

**AENA AEROPUERTOS, S.A.**  
**(Sociedad Unipersonal)**

Informe de auditoría, cuentas anuales  
e informe de gestión correspondientes al ejercicio comprendido  
entre el 31 de mayo de 2011 y el 31 de diciembre de 2011





## INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES

Al Accionista Único de Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal)

Hemos auditado las cuentas anuales de Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal), que comprenden el balance al 31 de diciembre de 2011, la cuenta de pérdidas y ganancias, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo y la memoria correspondientes al ejercicio comprendido entre el 31 de mayo de 2011 y el 31 de diciembre de 2011. Los Administradores son los responsables de la formulación de las cuentas anuales de la Sociedad, de acuerdo con el marco normativo de información financiera aplicable a la entidad (que se identifica en la Nota 2 de la memoria adjunta) y, en particular, con los principios y criterios contables contenidos en el mismo. Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre las citadas cuentas anuales en su conjunto, basada en el trabajo realizado de acuerdo con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España, que requiere el examen, mediante la realización de pruebas selectivas, de la evidencia justificativa de las cuentas anuales y la evaluación de si su presentación, los principios y criterios contables utilizados y las estimaciones realizadas, están de acuerdo con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación.

En nuestra opinión, las cuentas anuales del ejercicio 2011 adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera de Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) al 31 de diciembre de 2011, así como de los resultados de sus operaciones y de sus flujos de efectivo correspondientes al ejercicio comprendido entre el 31 de mayo de 2011 y el 31 de diciembre de 2011, de conformidad con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación y, en particular, con los principios y criterios contables contenidos en el mismo.

El informe de gestión adjunto del ejercicio 2011 contiene las explicaciones que los Administradores consideran oportunas sobre la situación de la Sociedad, la evolución de sus negocios y sobre otros asuntos y no forma parte integrante de las cuentas anuales. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión concuerda con la de las cuentas anuales del ejercicio 2011. Nuestro trabajo como auditores se limita a la verificación del informe de gestión con el alcance mencionado en este mismo párrafo y no incluye la revisión de información distinta de la obtenida a partir de los registros contables de la Sociedad.

PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L.

Alejandro García López  
Socio – Auditor de Cuentas

19 de junio de 2012

---

*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](http://www.pwc.com/es)*

INSTITUTO DE  
CENSORES JURADOS  
DE CUENTAS DE ESPAÑA

Miembro ejerciente:

PRICEWATERHOUSECOOPERS  
AUDITORES, S.L.

Año 2012 N° 01/12/13853  
COPIA GRATUITA

.....  
Este informe está sujeto a la tasa  
aplicable establecida en la  
Ley 44/2002 de 22 de noviembre.  
.....

**AENA AEROPUERTOS, S.A.**  
**(Sociedad Unipersonal)**

Cuentas Anuales e Informe de gestión del ejercicio comprendido  
entre el 31 de mayo y el 31 de diciembre de 2011



**AENA AEROPUERTOS, S.A. (Sociedad Unipersonal)**

**BALANCE AL 31 DE DICIEMBRE DE 2011**  
(Expresado en miles de Euros)

ACTIVO	Nota	Al 31 de diciembre 2011
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>		
<b>Inmovilizado intangible</b>	6	<u>92.772</u>
Desarrollo		599
Aplicaciones informáticas		44.802
Otro inmovilizado intangible		5.533
Inmovilizado en curso		41.838
<b>Inmovilizado material</b>	7	<u>16.119.765</u>
Terrenos y construcciones		11.628.282
Instalaciones técnicas y maquinaria		560.427
Otras instalaciones, utillaje y mobiliario		2.406.462
Otro inmovilizado material		148.260
Inmovilizado en curso		1.376.334
<b>Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo</b>		<u>199.014</u>
Instrumentos de patrimonio	9.1.1	128.814
Créditos a empresas	9.1 - 9.1.2	70.200
<b>Inversiones financieras a largo plazo</b>	9.1	<u>214</u>
Instrumentos de patrimonio		180
Otros activos financieros		34
<b>Activos por impuesto diferido</b>	13.3	<u>58.937</u>
<b>TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE</b>		<u>16.470.702</u>
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>		
<b>Existencias</b>	10	<u>5.198</u>
<b>Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar</b>	9.1 - 9.1.3	<u>406.674</u>
Clientes por ventas y prestaciones de servicios		238.228
Clientes, empresas del grupo, y asociadas	9.1.2	22.613
Deudores varios		7.548
Personal		1.429
Otros créditos con las Administraciones Públicas	13.1	136.856
<b>Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo</b>	9.1 - 9.1.2	<u>45.921</u>
Créditos a empresas		45.921
<b>Inversiones financieras a corto plazo</b>	9.1 - 9.1.2 - 9.1.4	<u>4.403</u>
Créditos a empresas		472
Otros activos financieros		3.931
<b>Periodificaciones a corto plazo</b>		<u>7</u>
<b>Efectivo y otros activos líquidos equivalentes</b>		<u>922</u>
<b>TOTAL ACTIVO CORRIENTE</b>		<u>463.125</u>
<b>TOTAL ACTIVO</b>		<u>16.933.827</u>

Las notas 1 a 17 de la memoria adjunta son parte integrante de estas cuentas anuales.

**AENA AEROPUERTOS, S.A. (Sociedad Unipersonal)**

**BALANCE AL 31 DE DICIEMBRE DE 2011**  
**(Expresado en miles de Euros)**

<b>PATRIMONIO NETO Y PASIVO</b>	<b>Nota</b>	<b>Al 31 de diciembre 2011</b>
<b>PATRIMONIO NETO</b>		
<b>Fondos propios</b>	11	<b>2.506.974</b>
<b>Capital</b>		1.500.000
<b>Prima de emisión</b>	11-b	1.100.868
<b>Resultado del ejercicio</b>	11-c	(93.894)
<b>Ajustes por cambios de valor</b>		<b>(23.852)</b>
Operaciones de cobertura		(23.852)
<b>Subvenciones, donaciones y legados recibidos</b>	11-d	<b>462.239</b>
<b>TOTAL PATRIMONIO NETO</b>		<b>2.945.361</b>
<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>		
<b>Provisiones a largo plazo</b>	12	<b>371.160</b>
Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal		5.225
Actuaciones medioambientales		99.034
Otras provisiones	9.1.2	266.901
<b>Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo</b>	9.1 - 9.1.2 - 9.2.1	<b>11.144.645</b>
<b>Pasivos por impuesto diferido</b>	13.3	<b>204.426</b>
<b>TOTAL PASIVO NO CORRIENTE</b>		<b>11.720.231</b>
<b>PASIVO CORRIENTE</b>		
<b>Provisiones a corto plazo</b>	12	<b>207.081</b>
<b>Deudas a corto plazo</b>	9.1.2 - 9.2.1	<b>623.862</b>
Otros pasivos financieros		623.862
<b>Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo</b>	9.1 - 9.2.1	<b>1.079.327</b>
<b>Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar</b>		<b>357.965</b>
Proveedores		103
Proveedores, empresas del grupo y asociadas	9.1.2	87.517
Acreedores varios		190.914
Personal		18.589
Otras deudas con las Administraciones Públicas	13.1	23.433
Anticipos de clientes		37.409
<b>TOTAL PASIVO CORRIENTE</b>		<b>2.268.235</b>
<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</b>		<b>16.933.827</b>

Las notas 1 a 17 de la memoria adjunta son parte integrante de estas cuentas anuales.

**AENA AEROPUERTOS, S.A. (Sociedad Unipersonal)**

**CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS POR EL PERÍODO COMPRENDIDO ENTRE EL 31 DE MAYO DE 2011 Y EL 31 DE DICIEMBRE DE 2011 (Expresado en miles de Euros)**

	Nota	2011
<b>OPERACIONES CONTINUADAS</b>		
<b>Importe neto de la cifra de negocios</b>	14	<b>1.444.360</b>
<b>Trabajos realizados por la empresa para su activo</b>	7	<b>3.689</b>
<b>Aprovisionamientos</b>	14	<b>(131.663)</b>
Consumo de materias primas y otras materias consumibles		170
Trabajos realizados por otras empresas		(131.833)
<b>Otros ingresos de explotación</b>		<b>5.748</b>
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente		5.229
Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio		519
<b>Gastos de personal</b>	14	<b>(217.855)</b>
Sueldos, salarios y asimilados		(158.427)
Cargas sociales		(59.228)
Provisiones		(200)
<b>Otros gastos de explotación</b>		<b>(547.876)</b>
Servicios exteriores	14	(447.299)
Tributos		(66.361)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales		(5.879)
Otros gastos de gestión corriente		(28.337)
<b>Amortización del inmovilizado</b>	6 y 7	<b>(487.392)</b>
<b>Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras</b>	9.1.2	<b>22.035</b>
<b>Excesos de provisiones</b>	7	<b>9.204</b>
<b>Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado</b>		<b>(1.040)</b>
Deterioros y pérdidas		(5.027)
Resultados por enajenaciones y otras		3.987
Otros resultados		3.987
<b>RESULTADO DE EXPLOTACIÓN</b>		<b>99.210</b>
<b>Ingresos financieros</b>	14	<b>1.948</b>
De participaciones en instrumentos de patrimonio-		
- En empresas del grupo y asociadas	9.1.2	735
De valores negociables y otros instrumentos financieros-		
- De empresas del grupo y asociadas		1.174
- De terceros		39
<b>Gastos financieros</b>		<b>(223.987)</b>
- Por deudas con empresas del grupo y asociadas.	14	(188.773)
- Por deudas con terceros.		(52.111)
- Por actualización de provisiones		(3.572)
- Activación de gastos financieros		20.469
<b>Variación de valor razonable en instrumentos financieros</b>	9.1.2 - 14	<b>(12.896)</b>
<b>RESULTADO FINANCIERO</b>	14	<b>(234.935)</b>
<b>RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>		<b>(135.725)</b>
<b>Impuesto sobre beneficios</b>	13.2	<b>41.831</b>
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS</b>		<b>(93.894)</b>
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO</b>		<b>(93.894)</b>

Las notas 1 a 17 de la memoria adjunta son parte integrante de estas cuentas anuales.

**AENA AEROPUERTOS, S.A. (Sociedad Unipersonal)**

**ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO POR EL PERÍODO  
COMPRENDIDO ENTRE EL 31 DE MAYO DE 2011 Y EL 31 DE DICIEMBRE DE 2011  
(Expresado en miles de Euros)**

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

	Nota	2011
<b>Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias</b>		<b>(93.894)</b>
<b>Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto</b>		
Por coberturas de flujos de efectivo		(46.971)
Subvenciones, donaciones y legados recibidos		-
Por ganancias y pérdidas actuariales y otros ajustes		-
Efecto impositivo		14.092
<b>Total ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto</b>		<b>(32.879)</b>
<b>Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias</b>		
Por coberturas de flujos de efectivo		12.896
Subvenciones, donaciones y legados recibidos		(22.755)
Efecto impositivo		2.958
<b>Total transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias</b>	11-d	<b>(6.901)</b>
<b>TOTAL DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS</b>		<b>(133.674)</b>

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

	Capital escriturado	Prima de emisión	Resultado del ejercicio	Ajustes por cambio de valor	Subvenciones, donaciones y legados recibidos	TOTAL
<b>Saldo al 31 de mayo de 2011</b>	61	-	-	-	-	61
Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	(93.894)	(23.852)	(15.928)	(133.674)
Operaciones con socios o propietarios-						
- Incremento de patrimonio neto resultante de la aportación no dineraria (Nota 3)	1.499.939	1.100.868	-	-	478.167	3.078.974
<b>Saldo al 31 de diciembre de 2011</b>	<b>1.500.000</b>	<b>1.100.868</b>	<b>(93.894)</b>	<b>(23.852)</b>	<b>462.239</b>	<b>2.945.361</b>

Las notas 1 a 17 de la memoria adjunta son parte integrante de estas cuentas anuales.

**AENA AEROPUERTOS, S.A. (Sociedad Unipersonal)**

**ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO POR EL PERÍODO COMPRENDIDO ENTRE EL 31 DE MAYO DE 2011 Y EL 31 DE DICIEMBRE DE 2011**

(Expresado en miles de Euros)

	Nota	2011
<b>FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN (I)</b>		<b>653.548</b>
<b>Resultado del ejercicio antes de impuestos</b>		<b>(135.725)</b>
<b>Ajustes del resultado-</b>		<b>689.098</b>
Amortización del inmovilizado	6 - 7	487.392
Correcciones valorativas por deterioro		5.879
Imputación de subvenciones	11-d	(22.035)
Resultados por bajas y enajenaciones del inmovilizado		5.027
Ingresos financieros		(22.417)
Gastos financieros		240.884
Variación de valor razonable en instrumentos financieros		3.572
Exceso de provisiones		(9.204)
<b>Cambios en el capital corriente-</b>		<b>320.615</b>
Existencias		(165)
Deudores y otras cuentas a cobrar		18.424
Otros activos corrientes		4.341
Acreedores y otras cuentas a pagar		(82.711)
Otros pasivos corrientes		632.582
Otros activos y pasivos no corrientes		(251.856)
<b>Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación-</b>		<b>(220.440)</b>
Pagos de intereses		(226.301)
Cobros de dividendos		4.761
Cobros de intereses		1.100
<b>FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN (II)</b>		<b>(592.674)</b>
<b>Pagos por inversiones</b>		<b>(593.665)</b>
Inmovilizado intangible	6	(23.926)
Inmovilizado material	7	(567.538)
Otros activos financieros		(122)
Empresas del grupo y asociadas		(2.079)
<b>Cobros por desinversiones</b>		<b>991</b>
Efectivo procedente de la aportación no dineraria	3	991
<b>FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN (III)</b>		<b>(59.952)</b>
<b>Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio</b>		<b>61</b>
Emisión de instrumentos de patrimonio		61
<b>Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero</b>		<b>(60.013)</b>
Emisión:		
- Deudas con empresas del grupo y asociadas		125.000
Devolución y amortización de:		
- Deudas con empresas del grupo y asociadas		(185.013)
<b>EFFECTO DE LAS VARIACIONES DE LOS TIPOS DE CAMBIO</b>		<b>-</b>
<b>AUMENTO/DISMINUCIÓN NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES</b>		<b>922</b>
<b>EFECTIVO Y OTROS ACTIVOS LIQUIDOS EQUIVALENTES AL COMIENZO DEL PERIODO</b>		<b>-</b>
<b>EFECTIVO Y OTROS ACTIVOS LIQUIDOS EQUIVALENTES AL FINAL DEL PERIODO</b>		<b>922</b>

Las notas 1 a 17 de la memoria adjunta son parte integrante de estas cuentas anuales.



## **AENA AEROPUERTOS, S.A. (Sociedad Unipersonal)**

### **MEMORIA DEL PERIODO COMPRENDIDO ENTRE EL 31 DE MAYO Y EL 31 DE DICIEMBRE DE 2011**

#### **1. Actividad**

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

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

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

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

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

La constitución de la Sociedad se realiza mediante la emisión de 61 acciones de 1.000 euros de valor nominal, suscritas y desembolsadas íntegramente por la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" que es su accionista único. 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 el 31 de mayo de 2011.

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

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 domicilio de Aena Aeropuertos está ubicado en Madrid, calle Arturo Soria, 109.

La Sociedad es cabecera de un grupo de Sociedades dependientes y, de acuerdo con la legislación vigente, está obligada a formular separadamente cuentas consolidadas. Las cuentas anuales consolidadas de Grupo Aena Aeropuertos, S.A. del ejercicio 2011 han sido formuladas por el Consejo de Administración el día 27 de marzo de 2012.

## **2. Bases de presentación**

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

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

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

b) Imagen fiel

Las cuentas anuales adjuntas han sido obtenidas de los registros contables de la Sociedad y se presentan de acuerdo con el marco normativo de información financiera que le resulta de aplicación y en particular, con los principios y criterios contables en él contenidos, de forma que muestran la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera, de los resultados de la Sociedad y de los flujos de efectivo habidos durante el ejercicio. Estas cuentas anuales, que han sido formuladas por el Consejo de Administración de fecha 27 de marzo de 2012, se someterán a la aprobación de la Junta General de Accionistas, estimándose que serán aprobadas sin modificación alguna.

c) Principios contables aplicados

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

d) Empresa en funcionamiento

La Sociedad presenta al 31 de diciembre de 2011 un fondo de maniobra negativo de 1.803.110 miles de euros y un resultado negativo del ejercicio de 93.894 miles de euros. Para poder atender a los compromisos de inversión y sus deudas en el corto plazo la Sociedad cuenta con el apoyo financiero de su accionista. En estas circunstancias, los Administradores de la Sociedad consideran que no existirán problemas para satisfacer los compromisos de pago.

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

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

- La evaluación de posibles pérdidas por deterioro de determinados activos (Nota 4-a).
- La vida útil de los activos materiales e intangibles (Notas 4-a y 4-b).
- El cálculo de provisiones (Nota 4-h).
- El valor de mercado de determinados instrumentos financieros (Nota 4-e).

A pesar de que estas estimaciones se han realizado sobre la base de la mejor información disponible al cierre del ejercicio 2011, es posible que acontecimientos que puedan tener lugar en el futuro obliguen a modificarlas (al alza o a la baja) en los próximos ejercicios.

f) Comparación de la información

La Sociedad se constituye durante el ejercicio 2011 (Nota 1) por lo que no existen saldos de apertura comparativos. Fue constituida el 31 de mayo de 2011, por lo que la información financiera y resultado se presentan al 31 de diciembre de 2011, y por el periodo comprendido entre el 31 de mayo y el 31 de diciembre de 2011, respectivamente.

g) Agrupación de partidas

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

### 3. Aportación no dineraria por parte del accionista único

De acuerdo con el contenido del artículo 9 del Real Decreto Ley 13/2010 de 3 de diciembre, y a partir del Acuerdo de Consejo de Ministros de fecha 3 de junio de 2011, se autoriza a la Sociedad para la realización de una ampliación de capital que ha sido suscrita totalmente por su accionista único, la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea". Dicha ampliación de capital se suscribe mediante la aportación de la totalidad de bienes, derechos, deudas y obligaciones afectos al desarrollo de las actividades aeroportuarias, comerciales y a otros servicios estatales vinculados a la gestión aeroportuaria, incluidos los servicios de tránsito aéreo de aeródromo. El Consejo de Administración de la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" aprobó con fecha 23 de mayo de 2011 la aportación a la Sociedad de la actividad y su valoración preparada por sus servicios técnicos tomando como referencia el valor neto patrimonial de la rama de actividad al 31 de mayo de 2011 conforme a las normas contables en vigor, y en concreto, el Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007 modificado parcialmente por el Real Decreto 1159/2010. Por este motivo, todos los activos y pasivos incorporados en la aportación no dineraria lo han sido a su valor neto contable excepto los activos correspondientes a las inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, multigrupo y asociadas que se han

incorporado a su valor del consolidado de Grupo AENA al 8 de junio de 2011, fecha efectiva de la operación. Así mismo, de acuerdo con la norma de valoración 4-a y 4-b, los activos correspondientes al inmovilizado se muestran por su valor neto contable en el momento de la operación tal y como se desglosa en las notas de inmovilizado intangible e inmovilizado material.

