros), así como servicios de asesoramiento a aeropuertos internacionales.Los ingresos del negocio internacional empeoran en 4,0 millones de euros, como consecuencia de la devaluación de la libra que ha impactado negativamente, compensando el sólido crecimiento del tráfico experimentado en el aeropuerto de Luton.

(Miles de euros)	2016	2015	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	207.733	211.768	-4.035	-1,9%
Otros ingresos de explotación	272	713	-441	-61,9%
Total Ingresos	**208.005**	**212.481**	**-4.476**	**-2,1%**
Total gastos (incluye amortización)	**-184.330**	**-199.404**	**15.074**	**-7,6%**
EBITDA [1]	**71.322**	**72.582**	**-1.260**	**-1,7%**
EBITDA ajustado [2]	**71.286**	**73.588**	**-2.302**	**-3,1%**

[2] Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones.

[1] Excluye deterioros de inmovilizado.

Tabla 10. Principales datos económicos del segmento de la actividad internacional

A continuación, se proporciona información más detallada de la evolución del aeropuerto de Luton, cuya consolidación ha supuesto a nivel de EBITDA una contribución de 65,4 millones de euros, un 1,8% inferior a la cifra de 2015 (66,6 millones de euros).

(Miles de euros)[1]	2016	2015	Variación	% Variación
Ingresos tarifarios	94.944	96.691	-1.747	-1,8%
Ingresos comerciales	103.210	105.249	-2.039	-1,9%
Total Ingresos	**198.154**	**201.940**	**-3.786**	**-1,9%**
Personal	39.057	40.428	-1.371	-3,4%
Otros gastos de explotación	93.349	94.442	-1.093	-1,2%
Amortizaciones y deterioros	47.442	59.508	-12.066	-20,3%
Total gastos	**179.848**	**194.378**	**-14.530**	**-7,5%**
EBITDA[2]	**65.394**	**66.590**	**-1.196**	**-1,8%**
Resultado de explotación	**18.306**	**7.562**	**10.744**	**142,1%**
Resultado financiero	-23.405	-25.891	2.486	-9,6%
Resultado antes de impuestos	**-5.099**	**-18.329**	**13.230**	**-72,2%**

[1]Tipo de cambio Euro/Libra 2016: 0,8192 y 2015: 0,7264

[2] Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones.

Tabla 11. Información económica detallada de la evolución del aeropuerto de Luton

El aeropuerto de Luton ha registrado un significativo incremento del tráfico en 2016 respecto de 2015 (18,5%) superando los 14,6 millones de pasajeros y cerca de 132.000 operaciones de aeronaves (13,0%). Este crecimiento continua durante 2017, ya que las cifras de tráfico de pasajeros publicadas en enero de 2017 suponen un crecimiento del 20,1%

Imagen 38. Aeropuerto de Luton

Estas cifras de tráfico combinadas con el efecto del tipo de cambio se han traducido en un descenso del 1,9% en sus ingresos (198,2 millones de euros en 2016 frente a 201,9 millones de euros en 2015), disminuyendo los ingresos aeronáuticos un 1,8% y los comerciales un 1,9%.

En libras, los ingresos de Luton crecen en 2016 un 10,7% (15,6 millones de libras) frente a 2015:

- En libras, los ingresos aeronáuticos han crecido +10,7% y los comerciales +10,6%. En estos últimos destaca el buen comportamiento de los aparcamientos (+16,0%) reflejo del crecimiento del tráfico y de las estrategias de gestión y precios implantadas; así como de las líneas de restauración y tiendas (+12,5% en conjunto) impulsadas por el mayor tráfico de pasajeros, la apertura de la tienda pasante en junio de 2016 y la mejora de las condiciones de los contratos comerciales.

- El EBITDA en libras ha aumentado +10,5% (6,3 millones de libras) frente a 2015. Los costes de personal han aumentado un 9,5% debido al incremento de recursos necesarios para mantener los niveles de servicio con el incremento de pasajeros. La partida de otros costes operativos han crecido un 4,1% siendo capaces de contener los costes con unos niveles de actividad altos.

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

(Miles de euros)	2016	2015	Variación	% Variación	Tipo de cambio	2016	2015	Variación
SACSA (Colombia)	2.991	2.163	828	38,3%	€ / MXN	20,67	17,76	**-16,4%**
GAP (México)	9.298	8.378	920	11,0%	€ / COP	3.378,32	3.051,42	**-10,7%**
AEROCALI (Colombia)	3.832	3.471	361	10,4%	€/ COP	3.378,32	3.057,78	**-10,5%**
Total participación en el resultado de asociadas	**16.121**	**14.012**	**2.109**	**15,1%**				

Tabla 12. Puesta en equivalencia de las empresas participadas

En las participaciones anteriores se deben considerar dos efectos, por un lado los resultados que presentan las sociedades y, por otro, la evolución de los tipos de cambio. En este sentido, si bien la evolución de la actividad ha sido positiva, los resultados en divisa local de las entidades participadas han empeorado en euros en el periodo considerado por el efecto del tipo de cambio.

4. Cuenta de resultados

(Miles de euros)	2016	2015	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	3.709.581	3.450.709	258.872	7,5%
Otros Ingresos de Explotación	62.906	67.079	-4.173	-6,2%
Total Ingresos	**3.772.487**	**3.517.788**	**254.699**	**7,2%**
Aprovisionamientos	-180.366	-180.968	602	-0,3%
Gastos de personal	-390.724	-363.911	-26.813	7,4%
Otros gastos de explotación	-901.775	-872.206	-29.569	3,4%
Amortización del inmovilizado	-825.805	-846.215	20.410	-2,4%
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado	-6.402	-7.843	1.441	-18,4%
Otras ganancias / (pérdidas) - netas	399	5.513	-5.114	-92,8%
Total Gastos	-2.304.673	-2.265.630	-39.043	1,7%
EBITDA [1]	**2.293.619**	**2.098.373**	**195.246**	**9,3%**
EBITDA ajustado[2]	2.300.021	2.106.216	193.805	9,2%
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	**1.467.814**	**1.252.158**	**215.656**	**17,2%**
Gastos Financieros y Otros resultados financieros	-169.222	-215.670	46.448	-21,5%
Gastos / Ingresos por intereses de expropiaciones netos	201.406	-9.922	211.328	-2129,9%
RESULTADO FINANCIERO	**32.184**	**-225.592**	**257.776**	**-114,3%**
Participación en el resultado de asociadas	**16.121**	**14.012**	**2.109**	**15,1%**
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	**1.516.119**	**1.040.578**	**475.541**	**45,7%**
Impuesto sobre ganancias	**-351.733**	**-209.793**	**-141.940**	**67,7%**
RESULTADO NETO DEL EJERCICIO	**1.164.386**	**830.785**	**333.601**	**40,2%**
Resultado del período atribuible a intereses minoritarios	**237**	**-2.752**	**2.989**	**-108,6%**
RESULTADO DEL PERÍODO ATRIBUIBLE A LOS ACCIONISTAS DE LA DOMINANTE	**1.164.149**	**833.537**	**330.612**	**39,7%**

(1) Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones

(2) Excluye deterioros de inmovilizado.

Tabla 13. Cuenta de resultados

Como resultado de la positiva evolución del negocio mostrada en prácticamente todas sus líneas, los **ingresos totales** de Aena aumentaron hasta 3.772,5 millones de euros en 2016, un 7,2% respecto al mismo periodo del año anterior. Los ingresos provenientes del área comercial suponen un 25,1% del total, superando su peso porcentual respecto al mismo periodo de 2015 (24,5%).

Los **ingresos ordinarios** aumentaron hasta 3.709,6 millones de euros en el periodo considerado, un 7,5% respecto a 2015. El incremento de 258,9 millones de euros ha explicado con anterioridad en el análisis de los diferentes segmentos de negocio.

Los **gastos operativos** crecen ligeramente (+39,0 millones de euros, +1,7%) como consecuencia de las medidas de ahorro iniciadas en años anteriores, que han dado lugar a una contención de los mismos a pesar de los fuertes crecimientos de tráfico. A continuación, se analizan las variaciones más importantes por conceptos de gasto:

- Los aprovisionamientos, se han reducido un 0,3%, lo que supone 0,6 millones de euros menos frente a 2015, como consecuencia principalmente de una menor ejecución de compras y repuestos por los servicios de navegación aérea (ATM/CNS) (-0,5 millones de euros).

- Los gastos de personal, es el capítulo de gastos en el que se ha producido el incremento más significativo, un 7,4% pasando de 363,9 millones de euros en 2015 a 390,7 millones de euros en 2016 debido a la reversión en diciembre de 2015 de la provisión del Plan Social de Desvinculación Voluntaria por importe de 24,2 millones de euros). Eliminado este efecto, lavariación, se explica por la revisión salarial en España del 1%, por el efecto de complementos ligados a la antigüedad y a la ocupación y la provisión creada para posibles pasivos a la Seguridad Social derivados de accidentes de trabajo y enfermedades de determinadas ocupaciones (+2,5 millones de euros) y en Luton por el incremento en los gastos de personal del aeropuerto de Luton.

- Otros gastos de explotación, se incrementan un 3,4% (+29,6 millones de euros) hasta los 901,8 millones de euros. La variación de esta partida se debe principalmente a costes de mantenimiento (+9,6 millones de euros), seguridad, incluyendo la nueva normativa de inspección de equipajes aplicada desde marzo de 2015 (+7,2 millones de euros), la dotación de la provisión por sentencia desfavorable asociada a la subida de tarifas de 2012 (+4,1millones de euros), por el efecto de la variación de provisiones de insolvencias (+4,5 millones de euros) y acciones de marketing repercutible (4,0 millones de euros).

- La amortización del inmovilizado ha ascendido a 825,8 millones de euros y se ha reducido respecto a2015 en 20,4 millones de euros (-2,4%) principalmente por efecto del fin de la amortización de activos,) parcialmente compensado por la revisión técnica de la vida útil de activos de pistas y calles de rodaje.

- El deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado ha ascendido a 6,4 millones de euros y se reduce (1,4 millones) respecto a2015.

- El importe de otros resultados recoge, principalmente, incautaciones de avales, fianzas, así como cobros de recargos por mora y apremio; las pérdidas recogen principalmente, indemnizaciones y dotaciones a provisiones de riesgos.

El **EBITDA**(beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones) reportado ha aumentado de 2.098,4 millones de euros en 2015 a 2.293,6 millones de euros en 2016, lo que supone un incremento del 9,3% y un margen del 60,8%. En 2016, se incluyen 65,4 millones de euros por la consolidación de Luton (66,6 millones de euros en 2015).

Por su parte, el **Resultado financiero neto** presenta una mejora interanual de 257,8 millones de euros, como consecuencia principalmente de la reversión de 204,9 millones de euros por la resolución de tres procedimientos en materia de expropiaciones del aeropuerto A.S. Madrid-Barajas, resueltos a favor de Aena por sentencias del Tribunal Supremo. La partida Gastos financieros y Otros resultados financieros, disminuyen -46,5 millones de euros (-21,5%) principalmente por efecto de la disminución del tipo de interés (-45,6 millones de euros), la reducción del principal de la deuda (-18,1 millones de euros), y dotaciones no recurrentes en 2015 por varios recursos (-8,0 millones de euros) compensados parcialmente por la evolución del tipo de cambio €/libra sobre la el préstamo denominado en libras otorgado a Luton (+12,7 millones de euros) y la provisión para hacer frente al eventual incremento de coste asociado al cambio de ponderación de riesgo de Enaire en aplicación de la circular 2/2016 del Banco de España (+11,8 millones de euros). En relación con el beneficio procedente de la puesta en equivalencia de las **empresas participadas** se ha incrementado en 1,6 millones de euros debido al incremento del tráfico si bien se han visto afectadas negativamente por el efecto del tipo de cambio.