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

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

b) Se amplía el capital social de la Sociedad de 61.000 euros hasta la cifra de 1.500.000.000 euros (MIL QUINIENTOS MILLONES DE EUROS), es decir la ampliación del capital social asciende a 1.499.939.000 euros.

c) Se emiten como representativas del aumento de capital citado 149.993.900 acciones ordinarias nominativas de 10 euros de valor nominal cada una, con los mismos derechos y obligaciones que las anteriormente existentes. Estas acciones nuevas se emiten con una prima de emisión total de 1.100.868.000 euros (MIL CIEN MILLONES OCHOCIENTOS SESENTA Y OCHO MIL EUROS), siendo por tanto el total importe a desembolsar en concepto de capital y prima de emisión de 2.600.807.000 euros (DOS MIL SEISCIENTOS MILLONES OCHOCIENTOS SIETE MIL EUROS).

d) De acuerdo a lo previsto en el artículo 9 del RDL 13/2010 y en los Acuerdos de 25 de febrero y 3 de junio de 2011, la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" suscribe íntegramente y desembolsa la totalidad del valor nominal de las acciones y la prima de emisión mediante la aportación de la actividad mencionada en el párrafo 1 de este apartado de la memoria.

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

actividad aeroportuaria todo ello sin perjuicio del control jurisdiccional sobre el régimen legal aplicable.

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

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

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

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

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

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

La aportación no dineraria y la valoración preparada por los servicios técnicos se recoge 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. A continuación se presentan las cifras del Informe de Valoración (en miles de euros):

	Aeropuertos	Inmovilizado de Navegación Aérea a traspasar a Aérea Aeropuertos	Obras de arte a traspasar de Aérea Aérea	Créditos fiscales por bases imponibles negativas	Valoración de activos y pasivos a valores consolidados	Estimación del Resultado 5 primeros meses de 2011	Subvenciones	Valor ajustado del patrimonio a aportar
<b>Activos no corrientes</b>								
Inmovilizado intangible	72.038	n.d.						72.038
Inmovilizado material	15.560.876	n.d.	(8.724)		26.190			15.552.152
Inversiones financieras a largo plazo	183.783			(342.147)				209.973
Activos por impuesto diferido	415.264			(342.147)	26.190			73.117
	16.231.961	202.523	(8.724)	(342.147)	26.190			16.109.803
<b>Activos corrientes</b>								
Existencias	5.168							5.168
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	346.307							346.307
Inversiones financieras a corto plazo	10.392							10.392
Efectivos y otros activos líquidos	2.732							2.732
	364.599							364.599
<b>Total activos</b>	<b>16.596.560</b>	<b>202.523</b>	<b>(8.724)</b>	<b>(342.147)</b>	<b>26.190</b>			<b>16.474.402</b>
<b>Pasivo no corriente</b>								
Provisiones a largo plazo	224.212							224.212
Deudas a largo plazo	11.364.118	202.523	(8.724)	(342.147)	7.857	127.315		11.343.085
Pasivos por impuesto diferido	2.115.05				7.857			219.362
	11.799.835	202.523	(8.724)	(342.147)	7.857	127.315		11.786.659
<b>Pasivo corriente</b>								
Provisiones a corto plazo	114.486							114.486
Deudas a corto plazo	493.594							493.594
Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	12.499							12.499
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	313.348							313.348
Otros pasivos financieros	708.649							708.649
	1642.576							1642.576
Subvenciones, donaciones	0						444.360	444.360
<b>Total pasivo</b>	<b>13.442.411</b>	<b>202.523</b>	<b>(8.724)</b>	<b>(342.147)</b>	<b>7.857</b>	<b>127.315</b>	<b>444.360</b>	<b>13.873.595</b>
Capital, reservas y resultado	2.709.789				16.333	(127.315)		2.600.807
Subvenciones, donaciones	444.360						(444.360)	-
<b>Total patrimonio neto</b>	<b>3.154.149</b>				<b>16.333</b>	<b>(127.315)</b>	<b>(444.360)</b>	<b>2.600.807</b>
<b>Total patrimonio neto y pasivo</b>	<b>16.596.560</b>	<b>202.523</b>	<b>(8.724)</b>	<b>(342.147)</b>	<b>26.190</b>			<b>16.474.402</b>

La aportación no dineraria efectuada a 8 de junio de 2011 se compone de los siguientes activos y pasivos:

	<u>Miles de Euros</u>
<b>Activos no corrientes</b>	
Inmovilizado intangible	81.257
Inmovilizado material	15.871.872
Inversiones financieras a largo plazo	201.051
Activos por impuesto diferido	51.502
	<u>16.205.682</u>
<b>Activos corrientes</b>	
Existencias	5.033
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	410.469
Inversiones financieras a corto plazo	8.807
Ajustes por periodificación	1.172
Efectivos y otros activos líquidos	991
	<u>426.472</u>
<b>Total activos</b>	<u><b>16.632.154</b></u>
<b>Pasivo no corriente</b>	
Provisiones a largo plazo	228.598
Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo	11.289.895
Pasivos por impuesto diferido	212.460
	<u>11.730.953</u>
<b>Pasivo corriente</b>	
Provisiones a corto plazo	107.431
Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	677.494
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	440.668
Otros pasivos financieros	596.633
	<u>1.822.226</u>
<b>Total pasivo</b>	<u><b>13.553.179</b></u>
<b>Patrimonio neto</b>	
Capital y reservas	2.600.807
Subvenciones, donaciones	478.168
<b>Total patrimonio neto</b>	<u><b>3.078.975</b></u>
<b>Total patrimonio neto y pasivo</b>	<u><b>16.632.154</b></u>

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

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

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

c) Bases aéreas y aeródromos militares abiertos al uso civil: Talavera La Real (Badajoz), Matacán (Salamanca), San Javier (Murcia), Villanubla (Valladolid), Los Llanos (Albacete), y Aeródromo Militar de León.

d) Helipuertos: Helipuerto de Ceuta y de Algeciras.

El resultado que se incluye a continuación por el período comprendido entre el 1 de junio al 8 de junio de 2011 ha sido transferido al accionista a través de la deuda (en miles de Euros):

	<u>2011</u>
<b>OPERACIONES CONTINUADAS</b>	
Importe neto de la cifra de negocios	46.667
Trabajos realizados por la empresa para su activo	127
Aprovisionamientos	(905)
Otros ingresos de explotación	11
Gastos de personal	(7.260)
Otros gastos de explotación	(17.100)
Amortización del inmovilizado	(16.134)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	720
Excesos de provisiones	-
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado	1
<b>RESULTADO DE EXPLOTACIÓN</b>	<u><b>6.127</b></u>
Ingresos financieros	196
Gastos financieros	(166)
<b>RESULTADO FINANCIERO</b>	<u><b>30</b></u>
<b>RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>6.157</b>
Impuestos sobre beneficios	-
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS</b>	<u><b>6.157</b></u>
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO</b>	<u><b>6.157</b></u>

Los 6.157 miles de euros fueron compensados a través de la minoración de la deuda con el Ente Público.

#### 4. Normas de registro y valoración

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

##### a) Inmovilizado intangible

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

calcula según el método lineal en función de la vida útil de los distintos bienes utilizando los siguientes porcentajes:

<b>Conceptos</b>	<b><u>Porcentaje</u></b>
Desarrollo	25
Aplicaciones informáticas	16,5
Otro inmovilizado intangible	12,5-25

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

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

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

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

Al menos al cierre de cada ejercicio, la Sociedad procede a evaluar mediante el denominado "Test de deterioro" la posible existencia de pérdidas de valor que reduzcan el valor recuperable de sus activos materiales e intangibles a un importe inferior al de su valor en libros.

La Sociedad distingue entre activos generadores de flujos de efectivo, que son aquellos que se poseen con la finalidad de obtener un rendimiento comercial y económico a través de su uso, y activos no generadores de flujo de efectivo que son aquellos que por la condición pública de una Sociedad son mantenidos por ésta para producir externalidades o beneficios colectivos.

El importe recuperable se determina como el mayor importe entre el valor razonable menos los costes de venta y el valor en uso. En el caso de los activos no generadores de flujos de efectivo, el valor en uso se determinará por referencia a su coste de reposición depreciado.

El procedimiento implantado por la Dirección de la Sociedad para la realización de dicho test, cuando proceda, es el siguiente:

- Los valores recuperables se calculan para cada unidad generadora de efectivo; la Sociedad considera como una Unidad Generadora de Efectivo a la red de aeropuertos en su conjunto 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 tasas o precio político que recibe la Sociedad por la realización de su actividad son calculadas teniendo en cuenta prácticamente la totalidad de las actividades que realiza la Sociedad y busca un equilibrio presupuestario de forma que el rentabilizar los ingresos comerciales, por ejemplo, podría generar una disminución de tarifas y los beneficiados serían los usuarios de la infraestructura.
  - 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, no recuperación de los costes de los aeropuertos individualizadamente y, por tanto, los coeficientes correctores que minoran las tarifas de algunos aeropuertos, obligan, en orden a la recuperación plena de costes, a incrementar las tarifas del resto de aeropuertos de la Red.
- La Dirección prepara anualmente un plan de negocio (Programa de Actuación Plurianual) abarcando generalmente un espacio temporal de tres ejercicios. Los principales componentes de dicho plan, que es la base del test de deterioro, son los siguientes:
    - Proyecciones de resultados.
    - Proyecciones de inversiones y capital circulante.
  - Otras variables que influyen en el cálculo del valor recuperable son:
    - Tipo de descuento a aplicar, entendiendo éste como la media ponderada del coste de capital, siendo las principales variables que influyen en su cálculo, el coste de los pasivos y los riesgos específicos de los activos.
    - Tasa de crecimiento de los flujos de caja empleada para extrapolar las proyecciones de flujos de efectivo más allá del período cubierto por los presupuestos o previsiones.
  - Los Programas de Actuación Plurianual son preparados en función de las mejores estimaciones disponibles y son aprobados por el Consejo de Administración.

En el caso de que se deba reconocer una pérdida por deterioro la Sociedad 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 pérdidas y ganancias.



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 reconoce como ingreso.

Como resultado del análisis anterior, durante el ejercicio 2011 no se ha detectado ningún problema de deterioro de valor significativo.

b) Inmovilizado material

El inmovilizado material se presenta en el balance y se encuentra valorado por el coste de adquisición, coste de producción o valor venal de adscripción corregido por la amortización acumulada y por las pérdidas por deterioro que haya experimentado, si las hubiera, conforme al criterio mencionado en la nota anterior.

El inmovilizado material en adscripción se haya valorado a su valor venal en el momento de la adscripción, determinado por una tasación independiente.

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

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

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

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

La Sociedad amortiza su inmovilizado material una vez que está en condiciones de uso siguiendo el método lineal, distribuyendo el valor contable de los activos entre los años de vida útil estimada, salvo en el caso de los terrenos que se consideran activos de vida útil indefinida y no se amortizan. Para los elementos de inmovilizado en adscripción se estimó la vida útil en el momento de la adscripción, en función del grado de utilización de los distintos elementos que componían cada epígrafe. La amortización se calcula según el método lineal en función de la vida útil de los distintos bienes utilizando los siguientes porcentajes:

	<u>% de amortización</u>
Construcciones	3,12 – 8,33
Instalaciones técnicas	2 – 25
Maquinaria	5 – 20
Otras instalaciones	8,3 – 16,6
Mobiliario	7,7 – 25
Otro inmovilizado	4 - 17

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

	<u>% de amortización</u>
Terminales de pasajeros y mercancías	3,13
Obra civil aeroportuaria	4
Equipamiento terminales	7,69 – 25
Transporte de pasajeros entre terminales	2 – 6,67
Equipamiento obra civil aeroportuaria	6,67

c) Existencias

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

d) Arrendamientos

Los arrendamientos se clasifican como arrendamientos financieros siempre que las condiciones de los mismos transfieran al arrendatario sustancialmente los riesgos y derechos inherentes a la propiedad del activo objeto del contrato. Los demás arrendamientos se clasifican como arrendamientos operativos. Al 31 de diciembre de 2011, la Sociedad no tiene contratos vivos que tengan la consideración de arrendamiento financiero, ni como arrendador ni como arrendatario.

Arrendamiento operativo

- Los ingresos y gastos correspondientes a los acuerdos de arrendamiento operativo se registran en la cuenta de pérdidas y ganancias en el ejercicio en que se devengan.

- Cualquier cobro o pago que pudiera realizarse al contratar un arrendamiento operativo, se trata como un cobro o pago anticipado que se imputa a resultados a lo largo del periodo del arrendamiento.

e) Instrumentos financieros

e-1) Activos financieros

*Clasificación –*

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

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

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

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

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

b) Activos financieros mantenidos para negociar: son aquellos adquiridos con el objetivo de enajenarlos en el corto plazo o aquellos que forman parte de una cartera de la que existen evidencias de actuaciones recientes con dicho objetivo. Esta categoría incluye también los derivados financieros que no sean contratos de garantías financieras (por ejemplo avales) ni han sido designados como instrumentos de cobertura. Al 31 de diciembre de 2011 no se han registrado activos de esta categoría.

c) Inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, asociadas y multigrupo: se consideran empresas del grupo aquellas vinculadas con la Sociedad por una relación de control, y empresas asociadas aquellas sobre las cuales la Sociedad ejerce una influencia significativa. Adicionalmente, dentro de la categoría de multigrupo se incluye a aquellas sociedades sobre las que, en virtud de un acuerdo, se ejerce un control conjunto con uno o más socios. Las inversiones fueron reconocidas al valor del consolidado efectuado en la fecha de la aportación no dineraria.

El efecto de aplicar criterios de consolidación en comparación con las cuentas anuales individuales supondría un incremento de los activos por importe de 24.786 miles de euros, un incremento del patrimonio neto por importe de 2.570 miles de euros, del importe neto de la cifra de negocios aumenta por importe de 14.571 miles de euros, y una disminución de las pérdidas del ejercicio por importe de 9.460 miles de euros.

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

empleando técnicas de valoración que incluyen el uso de transacciones recientes entre partes interesadas y debidamente informadas, referencias a otros instrumentos sustancialmente iguales, métodos de descuento de flujos de efectivo futuros estimados y modelos de fijación de precios de opciones haciendo un uso máximo de datos observables del mercado y confiando lo menos posible en consideraciones subjetivas de la Sociedad. Los activos financieros se dan de baja en el balance cuando se traspasan sustancialmente todos los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad del activo. En el caso concreto de cuentas a cobrar se entiende que este hecho se produce en general si se han transmitido los riesgos de insolvencia y de mora. Los activos que se designan como partidas cubiertas están sujetos a los requerimientos de valoración de la contabilidad de cobertura.

#### e-2) Pasivos financieros

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

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

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

En el caso de producirse renegociación de deudas existentes, se considera que no existen modificaciones sustanciales del pasivo financiero cuando el prestamista del nuevo préstamo es el mismo que el que otorgó el préstamo inicial y el valor actual de los flujos de efectivo, incluyendo las comisiones netas, no difiere en más de un 10% del valor actual de los flujos de efectivo pendientes de pagar del pasivo original calculado bajo ese mismo método.

#### e-3) Instrumentos derivados

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

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

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

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

f) Patrimonio neto

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

g) Subvenciones, donaciones y legados recibidos

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

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

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

h) Provisiones y contingencias

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

a) Provisiones: saldos acreedores que cubren obligaciones actuales derivadas de sucesos pasados, cuya cancelación es probable que origine una salida de recursos, pero que resultan indeterminados en cuanto a su importe y / o momento de cancelación.

b) Pasivos contingentes: obligaciones posibles surgidas como consecuencia de sucesos pasados, cuya materialización futura está condicionada a que ocurra, o no, uno o más eventos futuros independientes de la voluntad de la Sociedad.

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

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

i) Provisiones para compromisos laborales adquiridos

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

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

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

### Premios de permanencia

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

Tipo de interés técnico:	4,60%
Crecimiento salarial:	2,0%
Tabla de mortalidad:	PERM/F2000
Sistema financiero utilizado:	Capitalización individual
Método de devengo:	Projected Unit Credit
Edad de jubilación:	65 años
Tablas de invalidez:	OM 77

### Premio de Jubilación Anticipada

El artículo 154 del I Convenio Colectivo de Grupo de Empresas Aena (Entidad Pública Empresarial Aena y Aena Aeropuertos, S.A.) establece que todo trabajador con edad comprendida entre los 60 y los 64 años que, de conformidad con las disposiciones vigentes tenga derecho a ello podrá jubilarse de forma voluntaria y anticipada y recibirá una indemnización tal que, sumada a los derechos consolidados en el Plan de Pensiones, en el momento de la extinción 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.

La Sociedad registra en el balance el activo o pasivo que puede surgir por la diferencia entre el valor actual de las retribuciones comprometidas y el valor actual de los activos afectos al fondo externalizado. Las principales hipótesis actuariales utilizadas han sido las siguientes:

Tipo de interés técnico:	2,58%
Crecimiento salarial a largo plazo:	3,00%
Rentabilidad Fondo Aportación Definida:	4,00%
Tipo garantizado Mapfre:	3,10%
Tabla de mortalidad:	PERM/F2000
Sistema financiero utilizado:	Capitalización individual
Método de devengo:	Projected Unit Credit
Edad de jubilación:	65 años

j) Indemnizaciones por despido

De acuerdo con la reglamentación de trabajo vigente, la Sociedad está obligada al pago de indemnizaciones a los empleados con quienes rescinda sus relaciones laborales en determinadas circunstancias. Las indemnizaciones por despido susceptibles de cuantificación razonable se registran como gasto en el ejercicio en el que se comunica a las interesados la decisión de despido. Los Administradores de la Sociedad no prevén despidos en el futuro que hagan necesaria la dotación de una provisión significativa por este concepto.

k) Impuesto sobre beneficios

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

El impuesto corriente es la cantidad que la Sociedad satisface como consecuencia de las liquidaciones fiscales del impuesto sobre el beneficio relativas a un ejercicio. Las deducciones y otras ventajas fiscales en la cuota del impuesto, excluidas las retenciones y pagos a cuenta, así como las pérdidas fiscales compensables de ejercicios anteriores y aplicadas efectivamente en éste, dan lugar a un menor importe del impuesto corriente.

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

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

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

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

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

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

Las sociedades que integran junto con la Sociedad el Grupo fiscal en el ejercicio 2011 son las siguientes:

1. La Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea"
2. Aena Desarrollo Internacional, S.A.
3. Centros Logísticos Aeroportuarios, S.A. (CLASA).

l) Transacciones en moneda extranjera

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

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

m) Ingresos y gastos

Los ingresos y gastos se imputan en función del criterio de devengo, es decir, cuando se produce la corriente real de bienes y servicios que los mismos representan, con independencia del momento en que se produzca la corriente monetaria o financiera derivada de ellos.

Los intereses recibidos de activos financieros se reconocen utilizando el método del tipo de interés efectivo y los dividendos, cuando se declara el derecho del accionista a recibirlos. En cualquier caso, los intereses y dividendos de activos financieros devengados con posterioridad al momento de la adquisición se reconocen como ingresos en la cuenta de pérdidas y ganancias.

n) Actividades con incidencia en medio ambiente

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

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

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

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

o) Transacciones con vinculadas

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

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

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

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

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

p) Combinaciones de negocios

Las operaciones de fusión, escisión y aportación no dineraria de un negocio entre empresas del grupo se registra conforme con lo establecido para las transacciones entre partes vinculadas (Nota 4-o).

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

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

## **5. Gestión del riesgo financiero**

Las actividades de la Sociedad están expuestas a diversos riesgos financieros: riesgo de mercado, riesgo de crédito y riesgo de liquidez. El programa de gestión del riesgo global de la Sociedad se centra en la incertidumbre de los mercados financieros y trata de minimizar los efectos potenciales adversos sobre su rentabilidad financiera. El Consejo de Administración proporciona políticas para la gestión del riesgo global, así como para áreas concretas como riesgo de tipo de cambio, riesgo de tipo de interés, riesgo de liquidez, empleo de derivados y no derivados e inversión del exceso de liquidez.

El principio fundamental de la política financiera de la Sociedad se basa en la centralización de la misma en la Dirección de Administración y Finanzas de su matriz, la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), de modo que la totalidad de los activos y pasivos financieros se contratan y gestionan desde dicha Dirección.

Existe un contrato de reconocimiento de deuda financiera entre Aena Aeropuertos, S.A. y su matriz, mediante el cual Aena Aeropuertos, S.A. reconoce el 94,9% de las deudas financieras de su matriz, que es quien mantiene y gestiona el 100% de la deuda con las entidades financieras.

A continuación se indican los principales riesgos de carácter financiero:

### **a) Riesgo de mercado**

El objetivo de Aena Aeropuertos, S.A. en la gestión del riesgo de tipo de interés es la optimización del gasto financiero dentro de los límites de riesgo establecidos. La Sociedad no realiza habitualmente transacciones comerciales en divisa distinta del euro, por lo que el riesgo de gasto financiero se reduce al riesgo de tipo de interés, siendo las variables de riesgo el Euribor a tres meses (utilizado para la deuda a largo plazo) y el Euribor a un mes (usado en pólizas de crédito).

Adicionalmente, se calcula el valor del riesgo de gasto financiero para el horizonte del Programa de Actuación Plurianual (PAP) y se establecen escenarios de evolución de tipos para el período considerado.

Los gastos financieros se deben principalmente a la deuda financiera reconocida con la empresa matriz. Así mismo, la empresa matriz tiene contratadas operaciones de cobertura de tipos de interés y que son transferidas a la Sociedad descritas en la Nota 9.2.1. El coste del 94,9% de dichos derivados se está imputando a la Sociedad, dado que cubren el riesgo del tipo de interés de dicha proporción de algunos préstamos.



## b) Riesgo de liquidez

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

Con el objetivo de mantener liquidez suficiente para cubrir un mínimo de doce meses de necesidades financieras se ha establecido una política de financiación a largo plazo a través de la firma de Convenios o Acuerdos Marco con sociedades como el Instituto de Crédito Oficial y el Banco Europeo de Inversiones, así como la contratación de líneas de liquidez a corto y medio plazo. La entidad que obtiene la financiación con el exterior es la sociedad matriz, que financia a Aena Aeropuertos, S.A. mediante contratos de reconocimiento de deuda.

## c) Riesgo de crédito

El riesgo de crédito es prácticamente inexistente, puesto que sus 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. La Sociedad mantiene su tesorería y activos líquidos equivalentes bajo el control centralizado de la Dirección de Administración y Finanzas de la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, mediante cuentas de cash-pooling (Nota 9.1.2).

## 6. Inmovilizado intangible

Los movimientos habidos en las cuentas incluidas en el Inmovilizado intangible para el ejercicio 2011 han sido los siguientes:

	Miles de Euros				
	Desarrollo	Aplicaciones Informáticas	Otro Inmovilizado Intangible	Inmovilizado intangible en curso	Total
<b>Coste:</b>					
Saldo inicial	-	-	-	-	-
Altas por aportación no dineraria (Nota 3)	787	35.018	5.532	39.920	81.257
Altas	4	13.941	138	9.843	23.926
Bajas	-	(17)	-	-	(17)
Trasposos (Nota 7)	-	7.000	(252)	(7.925)	(1.177)
Saldo final	791	55.942	5.418	41.838	103.989
<b>Amortización:</b>					
Saldo inicial	-	-	-	-	-
Dotación	(186)	(10.804)	(1.165)	-	(12.155)
Ajuste de amortización (*)	(6)	(353)	(51)	-	(410)
Bajas	-	17	-	-	17
Trasposos (Nota 7)	-	-	1.331	-	1.331
Saldo final	(192)	(11.140)	115	-	(11.217)
<b>Neto:</b>	<b>599</b>	<b>44.802</b>	<b>5.533</b>	<b>41.838</b>	<b>92.772</b>

(\*) Corresponde al gasto por amortización comprendido por el periodo entre el 1 de junio y el 8 de junio de 2011, fecha en que fue transferido al Accionista a través de la cuenta intercompañía sin afectar los saldos iniciales de la aportación no dineraria (Nota 3).

El coste de las altas y amortización acumulada de la aportación no dineraria asciende a 325.488 y 244.231 miles de euros, respectivamente.

La Sociedad ha adquirido a empresas del Grupo y asociadas durante el ejercicio 2011 los siguientes elementos de su inmovilizado intangible:

Descripción	Miles de Euros	
	2011	
	Valor contable (bruto)	Amortización acumulada
Investigación y Desarrollo	900	-
Aplicaciones Informáticas	843	-
Otro Inmovilizado Intangible	4.062	61
	<b>5.805</b>	<b>61</b>

Las principales adiciones del ejercicio 2011 en el epígrafe de "Aplicaciones Informáticas" corresponden a adquisiciones, así como mejoras y desarrollos, de nuevas tecnologías para aplicaciones informáticas, relativas a los servicios centrales de aeropuertos.

Del total de los costes activados al 31 de diciembre de 2011 en las distintas clases de inmovilizado intangible, se incluyen activos en curso de acuerdo con el siguiente detalle:

Descripción	Miles de Euros
	2011
Desarrollo	1.709
Aplicaciones informáticas	18.207
Otro inmovilizado intangible	21.922
<b>Total</b>	<b>41.838</b>

Durante el ejercicio 2011 se han activado un total de 259 miles de euros de gastos financieros asociados al inmovilizado intangible.

Al 31 de diciembre de 2011 existe inmovilizado intangible en uso con un coste original de 216.795 miles de euros, que está totalmente amortizado. El detalle es el siguiente:

Descripción	Miles de Euros
	2011
Aplicaciones informáticas	93.160
Otro inmovilizado intangible	123.635
<b>Total</b>	<b>216.795</b>

## 7. Inmovilizado material

Los movimientos habidos en las cuentas incluidas en el Inmovilizado material durante el ejercicio 2011 han sido los siguientes:

Descripción	Miles de Euros					Total
	Terrenos y Construcciones	Instalaciones Técnicas y Maquinaria	Instalaciones Utilaje y Mobiliario	Otro Inmovilizado	Inmovilizado en Curso	
<b>Coste:</b>						
Saldo inicial	-	-	-	-	-	-
Altas por Aportación no dineraria (Nota 3)	11.122.695	555.449	2.393.063	131.205	1.669.760	15.871.872
Altas	515.089	23.552	87.017	25.464	217.715	868.837
Bajas	(38.299)	(9.361)	(9.652)	(23.397)	(103.490)	(184.199)
Trasposos (Nota 6)	285.745	27.189	83.195	12.699	(407.650)	1.178
Saldo final	11.885.230	596.529	2.553.623	145.971	1.376.335	16.557.688
<b>Amortización:</b>						
Saldo inicial	-	-	-	-	-	-
Dotación	(259.026)	(46.534)	(148.748)	(20.929)	-	(475.237)
Ajuste de amortización (*)	(8.512)	(1.537)	(5.648)	(27)	-	(15.724)
Bajas	14.751	9.123	7.482	23.014	-	54.370
Trasposos (Nota 6)	(4.161)	2.846	(247)	231	-	(1.332)
Saldo final	(256.948)	(36.102)	(4.921)	(19.952)	-	(437.923)
<b>Neto:</b>	<b>11.628.282</b>	<b>560.427</b>	<b>2.548.702</b>	<b>6.019</b>	<b>1.376.335</b>	<b>16.119.765</b>

(\*) Corresponde al gasto por amortización comprendido por el periodo entre el 1 de junio y el 8 de junio de 2011, fecha en que fue transferido al Accionista a través de la cuenta intercompañía sin afectar los saldos iniciales de la aportación no dineraria (Nota 3).

El coste de las altas y amortización acumulada de la aportación no dineraria asciende a 21.686.940 y 5.815.068 miles de euros, respectivamente.

La Sociedad posee inmuebles cuyo valor por separado de la construcción y del terreno, al cierre del ejercicio 2011 es el siguiente:

Descripción	Miles de Euros
	2011
Terrenos	3.575.908
Construcciones	8.309.322
<b>Total</b>	<b>11.885.230</b>

Durante el ejercicio 2011 la Sociedad ha adquirido a empresas del Grupo y asociadas los siguientes elementos de su inmovilizado material:

Descripción	Miles de euros	
	2011	
	Valor contable (bruto)	Amortización acumulada
Terrenos y Construcciones	496	9
Instalaciones técnicas y otro inmovilizado material	147	3
Inmovilizado en curso y anticipos	19.398	-
<b>Total</b>	<b>20.041</b>	<b>12</b>

Durante el ejercicio 2011 se han activado un total de 20.210 miles de euros de gastos financieros devengados en el ejercicio correspondientes a la financiación del inmovilizado en curso, 3.052 miles de euros por costes medioambientales y 230.156 miles de euros por justiprecio de las expropiaciones, así como 3.689 miles de euros de trabajos internos realizados por la Sociedad para su inmovilizado material.

a) Adiciones de Inmovilizado

Las principales adiciones que se han registrado en el ejercicio 2011 se detallan a continuación:

Terrenos y construcciones

Las adiciones ascienden a un importe de 515.089 miles de euros y, corresponden, principalmente, a los terrenos adquiridos para llevar a cabo ampliaciones en diversos aeropuertos.

En lo que respecta a construcciones, las principales altas del ejercicio 2011 corresponden a:

- Construcción de la nueva terminal del Aeropuerto de Santiago de Compostela.
- Edificio de aparcamiento de vehículos y bloque técnico en el Aeropuerto de Vigo.

Inmovilizado en curso

Los principales conceptos que se encuentran en curso para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2011 corresponden a la ampliación de campos de vuelos en Málaga, Adecuación del edificio terminal en Ibiza, Ampliación de la Terminal T-2 en Gran Canaria y ampliación de pistas de vuelos en La Coruña.

Instalaciones y Otro Inmovilizado

Las adiciones del ejercicio 2011 corresponden, principalmente a:

- Sistemas de detección de incendios y gestión integral de instalaciones en el Aeropuerto de Alicante.
- Instalación de climatización y ventilación, e instalación de detección de incendios en el Aeropuerto de Menorca.
- Adecuación de ventilación del túnel de servicio aeroportuario y acometida eléctrica en el módulo de carga sur para el Aeropuerto de Madrid-Barajas.
- Climatización del edificio terminal, sistema de gestión y control para el tratamiento de equipajes y ampliación en la capacidad para el suministro eléctrico en el Aeropuerto de La Palma.
- Mejoras en la fiabilidad del sistema eléctrico y obras efectuadas en el Edificio Terminal Procesador del Aeropuerto de Barcelona.

b) Bajas

Las principales bajas del ejercicio corresponden a retiros derivados de instalaciones y otros activos en los Aeropuertos de Barajas-Madrid, La Palma, Gran Canaria, Tenerife Sur y Barcelona.

Dentro de las bajas del ejercicio, se incluyen, fundamentalmente, los siguientes conceptos que no han generado un cargo a la cuenta de pérdidas y ganancias:

- Reversiones de provisiones dotadas en ejercicios anteriores por riesgos medioambientales por importe de 39.126 miles de euros para cumplir con la normativa vigente.

c) Deterioro

La Sociedad ha efectuado el test de deterioro del inmovilizado no identificando ajuste al 31 de diciembre de 2011.

d) Subvenciones recibidas

A 31 de diciembre de 2011, la Sociedad tiene subvenciones afectas al inmovilizado por importe de 462.239 miles de euros netos de impuestos (Nota 11-d). El coste bruto de los activos afectos a estas subvenciones es de 2.337 millones de euros, que corresponden a inmovilizado material.

Adicionalmente la Sociedad tiene subvenciones comprometidas y no ejecutadas por importe de 102.601 miles de euros.

e) Limitaciones

Los terrenos, edificios y construcciones aportados han perdido la condición de bienes de dominio público por efecto de la desafectación realizada por el artículo 9 del Real-Decreto Ley 13/2011, de 3 de diciembre, en el que se establece que todos los bienes de dominio público estatal adscritos a la entidad pública empresarial AENA 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.

f) Bienes totalmente amortizados

Al 31 de diciembre de 2011 existe inmovilizado material que está totalmente amortizado y que sigue en uso, de acuerdo con el siguiente detalle:

Descripción	Miles de Euros
	2011
Construcciones	748.760
Instalaciones técnicas y maquinaria	282.031
Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	373.964
Otro inmovilizado	133.433
<b>Total</b>	<b>1.538.188</b>

g) Compromisos

Las inversiones pendientes de ejecutar al 31 de diciembre de 2011 ascienden a 858 millones de euros aproximadamente, entre las que se encuentran las pendientes de formalizar y las firmes pendientes de ejecutar.

h) Activos por rama de negocio

El siguiente es un desglose de los activos por rama de negocio al 31 de diciembre de 2011:

Descripción	Miles de Euros
	2011
Aeropuertos	15.449.053
Aparcamientos	620.913
Otros	49.799
<b>Total</b>	<b>16.119.765</b>

i) Pólizas de seguro

La política de la Sociedad es formalizar pólizas de seguro para cubrir adecuadamente los posibles riesgos a que están sujetos los diversos elementos de su inmovilizado material. Al cierre del ejercicio 2011 no existe déficit de cobertura.

j) Arrendamientos

La Sociedad arrienda parte de su inmovilizado material a terceros para la explotación comercial (Nota 8).



## 8. Arrendamientos

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

<u>Activo</u>	<u>Localización</u>	<u>Fecha de vencimiento</u>	<u>Renta Anual sin IVA (en miles de euros)</u>	<u>Observaciones</u>
Edificio Piovera (1)	Madrid	31/01/2016 31/12/2012 (Prorrogable anualmente hasta 5 años)	3.874	Renta revisable en función del IPC
Edificio 2 SENASA	Madrid		140	Renta revisable en función del IPC

(1) La Sociedad tiene un acuerdo de prestación de servicios generales con la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" en el que la Sociedad asume el importe total de la renta anual, y repercute al Ente Público los costes que le correspondan.

Los pagos mínimos totales futuros por los arrendamientos operativos no cancelables son los siguientes:

	<u>Miles de Euros</u>
	<u>2011</u>
Menos de un año	4.014
Entre uno y cinco años	20.069
	<u>24.083</u>

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

Los cobros mínimos totales futuros por los arrendamientos operativos no cancelables son los siguientes:

	<u>Miles de Euros</u>
	<u>2011</u>
Menos de un año	673.707
Entre uno y cinco años	3.197.297
	<u>3.871.004</u>

## 9. Instrumentos financieros

### 9. 1. Activos y pasivos financieros

#### Análisis por categorías

El valor en libros de cada una de las categorías de instrumentos financieros establecidas en la norma de registro y valoración de "Instrumentos financieros", excepto las inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, multigrupo y asociadas (Nota 9.1.1), es el siguiente (en miles de euros):

Categorías / Clases	Instrumentos financieros a largo plazo			
	Instrumentos de patrimonio	Créditos a empresas	Otros instrumentos financieros	Total
	2011			
Inversiones mantenidas hasta el vencimiento	-	-	34	34
Préstamos y partidas a cobrar (Nota 9.1.2)	-	70.200	-	70.200
Activos disponibles para la venta:				
- Valorados a coste	180	-	-	180
<b>Total</b>	<b>180</b>	<b>70.200</b>	<b>34</b>	<b>70.414</b>

Categorías / Clases	Activo financiero a corto plazo		
	Créditos a empresas	Otros instrumentos	Total
	2011		
Inversiones mantenidas hasta el vencimiento	-	3.931	3.931
Préstamos y partidas a cobrar	46.393	269.818	316.211
<b>Total</b>	<b>46.393</b>	<b>273.749</b>	<b>320.142</b>

Categorías / Clases	Pasivos financieros a largo plazo	
	Otros instrumentos financieros	
	2011	
Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo (Nota 9.1.2)		11.144.645
		<b>11.144.645</b>



Categorías / Clases	Pasivos financieros a corto plazo	
	Derivados y otros	
	2011	
Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo (Nota 9.1.2)		1.079.327
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar		334.532
		<b>1.413.859</b>

### Análisis por vencimientos

Al 31 de diciembre de 2011, los importes de los instrumentos financieros con un vencimiento determinado o determinable clasificados por año de vencimiento son los siguientes (en miles de euros):

Activos financieros	2012	2013	2014	2015	2016	2017 y siguientes	Total
	Inversiones mantenidas hasta el vencimiento	3.931	-	-	-	34	-
Préstamos y partidas a cobrar	316.211	1.228	33.880	1.228	33.864	-	386.411
<b>Total</b>	<b>320.142</b>	<b>1.228</b>	<b>33.880</b>	<b>1.228</b>	<b>33.898</b>	<b>-</b>	<b>390.376</b>

Pasivos financieros	2012	2013	2014	2015	2016	2017 y siguiente	Total
	Deudas con empresas del grupo y asociadas	1.079.327	882.136	885.653	937.621	920.955	7.518.280
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	334.532	-	-	-	-	-	334.532
<b>Total</b>	<b>1.413.859</b>	<b>882.136</b>	<b>885.653</b>	<b>937.621</b>	<b>920.955</b>	<b>7.518.280</b>	<b>12.558.504</b>

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

### Instrumentos de Patrimonio

Los principales datos de las participaciones en empresas del Grupo y Asociadas, así como de otras participaciones, ninguna de las cuales cotiza en bolsa al 31 de diciembre de 2011, se exponen a continuación:

### Participaciones en empresas del Grupo y Asociadas

Los principales importes de capital, patrimonio, resultados y valor en libros relacionados con las empresas del grupo al cierre del ejercicio 2011 es el siguiente:

Denominación / Domicilio / Actividad	Miles de euros (**)						Valor en Libros (*)
	Fracción Capital Directo (%)	Capital	Beneficio 2011 Explotac.	2011 Neto	Resto de Patrimonio	Total Patrimonio	
Centros Logísticos Aeroportuarios, S.A. (CLASA) Edificio de Servicios Generales aeropuerto de Madrid-Barajas Promoción, construcción, gestión, explotación y conservación de los centros de carga aérea (1).	100%	23.031	6.962	4.217	17.381	44.629	42.469
Aena Desarrollo Internacional, S.A. Arturo Soria, 109. Madrid/ Explotación, conservación, gestión y administración de infraestructuras aeroportuarias (2).	100%	83.184	11.337	10.024	11.179	104.387	84.870
Restauración de Aeropuertos Españoles, S.A. (RAESA) / Aeropuerto de Madrid-Barajas / Explotación de la restauración del Aeropuerto de Madrid- Barajas (3).	48,99%	601	2.224	1.690	1.579	3.870	1.353
Concesionaria del Aeropuerto de Madrid-Barajas, S.A.U. Aeropuerto Madrid-Barajas. Av. de la Hispanidad SN 28042 Madrid	100%	61	-	-	-	61	61
Concesionaria del Aeropuerto de Barcelona-El Prat, S.A.U. Aeropuerto Barcelona-El Prat. Prat Llobregat SN 08820 Barcelona	100%	61	-	-	-	61	61
<b>Total</b>						<b>128.814</b>	

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

(\*\*) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales formuladas del ejercicio 2011.