En cuanto al **Impuesto sobre beneficios**, el gasto resultante se ha situado en 351,7 millones de euros, un aumento del gasto de 141,9 millones de euros frente al período anterior como consecuencia del incremento en el resultado obtenido (impactado a su vez por la reversión de la provisión por intereses de demora por las expropiaciones del aeropuerto A.S. Madrid-Barajas) y la disminución de las deducciones por inversiones en Canarias. Este incremento se ve parcialmente compensado por la deducción asociada a la dotación de la reserva de capitalización por importe de 7,8 millones de euros, de conformidad con la Ley 27/2014, condicionada al mantenimiento hasta 2021 de los fondos propios de 2016. La tasa efectiva de período se sitúa en el 23,2%.

El **Resultado neto del ejercicio (antes de minoritarios)** ha alcanzado **1.164,4** millones de euros. El resultado del periodo atribuible a intereses minoritarios asciende a 0,2 millones de euros (49% del resultado neto de Luton), lo que sitúa el **Resultado del ejercicio atribuible a los accionistas de la dominante en 1.164,1** millones de euros (330,6 millones de euros superior al alcanzado en 2015), reflejando la evolución positiva del negocio, la reversión de provisiones por procedimientos judiciales relacionados con expropiaciones de terrenos del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, la reducción de los gastos financieros y un mayor gasto por impuesto de sociedades. Excluyendo la reversión extraordinaria de provisiones por expropiaciones, el beneficio neto asciende a 1.010,4 millones de euros y el crecimiento a +21,2%.

5. Inversiones

Al cierre de 2016 la inversión pagada (inmovilizado material, activos intangibles e inversiones inmobiliarias) ha ascendido a 305,4 millones de euros (esta cifra incluye 61,1 millones de euros invertidos en el aeropuerto de Luton), lo que supone un aumento de 50,5 millones de euros (+19,8%) respecto al año anterior.

El total de la inversión realizada en la red de aeropuertos españoles (según criterio de pago) ha ascendido a 244,3 millones de euros, cifra que supone un aumento de 17,0 millones de euros (+7,5%) respecto al mismo periodo de 2015, que fue de 227,2 millones de euros. Este aumento se debe fundamentalmente a las inversiones de mantenimiento del servicio.

Las principales obras puestas en servicio en el año 2016 son las "Actuaciones para la Puesta en Categoría II/III (mejora de la operatividad en condiciones de baja visibilidad)" del aeropuerto de Zaragoza, la "Nueva Central Eléctrica" de Asturias, la "Remodelación y Adecuación de 5 Salas VIP" del Aeropuerto Adolfo Suarez Madrid Barajas. También cabe destacar la "Regeneración del Pavimento de la Pista de Vuelo" del Aeropuerto de Ibiza, la "Regeneración del Pavimento de la Calle T" del Aeropuerto de Tenerife Sur, la "Nueva Impermeabilización del Edificio Terminal y Módulos de Palma De Mallorca, y finalmente las "Actuaciones en Pavimentos de la Plataforma" y "Refuerzo del Firme en la Pistas 03L-21R y Calles de Rodaje Asociadas" del aeropuerto de Gran Canaria.

Imagen 39. Aeropuerto de Zaragoza

Como principales actuaciones que han tenido ejecución en 2016 destacan la "Regeneración del Pavimento de la Pista Sur" del aeropuerto de Palma De Mallorca, la "Ejecución de Requerimientos de Seguridad Operacional" en Ibiza, la "Renovación del Terminal de Carga" de Gran Canaria, y en Lanzarote las "Actuaciones en Línea de Costa" y la "Renovación del Sistema de Climatización en el Terminal T1" de Lanzarote.

Imagen 40. Aeropuerto de Palma de Mallorca

Como principales actuaciones iniciadas en el año 2016 destacan la "Adecuación del Campo de Vuelos" del aeropuerto de La Palma y en el Aeropuerto de Barcelona-El Prat la "Regeneración del Pavimento de la Pista 07L-25R" y la "Adaptación a Normativa de las Calles de Rodaje en Plataforma".

Imagen 41. Aeropuerto Barcelona-El Prat

En el aeropuerto de Luton, continúan tanto las inversiones en mantenimiento y renovación de equipamientos como en el Proyecto Curium de aumento de capacidad del aeropuerto. Este proyecto que tiene como objetivo aumentar la capacidad actual desde los 12 millones de pasajeros anuales a 18 millones en 2018, está progresando significativamente en todas sus áreas y se concreta en la construcción de un edificio de aparcamientos, la remodelación y mejora de los accesos al aeropuerto, la ampliación y remodelación del edificio terminal y la ampliación de áreas comerciales.

5.1. Análisis de inversiones por ámbitos de actuación

A continuación, se muestra la distribución de la inversión realizada en la red de aeropuertos españoles durante 2016 y su comparativa con 2015:

Figura 6. Análisis de inversiones por ámbitos de aplicación

- El porcentaje de inversión destinado a la mejora de las instalaciones para garantizar el **Mantenimiento del Servicio** en 2016 ha aumentado respecto al mismo periodo del año 2015, pasando del 26% en 2015 al 36% en 2016. En términos absolutos ha, pasado de 58,1 millones de euros en 2015 a 86,7 millones en 2016, lo que implica un incremento del 49,2%. Destacan como actuaciones principales las pequeñas obras que realizan los aeropuertos para el mantenimiento de las infraestructuras actuales que suponen 22,6 millones de euros en total.

- Las inversiones efectuadas en 2016 en el ámbito de la **Seguridad** suponen el 24% del total de la inversión de Aena (frente al 26% del año 2015). Han disminuido 1,2 millones de euros entre 2015 y 2016, pasando de 58,9 a 57,7 millones de euros. Destacan la "Regeneración del Pavimento" del aeropuerto de Ibiza, la "Regeneración del Pavimento de la Pista Sur" de Palma de Mallorca, la "Regeneración del Pavimento de la Calle T" del aeropuerto de Tenerife Sur y el "Refuerzo del Firme en Pista 03L-21R y Calles de Rodaje Asociadas" del aeropuerto de Gran Canaria. En cuanto a actuaciones para varios aeropuertos destaca el "Suministro de Vehículos Autoextintores 6x6 de 10.00 litros de agua" y el "Suministro de un Sistema Integrado de Control de Accesos".

- En el ámbito de **Medio Ambiente**, se han invertido 22,3 millones de euros en 2016, 12,4 millones más que en 2015 (el 9% del total de la inversión de Aena). Este importe se ha concentrado principalmente en el "Convenio de Medidas Compensatorias" en el aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid Barajas y las "Actuaciones Derivadas de las Declaraciones de Impacto Ambiental (Aislamiento Acústico)" en varios aeropuertos.

- Las inversiones en **Capacidad** efectuadas, ascienden a 10,7 millones de euros, cifra inferior en 31,8 millones de euros respecto de 2015. Destacan como proyectos de inversión más significativos la "Mejoras HUB T123 - Nueva Configuración de STANDS T8, T10 Y T12 para el Uso de Aeronaves Tipo E" del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid Barajas, el "Suministro e Instalación de la Isleta de Facturación nº 6 en el Terminal T1" y la "Renovación de la Señalización del Terminal T2", ambas del aeropuerto de Barcelona El Prat.

- En cuanto a las **Expropiaciones**, se han realizado pagos por valor de 3,4 millones de euros, que se han visto prácticamente compensadas por varias devoluciones por importe de 3,1 millones de euros por las expropiaciones realizadas fundamentalmente en Girona y Bilbao.

Dentro de las inversiones clasificadas como "**Resto**", se incluyen las inversiones destinadas a las Tecnologías de la Información, entre ellas el "Equipamiento de redes de comunicaciones" y los "servidores y redes de almacenamiento". También cabe destacar las inversiones encaminadas a mejorar los ingresos comerciales, como la "Remodelación y Adecuación de 5 Salas VIP" en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid Barajas.

6. Balance

6.1. Activo neto y estructura de capital

Miles de euros	2016	2015	Variación	% Variación
ACTIVO				
Activo no corriente	14.502.621	15.935.551	-1.432.930	-9,0%
Activo corriente	1.011.153	1.087.829	-76.676	-7,0%
Total activo	**15.513.774**	**17.023.380**	**-1.509.606**	**-8,9%**
PATRIMONIO NETO Y PASIVO				
Total patrimonio neto	5.025.749	4.360.281	665.468	15,3%
Pasivo no corriente	8.962.156	10.820.205	-1.858.049	-17,2%
Pasivo corriente	1.525.869	1.842.894	-317.025	-17,2%
Total patrimonio neto y pasivo	**15.513.774**	**17.023.380**	**-1.509.606**	**-8,9%**

Tabla 14. Resumen de estado de situación financiero consolidado

En lo relativo al Activo no corriente, la disminución en libros de 1.433,0 millones de euros acaecida durante el período viene explicada principalmente por el descenso en 1.306,0 millones de euros de la partida de Inmovilizado Material del Balance de situación, motivada a su vez, principalmente, por la reversión de la provisión (por importe de 758,6 millones de euros) que se dotó en su día por el valor de los terrenos por las expropiaciones del aeropuerto A.S. Madrid-Barajas, tras la obtención, en el mes de Junio de 2016, de sentencias favorables del Tribunal Supremo. Por otra parte, debido a la limitación a la inversión regulada aplicable a la red española de aeropuertos el importe de las altas de inmovilizado del periodo ha sido muy inferior a las amortizaciones practicadas . Adicionalmente, se han producido otras bajas durante el periodo, la mayor parte debidas a reversiones de provisiones, e impactos negativos derivados de la evolución desfavorable del tipo de cambio de la libra frente al euro, por lo relativo al inmovilizado material e intangible perteneciente al grupo LLAHIII.

A su vez, el descenso del activo corriente en 76,7 millones de euros se debe al descenso en 85, 0 millones de euros del saldo del epígrafe “Clientes y otras cuentas a cobrar” (causado por una mejora en el periodo medio de cobro a clientes y por el cobro de 51,5 millones de euros de créditos por efecto impositivo cobrados de Enaire como entidad dominante del antiguo grupo de consolidación fiscal que figuraban en dicho epígrafe al cierre del ejercicio 2015) y por el descenso del epígrafe ”Efectivo y equivalentes al efectivo”, en 7,9 millones de euros.

El Patrimonio neto ha aumentado en 665,5 millones de euros, como consecuencia del resultado positivo del periodo por importe de 1.164,1 millones de euros. En julio de 2016, Aena distribuyó por primera vez un dividendo de 406,5 millones de euros. Asimismo, el epígrafe “Otras reservas” ha disminuido en 56,7 millones de euros, por el efecto en las Reservas de cobertura causado por la evolución de la curva de tipos de interés y su impacto negativo en la valoración a 31 de diciembre de 2016 de los instrumentos financieros derivados suscritos por el grupo. Dado que el vencimiento principal de los derivados se produce en 2026 y que los tipos de interés se encuentran en mínimos históricos, la expectativa es que estas reservas serán revertidas antes del vencimiento de las obligaciones principales. El valor razonable de los instrumentos financieros derivados negativo existentes a 31 de diciembre de 2016 es de 136,5 millones de euros.

La disminución del Pasivo no corriente en 1.857,9 millones de euros se debe principalmente a la ya comentada reversión de la provisión por expropiaciones del aeropuerto A.S. Madrid-Barajas y a la disminución en el epígrafe de Deuda Financiera en 848,3 millones de euros, causada esencialmente por la amortización del principal de la Deuda de Aena con ENAIRE como entidad co-prestataria con diversas entidades financieras por un total de 1.172,3 millones de euros, de acuerdo al calendario de amortización establecido. En sentido contrario, el epígrafe de “Instrumentos financieros derivados” crece en 65,3 millones de euros por la razón apuntada en el párrafo relativo al “patrimonio neto”.