(1) Sociedad auditada por la red Grant Thornton.

(2) Sociedad auditada por la red PwC.

(3) Sociedad auditada por la red Deloitte.

En la aportación no dineraria, la Sociedad valoró la participación en Aena Desarrollo Internacional por importe de 88 millones de euros, el día 30 de junio de 2011 se aprobó el reparto del resultado del ejercicio 2010 de Aena Desarrollo Internacional, destinando 4.026 miles de euros al reparto de dividendos, siendo la Sociedad el único accionista. Al cierre del ejercicio la Sociedad procedió a ajustar el importe de la participación inicial reconocida, quedando valorada al cierre en 84.870 miles de euros.

La Sociedad ha recibido de la sociedad participada Restauración de Aeropuertos Españoles, S.A. (RAESA) un dividendo a cuenta por importe de 735 miles de euros.

La Sociedad participa indirectamente en otras sociedades a través de Aena Desarrollo Internacional, S.A. Los principales importes de capital, patrimonio, resultados y valor en libros relacionados con estas empresas al cierre del ejercicio 2011 son los siguientes:

Denominación / Domicilio / Actividad	% Partic.	Capital	Resultado del ejercicio		Resto de Patrimonio	Total Patrimonio	Valor en Libros (Miles de Euros)
			En miles				
Aeropuertos del Caribe, S.A. (ACSA) Aeropuerto Ernesto Cortisoz. Barranquilla-Colombia Explotación Aeropuerto de Barranquilla (*) (1)	40%	COP 500.000	COP 6.062.859	COP 731.965	COP 7.294.824	159	
Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. (SACSA) Aeropuerto Rafael Núñez. Cartagena de Indias-Colombia Explotación Aeropuerto de Cartagena (*) (1)	37,89%	COP 3.698.728	COP 5.164.319	COP 9.052.013	COP 17.915.060	690	
Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A. de CV México DF Operador de 12 aeropuertos en México (*) (1)	33,33%	MXN 2.453.400	MXN 150.138	MXN 1.806.833	MXN 4.410.371	84.21	
Aerocali, S.A. Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón Cali-Colombia Explotación Aeropuerto de Cali (*) (1)	33,33%	COP 3.800.000	COP 6.793.822	COP 5.989.373	COP 16.583.195	1659	

**Total**

**86.629**

- (\*) Datos obtenidos de los estados financieros al 31 de diciembre de 2011 en proceso de auditoría.  
(1) Sociedad auditada por otros auditores.

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

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 2011 fue de 47,25 pesos mexicanos (MXN).

#### Inversiones financieras a largo plazo – Instrumentos de Patrimonio

El detalle de esta partida del balance al 31 de diciembre de 2011 adjunto, así como la información más significativa de las participaciones que incluye es el siguiente:

Denominación / Domicilio / Actividad	% Partic.	Capital	Miles de euros (*)		Total Patrimonio	Valor en Libros
			Beneficio 2011 Explotac.	Resto de Patrimonio		
Agencia Barcelona Regional Consultoría urbanística y medioambiental promotora Edificio Centreservei, Zona Franca Carrer 60, 25-27 Barcelona (*)	11,76%	1.533	12	4	303	1.840

**Total**

**180**

- (\*) Datos obtenidos de los estados financieros al 31 de diciembre de 2010.

### 9.1.2. Operaciones y saldos con partes vinculadas

El detalle de los saldos deudores y acreedores mantenidos con empresas del Grupo y vinculadas al cierre del ejercicio 2011 es el siguiente:

Entidad dominante:	Miles de Euros										
	Deudor	Créditos a largo plazo	Créditos a corto plazo	Creditos a corto plazo (Impuestos)	Deudas a largo plazo	Deudas a corto plazo	Proveedor Inmovilizado	Cuenta a pagar - Cash Pooling	Otros Pasivos	Fianzas recibidas	Acreedores
Entidad dominante:											
Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea"	10.179	-	-	44.679	11.144.645	867.197	-	197.265	-	-	77.044
<b>Operaciones con empresas del grupo y asociadas</b>											
Aena Desarrollo Internacional, S.A.	25	36.950	1.260	-	-	-	-	-	-	-	-
Centros Logísticos Aeroportuarios, S.A. (CLASA)	7.434	33.250	42	-	-	-	-	-	1.285	51	1.457
Restauración de Aeropuertos Españoles, S.A. (RAESA)	4.949	-	-	-	-	-	-	-	-	-	156
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)	26	-	-	-	-	14.393	-	-	-	3	8.860
Centro de Referencia Investigación, Desarrollo e Innovación ATM A.I.E. (CRIDA)	-	-	-	-	-	472	-	-	-	-	-
	<b>22.613</b>	<b>70.200</b>	<b>1.302</b>	<b>44.679</b>	<b>11.144.645</b>	<b>867.197</b>	<b>14.865</b>	<b>197.265</b>	<b>1.285</b>	<b>54</b>	<b>37.517</b>

El detalle de las transacciones realizadas con empresas del grupo y asociadas durante el ejercicio 2011 es el siguiente:

	Miles de euros					
	AENA (Ente Público)	Aena Desarrollo Internacional	CLASA	CRIDA	INECO	RAESA
Ingresos por prestación de servicios	(8.514)	(26)	(4.092)	(2)	(85)	(11087)
Trasposos de inmovilizado (*)	(1.396)	-	-	-	-	-
Otro ingresos de explotación	-	-	(86)	-	-	-
Servicios recibidos	153.576	-	660	-	10.246	345
Gastos de personal	-	-	-	-	-	1
Adquisiciones de inmovilizado (Nota 6 y 7)	-	-	-	900	24.947	-
Ingresos financieros (Nota 14-e)	-	(411)	(763)	-	-	(735)
Pérdidas imputadas en instrumentos de cobertura (Nota 9.12)	12.896	-	-	-	-	-
Gastos financieros (Nota 14-e)	188.773	-	-	-	-	-

(\*) Corresponde al traspaso de activos de navegación aérea efectuados posterior a la aportación no dineraria.

El epígrafe "Inversiones en empresas del Grupo y asociadas a largo plazo – Créditos a empresas" incluye una línea de crédito concedida a Centros Logísticos Aeroportuarios, S.A. (CLASA) con un límite de 65 millones de euros a un tipo de interés referenciado al tipo medio que paga Aena Aeropuertos por los préstamos recibidos y vencimiento el 15 de diciembre de 2016. El saldo de este crédito al 31 de diciembre de 2011 asciende a 33,25 millones de euros.

Así mismo, el citado epígrafe incluye dos préstamos concedidos a Aena Desarrollo Internacional, S.A. el primero de ellos concedido por importe de 40 millones de euros, que tiene su vencimiento final al 31 de diciembre de 2014, y se amortizará íntegramente al vencimiento. Este préstamo, que el 31 de diciembre de 2011 tenía un saldo de 32,7 millones de euros, está formalizado a un tipo de interés referenciado al Euribor más un diferencial de 1,25 puntos.

El segundo de los préstamos tiene un saldo pendiente de reembolso al 31 de diciembre de 2011 de 5,5 millones de euros de los que 4,3 millones de euros vencen a largo plazo. Este préstamo se amortiza mediante cuotas trimestrales iguales de 0,3 millones de euros cada una y tiene su vencimiento final al 26 de junio de 2016.

El epígrafe de "Deudas a largo plazo" registra un importe de 11.047.409 miles de euros de préstamos a pagar al Grupo por la financiación de los aeropuertos con un calendario establecido, 65.056 miles de euros por cuentas a cobrar que corresponden al Ente Público y que no se habían ajustado en el saldo de la aportación no dineraria. Este saldo se encontraba provisionado y en Envío de Apremio. Así mismo, el epígrafe de "Deudas a corto plazo" registra un importe de 627.386 miles de euros de préstamos a corto plazo a pagar al Grupo por este mismo concepto. Este mismo epígrafe registra el crédito dispuesto de las pólizas de crédito por importe de 161.319 miles de euros y los intereses devengados y no vencidos por importe de 76.597 miles de euros a 31 de diciembre de 2011. De igual forma, las deudas a largo y corto plazo incluyen el efecto de los instrumentos de cobertura (Nota 9.2.1).

Adicionalmente, en este epígrafe se incluye el saldo de la cuenta de cash pooling con la Entidad Pública por importe de 197.265 miles de euros, que corresponden fundamentalmente a cuentas corrientes.

Dichas cuentas están remuneradas por el tipo medio de líneas de crédito.

#### Deudas a largo y corto plazo:

Los préstamos y créditos están formalizados en un 47% aproximadamente a tipos de interés fijos que oscilan entre un 1,79% y 4,88% anual y el porcentaje restante está formalizado a tipos variables generalmente referenciados al Euribor.

Con motivo de la aportación no dineraria descrita en la Nota 3, la Sociedad y su Accionista Único han firmado un contrato de financiación por el cual las deudas correspondientes a la rama de la actividad aportada en la ampliación de capital descrita en dicha nota 3 se traspasan de la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" a la sociedad Aena Aeropuertos, S.A. En dicho contrato entre ambas partes se reconoce la deuda inicial y las condiciones de cancelación futuras de dicha deuda así como el procedimiento para la liquidación de los intereses y repago de la deuda. También se especifica que la titularidad ante las instituciones financieras prestamistas le corresponde a la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea", sin embargo se reconoce que la Sociedad se obliga a satisfacer la deuda de cualesquiera pagos que la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" deba satisfacer a las entidades financieras y demás términos y condiciones previstos en los Acuerdos de Financiación.

Por lo tanto, la Sociedad contrae por medio de este contrato la totalidad de las obligaciones que están pactadas originalmente en los contratos con las entidades financieras por el importe que le corresponde según lo indicado en el párrafo anterior. Esto significa que los vencimientos y tipos de interés a pagar por la Sociedad a la Sociedad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" serán los mismos que se describen en los contratos con las instituciones financieras, siendo también de aplicación el cumplimiento de los ratios o causas de declaración de vencimiento anticipado y los posibles instrumentos financieros detallados en cada uno de los contratos.

En cuanto a los instrumentos financieros y su valoración, la Entidad Pública Empresarial ha repercutido en Aena Aeropuertos 12.896 miles de euros en concepto de pérdida por instrumentos de cobertura (Nota 9.2.1).

En cuanto al cumplimiento de ratios o incumplimiento de causas de declaración de vencimiento anticipado, la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Área" 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 2011 de la Sociedad.

El calendario de vencimiento de las cuotas pendientes de pago de la deuda a corto y largo plazo con el accionista, sin considerar los importes a pagar del derivado (Nota 9.2.1) y ajuste por cuentas a cobrar en vía de apremio por importe de 65 miles de euros, al cierre del ejercicio 2011 es el siguiente:

<b>Cuotas con Vencimiento</b>	<b>Miles de Euros</b>
2012	627.386
2013	792.240
2014	883.206
2015	935.175
2016	918.508
Siguientes	7.518.280
<b>Total</b>	<b>11.674.795</b>



### Principales contratos:

A continuación se enumeran los contratos que existen entre la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA)" y Aena Aeropuertos para el 2011:

- Procedimiento de prestación de servicios de centralización de tesorería.
- Acuerdo de prestación de servicios planificación aeroportuaria e integración territorial.
- Acuerdo de prestación de servicios: Administrativos-financieros, Gestión de la calidad, Gestión de la contratación, Gestión de infraestructura, Gestión de medidas de protección de datos de carácter personal, Área de medio ambiente, Procesos económico administrativos, Promoción y apoyo a la excelencia, Organización y recursos humanos, Servicios generales, y Servicios de T.I.C.
- Procedimiento de prestación de servicios de centralización de tesorería "cash pooling".
- Compromiso de prestación de servicios asociados a procesos/actividades estratégicas y estructurales de la Entidad Pública Empresarial y Aena Aeropuertos, S.A.
- Acuerdo de uso de instalaciones de aeropuertos.
- Acuerdo de STA.

### **9.1.3. Clientes por ventas y prestaciones de servicios**

El saldo del epígrafe "clientes por ventas y prestaciones de servicios" del balance adjunto al cierre del ejercicio 2011 se desglosa de la siguiente manera:

	<b>Miles de Euros</b>
	<b>2011</b>
Cientes por prestación de servicios	238.228
Cientes de dudoso cobro	84.594
Menos: provisión por deterioro	(84.594)
Cientes, empresas del grupo, y asociadas	22.613
Deudores varios	7.548
Personal	1.429
Otros créditos con las Administraciones Públicas	136.856
	<b>406.674</b>

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.

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

	<u>Miles de Euros</u>
	<u>2011</u>
Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.	44.243
Aldeasa, S.A.	26.139
Vueling Airlines, S.A.	18.143
Air Europa Líneas Aéreas, S.A.	8.384
Dufry Islas Canarias, S.R.L.	7.050
Easy Jet Airlines Co. Ltd.	5.352
Publimedia Sistemas Publicitarios, S.L.	3.954
Otros	124.963
	<u><b>238.228</b></u>

Las pérdidas, deterioro y provisiones por operaciones comerciales en el ejercicios 2011 han sido las siguientes:

	<u>Miles de Euros</u>
	<u>2011</u>
Saldo inicial	-
Alta por combinación de negocio	124.300
Variación provisión deterioro	5.879
Otros movimientos	2.000
Ajuste apremio	(47.585)
	<u><b>84.594</b></u>

Al 31 de diciembre de 2011 no existen saldos a cobrar en moneda distinta al euro.

#### **9.1.4. Inversiones financieras a corto plazo**

El saldo de las cuentas del epígrafe "Inversiones financieras a corto plazo" al cierre del ejercicio 2011 es el siguiente:

	<u>Miles de Euros</u>
	<u>2011</u>
Créditos a empresas	472
Fianzas y depósitos a corto plazo	3.931
	<u><b>4.403</b></u>

## 9. 2. Pasivos Financieros

### 9.2.1. Deudas a largo plazo y deudas a corto plazo

El detalle de los epígrafes “Deudas a largo plazo” y “Deudas a corto plazo” del pasivo del balance al 31 de diciembre de 2011 se muestra a continuación:

	Miles de Euros		
	2011		
	Largo Plazo	Corto Plazo	Total
Deudas con empresas del grupo y asociadas - Deuda espejo (Nota 9.1.2)	11.144.645	790.600	11.935.245
Deudas con empresas del grupo y asociadas - Intereses devengados (Nota 9.1.2)	-	76.597	76.597
Deudas con empresas del grupo y asociadas - Cash pooling	-	197.265	197.265
Proveedores de Inmovilizado	-	606.646	606.646
Proveedores de inmovilizado - Empresas del grupo y asociadas (Nota 9.1.2)	-	14.865	14.865
Fianzas y depósitos recibidos	-	17.216	17.216
<b>Total</b>	<b>11.144.645</b>	<b>1.703.189</b>	<b>12.847.834</b>

Al 31 de diciembre de 2011 las deudas a largo y corto plazo están denominadas en Euros.

#### Coberturas de flujos de efectivo

La entidad matriz, tiene contratados determinados instrumentos financieros de cobertura de tipos de interés los cuales son transferidos a Aena Aeropuertos, S.A. para cubrir la deuda entre ambas sociedades. Al 31 de diciembre de 2011 el detalle es el siguiente:

	Clasificación	Tipo	Nocional 31/12/2011	Inicio	Vencimiento	Liquidación
Swap	Cobertura de tipo de interés	Variable (Euribor 3M) a Fijo (2,8025%)	1.194.391	15/03/2011	15/03/2013	Trimestral
Swap	Cobertura de tipo de interés	Variable (Euribor 3M) a Fijo (2,57%)	255.000	15/12/2011	15/03/2016	Trimestral

Los importes del principal nocional de los contratos de permuta de tipo de interés pendientes a 31 de diciembre de 2011 ascienden a 1.449.391 miles de euros. A 31 de diciembre de 2011, los tipos de interés fijo varían entre un 2,57% y un 2,8025% y los principales tipos de interés variable son EURIBOR 3 meses. Estos préstamos y derivados de la matriz tienen como destino la financiación de los aeropuertos y por tanto, la matriz imputa a la Sociedad los costes por intereses y amortizaciones de los mismos. Durante el ejercicio 2011 se han imputado a la cuenta de pérdidas y ganancias 12.896 miles de euros en concepto de pérdida por instrumentos de cobertura.

Valor razonable registrado en el "Pasivo no corriente" a 31 de diciembre de 2011 (en miles de euros) a través de la deuda espejo	Valor razonable registrado en el "Pasivo corriente" a 31 de diciembre de 2011 (en miles de euros) a través de la deuda espejo
32.180	1.895

### 9.2.2. Información sobre los aplazamientos de pago efectuados a proveedores.

El detalle de los pagos por operaciones comerciales realizados durante el ejercicio y pendientes de pago al cierre en relación con los plazos máximos legales previstos en la Ley 15/2010 es el siguiente:

	2011	
	Miles de Euros	%
Pagos del ejercicio dentro del plazo máximo legal	500.887	98,99
Resto	5.110	1,01
<b>Total pagos del ejercicio</b>	<b>505.997</b>	<b>100,00</b>
<b>Plazo Medio de Pago Excedidos (Días)</b>	<b>53,48</b>	
<b>Saldo pendiente de pago al cierre que sobrepase el plazo máximo legal</b>	<b>637</b>	

## 10. Existencias

El saldo del epígrafe de existencias al cierre del ejercicio 2011 se desglosa en las siguientes partidas:

	Miles de Euros
	2011
Repuestos	5.332
Provisión por deterioro de existencias	(134)
	<b>5.198</b>

## 11. Patrimonio Neto

### a) Capital Social

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

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

b) Reservas

Prima de emisión

La prima de emisión de acciones es de libre disposición.

Reserva legal

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

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.

c) Distribución del resultado

La aplicación del resultado del ejercicio 2011 propuesta por el Consejo de Administración, es la siguiente:

	<u>Miles de Euros</u>
<b>Base de reparto:</b>	
Pérdidas y ganancias (Pérdidas)	<u>(93.894)</u>
<b>Aplicación:</b>	
Resultados negativos de ejercicios anteriores	<u>(93.894)</u>

d) Subvenciones, donaciones y legados recibidos

El detalle y movimiento de este epígrafe al 31 de diciembre de 2011 es el siguiente:

	<u>Saldo inicial</u>	<u>Aportación no dineraria (Nota 3)</u>	<u>Altas Imputaciones a resultados</u>	<u>Ajuste (*)</u>	<u>Saldo 31/12/2011</u>	
<b>Subvenciones de capital de organismos oficiales europeos</b>						
Importe	-	683.097	-	(22.035)	(720)	660.342
Efecto impositivo	-	(204.930)	-	6.827		(198.103)
Neto	-	478.167	-	(15.208)	(720)	462.239

(\*) Importe transferido al accionista por el período entre 1 de junio y 8 de junio de 2011 (Nota 3).