La disminución de 317,0 millones de euros en el Pasivo corriente se debe principalmente al epígrafe “Deuda Financiera” que se reduce en 317,5 millones de euros.

El fondo de maniobra, habitualmente negativo en la Compañía por su operativa y financiación, pasa de -755,1 millones de euros en 2015 hasta -514,7 millones de euros al cierre del 2016.

6.2. Evolución de la deuda financiera neta

La deuda financiera neta contable consolidada del Grupo Aena (calculada como Deuda Financiera Corriente más Deuda Financiera No Corriente menos Efectivo y equivalentes al efectivo), se sitúa a 31 de diciembre de 2016 en 8.228,0 millones de euros (incluyendo 337,9 millones de euros como consecuencia de la consolidación de la deuda de LLAH III) frente a los 9.401,7 millones de euros registrados en 2015.

Por su parte, la deuda financiera neta de la Compañía, a efectos de los “covenants” incluidos en los contratos de financiación novados con fecha 29 de julio de 2014, asciende a 8.041,0 millones de euros a 31 de diciembre de 2016 frente a 9.103,4 millones de euros al 31 de diciembre de 2015, con una mejora sustancial de dichos ratios debido tanto a la disminución de la deuda financiera neta como a la evolución del EBITDA:

Miles de euros	2016	2015
Deuda Financiera Bruta covenants	8.523.750	9.614.212
Efectivo y equivalentes al efectivo	482.758	510.784
Deuda Financiera Neta covenants	**8.040.992**	**9.103.428**
Deuda Financiera Neta covenants / EBITDA[1]	**3,6x**	**4,5x**

[1] Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones. Incluye ajuste por actualización anticipo WDF.

Tabla 15. Deuda financiera neta de la Compañía

La diferencia entre la deuda financiera neta contable de Aena a 31 de diciembre de 2016 (8.228,0 millones de euros) y la deuda financiera neta calculada a efecto de los covenants (8.041,0 millones de euros) se debe fundamentalmente a que la segunda no incluye la deuda (sin recurso) asociada a las filiales de Aena (principalmente de LLAH III), ni las fianzas a corto plazo y, por el contrario, si incluye el valor razonable (pasivos) de los instrumentos financieros derivados.

A 31 de diciembre de 2016 se ha amortizado deuda por importe de 1.172,3 millones de euros, mediante el efectivo generado en el ejercicio. Igualmente, durante 2016 se han convertido un total de 781,3 millones de euros (préstamos del Banco Europeo de Inversiones), de régimen tipo revisable a régimen tipo fijo a vencimiento, pasando de un tipo medio de 1,765% a un tipo medio de 0,820%.

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

Tras una serie de consultas con el Banco de España con el fin de aclarar la interpretación y consecuencias de lo dispuesto en la Circular, se ha confirmado que la misma introduce un cambio en la ponderación de riesgo que las

entidades de crédito venían aplicando hasta el momento a la deuda de ENAIRE, de la que Aena es co-acreditada (deuda espejo).

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

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

Ante reclamaciones recibidas al respecto, Aena ha registrado como gasto financiero en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2016, 11,8 millones de euros para cubrir el importe de las reclamaciones recibidas, hasta la fecha, de entidades de crédito en concepto de costes incurridos como resultado del cambio en la ponderación de riesgo. Si bien podrían producirse en el futuro otras reclamaciones similares por parte de otras entidades, en el momento actual no es posible estimar su importe.

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

En línea con esta afirmación, las agencias de calificación crediticia han respaldado la solidez financiera de Aena, confirmando su solvencia y calidad crediticia. En junio de 2016, la agencia de calificación crediticia Moody's Investors Service ha mantenido la calificación crediticia otorgada a Aena el año pasado (Baa1 con perspectiva estable), manteniéndose un escalón por encima de la calificación asignada por esta agencia al Reino de España. En ese mismo mes, la agencia FitchRatings ha mejorado la perspectiva de su calificación crediticia a Aena de estable a positiva (BBB+ con perspectiva positiva). Esta calificación supone situar el riesgo crediticio de Aena en una posición ligeramente mejor del que actualmente otorga ésta agencia al Reino de España, y confirma el respaldo a la solidez financiera de la compañía. La perspectiva positiva de Fitch está basada en el fuerte crecimiento del tráfico, la mejora de la operativa de la compañía, así como en la reducción de los niveles de endeudamiento.

La información sobre el periodo medio de pago a proveedores de Aena y de Aena Desarrollo Internacional, S.A. es como sigue:

Miles de euros	2016 (días)
Periodo medio de pago a proveedores	52
Ratio de las operaciones pagadas	54
Ratio de las operaciones pendientes de pago	18

Tabla 16. Periodo medio de pago a proveedores

Estos parámetros han sido calculados de acuerdo a lo establecido en el Art. 5 de la Resolución de 29 de enero de 2016, del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, sobre la información a incorporar en la memoria de las cuentas anuales en relación con el periodo medio de pago a proveedores en operaciones comerciales, de la siguiente forma:

- Periodo medio de pago a proveedores = (Ratio operaciones pagadas * importe total pagos realizados + Ratio operaciones pendientes de pago* importe total pagos pendientes)/ (Importe total de pagos realizados + importe total pagos pendientes).
- Ratio de las operaciones pagadas = Σ (número de días de pago * importe de la operación pagada)/ Importe total de pagos realizados. Se entiende por número de días de pago, los días naturales que hayan transcurrido desde la fecha en que se inicie el cómputo del plazo hasta el pago material de la operación.
- Ratio de las operaciones pendientes de pago = Σ (número de días pendientes de pago * importe de la operación pendiente de pago)/ Importe total de pagos pendientes. Se entiende por número de días pendientes de pago, los días naturales que hayan transcurrido desde la fecha en que se inicie el cómputo del plazo hasta el último día del periodo al que se refieran las cuentas anuales.
- Para el cálculo tanto del número de días de pago como del número de días pendientes de pago, la sociedad computa el plazo desde la fecha de prestación de los servicios. No obstante, a falta de información fiable sobre el momento en que se produce esta circunstancia, se toma la fecha de recepción de la factura.

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

(miles de euros)	Importe
Total pagos realizados	770.526
Total pagos pendientes	95.150

Tabla 17. Saldo referente a proveedores

Al igual que en 2015, en 2016 se han reducido los plazos medios de pago, plenamente adoptados a los plazos que marca la Ley 15/2010. Los casos en que se ha producido un pago fuera del plazo máximo legal responden, principalmente, a causas ajenas al Grupo: facturas no recibidas a tiempo, certificados caducados de la AEAT, falta de certificados justificativos de las cuentas bancarias de los proveedores, etc.

7. Flujo de caja

Miles de euros	2016	2015	Variación	% Variación
Efectivo neto generado por actividades de explotación	1.834.725	1.628.981	205.744	12,6%
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión	-291.638	-254.416	-37.222	14,6%
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación	-1.533.082	-1.109.715	-423.367	38,2%
Efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio	556.741	290.305	266.436	91,8%
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio	-2.130	1.586	-3.716	-234,3%
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	**564.616**	**556.741**	**7.875**	**1,4%**

Tabla 18. Resumen del estado de flujos de efectivo consolidado

Durante 2016, las necesidades de financiación del Grupo han sido cubiertas con unos significativos flujos de efectivo procedentes de operaciones de explotación (+1.834,7 millones de euros), que han podido financiar el programa de inversiones de inmovilizado no financiero (305,3 millones de euros) y la amortización de la deuda prevista, generando un saldo positivo de tesorería de 564,6 millones de euros.

Flujos netos de efectivo de actividades de explotación

Los principales cobros de las operaciones corresponden a los realizados a clientes, tanto de compañías aéreas como de arrendatarios comerciales, y los principales pagos operativos corresponden a pagos a proveedores por prestación de servicios diversos, personal e impuestos locales y estatales. El efectivo generado por las actividades de explotación antes de variaciones en capital circulante se ha incrementado de forma significativa en el periodo (9,8%), hasta 2.345,7 millones de euros, desde los 2.136,0 millones de euros en 2015, principalmente como consecuencia de la mejora en la operativa del Grupo que se refleja en la cifra de EBITDA (Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones) de 2.293,7 millones de euros al cierre de 2016, frente a los 2.098,4 millones de euros en 2015. Respecto a las variaciones del capital circulante, la variación del saldo de "Deudores y otras cuentas a cobrar" se debe a una mejora considerable del periodo medio de cobro, debido entre otras razones, a que la compañía aérea Vueling cambió sus condiciones de pago de 60 días tras la fecha de la factura a prepago.El efectivo neto generado por las actividades de explotación ha crecido notablemente hasta los 1.834,7 millones de euros, desde los 1.629,0 millones en 2015, como consecuencia de lo anteriormente comentado,asi como entre otros, de la menor cantidad

pagada por intereses (146,8 millones de euros en 2016 frente a 238,8 millones de euros en 2015).

Flujos netos de efectivo de actividades de inversión

Los principales pagos relativos a flujos de inversión corresponden a adquisiciones y reposiciones de inmovilizado no financiero relativos a infraestructura aeroportuaria.El efectivo neto utilizado en actividades de inversión en este periodo asciende a 305,3 millones de euros, frente a los 254,7 millones de euros del año anterior. Así, las inversiones efectuadas en inmovilizado no financiero, se han correspondido principalmente con inversiones de mejora de las instalaciones y seguridad operacional, dado que no han sido necesarias inversiones significativas de aumento de capacidad, salvo las correspondientes a proyectos de inversión iniciados con anterioridad (ver apartado 5. Inversiones) así como el proyecto de expansión del aeropuerto de Luton en Reino Unido.También se recogen cobros de dividendos de las entidades participadas por importe de 15,6 millones de euros y otros cobros menores.

Flujos de efectivo de actividades de financiación

Los principales flujos de financiación positivos corresponden a cobros de Subvenciones FEDER por importe de 10,7 millones de euros, ingresos de financiación de entidades de crédito (31,7 millones de euros) y otros cobros (19,4 millones de euros).Por su parte, las principales salidas de flujos de financiación corresponden a la devolución de principal de la deuda correspondiente a la deuda espejo con Enaire como entidad coacreditada. Las amortizaciones de deuda durante este ejercicio suponen 1.172,3 millones de euros por el propio cumplimiento del calendario de pagos establecidos según contrato.

Asimismo, en julio de 2016, se realizó el pago del primer dividendo distribuido por Aena por importe de 406,5 millones de euros.

8. Riesgos operativos y financieros

8.1. Descripción de los principales riesgos operativos

Riesgos regulatorios

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

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

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

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

Igualmente, el DORA persigue asegurar que los aeropuertos proporcionen la capacidad necesaria y que sus infraestructuras cumplan con unos niveles de capacidad adecuados, en buenas condiciones de calidad, garantizando la suficiencia e idoneidad de la red.Las inversiones necesarias para cumplir los estándares de capacidad tienen la consideración de inversiones estratégicas y están sujetas a un esquema de penalización en el caso de incumplimiento de las fechas previstas de la puesta en servicio. La penalización máxima anual aplicable a Aenapodría llegar a suponer el 2% del volumen anual de inversión regulada.

Por otra parte, dado que el mantenimiento del nivel de calidad de las infraestructuras es responsabilidad de Aena, independiente de la evolución de la demanda, el coste adicional asociado a las actuaciones necesarias para adaptar capacidad a la demanda real será por cuenta y riesgo de Aena.

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

Riesgos de explotación

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

- La evolución económica tanto en España como en los principales países que son origen / destino del tráfico (Reino Unido, Alemania, Francia e Italia, entre otros).
- En este sentido, tras el resultado del referéndum en Reino Unido a favor de su salida de la Unión Europea (Brexit), se consideran los siguientes riesgos, cuya concreción final está sujeta al proceso de negociación que el gobierno británico tiene que iniciar con la Unión Europa para determinar las condiciones finales de su salida:

- Actualmente, el 18,1% de los pasajeros de la red de aeropuertos de Aena, S.A. en España, tiene su origen / destino en el Reino Unido.

  Desde el punto de vista operativo,el riesgose centra en las compañías aéreas ya que harían falta acuerdos que posibilitaran el movimiento de aeronaves entre la Unión Europea y el Reino Unido. En lo referido a los pasajeros, Reino Unido ya tenía un tratamiento específico al no pertenecer al Tratado de Schengen por lo que no se produciría un impacto adicional. Dicho esto, durante2016, el volumen de pasajeros británicos no se ha visto disminuido (el crecimiento de pasajeros británicos ha sido del +15,7%).

  Desde el punto de vista de los ingresos comerciales, la depreciación de la libra frente al euro implica una pérdida de poder adquisitivo de los pasajeros británicos, que podría afectar a las ventas de los concesionarios comerciales en los aeropuertos y, por lo tanto, a los ingresos de Aena, S.A., si bien una parte importante de la actividad comercial de Aena, S.A. está asegurada por los Mínimos Anuales Garantizados.

- La actividad del aeropuerto de Luton podría verse reducida como consecuencia de las limitaciones a la libre circulación de personas o por la evolución económica de Reino Unido, teniendo en cuenta que un alto porcentaje de su tráfico es internacional.

- Opera en un entorno competitivo, tanto respecto de otros aeropuertos, como respecto de otros medios de transporte que pueden afectar a sus ingresos.

- Se enfrenta a riesgos derivados de la concentración de las aerolíneas y depende de los ingresos de sus dos principales aeropuertos.

- Los ingresos de la actividad comercial están vinculados a las ventas de las empresas arrendatarias de los espacios comerciales, que pueden verse afectadas tanto por el volumen de pasajeros como por el mayor o menor capacidad de gasto de éstos.

- En las operaciones de sus aeropuertos, el Grupo depende de los servicios prestados por terceros, que pueden tener un impacto en su actividad.

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

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

- Aena depende de las tecnologías de la información y comunicaciones, y los sistemas e infraestructuras se enfrentan a ciertos riesgos incluidos los riesgos propios de la ciberseguridad.

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

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

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

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

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

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

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

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

8.2. Descripción de los principales riesgos financieros

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

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

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

A continuación se indican los principales riesgos de carácter financiero:

Riesgo de mercado

Riesgo de tipo de cambio

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

- Inversiones en países extranjeros (principalmente en Reino Unido, México y Colombia).

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

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

En el ejercicio 2016 se ha registrado una pérdida de 12,7 millones de euros asociada a un préstamo entre compañías del grupo denominado en libras.

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

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

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

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

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

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

- Adecuar la estructura tipo fijo/tipo variable de deuda al de empresas comparables: 79 % fijo/21 % variable (previamente 50 % fijo/50 % variable).

- Disponer de un marco estable de tipos de interés en el período DORA 2017-2021.

A 31 de diciembre de 2016, el importe total del pasivo por estas permutas de tipo de interés asciende a 129.596 miles de euros. A la citada fecha si el tipo de interés de los préstamos a tipo variable se hubiera incrementado o hubiera disminuido en 20 puntos básicos, manteniéndose el resto de las variables constantes, el beneficio antes de impuestos del año habría sido 3.620 miles de euros menor y 3.620 miles de euros mayor, respectivamente (en 2015: 3.928 miles de euros menor y 3.928 miles de euros mayor, respectivamente).

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

No obstante, todo lo anterior, el Marco Regulatorio establecido por la

Ley 1/2011, de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, establece un sistema de actualización de tarifas que protege a Aena en el largo plazo, por la parte regulada, frente a incrementos de los costes de financiación, toda vez que posibilita la recuperación de sus costes de capital, vía la remuneración de la base de activos, según la legislación vigente.

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

Riesgo de crédito

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

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

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

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

Riesgo de liquidez

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

La política de riesgo de crédito descrita en el apartado anterior conduce a períodos medios de cobro reducidos. Adicionalmente, el Grupo ha acometido una reducción sustancial de costes y de necesidades de inversiones a realizar en los próximos años, que han tenido un efecto positivo en su generación de caja. Aunque a 31 de diciembre de 2016 el Grupo presenta un fondo de maniobra (calculado como el total de activos corrientes menos el total de pasivos corrientes) negativo de 514.716 miles de euros (31 de diciembre de 2015: 755.065 miles de euros), tiene un EBITDA en el citado período de 2016 de 2.293.619 miles de euros (2.098.373 miles de euros en 2015), y no se considera que exista un riesgo para hacer frente a sus compromisos a corto plazo dados los flujos de caja operativos positivos que han permitido una reducción del fondo de maniobra negativo en los últimos ejercicios y que el Grupo prevé que sigan siendo positivos a corto plazo.

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

Adicionalmente, la participada LLAH III dispone de 56 millones de libras esterlinas en líneas de crédito no dispuestas (en 2015: 82 millones de libras esterlinas).

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

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

A 31 de diciembre de 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Siguientes	Total
Préstamo con ENAIRE	777.629	742.701	744.461	744.335	657.066	4.605.379	**8.271.571**
Intereses devengados por préstamos con ENAIRE	33.812	-	-	-	-	-	**33.812**
Préstamos con entidades de crédito	40.383	-	-	-	-	258.259	**298.642**
Pasivos por arrendamientos financieros	1.996	2.177	2.258	2.341	2.429	13.444	**24.645**
Préstamos con accionistas LLAH III	-	-	-	-	-	54.402	**54.402**
Intereses devengados Préstamo con accionistas LLAH III	418	-	-	-	-	-	**418**
Otros pasivos financieros	27.240	8.606	6.577	33.475	5.908	35.126	**116.932**
Cuentas comerciales a pagar y otras cuentas a pagar (excluyendo anticipos de clientes)	320.756	-	-	-	-	-	**320.756**
Intereses Deuda Aena, S. A. (*)	108.428	97.856	87.715	77.568	67.612	284.551	**723.730**
Intereses Deuda Bancaria LLAH III	9.914	10.107	9.078	9.680	11.918	2.265	**52.962**
Intereses Préstamo participativo LLAH III (Ardian)	4.352	4.352	4.352	4.364	4.352	8.251	**30.023**

(*) Cálculo estimado de los intereses sobre la deuda media anual con ENAIRE de cada período calculado con el tipo de interés medio del período enero-diciembre 2016.

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

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

Tabla 19. Análisis de los flujos de efectivo generados por los pasivos financieros vinculados al Grupo y por los pasivos financieros relacionados con el préstamo de ENAIRE

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

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

Tabla 20. Detalle préstamos con partes relacionadas

9. Principales litigios

Como consecuencia del sobrevuelo de aviones en el núcleo de población denominado Ciudad Santo Domingo (Algete, Madrid), algunos habitantes de esta zona consideran vulnerados sus derechos fundamentales debido a niveles de ruido excesivo en sus viviendas. Estos vecinos interpusieron recurso contencioso-administrativo contra Aena, ENAIRE y el Ministerio de Fomento reclamando el cese en la presunta vulneración de su derecho, que para ellos se traduciría en la paralización en la utilización de la pista 18R (una de las cuatro con las que cuenta el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas). De momento, ningún Tribunal ha acordado esta medida.El 31 de enero de 2006 el Tribunal Superior de Justicia de Madrid dictó sentencia por la que desestimaba el referido recurso contencioso-administrativo. La sentencia fue recurrida en casación por cinco de los recurrentes iniciales, estimando el Tribunal Supremo parcialmente el recurso mediante Sentencia de 13 de octubre de 2008, por vulneración del derecho a la intimidad domiciliaria.Posteriormente, han tenido lugar diversos pronunciamientos e incidentes de ejecución que han sido recurridos por todas las partes personadas en el procedimiento.

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

Con respecto a esta última medida, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid aclara lo siguiente:

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

El Auto de 2 de diciembre de 2014 ha sido recurrido en reposición ante la misma Sala del Tribunal Superior de Justicia de Madrid. Junto con la presentación de este recurso se ha solicitado la suspensión de la ejecución del mismo y el Tribunal Superior de Justicia ha accedido a la suspensión interesada de modo que, en el momento presente, el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas puede seguir operando en las mismas condiciones en las que lo hacía hasta la fecha, sin que sea necesario iniciar la reducción del número de sobrevuelos que se producen sobre Ciudad Santo Domingo hasta que los mismos sean un 30 % inferiores a los existentes en el año 2004.

Con fecha 9 de abril de 2015, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid desestimó todos los recursos de reposición frente al auto de 2 de diciembre de 2014; con fecha 27 de abril de 2015 Aena y ENAIRE presentaron la preparación del recurso de casación ante el Tribunal Supremo y con fecha 15 de junio se ha recibido Diligencia de Ordenación teniendo por preparado el recurso, concediendo plazo para su interposición. El recurso de casación de Aena fue interpuesto con fecha 27 de julio de 2015. Todos los recursos de casación contra el Auto de 2 de diciembre de 2014, tanto el de Aena como los formulados por el resto de las partes personadas, fueron admitidos por Providencia del Tribunal Supremo de fecha 9 de mayo de 2016; en este momento, las partes fueron emplazadas para formular oposición a esos recursos. Adicionalmente, los vecinos han recurrido en casación el Auto de 18 de diciembre de 2014 por el que se acordó la suspensión de la reducción del 30 %. Dicho recurso de casación fue admitido por Auto del Tribunal Supremo de 9 de mayo de 2016. Aena fue emplazada para formular oposición a esos recursos de casación contra el Auto de 18 de diciembre de 2014, habiendo formulado ya dicha oposición.

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

10. Recursos humanos

10.1. Datos de plantilla

La plantilla media total a 31 de diciembre de 2016 se mantiene prácticamente estable en 7.964 empleados (incluyendo 723 empleados del aeropuerto de Luton), frente a 7.940 empleados (717 empleados de Luton) a 31 de diciembre de 2015, siendo la plantilla media temporal de 829 empleados en 2016 frente a 707 empleados al cierre de 2015.

A continuación, se muestra la información más relevante de la sociedad dominante en España, donde cabe destacar que durante 2016 se incorporaron a la plantilla 99 trabajadores con contratos en prácticas. De ellos, un 55% son hombres y un45% mujeres.

Tam bién es reseñable, los buenos resultados obtenidos en términos de productividad acumulada de la Sociedad dominante, con un notable incremento de la ratio de pasajeros/plantilla, que se ha incrementado un 9,6% en 2016 en comparación con 2015.

10.2. Igualdad

Del total de profesionales de la Sociedad dominante en España, el 65% son hombres y el 35% mujeres. Esta distribución porcentual varía, si tenemos únicamente en cuenta los puestos directivos y de estructura dentro de la organización, donde el 44% de estos puestos está cubierto por mujeres.

En cumplimiento del compromiso establecido en el Plan de Igualdad recogido en el I Convenio Colectivo del Grupo, así como de las previsiones de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la Igualdad Efectiva de Hombres y Mujeres, continúa en vigor el "Protocolo de Actuación frente al acoso sexual y por razón de sexo".

10.3. Selección

En 2016 se han llevado a cabo tres procesos selectivos:

a) Constitución de bolsas de candidatos en reserva. Niveles D-F.