## Subvenciones FEDER

El detalle de las subvenciones brutas por programas operativos que han sido cobradas durante el ejercicio 2011 es el siguiente en miles de euros:

Concepto	Cobros 2011 Miles de Euros
Prog Oper. C. Canarias	30.072
Prog Oper. C. Galicia	13.185
Prog Oper. C. Andalucía	8.001
Prog Oper. C. Extremadura	125
Prog Oper. C. Murcia	4
Otros Feder	6
<b>Total Fondos Feder Cobros</b>	<b>51.393</b>

Al cierre del ejercicio 2011 la Sociedad entiende cumplidas todas las condiciones necesarias para la percepción y disfrute de las subvenciones detalladas anteriormente.

## 12. Provisiones y contingencias

El movimiento habido en el ejercicio 2011 en las cuentas incluidas bajo este epígrafe ha sido el siguiente:

	Miles de Euros						Total
	Provisión para Expropiaciones		Otras				
	Compromisos Laborales	e Intereses de demora	Responsabilidades	Impuestos	Actuaciones Medioambientales	provisiones de explotación	
Saldo inicial	-	-	-	-	-	-	-
Alta por aportación no dineraria (Nota 3)	5.035	72.270	2.906	56.216	180.097	19.506	336.030
Dotaciones	207	281980	3.287	13.036	3.052	28.849	330.411
Adiciones descuento	142	-	-	-	3.696	-	3.838
Reversiones / Excesos	-	-	(2.222)	(6.661)	(39.126)	-	(48.009)
Aplicaciones	(159)	(11416)	(1357)	(26.733)	(9.375)	(6.796)	(55.836)
Traspasos	-	-	-	11.847	(40)	-	11.807
<b>Saldo final 2011</b>	<b>5.225</b>	<b>342.834</b>	<b>2.614</b>	<b>47.705</b>	<b>138.304</b>	<b>41.559</b>	<b>578.241</b>
Porción a corto plazo	-	126.252	-	-	39.270	41.559	207.081
Porción a largo plazo	5.225	216.582	2.614	47.705	99.034	-	371.160

### a) Provisión para compromisos laborales

#### Premios

El saldo corresponde, principalmente, a la provisión registrada por premios de permanencia, cuya dotación del ejercicio 2011 ha ascendido a 349 miles de euros, de los que 142 miles de euros corresponden al coste financiero.

### Otros compromisos laborales

En cumplimiento de la Normativa de exteriorización de compromisos por pensiones y, de conformidad con el acuerdo entre la Dirección y la parte sindical de Aena de crear un Plan de pensiones, el 28 de julio de 2003 fue formalizado el Plan de Pensiones de aportación definida para los empleados de la Sociedad. Esta obligación se incluye en el epígrafe "Personal" de acreedores comerciales y otras cuentas a pagar.

Durante el ejercicio 2011 la Sociedad ha realizado aportaciones a dicho Fondo de Pensiones por valor de 3,3 millones de euros.

#### b) Expropiaciones e intereses de demora

La provisión de expropiaciones e intereses de demora recoge el importe de 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 habría que pagar en caso de que las reclamaciones sobre algunos de los justiprecios pagados, prosperasen en los Tribunales. Así mismo, se han registrado intereses de demora sobre dichas diferencias en los justiprecios, tomando como base de cálculo el tipo de interés legal del dinero vigente en cada año.

#### c) Responsabilidades

El epígrafe recoge por importe de 2,6 millones de euros el importe estimado para hacer frente a compromisos y responsabilidades, probables o ciertas, nacidas de litigios en curso y por indemnizaciones u obligaciones pendientes. Los Administradores de la Sociedad consideran que la provisión es suficiente para hacer frente a los riesgos por litigios, responsabilidades y compromisos en curso conocidos a la fecha de formulación de estas cuentas y no estiman que, del conjunto de reclamaciones en curso, puedan surgir pasivos adicionales que afectaran significativamente a las cuentas anuales del ejercicio 2011.

#### d) Impuestos

Se corresponde con los tributos locales con los que la Sociedad no está de acuerdo con las liquidaciones recibidas por la Administración. Dichas liquidaciones han sido recurridas, siendo incierto a 31 de diciembre de 2011, el importe definitivo y la fecha en que finalmente se producirá la liquidación definitiva.

#### e) Provisión para actuaciones medioambientales

Al cierre del ejercicio 2011, en este epígrafe se incluye principalmente 129,3 millones de euros para cubrir los costes previstos para llevar a cabo las obras de aislamiento acústico necesarias para cumplir con la normativa vigente y los compromisos adquiridos en materia de medio ambiente. Adicionalmente, en las cuentas de provisiones de riesgos y gastos a corto plazo se encuentra registrada la provisión para cubrir dichos pasivos con vencimiento inferior a 12 meses. La dotación asociada a estas provisiones se activa como mayor coste de inversiones, al ser actuaciones necesarias para desarrollar los proyectos.

f) Otras provisiones

La provisión muestra el importe de ciertas subvenciones otorgadas a las compañías aéreas que operan en los aeropuertos de Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla. Dichas subvenciones fueron incluidas en los Presupuestos Generales del Estado de 2010 y 2011 como medidas de fomento del transporte aéreo en dichas regiones.

### 13. Administraciones Públicas y Situación fiscal

#### 13.1 Saldos con las Administraciones Públicas

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

Hacienda Pública, Deudora	Miles de Euros	
	2011	
	Corriente	No Corriente
Activos por impuesto diferido (Nota 13.3)	-	58.937
Hacienda Pública deudora por IVA	101.988	-
Hacienda Pública deudora por subvenciones concedidas	34.868	-
	<b>136.856</b>	<b>58.937</b>

Hacienda Pública, Acreedora	Miles de Euros	
	2011	
	Corriente	No Corriente
Pasivos por impuesto diferido (Nota 13.3)	-	204.426
Hacienda Pública acreedora por IRPF	8.563	-
Hacienda Pública acreedora por impuestos locales	5.110	-
Organismos de la Seguridad Social acreedores	8.511	-
Hacienda pública acreedora por otros impuestos	1.246	-
Hacienda pública acreedora por IVA	3	-
	<b>23.433</b>	<b>204.426</b>

El saldo deudor por subvenciones concedidas surge por las subvenciones no reintegrables concedidas a la Sociedad por fondos europeos FEDER que, al cierre del ejercicio 2011 estaban pendientes de cobro.

### 13.2 Conciliación resultado contable y base imponible fiscal

La conciliación entre el resultado contable y la base imponible del Impuesto sobre Sociedades en el ejercicio 2011 es la siguiente:

	<b>Miles de Euros</b>					
	Cuenta de pérdidas y ganancias			Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto		
Saldo ingresos y gastos del ejercicio	(93.894)					
	Aumentos	Disminuciones	Total	Aumentos	Disminuciones	Total
Impuesto sobre Sociedades	(41.831)					
Diferencias permanentes	230	(4.022)	(3.792)			
Diferencias temporarias:						
- con origen en el ejercicio	44.803	-	44.803	47.971	-	47.971
- con origen en ejercicios anteriores	-	(54.097)	(54.097)	-	(12.896)	(12.896)
Compensación de bases imponibles negativas	-			-		
Base imponible (resultado fiscal)	<u>(148.811)</u>			<u>35.075</u>		

Las principales diferencias permanentes del ejercicio corresponden, fundamentalmente, a gastos no deducibles. En cuanto a las principales diferencias temporarias del ejercicio corresponden a la diferencia entre la amortización fiscal y contable, dotación a la provisión de insolvencias y provisiones de riesgos y gastos de personal.

El gasto por el impuesto sobre sociedades se compone de:

	<b>Miles de Euros</b>
Impuesto corriente	(44.619)
Impuesto diferido	2.788
	<u>(41.831)</u>

Un importe de 44.619 miles de euros se ha reconocido como una cuenta a cobrar con empresas del Grupo, debido a que la compañía está dentro del consolidado fiscal de AENA (Ente Público).

El impuesto sobre sociedades corriente resulta de aplicar un tipo impositivo del 30% sobre la base imponible. Las deducciones a la cuota aplicadas en el ejercicio 2011 han ascendido a 222 miles de euros

### 13.3 Impuestos diferido

El detalle de los impuestos diferidos al 31 de diciembre de 2011 es el siguiente:

	Miles de Euros
	2011
<b>Activos por impuestos diferidos:</b>	
- Diferencias temporarias	58.937
	<u>58.937</u>
<b>Pasivos por impuestos diferidos:</b>	
- Diferencias temporarias	(204.426)
	<u>(204.426)</u>
<b>Impuestos diferidos</b>	<u>(145.489)</u>

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

Activos por impuestos diferidos	Miles de Euros						
	Amortización	Pérdidas deterioro	Planes de pensiones	Actualizaciones de provisiones	Derivado de cobertura	Otros	Total
Saldo al inicio	-	-	-	-	-	-	-
Altas por aportación no dineraria	42.033	8.175	553	-	-	741	51.502
Cargo (abono) a cuenta de pérdidas y ganancias	1.528	(5.743)	57	950	10.223	420	7.435
<b>Saldo a 31 de diciembre de 2011</b>	<u>43.561</u>	<u>2.432</u>	<u>610</u>	<u>950</u>	<u>10.223</u>	<u>1.161</u>	<u>58.937</u>

Pasivos por impuestos diferidos	Miles de Euros		
	Subvenciones	Incremento de valoración de participaciones	Total
Saldo al inicio	-	-	-
Altas por aportación no dineraria	(204.929)	(7.531)	(212.460)
Cargo a patrimonio neto	6.827	1.207	8.034
<b>Saldo a 31 de diciembre de 2011</b>	<u>(198.102)</u>	<u>(6.324)</u>	<u>(204.426)</u>

### 13.4 Ejercicios pendientes de comprobación y actuaciones inspectoras

Según establece la legislación vigente, los impuestos no pueden considerarse definitivamente liquidados hasta que las declaraciones presentadas hayan sido inspeccionadas por las autoridades fiscales o haya transcurrido el plazo de prescripción de cuatro años. Al cierre del ejercicio 2011 la Sociedad tiene abierto el período comprendido entre el 31 de mayo y 31 de diciembre de 2011 para todos los impuestos.

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

### 13.5 Activos por impuesto diferido no registrados

Al cierre del ejercicio 2011, la Sociedad no tiene reconocidas en el balance las siguientes deducciones debido a que no existe certeza de que las mismas puedan ser aplicadas en futuras declaraciones del Impuesto de Sociedades dentro del plazo previsto por la legislación vigente.

Años	Miles de euros	
	Deducción Medioambiental	Deducción por inversiones en Canarias
2006	730	21.112
2007	771	30.214
2008	-	20.880
2009	-	38.523
2010	-	57.386
2011	-	38.819
<b>Total</b>	<b>1.501</b>	<b>206.934</b>

### 14. Ingresos y Gastos

#### a) Aprovisionamientos

El desglose del epígrafe de Aprovisionamientos del ejercicio 2011 es el siguiente:

	Miles de Euros
	<u>2011</u>
Compras de otros aprovisionamientos	170
Trabajos realizados por otras empresas	(131.833)
<b>Total</b>	<b>(131.663)</b>

Los trabajos realizados por otras empresas corresponden, principalmente, a los servicios prestados por el Ministerio de Defensa que ascienden a 8.425 miles de euros, así como los Servicios de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS), Servicios de tránsito aéreo (ATM), Servicios de información aeronáutica (AIS) prestados por AENA (Ente Público) que ascienden a 121.810 miles de euros.

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

La actividad de la Sociedad se desarrolla geográficamente en el territorio nacional, habiéndose obtenido los ingresos en el ejercicio 2011 que se detallan a continuación:

	<u>Miles de Euros</u>
	<u>2011</u>
<b>Ingresos aeroportuarios:</b>	
Ingresos aeronáuticos:	
Aterrizajes	347.445
Estacionamientos	15.815
Utilización de infraestructuras	386.656
Pasarelas telescópicas	70.497
Manipulación de mercancías	6.043
Tasa de seguridad	124.345
Otros	197
Subtotal ingresos aeronáuticos	<u>950.998</u>
Ingresos no aeronáuticos:	
Servicios de comida a bordo	6.487
Alquiler de locales, terrenos y mostradores	14.161
Mostradores de facturación	15.538
Servicios a Concesionarios	13.159
Servicios al Ente Público	8.514
Utilización salas y zonas no determinadas	7.055
Handling de rampa	44.163
Otros	3.840
Subtotal ingresos no aeronáuticos	<u>112.917</u>
<b>Ingresos comerciales:</b>	
Carburantes	17.705
Alquiler de locales y terrenos	26.616
Explotaciones comerciales	20.596
Tiendas	122.090
Bares y Restaurantes	52.101
Coches de Alquiler	57.607
Aparcamiento de vehículos	54.800
Publicidad	16.917
Servicios a concesionarios	11.134
Otros	879
Subtotal ingresos comerciales	<u>380.445</u>
<b>Total cifra de negocios</b>	<u><b>1.444.360</b></u>

c) Gastos de personal

Los gastos de personal en el ejercicio 2011 se desglosan de la forma siguiente:

	<u>Miles de Euros</u>
	<u>2011</u>
Sueldos y salarios e indemnizaciones	158.427
Seguridad Social a cargo de la empresa y otros gastos sociales	56.039
Aportaciones a compromisos laborales	200
Fondo de pensiones	3.189
	<u>217.855</u>



d) Servicios exteriores

El desglose de este epígrafe en el ejercicio 2011 es el siguiente:

	<u>Miles de Euros</u>
	<u>2011</u>
Arrendamientos y cánones (Nota 8)	1.990
Reparaciones y conservación	177.304
Servicios profesionales independientes	22.049
Primas de seguros	12
Servicios bancarios	857
Publicidad y relaciones públicas	1.865
Suministros	62.110
Servicios vigilancia y seguridad	72.344
Gastos por servicios con AENA (Ente Público)	29.227
Otros servicios	79.541
	<u>447.299</u>

e) Resultados financieros

Los resultados financieros obtenidos en el ejercicio 2011 han sido los siguientes:

	<u>Miles de Euros</u>
	<u>2011</u>
<b>Ingresos financieros:</b>	
Ingresos derivados de participaciones en instrumentos de Patrimonio (Nota 9.1.2)	735
Otros intereses de Empresas del Grupo	1.174
Otros intereses e ingresos asimilados no Grupo (*)	20.508
Total resultados financieros positivos	<u>22.417</u>
<b>Gastos financieros:</b>	
Gastos financieros y asimilados con terceros	52.111
Gastos financieros y asimilados con AENA (Ente Público)	188.773
Actualización de provisiones (Nota 12)	3.572
Total resultados financieros negativos	<u>244.456</u>
<b>Variación de valor razonable en Instrumentos Financieros:</b>	
Pérdidas imputadas en instrumentos de cobertura	<u>12.896</u>
<b>Resultados financieros netos</b>	<u>(234.935)</u>

(\*) Incluye principalmente el efecto de los gastos financieros activado en el período por 20.469 miles de euros (Notas 6 y 7).

La Sociedad recoge bajo el epígrafe "Actualización de provisiones" los ajustes de carácter financiero como consecuencia de la actualización de provisiones (Nota 12). Asimismo, en el epígrafe "Gastos financieros y asimilados con tercero" la Sociedad ha registrado en 2011 un importe de 51.943 miles de euros en concepto de intereses de demora de expropiaciones, cuya provisión asociada se describe en la Nota 12.

f) Excesos de provisiones

Los importes más significativos incluidos en el epígrafe "Excesos de provisiones" corresponden, al exceso de provisión para impuestos por 6.982 miles de euros y al exceso de provisión para otras responsabilidades por 2.222 miles de euros (Nota 12).

g) Otra información

El número de empleados al cierre del ejercicio 2011 por categorías y sexos ha sido el siguiente:

Categoría Profesional	2011 (*)		
	Hombres	Mujeres	Total
Alta Dirección	7	2	9
Directivos y Titulados	928	575	1503
Coordinadores	987	327	1314
Técnicos	3.460	1.647	5107
Personal de apoyo	389	366	755
<b>Total</b>	<b>5.771</b>	<b>2.917</b>	<b>8.688</b>

(\*) El número de empleados eventuales al cierre del ejercicio 2011 ascendió a 1.536.

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

Categoría Profesional	2011 (*)
Alta Dirección	9
Directivos y Titulados	1.488
Coordinadores	1.315
Técnicos	5.112
Personal de apoyo	766
<b>Total</b>	<b>8.690</b>

(\*) El número de medio de empleados eventuales en el ejercicio 2011 ascendía a 1.597.

En cuanto a los miembros del Consejo de Administración, está formado 10 personas (10 hombres) a la fecha de la formulación.

Retribución de los Administradores y la Alta Dirección

Las retribuciones percibidas durante el ejercicio 2011 por los Administradores y la Alta Dirección de la Sociedad clasificadas por conceptos, han sido las siguientes (en miles de euros):



	Sueldos	Dietas	Planes de pensiones	Primas de seguros	Total
Alta Dirección	971	22	9	3	1.005
Consejo de Administración	-	59	-	-	59
	971	81	9	3	1.064

No existen anticipos ni créditos concedidos al cierre del ejercicio 2011. Asimismo, no existen obligaciones en materia de pensiones contraídas con antiguos o actuales Administradores.

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

La información relativa a los cargos, participaciones y actividades de los Consejeros que durante el ejercicio ocupaban cargos en el Consejo de Administración de la Sociedad es la siguiente:

Administrador(*)	Sociedad con la misma, análoga o complementaria actividad	Cargo en la Sociedad	Participación Número de acciones /o porcentaje
D. Juan Ignacio Lema Davesa	-	-	-
D <sup>a</sup> Ana María Fuertes Eugenio	-	-	-
D <sup>a</sup> Marisol Turro Homedes	-	-	-
D <sup>a</sup> Maria Paz Espinosa Alejos	-	-	-
D. Antonio Bernabé García	-	-	-
D. Juan Enrique Gradolph Cadierno	-	-	-
D. Raimundo Martínez Fraile	-	-	-
D. Miguel Aguiló Alonso	-	-	-
D. Jaime Terceiro Lomba	-	-	-
D. José Manuel Vargas Gómez	-	-	-
D. Manuel Butler Halter	-	-	-
D. Antonio Carrascosa Morales	-	-	-
D. Francisco Cal Pardo	-	-	-
D. Pablo Vázquez Vega	-	-	-
D. Pedro Francisco Duque Duque	-	-	-
D. José Jaime Pons	-	-	-
D. Jorge Andreu Arasa	-	-	-
D. Juan Ignacio Acha-Orbea Echeverria	-	-	-
D. Gines de Rus Mendoza	-	-	-

(\*)Consejeros en funciones para el ejercicio 2011 y a la fecha de la formulación de las presentes cuentas anuales.

Ningún Consejero se ha dedicado durante el ejercicio, por cuenta propia o ajena, a actividades del mismo, análogo o complementario género de actividad del que constituye el objeto social de la Sociedad.

### Honorarios de auditoría

Los honorarios devengados durante el ejercicio por PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L. por los servicios de auditoría de cuentas y por otros servicios de verificación, ascendieron a 40 miles de euros en 2011.

### **15. Compromisos y otras garantías**

A 31 de diciembre de 2011 Aena Aeropuertos, S.A. no mantiene ningún aval o garantía concedidos a terceros. Es su accionista único quien tiene algunos avales entregados y en vigor para cubrir los compromisos que se generan en el negocio aeroportuario. Los Administradores de la Sociedad no esperan que se generen pasivos de consideración.

### **16. Compromisos medioambientales**

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

El inmovilizado material al 31 de diciembre de 2011 incluye inversiones de carácter medioambiental por importe de 514,1 millones de euros, cuya amortización acumulada ascendía a 119,5 millones de euros.