En el mes de julio finalizó la selección de aspirantes para las bolsas de candidatos en reserva. El proceso duró
10 meses. Cerca de 5.300 candidatos
fueron considerados aptos para el desempeño de 13 ocupaciones distintas (niveles D al F) en todos los centros de Aena.
Este proceso ha sido el que mayor volumen de candidatos ha reunido después de varios años sin que se pusieran en marcha convocatorias de selección de personal externo.

b) Convocatoria de contratos en prácticas para Titulados Universitarios.

Aena participa en el Plan de Emancipación Juvenil 2014-2016 y en la Estrategia Juventud 2020. De la voluntad de impulsar esas dos iniciativas, ambas promovidas por el gobierno de España, nace nuestra oferta de contratos en prácticas para titulados universitarios. El objetivo es brindarles una experiencia laboral que complemente la formación académica y facilite su inserción en el mercado de trabajo.

Con ese empeño, en mayo de 2016 se convocó un proceso de selección para hasta 110 contratos en prácticas durante un periodo mínimo de un año y un máximo de dos. A la convocatoria
se presentaron 2.685 solicitudes y el proceso concluyó en noviembre con la incorporación de 99 empleados.

c) Becas.

Dando continuidad al Plan deEmancipación Joven, 105 estudiantesuniversitarios han recibido becaspara hacer prácticas académicas connosotros, ofreciendo la posibilidad deadquirir un conocimiento práctico de larealidad empresarial especializada, y asícomo contribuir a su formación integraly facilitando su inserción en el mundolaboral.

10.4. Formación, Desarrollo Profesional y Gestión del Talento

Con carácter general, se han impulsado acciones que pretenden contribuir a la transformación de la cultura organizativa y a la modernización de la gestión de los recursos humanos, incrementando la motivación, el compromiso e implicación, la mejora de las condiciones de trabajo, el desarrollo de las capacidades profesionales, la diversidad e igualdad, manteniendo a su vez altos niveles de seguridad en la prevención de riesgos laborales.

Para ello durante este semestre, se han realizado actuaciones formativas en diversas materias: Seguridad Operacional, Marco normativo europeo para la certificación de aeropuertos (RE 139/2014), Actuaciones de refresco de seguridad operacional, Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y familiares, Mejora de la calidad

percibida del pasajero e impulso de la excelencia cliente, etc.

En este periodo se ha gestionado un volumen de 166.966 horas de formación, para un total de 5.263 empleados, más de un 70% de la plantilla. A su vez, se han facturado más de 90.000 € por servicios de formación dirigidos a personal externo, para más de 1.600 personas de más de 430 empresas distintas.

El talento y compromiso de los empleados de Aena son los pilares que fundamentan el éxito de su desempeño y son su mejor activo para la adaptación a los retos que pretende afrontar la compañía en el futuro.

Durante 2016, se continúan consolidando diferentes programas específicos como herramienta para el desarrollo profesional individual o en equipo., entre ellas cabe destacar dos programas específicos:

a) Mentoring

El Programa de Mentoring "Líderes desarrollando líderes", sigue creciendo. En abril de 2016 se lanzó su quinta edición. El proyecto ha acumulado un total de 135participantes. El programa de mentoring no es solo una herramienta de desarrollo profesional, también supone una palanca de cambio que favorece la implicación de diferentes niveles de la organización en los valores culturales que se quieren potenciar.

Con esta idea, Aena impulsa la implantación de algunos mecanismos clave para el desarrollo profesional:

- Transferencia del conocimiento y del saber hacer.
- Desarrollo de competencias clave para el liderazgo.
- Favorecer el compromiso y la transformación cultural.
- Favorecer el networking interno.

b) Coaching

25 trabajadores (12 hombres y 13 mujeres) han participado en 2016 en nuestro programa de coaching: 15 con coaches internos

y 9 con coaches externos. Entre todos, han acumulado 240 horas de formación.

11. Responsabilidad corporativa

En 2016, con la aprobación de la Política Marco de Responsabilidad Corporativa (RC) por el Consejo de Administración, Aena refuerza su compromiso con la sostenibilidad, la transparencia y el buen gobierno, planteando una estrategia de responsabilidad corporativa que sitúe a la compañía a la vanguardia de las mejores prácticas en este ámbito. Entre sus objetivos destaca:

- Integrar la RC en la estrategia de negocio, alineándola a la nueva realidad y dando respuesta a las recomendaciones de la CNMV en materia de Buen Gobierno Corporativo.
- Contribuir a cumplir el interés social como parte fundamental de la estrategia de excelencia y de mejora de la competitividad de la empresa.

11.1. Principales actuaciones

- Publicación del Informe Anual y de Responsabilidad Corporativa 2015 elaborado de acuerdo a las directrices de la Guía G4, y siguiendo algunas indicaciones del Consejo Internacional de Informes Integrados (IIRC).
- Merco, ránking de referencia en España y Latinoamérica, sitúa a Aena como segunda empresa de su sector con mejor reputación corporativa. Dentro de las 100 empresas con mejor reputación, Aena se coloca en el puesto 48. Además, la compañía logra el tercer puesto de su sector en el ranking de Merco Talento.
- Refuerzo del posicionamiento y reputación corporativa de Aena mediante el impulso y desarrollo de actuaciones relacionadas con la difusión de valores corporativo y el establecimiento de alianzas estratégicas. Aena lidera el Clúster de Transparencia, Buen Gobierno e integridad de Forética.
- El nacimiento de la nueva web de la compañía da cuenta del compromiso de la compañía por ofrecer a sus clientes contenidos y servicios útiles, diferenciados y en constante actualización a través de Internet.
- Premio Xavier del Turismo 2016 por su compromiso con el turismo responsable concedido por la Facultad de la Universidad Ramón Llull de Barcelona, en reconocimiento a "la labor de Aena en la mejora de la accesibilidad de los viajeros", con una mención especial a su colaboración en las acciones de sensibilización con el colectivo de viajeros afectados por el TEA (Trastorno del Espectro Autista).
- Con el fin de alcanzar la excelencia en calidad e infraestructuras, seguridad de personas e instalaciones, cuidado del entorno, ahorro y la eficiencia energética, planificación, optimización de los procesos de gestión y de las operaciones, las diversas direcciones de la compañía desarrollan multitud de proyectos.
- Fomento de la innovación y de las actividades innovadoras.
- Ejemplo de ello es el lanzamiento del canal INNOVA, un sistema de gestión de ideas y buenas practicas innovadoras entre y por empleados. con el fin de mejorar el servicio, incrementar la capacidad aeroportuaria y optimizar el desarrollo de su actividad en el ámbito de medio ambiente, gestión aeroportuaria, servicios comerciales, facilitación y seguridad, contratación y los proyectos en común con navegación aérea.
- El Sistema de Gestión Integrado de Calidad y Medio Ambiente (SGI) permite realizar el seguimiento y la sistematización de mecanismos que dan lugar a la mejora continua de todos los procesos de la organización, desde una perspectiva integrada. De esta forma, se proporciona una certificación única y la mejora de la información para la toma de decisiones estratégicas por parte de la alta dirección.
- Aena apuesta por difundir su actividad y mantener un diálogo activo y abierto con nuestros grupos de interés, haciendo uso de todos los canales de comunicación posibles, internos y externos.

11.2. La protección del entorno

La actividad de Aena requiere, por su naturaleza, de un modelo de actuación sostenible con el entorno que le rodea. Para la compañía, el respeto y cuidado del medio ambiente es una de sus principales prioridades . Esto le lleva a promover

multitud de propuestas y actuaciones, que le permitan:

- Garantizar el cumplimiento de la normativa ambiental vigente.
- Minimizar la afección acústica
- Impulsar la eficiencia energética y energías renovables en los aeropuertos, que permita a su vez minimizar el conumo de recursos naturales.
- Avanzar en el modelo de gestión ambiental.
- Proteger la biodiverisidad.
- Sumarse a la lucha contra el cambio climático mediante la reducción de emisiones. En esta línea, se puede hacer mención a algunas de las actuaciones destacadas:
- Englobado en el plan de ejecución de los Planes de Aislamiento Acústico, durante 2016 fue financiado el aislamiento acústico de 1.632 inmuebles - 21.271 desde el año 2000-., tratando de mitigar los efectos del ruido y, a la vez, dar respuesta a lasp reocupaciones de las partes interesadas.
- La implementación de diversas medidas en los aeropuertos (instalación de ventiladores, apagado selectivo de ciertas zonas de las terminales, instalación de detectores de presencia o sistemas de ahorro energético en escaleras mecánicas) todas ellas completadas con una labor de concienciación y sensibilización medioambiental, han hecho posible que, a pesar del crecimiento de pasajeros de un 11% con respecto a 2015 y a la singularidad de la climatología, el consumo energético haya aumentado solo el 0.9%, en relación con el año anterior.
- Evaluaciones acústicas: Celebración de las Comisiones Mixtas de los aeropuertos de Málaga-Costa del Sol, Sevilla, Ibiza y Bilbao realizadas al objeto de informar de las propuestas de Servidumbres Acústicas. Actualmente, están en marcha 18 planes de aislamiento acústico.
- Evaluación atmosférica: Renovación de las Certificaciones “AirportCarbonAccreditation” en los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat, en nivel 2, y Palma de Mallorca, Málaga-Costa del Sol, Menorca y Lanzarote en nivel 1. Otro aspecto destacable es la incorporación en los contratos con los agentes de Handling de la obligación de reducir las emisiones de sus vehículos en un 20% para 2020, lo cual repercutirá positivamente en la minimización de emisiones de gases de efecto invernadero en los aeropuertos.
- Gestión de la calidad del suelo y aguas subterráneas de los aeropuertos de la red de Aena.
- En 2016 se ha firmado el contrato de compraventa de reducciones verificadas de emisiones de gases de efecto invernadero para los años 2017- 2020 del Proyecto Clima del Fondo de Carbono para una Economía Sostenible.
- Conscientes del potencial de las renovables, han sido impulsados varios proyectos de envergadura a lo largo de 2016: proyectos de energía eólica y proyectos de energía fotovoltaica.

11.3. Desempeño social

Aena asume su responsabilidad compartida para promover el bienestar de las comunidades con las que opera. De la misma manera, presta especial atención a las políticas y prácticas relacionadas con el trabajo que se realiza por o en nombre de la compañía (condiciones y jornada laboral, remuneración, igualdad y conciliación…). En definitiva, el desempeño social de la compañía se ve reflejado en las prácticas que afectan a la dimensión social interna y externa de nuestra organización.

A continuación, se resumen algunas de las acciones destacadas:

- Dimensión social interna

Desde el ámbito de la dimensión social interna, se plantea como nuevo objetivo impulsar un nuevo programa de conciliación y beneficios para el empleado que faciliten mejorar en su entorno laboral, personal y familiar:

- Licitación de dos expedientes que pretenden ayudar al empleado en situaciones vitales de una manera integral y profesionalizada. En situaciones de nacimiento, fallecimiento, discapacidad, etc., el empleado podrá disponer de recursos informativos y especializados para conciliar y afrontar de una manera más adecuada estas situaciones.
- En este año se han consolidado los protocolos de actuación y coordinación entre las distintas áreas de Recursos Humanos implicadas en el Programa de Apoyo Emocional y Prevención y Tratamiento de Conductas Adictivas.
- En algunos centros se han implantado actuaciones encaminadas a resolver incidencias de conflicto laboral. Estos protocolos identifican áreas de mejora en situaciones de comunicación, toma de decisiones y resolución de conflictos de una manera dialogada, colaborativa y con acuerdos de seguimiento, evaluación e impacto.

- Mediante el programa de ayudas sociales, a finales del ejercicio se publica la convocatoria con una previsión económica de 1.250.000 euros para una estimación de 11.000 ayudas aproximadamente.
- En 2016 fueron gestionadas 253.383 horas de formación para un total de 6.575 empleados (más de un 90% de laplantilla).