Las inversiones medioambientales realizadas durante el ejercicio 2011 han ascendido a 18.728 miles de euros según el siguiente desglose:

	Miles de euros
	2011
Málaga	2.844
Menorca	2.807
Madrid/Barajas	2.426
Barcelona	2.035
Girona	2.002
Alicante	1.265
Tenerife Norte	686
Palma Mallorca	570
SSCC Aeropuertos Españoles	500
Bilbao	465
Melilla	357
Santiago	312
Gran Canaria	225
Ibiza	207
Pamplona	199
A Coruña	179
Córdoba	129
Sevilla	120
Resto Aeropuertos	1.400
<b>Total</b>	<b>18.728</b>

La cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2011 incluye los siguientes gastos incurridos de carácter medioambiental detallados por conceptos:

	Miles de euros
	2011
Reparaciones y conservación	2.448
Servicios profesionales independientes	1.565
<b>Total</b>	<b>4.013</b>

Las provisiones y contingencias de naturaleza medioambiental se detallan en la Nota 12. Los Administradores de la Sociedad no esperan que se produzcan pasivos o contingencias adicionales por este concepto que pudieran ser significativos.

En relación con el Plan Barajas y en función de lo especificado en las resoluciones de 10 de abril de 1996 de la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental, y de 30 de noviembre de 2001 de la Secretaría General de Medio Ambiente, la Sociedad está llevando a cabo el aislamiento acústico de una serie de viviendas en el entorno del aeropuerto de Madrid-Barajas, lo que ha supuesto al 31 de diciembre de 2011, la insonorización de 12.703 viviendas.

Conforme a las Declaraciones de Impacto Ambiental pertenecientes a los proyectos de ampliación de los aeropuertos de Alicante y Málaga, la Sociedad está ejecutando los Planes de Aislamiento Acústico asociados a dichas declaraciones, lo que ha supuesto que a finales del año 2011, se hayan insonorizado 1.681 viviendas en Alicante y 783 viviendas en Málaga.

Además, desde el ejercicio 2007 se ha iniciado la tramitación de expedientes de aislamiento acústico en viviendas localizadas en el entorno de los aeropuertos de Gran Canaria, La Palma, Menorca, Palma de Mallorca, Tenerife Norte, Valencia, Bilbao, Ibiza y Pamplona, Barcelona, Sabadell, Santiago de Compostela, Vigo, La Coruña, Melilla y Gerona los cuales continuaban en ejecución al cierre de 2011.

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

## 17. Hechos posteriores al cierre

- Con fecha 25 de enero de 2012 el Consejo de Administración acuerda renunciar a la celebración de los contratos relativos a los lotes I y II del "Procedimiento de licitación para la selección de socios que participan en el capital de las sociedades anónimas encargadas de la gestión de las concesiones de servicios aeroportuarios de los aeropuertos de Madrid – Barajas y Barcelona –El Prat.
- El Consejo de Ministros celebrado el 16 de marzo de 2012 aprobó el Plan de reestructuración y racionalización del sector público empresarial y fundacional estatal, con el fin principal de configurar un sector más reducido, más racional y más eficiente inmerso en el actual contexto de austeridad y necesidad de control del gasto público. En su conjunto, el Plan aprobado por el Gobierno contempla la supresión, desinversión o agilización de la liquidación de un total de ochenta sociedades mercantiles, entre las cuales se encuentran Aena Desarrollo Internacional, S.A. y Centros Logísticos Aeroportuarios, S.A., que son empresas poseídas en un 100% por la Sociedad. En este sentido, los Órganos de Dirección de la Sociedad tienen pensado materializar esta decisión a través de una fusión por absorción por parte de Aena Aeropuertos, S.A.





**INFORME DE GESTIÓN**  
**AENA AEROPUERTOS S.A.**  
**2011**



**ÍNDICE:**  
**"INFORME DE GESTIÓN DEL AÑO 2011"**

<b>1. EVOLUCIÓN DE LA ACTIVIDAD .....</b>	<b>2</b>
<b>2. SEGURIDAD.....</b>	<b>2</b>
2.1 SEGURIDAD OPERACIONAL Y DE AUTOPROTECCIÓN .....	2
2.2 PROTECCIÓN DE PERSONAS Y BIENES .....	3
2.3 PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES.....	5
<b>3 CALIDAD Y MEDIOAMBIENTE .....</b>	<b>5</b>
3.1 CALIDAD.....	5
3.2 MEDIO AMBIENTE .....	6
<b>4 SERVICIOS.....</b>	<b>9</b>
4.1 SERVICIOS AEROPORTUARIOS .....	9
<b>5 INFRAESTRUCTURAS Y SISTEMAS.....</b>	<b>11</b>
5.1. PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS .....	11
5.2. INFRAESTRUCTURAS .....	12
<b>6 EFICIENCIA ECONÓMICA Y VIABILIDAD FINANCIERA .....</b>	<b>13</b>
6.1 MEDIDAS DE CONTROL Y REDUCCIÓN DE GASTOS .....	14
6.2 ACTUACIONES RELATIVAS A LOS ESPACIOS Y SERVICIOS COMERCIALES .....	14
6.3 CONTRATACIÓN.....	17
<b>7 PERSONAS.....</b>	<b>17</b>
<b>8 ACTIVIDAD INTERNACIONAL .....</b>	<b>19</b>
<b>9 PARTICIPACIONES EMPRESARIALES.....</b>	<b>19</b>
<b>10. RESULTADOS ECONÓMICOS Y EVOLUCIÓN PREVISIBLE DE LOS NEGOCIOS .....</b>	<b>20</b>
<b>11. Hechos posteriores al cierre .....</b>	<b>21</b>

# **"AENA AEROPUERTOS S.A."**

## **Informe de Gestión del año 2011**

El Nuevo Modelo de Gestión del Sistema Aeroportuario, (Decreto-Ley Real Decreto Ley 13/2010, de 3 de diciembre), constituye el nuevo marco legal para la modernización del sistema aeroportuario español, y contempla la separación de las funciones de gestión aeroportuaria y las de navegación aérea.

Mediante la creación de la Sociedad Mercantil Estatal Aena Aeropuertos, S.A. (Acuerdo del Consejo de Ministros de 25 de febrero de 2011), Aena Aeropuertos, S.A. asume el conjunto de funciones y obligaciones en materia de gestión y explotación de los servicios aeroportuarios en relación a la red de aeropuertos integrada por los 47 aeropuertos y 2 helipuertos. A la sociedad, cuya puesta en funcionamiento tuvo lugar el 8 de junio de 2011 (Acuerdo del Consejo de Ministros de 3 de junio de 2011), se han adscrito el patrimonio, los bienes y la gestión de los aeropuertos que gestionaba Aena.

En línea con este marco de planificación los objetivos estratégicos generales de Aena se agrupan en cinco ejes estratégicos de gestión: Seguridad, Calidad y Medio Ambiente, Infraestructuras y Servicios, Eficiencia Económica y Viabilidad Financiera, y Personas.

### **1. EVOLUCIÓN DE LA ACTIVIDAD**

En cuanto a cifras (según datos provisionales), en el período Junio- Diciembre 2011 de actividad de Aena Aeropuertos S.A., los aeropuertos españoles registraron casi 129,4 millones de pasajeros, operaron casi 1,3 millones de vuelos y se transportaron más de 398.500 toneladas de mercancías.

### **2. SEGURIDAD**

El Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) contemplaba el reforzamiento de las inspecciones de seguridad por parte de la autoridad aeronáutica, y de las condiciones y controles de seguridad en los aeropuertos. Igualmente, hacía referencia a la implantación del Plan General de Seguridad de Aena de forma que se aborde de forma integral la seguridad en su triple perspectiva: seguridad de las operaciones aeronáuticas ("safety"), seguridad para la protección de personas y bienes contra actos ilícitos ("security") y finalmente la seguridad para la prevención de los riesgos laborales.

Destaca por su relevancia y carácter integrador la aprobación y ejecución satisfactoria del Plan General de Seguridad de Aena, que ha servido para articular bajo un único punto de vista global e integrador todas las perspectivas que constituyen la seguridad, además de permitir aglutinar y coordinar todas las actividades e iniciativas orientadas a la mejora continua de está.

#### **2.1 SEGURIDAD OPERACIONAL Y DE AUTOPROTECCIÓN**

En lo referente a la Seguridad Operacional y de Autoprotección (Safety), se ha actuado en los siguientes campos:

##### **SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL**

Durante 2011 se ha finalizado la implantación del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SGSO) en los 9 aeropuertos (Santander, Madrid-Cuatro Vientos, El Hierro, Murcia-San Javier, Valladolid, Salamanca, Albacete, León y Badajoz) y 2 helipuertos (Ceuta y Algeciras) que estaban pendientes de finalizar dicho proceso. Por tanto, el SGSO está ya implantado en todos los aeropuertos de la red de Aena Aeropuertos.

Además, como parte del proceso de mejora continua de los SGSO se ha procedido a realizar supervisiones internas en 23 aeropuertos en los que ya estaba implantado el

SGSO: Fuerteventura, Menorca, Tenerife Norte, Girona-Costa Brava, Jerez, Santiago, Sevilla, Almería, La Palma, FGL Granada-Jaén, Asturias, A Coruña, Vigo, Reus, Logroño-Agoncillo, Vitoria, Melilla, San Sebastián, Pamplona, Burgos, Sabadell, Madrid-Cuatro Vientos y Córdoba.

### PROCESO DE CERTIFICACIÓN DE AEROPUERTOS DE LA RED DE AENA

En lo relativo al Plan de Certificación de Aeropuertos, durante 2011 se ha obtenido el certificado del Aeropuerto de Ibiza, que se añade a los que ya lo obtuvieron en 2010 (Aeropuerto de Madrid-Barajas y el Helipuerto de Algeciras).

A lo largo de 2011 se ha continuado con los procesos de Jerez y Barcelona-El Prat, mientras que también se ha solicitado ante AESA el inicio del proceso de certificación de los Aeropuertos de La Gomera, FGL Granada-Jaén, Málaga-Costa del Sol, Palma de Mallorca, Sabadell y Huesca-Pirineos.

### AUDITORÍAS DE LA COMISIÓN EUROPEA Y DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD (AESA)

La Comisión Europea auditó el Aeropuerto de Alicante durante el mes de octubre, con resultado favorable. Además la Comisión Europea junto con AESA, estuvo en los Aeropuertos de Madrid-Barajas y Valencia realizando ensayos para análisis y nuevas propuestas normativas relacionadas con la seguridad aeroportuaria.

Por otro lado, la Agencia Española de Seguridad Aérea (AESA), ha realizado un total de 31 actuaciones de seguridad aeroportuaria, de las cuales 9 han sido auditorías y 22 inspecciones de seguridad aeroportuaria en distintos aeropuertos de la red: Albacete, Alicante, Almería, Barcelona-El Prat, Bilbao, Burgos, Madrid-Cuatro Vientos, El Hierro, Fuerteventura, Girona-Costa Brava, Gran Canaria, FGL Granada-Jaén, Ibiza, Lanzarote, Madrid-Barajas en dos ocasiones, Málaga-Costa del Sol, Melilla, Menorca, Murcia-San Javier, Palma de Mallorca, San Sebastián, Santander, Santiago, Sevilla, Tenerife Norte, Tenerife Sur, Valencia, Valladolid, Vigo y Vitoria.

Además, AESA también realizó una visita para comprobar las instalaciones de seguridad aeroportuaria, antes de la apertura de las nuevas Terminales de Alicante, La Palma y Santiago.

Por otra parte, se han realizado verificaciones del cumplimiento del Programa Nacional de Seguridad en 24 aeropuertos: Alicante, Almería, Bilbao, Burgos, El Hierro, Fuerteventura, Girona-Costa Brava, Gran Canaria, Jerez, La Gomera, La Palma, León, Madrid-Barajas, Málaga-Costa del Sol, Pamplona, Reus, Salamanca, Santander, Santiago, Tenerife Norte, Tenerife Sur, Madrid-Torrejón y Valladolid.

Así mismo, se han realizado actuaciones no programadas, encaminadas a la revisión de nuevas instalaciones en visitas de obra, necesidades operativas, elaboración e implantación de medidas de mejora, realización de ensayos, implantación de acciones correctoras y optimización de los recursos empleados para la realización del servicio de seguridad de los aeropuertos.

## **2.2 PROTECCIÓN DE PERSONAS Y BIENES**

### INVERSIONES EN EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD

En lo referente al Equipamiento de Seguridad, en 2011, se ha continuado con el gran esfuerzo inversor en el suministro de nuevo equipamiento y sistemas de seguridad en todos los aeropuertos de la red, de acuerdo a la normativa vigente, tanto para nuevas infraestructuras como para la renovación programada de equipos de seguridad.

En total se han instalado 109 nuevos arcos detectores de metales, 11 detectores de metales en calzado, 44 equipos de rayos x convencionales, 7 equipos automáticos EDS y 12 equipos detectores de trazas.

Como principales actuaciones es destacable la puesta en explotación del equipamiento de las nuevas Terminales de Alicante, La Palma y Santiago, así como de la ampliación de la Terminal y nuevo edificio de equipajes del Aeropuerto de Fuerteventura.

En cuanto al empleo de nuevas tecnologías, durante 2011 se han comenzado a utilizar los equipos detectores de trazas de explosivos (ETD). Estos equipos hacen más cómodo el paso por los controles de seguridad a las personas que utilizan sillas de ruedas, permitiendo además reforzar la seguridad en determinados vuelos y facilitando el examen de bultos abandonados.

Siguiendo con el despliegue progresivo del Sistema de Gestión de Seguridad Aeroportuaria (GSA), se han realizado las implantaciones en los Aeropuertos de Santander, Jerez, Alicante, La Palma, A Coruña, Santiago y Reus, permitiendo tener en ellos un sistema de seguridad de control de accesos y Circuito Cerrado de TV (CCTV) propiedad de Aena Aeropuertos, y normalizado para toda la red.

### SERVICIO DE SEGURIDAD PRIVADA

Como es preceptivo, se realizaron las labores de seguimiento y análisis de la evolución de los expedientes de seguridad privada además de un seguimiento del control de gestión de los expedientes, tanto desde el punto de vista económico, como desde la perspectiva de la calidad, ajustando los valores estándar de los distintos indicadores establecidos en los pliegos de prescripciones técnicas de los servicios de seguridad de cada aeropuerto, para obtener y realizar el servicio en procesos de mejora continua, así como para mejorar la futura elaboración de nuevos pliegos.

Como actuaciones destacadas con respecto a ejercicios anteriores, tenemos las siguientes:

- Se han contratado los servicios de seguridad privada del Helipuerto de Ceuta y el Aeropuerto de Burgos.
- Se han puesto en marcha en el Aeropuerto de Madrid-Barajas dos nuevos servicios de seguridad: el servicio "Fast Track", que permite reducir el tiempo empleado en los filtros de seguridad para determinados pasajeros, y los servicios de seguridad "Vuelos USA", en los que se extreman las medidas de seguridad para los vuelos con destino a los Estados Unidos de América.
- Se analizó el proceso de formación de cada una de las empresas de seguridad privada contratadas por Aena Aeropuertos, revisando los contenidos formativos y el registro de la documentación generada durante el proceso de formación de cada uno de los vigilantes asignados en los aeropuertos.

### FORMACIÓN EN SEGURIDAD AEROPORTUARIA

Para cumplir con los requisitos formativos en materia de seguridad aeroportuaria establecidos en el Programa Nacional de Formación, ha sido necesario durante el año 2011 impartir formación al personal de Aena Aeropuertos mediante la realización de tres cursos presenciales en materia de seguridad aeroportuaria.

La formación impartida en estos cursos fue realizada al personal de Aena Aeropuertos con responsabilidad en la seguridad aeroportuaria, a propuesta de los Responsables de Seguridad de cada aeropuerto, tales como Jefes de Seguridad de los aeropuertos, Directores o Ejecutivos de Servicio.

La edición correspondiente al curso inicial en formación de seguridad avanzada en seguridad aeroportuaria se realizó en el mes de abril, mientras que en octubre se impartieron las dos ediciones correspondientes a la formación de actualización en seguridad aeroportuaria.

Además se ha impartido formación on line para todos los trabajadores de Aena Aeropuertos que no requieren formación específica en seguridad aeroportuaria, y se ha trabajado en la actualización de estos cursos.

Durante 2011 se ha llevado a cabo la primera convocatoria del curso on line de Actualización en Seguridad Aeroportuaria, para cumplir con la exigencia normativa de recibir formación de actualización periódica en materia de seguridad aeroportuaria.

### **2.3 PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES**

En las actuaciones en el área de Prevención de Riesgos Laborales, hay que destacar la obtención de un Índice de Incidencia global en Aena (número de accidentes por cada mil trabajadores) de 6,63, lo que supone una reducción significativa (26,4%), con respecto a 2010.

Asimismo, se han cumplido los objetivos marcados en el Plan Operativo 2011, respecto al número de evaluaciones de riesgos y reconocimientos médicos realizados.

La formación impartida en Prevención de Riesgos Laborales en Aena ha supuesto 53.780 horas lectivas, para los dos Convenios Colectivos, lo que supone un incremento del 61,3%, con respecto a 2010.

## **3 CALIDAD Y MEDIOAMBIENTE**

### **3.1 CALIDAD**

En el año 2011 se han obtenido los siguientes resultados:

- Las Unidades Corporativas de Aena han superado satisfactoriamente la primera auditoría de renovación del Sistema de Gestión de la Calidad de acuerdo con esta norma. Actualmente, 42 aeropuertos y un helipuerto ostentan también esta certificación actualizada a la norma de 2008.
- En formación en Calidad, Medio Ambiente y Excelencia en Gestión, se han impartido cursos en estas materias al personal de las unidades corporativas. Para ello, se ha contado fundamentalmente con el apoyo y colaboración de AENOR, del Club de Excelencia en Gestión, de la Asociación Española para la Calidad (AEC), del Club de Excelencia en Sostenibilidad y del Foro para la Gestión Ética Empresarial (FORÉTICA).
- Respecto a la utilización como marco de referencia en gestión del Modelo Europeo de Excelencia (EFQM), durante el ejercicio 2011 se ha modificado totalmente el Sistema de Autoevaluación de Aena, creando un modelo "simplificado" y otro "completo" de autoevaluación, diseñando nuevos Formularios y Registros de datos de Resultados, actualizando al modelo 2010 de la EFQM en su aplicación a Aena y desarrollando un cuestionario propio, validándolo por el Club de Excelencia en Gestión y difundiéndolo a toda la organización. Se han realizado cuatro autoevaluaciones completas de los Aeropuertos de Madrid-Barajas, Girona, Murcia San Javier y Jerez de la Frontera y una autoevaluación parcial del Eje Personas del Modelo Europeo en el Aeropuerto de Asturias.
- El Aeropuerto de Lanzarote ha obtenido el Sello de Excelencia Europea 300+ del Club de Excelencia en Gestión.

### **RESPONSABILIDAD CORPORATIVA - RSC**

Tras la aprobación por el Consejo de Administración de Aena de una política y estrategia en responsabilidad social corporativa (RC), en noviembre de ese ejercicio se creó un área específica dedicada a desplegar la política y estrategia de Aena en esta materia (RC). Durante 2011, Aena ha dado continuidad a las actividades en RC sobre la base de los resultados alcanzados en 2010.