- Dimensión social externa

En el ámbito de la dimensión social externa, destacan:

- Avance en los proyectos relacionados con grupos de interés, adaptando a las necesidades de planificación estratégica en este ámbito y al cumplimiento de la ley en materia de discapacidad e integración social. En 2016 se ha adjudicado una primera convocatoria pública que destinó 100.000 euros a programas de actuación de empleo de 8 entidades sociales diferentes. La previsión es que se generen, en estas entidades, 10 puestos de trabajo para personas con discapacidad este primer año, 20 en 2017 y 30 en 2018.
- Creación de un nuevo canal de solicitud del servicio de atención a las Personas con Movilidad Reducida a través de la APP de Aena.
- Jornada de accesibilidad CERMI-AENA con la presentación del "Manual de atención a personas con discapacidad o con movilidad reducida", cuyo objetivo es ofrecer a todos los organismos y agentes implicados en el proceso de asistencia e información al pasajero, las pautas de atención y actuación ante estos usuarios.
- Celebración de Jornadas Solidarias y Culturales en los centros de trabajo de Aena. Más de 10 entidades sociales que promueven centros especiales de empleo; o empresas de inserción o destinan sus objetivos a la consolidación del comercio justo.
- Inclusión del aeropuerto de Lanzarote en la red de espacios solidarios. Dentro del Programa de Espacios Solidarios la media de ocupación ha sido de más del 70%, y se ha contado con más de 30 entidades diferentes.
- Colaboración desinteresada por parte de los trabajadores, a través de donaciones u otro tipo de iniciativas.
- Participación de 235profesionales en actividades en programa de formación de Cooperación Internacional, con una inversión total de 195.000 euros, y un nivel de satisfacción de 9,8 puntos sobre 10.
- Más de 20 instituciones diferentes se dan cita en el Evento Solidario del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid Barajas.

12. Evolución bursátil

La evolución de la cotización de Aena durante 2016, ha sido muy positiva con una revalorización del 23,0% hasta los 129,65 euros por acción frente a la evolución del IBEX35, que disminuyó un 2,0%. Durante el citado periodo la acción de Aena alcanzó un máximo de 136,0 euros y un mínimo de 94,07 euros.

Figura 7. Evolución bursátil de la compañía

Los principales datos de la evolución de la cotización de Aena, se resumen en la siguiente tabla:

2016 (31/12/2016)	Aena, S.A.
Volumen Total operado (Nº de acciones)	148.374.306
Volumen medio diario operado del período (Nº de acciones)	577.332
Capitalización €	19.447.500.000
Precio de cierre €	129,65
Nº de acciones	150.000.000
Free Float (%)	49%
Free Float (acciones)	73.500.000
Porcentaje de rotación	201,9%

Tabla 21. Principales datos de la evolución de Aena

En relación con la adquisición y enajenación de acciones propias, a 31 de diciembre de 2016, Aena,S.A. no dispone de acciones propias por lo que no se ha producido ningún impacto por este motivo nien el rendimiento obtenido por los accionistas ni en el valor de las acciones.

13. Otros hechos

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

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

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

- Las inversiones que Aena deberá realizar, y que han de responder a los estándares de capacidad y a los niveles de servicio establecidos, siendo también acordes a las previsiones de tráfico.

- Los niveles de calidad de servicio, así como un sistema de incentivos y depenalizaciones para asegurar su cumplimiento.

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

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

- La gestión viable y eficiente de la red de aeropuertos.

- La prestación de los servicios aeroportuarios en las condiciones más adecuadas de calidad y seguridad.

- La sostenibilidad medioambiental garantizando la movilidad de los ciudadanos.

- La cohesión social y territorial.

A continuación se detallan los principales elementos y condiciones aplicables a los servicios prestados por Aena durante el quinquenio 2017-2021.

Previsiones de tráfico

En los últimos años el tráfico en los aeropuertos de Aena ha experimentado una recuperación que ha culminado en 2016 con un incremento del 11% en las cifras de tráfico de pasajeros.

Las previsiones contenidas en el DORA 2017-2021 reflejan unas expectativas de crecimiento conforme al entorno macroeconómico y a los datos correspondientes a la serie histórica, que se resumen a continuación:

Tráfico	2015	2016	2017	2018	2019	2021	2021
Pasajeros (en millones)	207,4	230,2	241,6	244,4	246,7	248,6	250,0
%	5,9%	11,0%	5,0%	1,1%	1,0%	0,8%	0,6%
Operaciones (en miles)	1.903,0	2.045,0	2.134,6	2.154,9	2.171,1	2.184,7	2.194,7
%	3,8%	7,5%	4,4%	0,9%	0,8%	0,6%	0,5%
Mercancías (en millones de Kg)	715,6	795,6	827,2	853,7	880,2	906,7	931,7
%	4,8%	11,2%	4,0%	3,2%	3,1%	3,0%	2,8%
ATU* (en millones)	404,9	442,7	463,4	468,4	472,6	476,1	478,8
%	4,9%	9,3%	4,7%	1,1%	0,9%	0,7%	0,6%

* ATU: Pasajeros + (10 * Toneladas de carga) + (100 * Operaciones)

Tabla 22. Previsiones de tráfico. Fuente DORA 2017-2021

Conforme a lo establecido en el Anexo VIII de la Ley 18/2014, en su apartado séptimo, las variaciones en el número de pasajeros en relación con los valores planificados y establecidos en el DORA son a cuenta y riesgo de Aena, salvo que se produzcan situaciones excepcionales en los términos definidos por el DORA.

En este sentido, el DORA 2017-2021 establece como situación excepcional un incremento anual del tráfico de pasajeros en el conjunto de la red que supere en 10 puntos porcentuales a los valores inicialmente previstos durante alguno de los años del periodo.

Esta circunstancia podría dar lugar a una modificación del DORA a los efectos de revertir al sistema los ingresos producidos por el incremento de tráfico con respecto a los valores previstos.

Estándares de capacidad

Aena ha realizado un importe esfuerzo durante los últimos años que le ha permitido dotar de capacidad a los aeropuertos españoles para responder a las demandas futuras de las compañías aéreas y de los pasajeros.

La capacidad actual asciende a más de 335 millones de pasajeros anuales, y se estima que tras la ejecución de las inversiones de ampliación programadas durante el quinquenio se verá incrementada hasta alcanzar los 338 millones de pasajeros anuales.

El DORA recoge el valor de los indicadores de capacidad correspondientes a la capacidad global de la red, la capacidad máxima actual por aeropuerto e infraestructura, así como el nivel de utilización previsto para cada uno de los años del quinquenio.Con independencia de la validez de los indicadores actuales, Aena deberá realizar todas las actuaciones que resulten necesarias para garantizar la capacidad de las infraestructuras en las condiciones de calidad adecuadas.

Estándares de calidad

Al objeto de asegurar que los servicios aeroportuarios se siguen prestando con los altos niveles de calidad actuales, Aena implantará un plan de calidad global para garantizar unos estándares exigentes que se medirán a través de una serie de indicadores.

La medición de la calidad se realizará en cinco ámbitos, a través de 17 indicadores, 11 de los cuales estarán sujetos a un sistema de incentivos o penalizaciones conforme se detalla más adelante:

- Satisfacción percibida por los pasajeros, que comprende los siguientes indicadores:
  - SPAX-01 Satisfacción general de los pasajeros
  - **SPAX-02 Satisfacción con la limpieza en el aeropuerto**
  - **SPAX-03 Satisfacción con la orientación en el aeropuerto**
  - SPAX-04 Satisfacción de los pasajeros con la seguridad física
  - **SPAX-05 Satisfacción con la comodidad en las áreas de embarque**
  - **SPAX-06 Satisfacción de los pasajeros de movilidad reducida (PMR) con la accesibilidad**
- Tiempos de espera en los puntos de proceso de pasajeros, que incluye como indicadores:
  - **TEPP-01 Tiempos de espera en control de seguridad de los pasajeros**
  - **TEPP-02 Tiempos de espera hasta la entrega de la última maleta**
- Disponibilidad de los equipos en el lado tierra, que incluye:
  - **DEET-01 Disponibilidad de equipos electromecánicos, hipódromos de recogida de equipajes y Sistemas de Tratamiento de Equipajes (STE)**
  - DEET-02 Disponibilidad del sistema Automático de Tratamiento de Equipajes (SATE)
  - DEET-03 Disponibilidad del sistema de conexión entre terminales (APM)
- Disponibilidad de los equipos en el lado aire, con estos indicadores:
  - **DELA-01 Disponibilidad de puestos de estacionamiento**
  - **DELA-02 Disponibilidad de pasarelas de embarque**
  - **DELA-03 Disponibilidad y continuidad del servicio de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS)**
- Otras áreas clave, que incluye:
  - **OTAC-01 Tiempo de respuesta a reclamaciones de gestión aeroportuaria**
  - OTAC-02 Demora debida a la infraestructura aeroportuaria
  - OTAC-03 Tiempo adicional en el rodaje

Los indicadores resaltados en negrita están sujetos a incentivo o penalización

Los indicadores servirán para monitorizar el desempeño de Aena en el ámbito de la calidad de servicio. Si el citado desempeño se reduce por debajo de ciertos niveles mínimos se producirá una penalización en el valor del ingreso máximo anual por pasajero (IMAP). Por el contrario, si se superan los valores de los indicadores se producirá una bonificación en el IMAP.

El rango máximo de los incentivos o penalizaciones por calidad se sitúa entre un +2% y un -2% del valor del IMAP a nivel de red. Para su cálculo a nivel individual de cada aeropuerto se mantiene el límite del 2% para las bonificaciones, estableciéndose un límite del -5% en caso de penalización.

El valor del incentivo o penalización para cada aeropuerto será la suma de las contribuciones de cada uno de los indicadores, teniendo en cuenta que todos ellos tienen el mismo peso específico.

Inversiones

Las inversiones responderán a los estándares de capacidad y a los niveles de servicio establecidos acordes a las previsiones de tráfico contenidas en el DORA, respetando el límite establecido conforme al cual el nivel máximo de inversión media anual en el periodo 2017-2021 será de 450 millones de euros.

La inversión regulada, vinculada a los servicios aeroportuarios básicos, asciende en los 5 años a un total de 2.185 millones de euros, con el siguiente desglose anual:

Millones de euros	2017	2018	2019	2020	2021	Total periodo	Media anual
Inversión regulada	365,6	373,0	429,2	514,3	503,3	2.185,4	437,1

Tabla 23. Inversión regulada. Fuente DORA 2017-2021

Las inversiones a ejecutar se clasifican en los siguientes grupos:

- Estratégicas, necesarias para cumplir con los estándares de capacidad del DORA, así como las que el Ministerio de Fomentoconsidere fundamentales para garantizar el interés general.Son de obligado cumplimiento, no permitiéndose modificaciones ni en su alcance ni en su fecha de aplicación, y deben finalizarse en las fechas indicadas en el DORA. El retraso en su ejecución da lugar al correspondiente ajuste en el IMAP.

  La penalización se activará cuando se produzca un retraso superior a 3 meses con respecto a la fecha de finalización fijada.
  El valor máximo de la penalización no superará el 2% del importe total de la programación anual de todas las inversiones de la red, si bien el límite máximo de penalización anual a cada inversión estratégica será de hasta un 5% de su programación anual.
  Una vez superados los 3 meses de carencia citados, comenzarán a contabilizarse de forma efectiva los importes de penalización por un periodo máximo de 4 meses. El importe mensual de penalización a aplicar a cada inversión es la cuarta parte del 5% del importe de su programación anual. Una vez superados los 4 meses del periodo de penalización se habrá alcanzado la penalización máxima del 5% y por tanto retrasos superiores no aumentarían el importe a penalizar.
- Normativas, derivadas directa o indirectamente de obligaciones normativas nacionales o europeas. Han de cumplir estrictamente las condiciones que justifican su necesidad.
- Relevantes, que por su necesidad funcional o por el volumen que representan para un aeropuerto requieren de un seguimiento diferenciado. Requerirán una autorización previa de la DGAC para su anulación total o parcial, o en lo referente a la modificación de su alcance o plazo.
- Otras inversiones, fundamentalmente dedicadas a garantizar el correcto funcionamiento del aeropuerto y para acometer actuaciones de difícil previsión.