## I+D+i

En el área de la Gestión de la I+D+i, se ha realizado un elevado esfuerzo en materia de investigación, desarrollo e innovación, y orienta estas actividades y proyectos hacia el desarrollo sostenible de la organización, mediante la búsqueda permanente de una mayor eficiencia en procesos, productos y servicios reforzando la responsabilidad social corporativa y el compromiso de la organización con sus grupos de interés y con la sociedad a la que finalmente ofrece sus servicios.

Anualmente se realiza el seguimiento de estas actividades, mediante informes periódicos que analizan el grado de ejecución y desarrollo de las mismas, tanto para la alta dirección como para los Ministerios de Fomento, Ciencia e Innovación y actualmente para el Ministerio de Economía y Competitividad.

Aena, a través de Ministerio de Fomento ha colaborado durante el último trimestre del 2011 con el Ministerio de Ciencia e Innovación, de cara a coordinar internamente las actividades necesarias para dar respuesta a las expectativas del Gobierno recogidas en el plan para el fomento de la "Compra Pública Innovadora", .

Durante el ejercicio 2011 se ha dado continuidad a las actividades orientadas a mejorar los instrumentos de seguimiento y medición de los resultados de las actividades de I+D+i, mediante el análisis de los resultados de acuerdo con la batería de indicadores definidos para medir el grado de cumplimiento de los objetivos de la actividad de I+D+i, llevándose a cabo, como en otros ejercicios, una nueva depuración de los mismos y un análisis de tendencias que permita , la revisión y , en su caso, actualización de los objetivos de la "Estrategia de Gestión Tecnológica e Innovación":

Otras actuaciones en materia de gestión de la Innovación han sido:

- Coordinación de la participación de Aena y Aena Aeropuertos en la III Conferencia Iberoamericana del Transporte Aéreo de la Red Iberoamericana de Investigación del Transporte Aéreo (RIDITA III).
- Participación de Aena en los premios europeos "European Business Awards" a los que se presentó la candidatura del "Centro de Referencia de Investigación, Desarrollo e Innovación ATM" (CRIDA)

Esta orientación hacia las nuevas tecnologías y la innovación en Aena se traduce en la generación de numerosos proyectos, siendo por áreas, los más destacados los siguientes:

- Otros ámbitos: Sistema Aeroportuario de Ortoimágenes Satélite (SAOS), los proyectos orientados a la racionalización del consumo de energía y la utilización de energías renovables en el marco de eficiencia energética, los dirigidos a la mejora de la seguridad de las personas e instalaciones a través de nuevas tecnologías de la información o planes de facilitación de información y servicios especiales a personas de movilidad reducida (PMR's).
- Centro de Referencia de I+D+i en Gestión de Tráfico Aéreo (CRIDA): creado con misión de analizar y evaluar conceptos, procedimientos y sistemas para que sean introducidos como instrumentos para la provisión de servicios de tránsito aéreo.

### **3.2 MEDIO AMBIENTE**

En relación con la protección del Medio Ambiente, objetivo estratégico de Aena implementado en todos sus ámbitos de trabajo, durante el año 2011 se han desarrollado las siguientes actuaciones:

#### CERTIFICACIÓN MEDIOAMBIENTAL

Respecto a la certificación ambiental en base a la Norma UNE-EN ISO 14001:2004, Todos los aeropuertos de la red de Aena se encuentran certificados (excepto Madrid-Torrejón y el Helipuerto de Algeciras), al igual que todos los edificios de los Servicios Centrales de Aena dentro de su Sistema Integrado de Gestión.

## PLANES DE AISLAMIENTO ACÚSTICO

En 2011, se han llevado a cabo numerosas actuaciones encaminadas a la insonorización y aislamiento acústico en entornos aeroportuarios, con el aislamiento acústico de 1.022 viviendas.

## EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DE PROYECTOS Y EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA DE INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN

Durante el año 2011 se ha obtenido la declaración de impacto ambiental (DIA) del proyecto de ampliación del aeropuerto de Girona, así como las resoluciones ambientales de los proyectos de infraestructuras en los aeropuertos de Alicante, Gran Canaria, Lanzarote, El Hierro, Sevilla y Tenerife-Norte.

Asimismo se ha realizado la revisión de más de 150 proyectos de infraestructuras aeroportuarias, analizando las características de la actuación y el marco legal de aplicación, asesorando sobre la necesidad o no de someter los citados proyectos a algún tipo de trámite en relación con la evaluación de impacto ambiental y, en su caso, señalando cuál es el procedimiento más adecuado.

En relación con la evaluación ambiental estratégica se han obtenido las Memorias Ambientales de los Planes Directores de los aeropuertos de Córdoba y Son Bonet, se continúa con la evaluación ambiental de los Planes Directores de los aeropuertos de Alicante, Fuerteventura, El Hierro, La Palma, San Sebastián y Tenerife-Norte y se ha iniciado la evaluación ambiental de las propuestas de revisión de los Planes Directores de: A Coruña, Bilbao y Gran Canaria.

## EVALUACIONES ACÚSTICAS Y ATMOSFÉRICAS

En aplicación de la Ley 5/2010 se sometió a información pública la propuesta de delimitación de servidumbres acústicas y Plan de Acción asociado de los aeropuertos de Alicante, Gran Canaria, Palma de Mallorca, Tenerife Norte y Sevilla.

Asimismo, se procedió a elaborar la documentación correspondiente a las Servidumbres aeronáuticas acústicas para los aeropuertos de Bilbao, Ibiza, Málaga-Costa del Sol y Valencia, que se someterán a información pública próximamente.

A lo largo del año 2011 se continuó con el desarrollo e implantación de un Sistema Corporativo de Monitorizado de Ruido y Sendas de vuelo (SCMRS) para los aeropuertos de Alicante y Málaga-Costa del Sol, así como la sustitución y mejora del Sistema de Monitorizado de Ruido en el aeropuerto de Palma de Mallorca (SIRPA), instalando un total de 24 sonómetros en el entorno de estos aeropuertos.

Además, en virtud del Real Decreto 1257/2003, en junio de 2011 se publicó Resolución de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se introducen restricciones operativas en el aeropuerto de Barcelona-El Prat, siguiendo el procedimiento de «enfoque equilibrado» adoptado por la OACI, por la que se regulan una serie de procedimientos que permitan reducir el ruido en el entorno del citado aeropuerto.

En cuanto a las evaluaciones atmosféricas, el año 2011 ha supuesto un hito en cuanto a la evaluación de las emisiones asociadas a la actividad aeropuerto que suponen un efecto global sobre la atmósfera, habiéndose calculado las huellas de carbono (emisiones de CO<sub>2</sub>) de los aeropuertos de Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat y Lanzarote, con vistas a obtener la certificación "Airport Carbon Accreditation" (ACA). Dicha acreditación es el estándar que los aeropuertos de la Unión Europea están utilizando para certificar sus esfuerzos en la gestión de emisiones de carbono, permitiéndoles obtener reconocimiento público en este sentido. Las huellas de carbono de los citados aeropuertos han sido verificadas por la Asociación Española de Normalización y Certificación (AENOR), conforme al estándar UNE ISO 14064, a fin de obtener los certificados de participación correspondientes al Nivel 1

("mapping"), en el caso de Lanzarote y Barcelona-El Prat, y al Nivel 2 ("reduction"), en Madrid-Barajas, de acuerdo con los requisitos del programa ACA.

En lo que se refiere a evaluaciones de la calidad del aire local, en 2011 se ha llevado a cabo un estudio de caracterización de la contaminación atmosférica en el aeropuerto de Ibiza y se han realizado diferentes simulaciones de calidad del aire para el aeropuerto de Palma de Mallorca, al objeto de contrastar los datos obtenidos con las mediciones de calidad del aire que realiza el propio aeropuerto.

### CARACTERIZACIÓN Y GESTIÓN DE SUELOS

Durante el año 2011, se han continuado con las labores iniciadas en años anteriores para preservar la calidad de los suelos de los aeropuertos de la red de Aena Aeropuertos.

Con la finalización de los estudios de caracterización, se dispone actualmente en cada aeropuerto de una red de piezómetros que permite realizar un control y seguimiento periódico para poder prevenir futuros episodios de contaminación.

Así mismo, en el año 2011, se ha continuado con los trabajos de descontaminación de suelos del aeropuerto de Palma de Mallorca, eliminándose hasta el 95% del hidrocarburo sobrenadante del subsuelo de las antiguas instalaciones de CLH del aeropuerto, situado en el actual parking del aeropuerto.

Del mismo modo, se han llevado a cabo estudios de caracterización de suelos y agua de las parcelas donde se iban a realizar nuevas instalaciones de combustible, al objeto de establecer blancos ambientales y determinar la calidad de partida del suelo para las nuevas instalaciones.

En este sentido, los responsables ambientales de cada aeropuerto, están realizando actuaciones de seguimiento y control de las parcelas concesionarias, especialmente en las instalaciones de combustible, al objeto de evitar contaminaciones cruzadas que puedan afectar a terrenos de Aena Aeropuertos.

### ENERGÍAS RENOVABLES

Durante el año 2011, se han realizado las siguientes actuaciones:

- Redacción del Pliego de Prescripciones Técnicas para la Concesión de Planta Fotovoltaica en el Aeropuerto de Lanzarote, donde se desplegará una instalación de hasta 2 MW de potencia nominal. Se ha llevado a cabo además un estudio de viabilidad económica para documentar la conveniencia de plantear el contrato de concesión.
- Estudio de viabilidad de conexión de la Instalación fotovoltaica en el Aeropuerto de Madrid - Cuatro Vientos.
- Estudio para la realización de PPT de un sistema de control de generadores desde fuentes renovables en la red de Aena Aeropuertos. Este estudio se centrará en la gestión de la información energética de cada una de las fuentes de energía renovable que tenemos actualmente operativas en Aeropuertos.

### EFICIENCIA ENERGÉTICA

Durante el año 2011 se han realizado estudios energéticos de los Edificios Terminales de los aeropuertos de Bilbao, Córdoba, Fuerteventura, Menorca, Pamplona, Reus, Santander y Sevilla. Además se hicieron estudios de los Bloques Técnicos de los aeropuertos de Fuerteventura, Córdoba y Zaragoza. De igual forma se realizó el estudio energético de los edificios: Multiservicios, Central Eléctrica y Servicio de Extinción de Incendios (SEI) del Aeropuerto de Reus.

Para los aeropuertos en los que se realizó el Estudio Energético el año anterior se han planificado y realizado actuaciones que mejoran el uso de la energía. Entre ellas destacan:

sustitución de equipos de producción de frío poco eficientes además de evitar refrigerantes no permitidos; sustitución de calderas por otras más eficientes de condensación y alimentadas con gas natural; mejoras del sistema de alumbrado, especialmente sustitución de lámparas por otras más eficientes e instalación y regulación de detectores de presencia en diferentes zona; actualización del sistema de gestión de instalaciones; regulación de las temperaturas de consigna de instalaciones de climatización.

## **4 SERVICIOS**

### **4.1 SERVICIOS AEROPORTUARIOS**

#### ATENCIÓN A PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA (PMR)

Aena Aeropuertos, desde julio de 2008, presta en todos sus aeropuertos españoles un servicio de asistencia a las Personas con Movilidad Reducida (en adelante, PMR), conforme al Reglamento (CE) 1107/2006 del Parlamento Europeo, que garantiza que todas las personas puedan disfrutar del transporte aéreo en cualquier aeropuerto europeo, con independencia de su discapacidad.

Desde el punto de vista de la demanda, en 2011 se han realizado 1.091.099 asistencias en toda la red de Aena Aeropuertos, siendo la valoración del servicio por parte de las PMR muy positiva. El esfuerzo realizado por Aena Aeropuertos ha sido reconocido en distintos premios en materia de accesibilidad y asistencia universal de ámbito nacional e internacional:

- En julio de 2011, el Ministerio de Política Territorial y Administración Pública concede a Aena el Premio Ciudadanía 2010 a las Buenas Prácticas en los Servicios Públicos por el Servicio de Asistencia a Personas con Movilidad Reducida.
- En enero de 2011, Aena recibe el premio Telefónica Ability Awards en la categoría de Mejor Institución Pública. Este galardón se entrega a aquellas empresas que ponen a la persona con discapacidad en el centro de la cadena de valor, al igual que cualquier otro segmento de clientes y potencian la innovación para lograr nuevos modelos de negocio sostenibles, capaces de cubrir las demandas de este colectivo.

#### MODIFICACIONES DE HORARIOS OPERATIVOS

Durante el año 2011 se ha procedido a la modificación del horario operativo de los Aeropuertos de Lanzarote, Murcia-San Javier, Pamplona, Santander y Vigo.

Desde abril de 2011, el horario operativo del Aeropuerto de Lanzarote ha pasado de ser de 07:00 a 24:00 (más 1 hora PPR) a ser de 07:00 a 02:00 horas locales todos los días del año.

Asimismo, los Aeropuertos de Santander (desde marzo 2011), Pamplona (desde abril 2011) y Vigo (desde noviembre 2011) han incorporado para todo el año la posibilidad de extender su horario operativo, previa autorización, a 2 horas, 1 hora y 2 horas y 30 minutos (sólo para vuelos cargueros) respectivamente.

Por último, se ha de señalar que desde marzo 2011 el Aeropuerto de Murcia-San Javier ha ampliado las franjas horarias en las que es posible la operación de aeronaves civiles, reduciéndose por tanto el número de franjas horarias restringidas únicamente a la operación militar.

#### MARKETING AEROPORTUARIO

En lo que respecta al Marketing Aeroportuario, se ha avanzado en una de las áreas más destacadas de esta disciplina: la redacción de planes de marketing. Durante el año 2011,

se han elaborado los planes de marketing de siete aeropuertos: Murcia-San Javier, Valencia, Alicante, Asturias, Santander, Tenerife Norte y Tenerife Sur. Además, la unidad de Marketing Aeroportuario ha celebrado encuentros con un gran número de compañías aéreas y agentes locales, a fin de proponer nuevas rutas. En el año 2011 se ha participado en tres foros internacionales destacados: FITUR, Routes Europeo y Mundial, y las Conferencias de Slots de IATA.

Desde el área de Gestión de Clientes, se han mantenido igualmente numerosos contactos con compañías aéreas que operan en aeropuertos españoles, con el fin de facilitarles su labor y resolver aquellos temas que son considerados relevantes en el desarrollo de su actividad.

Finalmente, se ha continuado contribuyendo en el Programa SESAR (*Single European Sky ATM Research*), que actualmente se encuentra en fase de desarrollo. Aena Aeropuertos es miembro de la empresa común creada para ejecutar dicha fase (*SESAR Joint Undertaking*), y ostenta el liderazgo en la gestión de la unidad de Operaciones Aeroportuarias. Aena Aeropuertos participa en 18 proyectos, de un total de 300, principalmente, en el área de gestión aeroportuaria.

#### INSTALACIÓN DE DESFIBRILADORES.

Los aeropuertos de la red de Aena Aeropuertos (excepto Madrid-Cuatro Vientos, Madrid-Torrejón, Córdoba, Sabadell y Son Bonet) cuentan con 270 Puntos de Rescate Cardíaco, con el objetivo de auxiliar a los usuarios en caso de paro cardíaco y ofrecer al pasajero los mejores servicios de atención dentro de sus instalaciones. Se trata de un plan nacional a nivel de red que Aena Aeropuertos mantiene para dotar a todos los aeropuertos de Puntos de Soporte Vital.

La cobertura de los contratos contempla la instalación y el mantenimiento de las distintas columnas de rescate cardíaco, así como la formación del personal para conseguir la acreditación como espacio cardioprotectado.

En total hay 270 desfibriladores instalados en 44 aeropuertos de la red de Aena Aeropuertos, para su uso por personal no médico. Se han instalado desde 65 equipos en el Aeropuerto de Madrid-Barajas y 46 en el Aeropuerto de Barcelona-El Prat, hasta 1 equipo en aeropuertos pequeños como Badajoz o Albacete.

#### PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE INFORMACIÓN DE VUELO DE AERÓDROMO (AFIS).

En el ejercicio 2011, y dentro del proceso de estructuración de los servicios de navegación aérea que se está llevando a cabo desde Aena Aeropuertos, se ha continuado con la implantación del Servicio de Información de Vuelo de Aeródromo (AFIS), en cumplimiento de lo establecido en la Ley 9/2010 de 14 de abril, en los siguientes aeropuertos:

- Aeropuerto de La Gomera: Desde el 29 de julio de 2010.
- Aeropuerto de El Hierro: Servicio AFIS desde el 23 de septiembre, y servicio mixto AFIS y ATC desde el 16 de diciembre de 2010.
- Aeropuerto de Burgos desde el 16 de febrero de 2011.
- Aeropuerto de Huesca-Pirineos, desde el 15 de diciembre de 2011.

#### LIBERALIZACIÓN DEL SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO DE AERÓDROMO

A principios de 2011, y de acuerdo con la Orden FOM/3352/2010 por la que se determinaban los trece aeródromos para los que se debía iniciar la contratación de proveedores civiles de tránsito aéreo de aeródromo, se inició el concurso público para contratar este servicio en los siguientes aeropuertos, divididos en tres lotes:

- Lote 1: Alicante, Valencia, Ibiza y Sabadell.
- Lote 2: Sevilla, Jerez, Vigo, A Coruña, Melilla y Madrid-Cuatro Vientos.

- Lote 3: La Palma, Fuerteventura y Lanzarote.

El concurso público, que se desarrolló en dos fases, se adjudicó en septiembre de 2011 a las empresas FerroNats (Lotes 1 y 2) y SAERCO, (Lote 3); estas dos empresas obtuvieron las calificaciones técnicas y económicas más altas, además de haber sido Certificadas por AESA como Proveedores de Servicios de Control de Tránsito Aéreo de Aeródromo.

Los contratos se firmaron en noviembre de 2011 y, en ese mismo mes, Aena Aeropuertos solicitó a la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), de acuerdo con lo establecido en la ley 9/2010, la designación de estos nuevos proveedores en sus respectivos aeropuertos.

## **5 INFRAESTRUCTURAS Y SISTEMAS**

### **5.1. PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS**

Durante el año 2011 se ha conseguido la aprobación de los Planes Directores de Córdoba y Son Bonet y se ha continuado el proceso de revisión y actualización de los de los aeropuertos de la Red de Aena, con la elaboración de las propuestas de los nuevos Planes Directores para los aeropuertos de A Coruña, Almería, Asturias, Gran Canaria, Huesca-Pirineos, La Gomera, Logroño, Melilla, Zaragoza y la elaboración de la una propuesta de Estudio de Planeamiento del aeropuerto de Valladolid.

Se ha continuado realizando la actualización de las previsiones de tráfico a medio y largo plazo de todos los aeropuertos de la Red de Aena, que tienen como fin el determinar el tráfico de pasajeros y aeronaves, y sus variaciones anuales, así como su naturaleza - nacional o internacional- las nuevas compañías que operan en ellos y otros parámetros necesarios para la caracterización del tráfico aéreo. Esta información sobre el tráfico previsto es fundamental tanto para realizar un seguimiento de las actuaciones contenidas en los Planes Directores, basado en la comparación y análisis de los parámetros de oferta/demanda, como para la priorización de inversiones y las estimaciones presupuestarias.