Tipología de inversión (millones de euros)	Total 2017-2021	
Estratégicas	462,88	21,2%
Normativas	726,60	33,2%
Relevantes	258,18	11,8%
Otras inversiones	442,86	20,3%
Dotación presupuestaria reposición	294,89	13,5%
Total periodo DORA	**2.185,41**	**100%**

Tabla 24.Tipología de inversión. Fuente DORA 2017-2021

En el caso de que Aena realizara un menor volumen de inversión respecto al importe total reconocido para el periodo, se ajustará a la baja la base de activos regulada (BAR) del siguiente quinquenio. Por el contrario, un mayor volumen de inversión no dará lugar a ajustes en la BAR del periodo siguiente. Los valores de la BAR previstos para el quinquenio 2017-2021 no se ajustarán en ningún caso durante el periodo regulatorio.

Una desviación en la inversión ejecutada en relación a la programada que produzca una ganancia de capital dará lugar al correspondiente ajuste en el siguiente periodo regulatorio.

Costes operativos y de capital

Determinan el valor del componente X que permite establecer la senda de variación del IMAP y por tanto, de las tarifas aeroportuarias.

Estos costes reúnen las condiciones de eficiencia establecidas por la Ley 18/2014 y reconocidas por el regulador, y en virtud del *dual till* se corresponden con los servicios aeroportuarios básicos, a excepción del año 2017 en que incorporan una reducción equivalente al 20% del margen de rentabilidad de los servicios sujetos a precios privados en el área terminal.

Costes operativos
Incluyen gastos de personal, aprovisionamientos y otros gastos de explotación. La cuantía anual reconocida asegura que el ratio de costes operativos por ATU para cada año del quinquenio es inferior al valor del año 2014, conforme a lo establecido en la Disposición transitoria sexta de la Ley 18/2014.

Los gastos de explotación son la suma de costes operativos, amortizaciones, provisiones por insolvencias y riesgos, deterioros y enajenaciones y costes derivados de la implantación de normativa de seguridad promulgada con posterioridad al año 2014.

Los costes operativos y gastos de explotación del periodo se muestran en la siguiente tabla:

Millones de euros	2014	2017	2018	2019	2021	2021
Costes operativos		**1.221,6**	**1.232,9**	**1.242,3**	**1.250,1**	**1.256,1**
ATU (millones)		*463,4*	*468,4*	*472,6*	*476,1*	*478,8*
Ratio OPEX/ATU	*2,707*	*2,64*	*2,63*	*2,63*	*2,63*	*2,62*
Provisiones insolvencias y riesgos		**6,7**	**6,7**	**6,7**	**6,6**	**6,6**
Deterioros y enajenaciones		**5,2**	**5,2**	**5,2**	**5,2**	**5,2**
Nueva normativa de seguridad		**17,9**	**18,1**	**18,3**	**18,5**	**18,6**
Amortización		**631,0**	**622,0**	**591,2**	**600,2**	**608,4**
Gastos de explotación		**1.882,4**	**1.884,8**	**1.863,6**	**1.880,6**	**1.894,9**

Tabla 25.Costes operativos y gastos de explotación. Fuente DORA 2017-2021

Los gastos de explotación reconocidos tienen naturaleza prospectiva por lo que cualquier desviación no excepcional se considera riesgo y ventura de Aena, y no producen modificaciones en el ingreso máximo por pasajero permitido. Por tanto, el DORA introduce incentivos a la mejora de eficiencia por parte de Aena.

Coste de capital

Corresponde con el resultado de aplicar el coste medio ponderado de capital antes de impuestos ($CMPC_{AI}$) al valor medio de la BAR definida para cada uno de los años del quinquenio.

El valor de la BAR reconocida en el periodo se recoge en la siguiente tabla:

Millones de euros	2017	2018	2019	2020	2021
Base de Activos Regulada (BAR) media	10.996,1	10.491,6	10.305,4	10.199,3	10.122,1

Tabla 26.Base de Activos Regulada (BAR). Fuente DORA 2017-2021

El valor del $CMPC_{AI}$ utilizado para el cálculo del coste de capital es del 6,98% y se mantiene constante para todo el quinquenio, habiéndose estimado aplicando la metodología del Capital Asset Pricing Model (CAPM).

El coste de capital reconocido para cada año del quinquenio se recoge en la siguiente tabla:

Millones de euros	2017	2018	2019	2020	2021
(BAR) media	10.996,1	10.491,6	10.305,4	10.199,3	10.122,1
$CMPC_{AI}$	6,98%	6,98%	6,98%	6,98%	6,98%
Coste de Capital	**767,5**	**732,3**	**719,3**	**711,9**	**706,5**

Tabla 27.Coste de capital. Fuente DORA 2017-2021

Límite a los ingresos anuales por pasajero

El componente X define el límite máximo de crecimiento del ingreso por pasajero correspondiente a los servicios aeroportuarios básicos durante el quinquenio. Su aplicación establece el valor del ingreso máximo anual por pasajero (IMAP) y la senda tarifaria para los próximos cinco años.

La estimación del componente X asegura que el valor presente de los ingresos de los servicios aeroportuarios básicos de Aena durante el periodo regulatorio permita recuperar los costes incurridos en la prestación de los citados servicios. Estos costes se denominan Ingresos Regulados Requeridos (IRR) y son la suma de los gastos de explotación y los costes de capital.

La estimación del valor del componente X se detalla a continuación:

Estimación de los IRR (Millones de euros)	2016	2017	2018	2019	2021	2021
Gastos de explotación		**1.882,4**	**1.884,8**	**1.863,6**	**1.880,6**	**1.894,9**
Ajuste por separación de costes		-31,5	-38,8	-38,5	-38,4	-38,1
Gastos de explotación tras ajuste		**1.850,9**	**1.846,1**	**1.825,2**	**1.842,2**	**1.856,9**
Gastos precios privados en terminal		51,8	0,0	0,0	0,0	0,0
Ingresos precios privados en terminal		-180,6	0,0	0,0	0,0	0,0
Subvenciones imputadas en terminal		-32,8	-32,3	-28,2	-27,1	-26,1
Coste de capital (PPP)		**767,5**	**732,3**	**719,3**	**711,9**	**706,5**
$CMPC_{AI}$		6,98%	6,98%	6,98%	6,98%	6,98%
BAR		10.996,1	10.491,6	10.305,4	10.199,3	10.122,1
Ingresos regulados requeridos (IRR)		**2.456,7**	**2.546,1**	**2.516,3**	**2.527,0**	**2.537,2**
Valor actual de IRR (2017-2021)	**10.316,2**					
Estimación de los ingresos previstos y de la X	***2016***	***2017***	***2018***	***2019***	***2021***	***2021***
Ingresos esperados		**2.575,5**	**2.547,2**	**2.514,3**	**2.477,0**	**2.436,0**
Número de pasajeros (millones)		241,6	244,4	246,7	248,6	250,0
$IMAP_t$	10,90	10,66	10,42	10,19	9,96	9,74
Valor de X		**-2,22%**	**-2,22%**	**-2,22%**	**-2,22%**	**-2,22%**
Valor actual de los ingresos esperados (2017-2021)	**10.316,2**					

Tabla 28.Estimación del valor de la componente X. Fuente DORA 2017-2021

Nota: el ajuste por separación de costes recoge la reasignación de costes de los servicios aeroportuarios básicos a los servicios sujetos a precio privado aplicada sobre la contabilidad analítica de Aena en el DORA 217-2021 con fines regulatorios.

- Con fecha 31 de enero de 2017, London Luton Airport Operations Limited (LLAOL), con el acuerdo de los empleados de la Sociedad y los fideicomisarios del plan (Trustees) ha llevado a cabo el cierre al devengo de beneficios futuros de su plan de pensiones de prestación definida (London Luton Airport Pension Scheme o LLAPS), que ha sido sustituido, a partir del 1 de febrero de 2017, por un plan de pensiones de aportación definida.

  A partir de la fecha de cierre del LLAPS, los miembros activos del plan se convierten en miembros diferidos del mismo y dejan de acumular beneficios por servicios prestados al empleador (LLAOL). Así mismo, a partir de esa fecha, cesan las aportaciones por servicios prestados tanto por parte de LLAOL como por parte de los miembros del plan, manteniéndose por parte de LLAOL únicamente la obligación de realizar aquellas aportaciones que, de acuerdo con las valoraciones periódicas del plan, se estimen necesarias para garantizar el pago de las prestaciones por servicios prestados devengadas con anterioridad al 31 de enero de 2017, actualizadas anualmente de acuerdo con los términos previstos en las reglas del LLAPS.

  Dado que el cierre del plan ha tenido lugar con posterioridad al 31 de diciembre de 2016, no tiene efecto alguno sobre las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2016. Por otra parte, su impacto sobre el patrimonio y los resultados consolidados del ejercicio 2017 no se estima significativo.

- Por otra parte, con fecha 21 de febrero de 2017 el Consejo de Administración de Aena, S.A., ha aprobado el siguiente esquema de incentivos comerciales para el periodo DORA:

  - Incentivo por la apertura de una ruta a nuevo destino desde todos los aeropuertos de la red de Aena, consistente en un descuento en la prestación pública patrimonial de salida de pasajeros, con un descuento adicional en la temporada equivalente siguiente, si la compañía aérea mantiene al menos el número de pasajeros de salida operados en dicha ruta.

  - Incentivo de crecimiento en el número de pasajeros en las rutas de corto y medio radio que se operan desde los aeropuertos de la red de menos de 2 millones de pasajeros anuales y en las rutas de largo radio operadas desde todos los aeropuertos de la red. Aena, S.A. podrá decidir aplicar este incentivo también a aquellos aeropuertos que estando por encima de este umbral tengan un desempeño inferior al de los aeropuertos con estructura de tráfico similar. El incentivo consistirá en un descuento en la cuantía media de la prestación pública patrimonial de salida de pasajeros de la compañía aérea en la ruta y que se aplicará exclusivamente al número de pasajeros de salida adicionales de la ruta en cuestión con respecto a la temporada previa equivalente. El incentivo será proporcional a la contribución de cada compañía aérea al crecimiento generado en cada ruta por el conjunto de las aerolíneas que operen en la misma. Se abonará un descuento adicional en la temporada equivalente siguiente, si la compañía aérea mantiene al menos el número de pasajeros de salida operados en dicha ruta.

  - Incentivo por crecimiento en el número de pasajeros en los aeropuertos estacionales recogidos en la Ley 21/2003 (Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla) durante su temporada baja, consistente en un descuento en la cuantía media de la prestación pública patrimonial de salida de pasajeros de la compañía en la ruta y se aplicará al número de pasajeros adicionales en la ruta con respecto a la temporada baja anterior del aeropuerto. El incentivo al que tendrá derecho cada compañía aérea que opere la ruta en cuestión será proporcional a su contribución al crecimiento generado en dicha ruta por el conjunto de las compañías aéreas que operan en la misma. Se abonará un descuento adicional en la temporada equivalente siguiente, si la compañía aérea mantiene al menos el número de pasajeros de salida operados en dicha ruta.

Para la temporada de verano de 2017, primera temporada en la que el nuevo esquema de incentivos es de aplicación, que, a efectos de este esquema, comienza el 1 de abril de 2017 y finaliza el 31 de octubre de 2017, así como para la temporada de invierno de 2017 que, igualmente a efectos de este esquema, va del 1 de noviembre de 2017 al 31 de marzo de 2018, el descuento aplicable en el caso de los dos primeros incentivos (por nuevas rutas y por crecimiento del número de pasajeros en rutas existentes) será del 75% de la prestación pública patrimonial de salida de pasajeros en la primera temporada y del 25% en la temporada equivalente siguiente.

En estas dos primeras temporadas el incentivo de crecimiento en el número de pasajeros en las rutas ya existentes de corto y medio radio se aplicará a aquéllos aeropuertos con un tráfico anual inferior a 3 millones de pasajeros.

En el caso del incentivo por crecimiento en los aeropuertos estacionales, el descuento será del 5% en las dos primeras temporadas bajas sucesivas en las que será de aplicación.

Los aspectos más destacados de los nuevos incentivos comerciales frente a los aplicados en 2016 son los siguientes:

- Se mantiene el incentivo relativo al descuento para nuevas rutas a destinos no servidos.

- El incentivo de crecimiento para rutas existentes de corto y medio radio se aplicará solo a aquellos aeropuertos y segmentos que precisan de un estímulo adicional para fomentar la demanda que, para el año 2017, se ha considerado que son los que tienen un tráfico anual inferior a 3 millones de pasajeros, mientras que el incentivo previo se aplicaba de forma generalizada a todos los aeropuertos de la red.

- Se incrementa el porcentaje de descuento de los incentivos por crecimiento en el número de pasajeros. Anteriormente consistía en un descuento en la prestación pública patrimonial de salida de pasajeros de un 50% a descontar en el primer año natural y de un 25% en el año natural siguiente, si la compañía aérea mantenía el número de pasajeros, en tanto que en el nuevo esquema estos porcentajes pasan a ser del 75% y del 25%, respectivamente, contabilizados por temporadas en lugar de por años naturales.

- Se añade un incentivo específico para crecimiento de pasajeros en la temporada baja de los aeropuertos estacionales.

ANEXOS:

I. Estados financieros consolidados correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2016
II. Resumen de Hechos Relevantes publicados en 2016
III. Informe de Gobierno Corporativo

ANEXO I: I.Estados financieros consolidados correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2016

Estado de la situación financiera consolidado del ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2016 y 2015

Miles de euros	2016	2015
ACTIVOS		
Activos no corrientes		
Inmovilizado material	13.563.922	14.869.922
Activos intangibles	525.647	634.764
Inversiones Inmobiliarias	135.690	165.266
Inversiones en asociadas	71.741	77.379
Otras cuentas a cobrar	2.599	-
Activos por impuestos diferidos	143.971	127.876
Activos financieros disponibles para la venta	354	4.823
Otros activos financieros	58.697	54.241
Instrumentos financieros derivados	-	1.280
	14.502.621	**15.935.551**
Activos corrientes		
Existencias	8.958	8.545
Clientes y otras cuentas a cobrar	437.579	522.543
Efectivo y equivalentes al efectivo	564.616	556.741
	1.011.153	**1.087.829**
Total activos	**15.513.774**	**17.023.380**
PATRIMONIO NETO Y PASIVOS		
Patrimonio neto atribuible a los propietarios de la dominante		
Capital ordinario	1.500.000	1.500.000
Prima de emisión	1.100.868	1.100.868
Ganancias/(pérdidas) acumuladas	2.521.852	1.763.434
Diferencias de conversión acumuladas	-16.261	-3.852
Otras reservas	-113.110	-56.568
Intereses minoritarios	32.400	56.399
	5.025.749	**4.360.281**
Pasivos		
Pasivos no corrientes		
Deuda financiera	7.912.184	8.760.484
Instrumentos financieros derivados	96.895	31.547
Pasivos por impuestos diferidos	89.990	118.761
Prestaciones a los empleados	53.065	31.138
Provisiones para otros pasivos y gastos	133.639	1.145.737
Subvenciones	544.382	566.430
Otros pasivos a largo plazo	132.001	166.108
	8.962.156	**10.820.205**
Pasivos corrientes		
Proveedores y otras cuentas a pagar	439.045	439.688
Deuda financiera	880.439	1.197.935
Instrumentos financieros derivados	39.651	42.356
Subvenciones	38.266	43.820
Provisiones para otros pasivos y gastos	128.468	119.095
	1.525.869	**1.842.894**
Total pasivos	**10.488.025**	**12.663.099**
Total patrimonio neto y pasivos	**15.513.774**	**17.023.380**

Tabla 29. Estado de la situación financiera consolidado del ejercicio terminado a 31 de diciembre de 2016 y 2015

ANEXO I: I. Estados financieros consolidados correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2016

Cuenta de resultados consolidada del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2016 y 2015

Miles de euros	2016	2015
Actividades continuadas		
Ingresos ordinarios	3.709.581	3.450.709
Otros ingresos de explotación	7.761	8.476
Trabajos realizados por la empresa para su activo	4.615	4.212
Aprovisionamientos	-180.366	-180.968
Gastos de personal	-390.724	-363.911
Otros gastos de explotación	-901.775	-872.206
Amortización del inmovilizado	-825.805	-846.215
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	41.590	45.928
Excesos de provisiones	8.940	8.463
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado	-6.402	-7.843
Otras ganancias / (pérdidas) – netas	399	5513
Resultado de explotación	**1.467.814**	**1.252.158**
Ingresos financieros	208.484	4.092
Gastos financieros	-117.552	-207.498
Otros ingresos/(gastos) financieros - netos	-58.748	-22.186
Gastos financieros – netos	**32.184**	**-225.592**
Participación en el resultado de asociadas	16.121	14.012
Resultado antes de impuestos	**1.516.119**	**1.040.578**
Impuesto sobre las ganancias	-351.733	-209.793
Resultado del período consolidado	**1.164.386**	**830.785**
Resultado del período atribuible a intereses minoritarios	**237**	**-2.752**
Resultado del ejercicio atribuible al accionista de la dominante	**1.164.149**	**833.537**
Resultados por acción (Euros por acción)		
Resultados básicos por acción para el resultado del ejercicio (euros)	7,76	5,56
Resultados diluidos por acción para el resultado del ejercicio (euros)	7,76	5,56

Tabla 30. Cuenta de resultados consolidada del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2016 y 2015

Informe de Gestión I Aena 2016

ANEXO I: I. Estados financieros consolidados correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2016

Estado de flujos de efectivo consolidado del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2016 y 2015

Miles de euros	2016	2015
Resultado antes de impuestos	**1.516.119**	**1.040.578**
Ajustes por:	**829.591**	**1.095.454**
- Depreciación y amortización	825.805	846.215
- (Beneficio)/pérdida por bajas de inmovilizado	6.402	7.843
- (Beneficio)/pérdida por bajas de instrumentos financieros	4.469	-97
- Pérdidas/(ganancias) en el valor razonable de instrumentos financieros	44.472	25.203
- Imputación de subvenciones	-41.590	-45.928
- Correcciones valorativas por deterioro de créditos comerciales	7.845	3.362
- Variación de provisiones	78.349	21.974
- Ingresos financieros	-208.484	-4.092
- Gastos financieros y diferencias de cambio	127.359	204.578
- Otros Ingresos y gastos	1.045	50.408
- Participación en pérdida/(ganancia) de las asociadas	-16.121	-14.012
Variaciones en capital circulante:	**-55.319**	**-103.971**
- Existencias	-951	669
- Deudores y otras cuentas a cobrar	26.155	-58.920
- Otros activos corrientes	-42	-122
- Acreedores y otras cuentas a pagar	-42.359	-2.227
- Otros pasivos corrientes	-36.909	-35.132
- Otros activos y pasivos no corrientes	-1.213	-8.239
Otro efectivo generado por las operaciones	**-455.666**	**-403.080**
Intereses pagados	-146.825	-238.797
Cobros de intereses	1.533	2.635
Impuestos cobrados (pagados)	-309.019	-166.141
Otros cobros (pagos)	-1.355	-777
Efectivo neto generado por actividades de explotación	**1.834.725**	**1.628.981**
Flujos de efectivo de actividades de inversión		
Adquisiciones de inmovilizado material	-287.919	-241.593
Adquisiciones de activos intangibles	-16.120	-13.066
Adquisiciones de inversiones inmobiliarias	-1.346	-87
Pagos por adquisiciones de otros activos financieros	-3.901	-11.088
Cobros de préstamos a Empresas del grupo y asociadas	2.027	697
Cobros por desinversiones inmovilizado material	1	136
Cobros otros activos financieros	11	421
Dividendos recibidos	15.609	10.164
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión	**-291.638**	**-254.416**
Flujos de efectivo de actividades de financiación		
Ingresos por recursos ajenos(Subvenciones FEDER)	10.665	22.287
Ingresos de financiación de entidades de crédito	31.739	13.078
Otros cobros	19.392	13.207
Devoluciones de deudas con entidades de crédito	-333	-878
Devoluciones de financiación del Grupo	-1.172.339	-1.080.128
Dividendos pagados	-409.716	-10.727
Otros pagos	-12.490	-66.554
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación	**-1.533.082**	**-1.109.715**
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio	**-2.130**	**1.586**
(Disminución)/aumento neto de efectivo y equivalentes al efectivo	7.875	266.436
Efectivo. equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio	**556.741**	**290.305**
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	**564.616**	**556.741**

Tabla 31. Estado de flujos de efectivo consolidado del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2016 y 2015

ANEXO III: Informe de Gobierno Corporativo

El Informe Anual de Gobierno Corporativo de Aena correspondiente al ejercicio 2016, forma parte del Informe de Gestión y desde la fecha de publicación de las cuentas anuales se encuentra disponible en la página web de la Comisión Nacional del Mercado de Valores y en la página web de Aena.

FORMULACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS E INFORME DE GESTIÓN CONSOLIDADO DEL EJERCICIO 2016

El Consejo de Administración de la sociedad Aena, S.A. en fecha 21 de febrero de 2017, y en cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 253 de la Ley de Sociedades de Capital y del artículo 37 del Código de Comercio, procede a formular las Cuentas Anuales consolidadas e Informe de Gestión consolidado del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2016, los cuales vienen constituidos por los documentos anexos que preceden a este escrito.

Cargo	Nombre	Firma
Presidente	D. José Manuel Vargas Gómez	
Consejero	D. José María Araúzo González	
Consejero	Dª. Pilar Arranz Notario	
Consejero	D. Juan Miguel Báscones Ramos	
Consejero	D. Rodrigo Madrazo García de Lomana	
Consejero	Dª. Tatiana Martínez Ramos e Iruela	
Consejero	D. Francisco Javier Martín Ramiro	
Consejero	TCI Advisory Services LLP, representado por D. Christopher Anthony Hohn[1]	
Consejero	D. Simón Pedro Barceló Vadell	
Consejero	D. Eduardo Fernández-Cuesta Luca de Tena	
Consejero	D. Juan Ignacio Acha-Orbea Echeverría	
Consejero	Dª. Pilar Fabregat Romero	
Consejero	D. Amancio López Seijas	
Consejero	D. Jaime Terceiro Lomba	
Consejero	D. José Luis Bonet Ferrer[2]	
Secretario no consejero:	Dña. Matilde García Duarte	

1 No consta la firma de D. Christopher Hohn dado que, pese a haber formulado las presentes cuentas anuales, no se encuentra presente en el momento de la firma de las mismas puesto que ha asistido a la celebración del Consejo de Administración por vía telefónica, no constando disconformidad por su parte.

2 Por imposibilidad de asistencia a la reunión del Consejo de Administración, delega su voto en D. Juan Ignacio Acha Orbea Echeverría.

aena

GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE FOMENTO

Para que puedas llegar