Por lo que respecta a los Planes Especiales, durante el 2011, se ha logrado la aprobación definitiva de los Planes Especiales de los aeropuertos de Almería, la Palma y Sevilla; la aprobación provisional del los de los aeropuertos de Málaga y Pamplona; y se ha iniciado la tramitación urbanística de los Planes Especiales de los aeropuertos de Ibiza, Federico García Lorca Granada-Jaén, Menorca, Santander, Santiago, Valencia, Vigo y Plan Especial de Protección Aeroportuaria de Barcelona. Asimismo, se ha continuado el proceso de formulación de los Planes Especiales, una vez aprobados los nuevos Planes Directores, en este caso con la elaboración de las propuestas de los Planes Especiales de los Aeropuertos de Córdoba y Son Bonet.

Además, se ha continuado colaborando con las diversas administraciones públicas para la aprobación definitiva del resto de Planes Especiales aeroportuarios actualmente en tramitación.

Asimismo, y para conseguir la integración territorial del Aeropuerto en su entorno, se han seguido elaborado los numerosos informes urbanísticos solicitados, referentes tanto por la administraciones Central, como por las Territoriales y Locales, a la vez que se ha colaborado con la Dirección General de Aviación Civil en sus informes a los planeamientos urbanísticos y territoriales.

También se han elaborado y aprobado por el Ayuntamiento de Madrid, los Proyectos de Ordenación: 4ª Modificación del Estudio de Detalle del Centro de Carga y su Texto refundido, Nave-Almacén de Productos de Consumo a Bordo APM IB y de la Plataforma tecnológica de Experimentación con Microalgas; todas ellas relativas al aeropuerto de Madrid-Barajas.

Durante el año 2011 se han elaborado las propuestas de Servidumbres Aeronáuticas de los aeropuertos de A Coruña, Córdoba, Santiago, Barcelona, Almería, Jerez, Logroño y Menorca.

Además y a solicitud de la DGAC, se han elaborado múltiples informes de viabilidad de desarrollos urbanísticos en zonas afectadas por servidumbres aeronáuticas.

Se ha implantado dentro del Sistema de Información Geográfico de Recursos Aeroportuarios (SIGRA), un nuevo módulo señalización en los Aeropuertos de Barcelona, Madrid y Málaga; un módulo de Medio ambiente en los aeropuertos de Barcelona y Palma y un módulo comercial en el aeropuerto de Barcelona.

Se ha generado la cartografía, necesaria para poder realizar el cálculo de las servidumbres aeroportuarias y radioeléctricas, de los aeropuertos de Algeciras, Ibiza, Logroño, Menorca, Sevilla, Palma, Son San Joan, Son Bonet y Tenerife Sur.

Se ha puesto en producción el Sistema Aeroportuario de Ortoimágenes Satélite (SAOS) global (v4), en el que se incluyen, entre otros elementos, productos cartográficos de toda España.

Como parte de la implantación de la Red de Control Topográfica Aeroportuaria (RCTA) se han efectuado actuaciones en los Aeropuertos de A Coruña, Alicante, Almería, Badajoz, Bilbao, Córdoba, Gran Canaria, Ibiza, Jerez, León, Logroño, Madrid-Barajas, Melilla, Menorca, Murcia, Palma de Mallorca, Pamplona, Sabadell, Salamanca, San Sebastián, Santander, Sevilla, Son Bonet, Tenerife Sur, Vigo y Vitoria.

## **5.2. INFRAESTRUCTURAS**

Las inversiones aeroportuarias realizadas por Aena Aeropuertos en 2011 ascienden a 593,4 M€, según criterio de pagos, lo que supone la ejecución del 107,5% respecto al total del presupuesto aprobado del año 2011, de 552,2 M€.

La apuesta decidida por la creación y el desarrollo de las infraestructuras aeroportuarias, garantiza que los aeropuertos de Aena Aeropuertos puedan seguir creciendo para poder absorber tanto la demanda existente como el incremento futuro que sin duda se producirá. Con este fin, se ha continuado redactando proyectos y ejecutando las obras e instalaciones planificadas, contribuyendo en la mejora de la calidad y en el desarrollo de las infraestructuras aeroportuarias de su competencia, manteniendo los más altos niveles de seguridad en la prevención de los riesgos laborales, de las personas y los bienes, garantizando el cumplimiento de las prescripciones contenidas en las declaraciones de impacto ambiental y contribuyendo en el incremento de los recursos generados, garantizando su viabilidad económica y cumpliendo cuantas normas y directrices le sean de aplicación, conforme a la legislación vigente.

Además, los planes especiales de aeropuertos: Plan Barcelona(aeropuerto de Barcelona), Plan Levante (aeropuertos de Alicante y Valencia) y Plan Málaga (aeropuerto de Málaga), son los responsables de desarrollar y ejecutar las infraestructuras necesarias para la ampliación y adecuación de los aeropuertos de su competencia; por lo que, durante el año 2011, han continuado desarrollando y avanzando en el cumplimiento de los objetivos fijados, contribuyendo en la modernización y acondicionamiento de las instalaciones, junto con la mejora de imagen que percibe los usuarios y la sociedad en general de estos aeropuertos.

### **5.2.1 PRINCIPALES ACTUACIONES INVERSORAS PUESTAS EN SERVICIO**

Las actuaciones de ampliación y/o modernización abarcan, sin excepción, a todos los aeropuertos de la Red Aena. Las principales actuaciones inversoras puestas en servicio durante el año 2011 han sido:

TITULO	IMPORTE ACTUACION (millones de €)
Ampliación campo de vuelos. Obra civil del Plan Málaga	363,42 M€
Nuevo área Terminal de Alicante	308,50 M€
Nueva área terminal de Santiago	125,84 M€
Edificio aparcamiento de vehículos, urbanización y bloque técnico en Vigo	41,45 M€
Ampliación campo de vuelos. Balizamientos e instalaciones eléctricas. Plan Málaga	37,58 M€
Adecuación y mejoras operativas edificio terminal en el aeropuerto de Bilbao	24,90 M€
Estacionamiento aeronaves zona sur. Santiago	23,46 M€
Ampliación de pista. Córdoba	21,86 M€
Ampliación aparcamiento vehículos en Sevilla	14,95 M€

### **5.2.2 PRINCIPALES ACTUACIONES INVERSORAS EN CURSO**

Las principales actuaciones inversoras en ejecución durante el año 2011 han sido:

TITULO	IMPORTE ACTUACION (millones de €)
Ampliación del edificio terminal de Gran Canaria	124,65 M€
Adecuación del edificio terminal al diseño funcional de Ibiza	59,37 M€
Ampliación pista en A Coruña	59,36 M€
Ampliación edificio terminal del aeropuerto de Vigo	45,31 M€
Remodelación plataforma A (Fase II) en Palma de Mallorca	19,84 M€
Construcción de un edificio de aparcamiento P-3 de Gran Canaria	10,42 M€
Adecuación del campo de vuelos de Vigo	9,98 M€
Mejora de las losas de la plataforma en Tenerife Norte	8,37 M€
Adecuación del campo de vuelos de Bilbao	7,83 M€
Ampliación plataforma norte/sur en el aeropuerto de Gran Canaria	6,89 M€

## **6 EFICIENCIA ECONÓMICA Y VIABILIDAD FINANCIERA**

Los objetivos vinculados al área económica son:

- Aumentar los Ingresos
- Reducir los Costes
- Controlar la Deuda

que resumen los principales aspectos económico-financieros de la gestión de Aena.

## **6.1 MEDIDAS DE CONTROL Y REDUCCIÓN DE GASTOS**

Los planes de optimización y reducción de gastos iniciados en 2008 han tenido su continuidad en años sucesivos, suponiendo en 2011 un importante ahorro respecto al presupuesto aprobado en las partidas de otros gastos de explotación.

La reducción ha afectado prácticamente a la totalidad de los conceptos de gasto, teniendo especial incidencia en las partidas de reparación y conservación, de limpieza, reparaciones informáticas, asistencias técnicas, suministros, el grupo de otros servicios, en los que se consigue un gran ahorro principalmente gracias a la austeridad aplicada en las partidas de seguridad e información al público. Por otra parte, también se ha producido una reducción en tributos debido a la bajada del gravamen de protección civil en Cataluña.

Entre las medidas adoptadas, cabe destacar la introducción del concepto de variabilidad del coste en función del tráfico, la negociación de las condiciones económicas con los proveedores de servicios, las políticas de optimización de recursos, el retraso en el tiempo de las actuaciones no imprescindibles, la disminución de asistencias técnicas, y un mayor control de los gastos fijos y no fijos (publicidad, material de oficina, locomoción).

### **SUBVENCIÓN DE TARIFAS**

Con objeto de apoyar el sector del transporte aéreo y favorecer el turismo, el Gobierno estableció las siguientes subvenciones sobre las tarifas aeroportuarias:

1. Subvención en el pago de la tarifa de pasajeros en un 100% a aquellas compañías aéreas que durante el año 2011 transportaron más pasajeros que en el año anterior, en el conjunto de los aeropuertos canarios, de los aeropuertos de las Islas Baleares, y en Ceuta y Melilla.
2. Subvención de un 50% en las tarifas de aterrizaje, pasajeros y seguridad en las operaciones que supongan un incremento de frecuencias respecto a las mismas temporadas de programación del año anterior, en el conjunto de los aeropuertos de Canarias, Baleares, y en Ceuta y Melilla.
3. Subvención de las tarifas de aterrizaje, pasajeros y seguridad, en un porcentaje de entre el 20% y el 50%, en las operaciones que supongan la apertura de nuevas rutas con origen o destino en los aeropuertos de Canarias, Baleares, y en Ceuta y Melilla.
4. Subvención del 50% de las tarifas de aterrizaje y pasajeros para vuelos comunitarios e internacionales, realizados en los "días valle" de la semana de cada aeropuerto de las islas Canarias.
5. Subvención del 30% de la tasa de aterrizaje y de la tarifa de pasajeros para los vuelos que efectúen una escala comercial en las Islas Canarias con origen o destino en países no pertenecientes al Espacio Económico Europeo.

Estas subvenciones sobre las tarifas aeroportuarias han supuesto para Aena Aeropuertos menores ingresos, por importe de 38,4 millones de euros.

## **6.2 ACTUACIONES RELATIVAS A LOS ESPACIOS Y SERVICIOS COMERCIALES**

En el mes de junio, se produjo la transformación del Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea a la sociedad mercantil estatal Aena Aeropuertos S.A., con la consiguiente transformación de todos los contratos de concesión a contratos de

arrendamiento. Para ello, ha sido necesaria la aceptación por parte de los concesionarios comerciales del cambio de titularidad y régimen jurídico que les afectaba. El 98% de ellos aceptaron dicho cambio. Respecto a aquellos contratos en que las empresas renunciaron al cambio, se han vuelto a licitar y se ha realizado la adjudicación.

En lo relativo al desarrollo de infraestructuras comerciales, en el año 2011 destacan las siguientes actuaciones:

- Con el inicio de operaciones del Nuevo Área Terminal del Aeropuerto de Alicante el 24 de marzo de 2011, se ha incrementado la oferta comercial hasta un total de 8.736 m<sup>2</sup>, lo que ha supuesto un incremento del 51%.

Del total de esta superficie, 4.579 m<sup>2</sup> se han dedicado a 19 establecimientos de retail con una oferta comercial actual y variada, en los que destacan moda, complementos y tecnología. Junto a ello, se han dedicado 2.946 m<sup>2</sup> a restauración (con 16 puntos de venta) con un consistente surtido de marcas nacionales e internacionales, que además dispone de una zona de sitting compartida. También se han destinado otros 7 expedientes a oferta comercial que recoge cambio de moneda, máquinas retractiladoras, máquinas vending, cajeros, etc.

- Se ha procedido a la inauguración, en el mes de julio de 2011, del Nuevo Área Terminal del Aeropuerto de La Palma. Como consecuencia de ello, la oferta comercial ha incrementado su superficie un 125% en este aeropuerto, hasta un total de 2.412 m<sup>2</sup>. El nuevo Terminal cuenta actualmente con 3 tiendas, 4 puntos de restauración y una farmacia. En el año 2012 se prevé la adjudicación de una tienda adicional y está pendiente la puesta en funcionamiento de una administración de loterías.

Respecto a los aparcamientos, se ha ampliado la oferta anterior con los estacionamientos bajo el Edificio Terminal, que cuentan con 448 plazas de aparcamiento público, 552 plazas de rent a car, 96 plazas para empleados y que, sumados a la oferta anterior, hacen un total de 2.452 plazas. Asimismo, en la actualidad se ha pasado a disponer de una bolsa de taxis de 48 plazas, 45 plazas para autobuses y 11 para microbuses.

- En el mes de octubre de 2011, se ha puesto en funcionamiento el Nuevo Área Terminal del Aeropuerto de Santiago. Tras su entrada en funcionamiento, la zona comercial ha incrementado su superficie hasta un total de 2.767 m<sup>2</sup> (un aumento de un 49%), de los cuales 363 m<sup>2</sup> corresponden a 6 Tiendas, 310 m<sup>2</sup> a una Tienda Libre de Impuestos (la zona de retail recoge actividades de multitienda, tienda de gastronomía típica regional, librería y prensa, artesanía y platería, y moda y complementos) y 1.785 m<sup>2</sup> a 3 establecimientos de restauración.

El aeropuerto además cuenta con otros establecimientos comerciales, que recogen actividades complementarias como son cajeros bancarios, cabinas telefónicas, máquinas vending, internet y plastificado de equipajes.

Asimismo, hay una superficie total en aparcamientos de alrededor de 140.000 m<sup>2</sup>, con un total de 3.496 plazas, 10 Express, 18 para autobuses y 44 en remoto.

- Con la puesta en marcha del Módulo C del Aeropuerto de Palma de Mallorca, se han inaugurado 3.202 m<sup>2</sup> de tiendas, repartidos en un punto de Duty free y 5 de retail. En la restauración, se han inaugurado 2.454 m<sup>2</sup>, repartidos en 4 puntos.

También en Palma de Mallorca se ha iniciado la actividad de los 2 concesionarios de las FBO (Operadores de Base Fija). La FBO 1 ha sido adjudicada en julio de 2011 a la UTE Iberia/Gestair, mientras que la FBO 2 ha sido adjudicada a Mallorcair S.L. y ha comenzado sus actividades en junio de 2011.

Dentro de las principales actuaciones comerciales, durante el 2011 se han adjudicado 16 expedientes de Restauración (que corresponden a 32 Puntos) y 24 expedientes de Tiendas (que corresponden a 26 Locales).

Se han realizado diversos Convenios en materia de desarrollo de uso de terrenos con:

- La Asociación de Parques Científicos y Tecnológicos de España (APTE), para la catalogación de determinados terrenos aeroportuarios como parques tecnológicos.
- La Agencia de Innovación y Desarrollo de Andalucía (IDEA) relativa al desarrollo de los terrenos de los Aeropuertos de Jerez y Sevilla.
- La Generalitat Valenciana para la gestión del campo de golf situado en los terrenos del Aeropuerto de Valencia.

En materia de ingresos, los Ingresos Comerciales, en el 2011, se han incrementado (cifras provisionales) un 4,14% frente al año anterior (24,67 millones de euros más), alcanzando los 620,48 millones de euros. Teniendo en cuenta que el tráfico comercial se incrementó un 6,05% en 2011, el ratio de Ingresos Comerciales por pasajero comercial ha sido de 3,05 euros.

El ratio de los Ingresos Comerciales frente a los Ingresos Aeroportuarios en el año 2011 ha sido del 27,03%.

En líneas generales, cabe destacar la aportación en los Ingresos Comerciales en el año 2011 de los 7 primeros aeropuertos de la red, que ha supuesto un 76,91% del total de ingresos comerciales (Madrid-Barajas 26,91%, Barcelona-El Prat 20,13%, Málaga-Costa del Sol 7,39%, Palma de Mallorca 7,74%, Alicante 5,60%, Tenerife Sur 4,60% y Gran Canaria 4,55%).

El conjunto de la actividad comercial agrupada por líneas de negocio, ordenadas según el peso relativo sobre el total de ingresos comerciales, se ha repartido de la siguiente manera:

Línea de Negocio	Variación (%) 2011/ 2010	Peso (%) s/ Total Ingresos Comerciales
Tiendas DF + DP	9,49 %	18,94 %
Tiendas + Explotac.Comerciales	8,89 %	16,73 %
Aparcamientos	-6,87 %	15,69 %
Alquiler vehículos	-0,59 %	15,48 %
Restauración	8,41 %	13,11 %
Arrendamientos	2,64 %	7,56 %
Combustibles	12,83 %	4,74 %
Publicidad	1,94 %	4,56 %
Consumos	14,57 %	2,99 %
Salas	-2,97 %	0,16 %
Otros (Exp. Agricol. Film)	30,34 %	0,04 %
<b>Total</b>	<b>4,14%</b>	<b>100,00%</b>

Respecto al control de los ingresos, se ha puesto en marcha la implantación del nuevo sistema de control basado en TPV´s (SAVIA), con la finalidad de mejorar el conocimiento y control de las ventas. El objetivo del sistema es un mejor conocimiento tanto del volumen de ventas como del tipo de producto vendido.

En el año 2011, se ha implantado el sistema en los Aeropuertos de Madrid-Barajas, Alicante, Barcelona, La Palma y Santiago.

### 6.3 CONTRATACIÓN

Las contrataciones más significativas con centros destino de aeropuertos durante el ejercicio 2011 referentes a contratos de inversión, son las que a continuación se detallan:

TÍTULO	Neto Adjudicado(€)
Ampliación pista .Aeropuerto de A Coruña	59.357.214,32
Contrato marco suministro con instalación de pasarelas de embarque y equipos de servicios a aeronaves en varios aeropuertos	58.500.000,00
Acuerdo marco 2011-2014 para el suministro de vehículos auto-extintores de 10.000 litros de agua para varios aeropuertos	18.000.000,00
Adecuación de canales de drenaje y resas en el campo de vuelo del aeropuerto de Barcelona.	13.446.164,49
Regeneración de plataforma. Aeropuerto de Sevilla	10.864.172,00
Acondicionamiento de áreas de aparcamiento. Aeropuerto de Reus	10.191.491,50
Nueva central eléctrica en el aeropuerto de Asturias	10.180.379,39
Adecuación del campo de vuelos del aeropuerto de Vigo	9.978.830,17
Eliminación de obstáculos en el interior del SGA. Aeropuerto de Málaga	9.368.279,69
Adecuación plataforma de estacionamiento de aeronaves.-aeropuerto de Zaragoza	8.178.256,34

## 7 PERSONAS

El reto fundamental en el área de los recursos humanos es fomentar la motivación, el compromiso y el desarrollo profesional de todos sus trabajadores y hacer más eficaz y eficiente la organización, con el fin de contribuir a satisfacer las necesidades de los clientes y prestar un servicio de calidad en el ámbito de la gestión de la actividad aeroportuaria y aeronáutica.

Para ello, siendo las personas el principal activo de Aena, los objetivos, se centran en:

- Mejorar el desarrollo de la personas.
- Aumentar su motivación y compromiso.
- Desarrollar el control de gestión del área de recursos humanos optimizando los resultados.

En el año 2011 el objetivo más importante ha sido contribuir, en el ámbito de organización y recursos humanos (adaptación organizativa, delimitación y asignación de la plantilla, negociación sindical, etc.) al desarrollo del nuevo modelo de gestión del sistema

aeroportuario, en cumplimiento de lo dispuesto en el Real Decreto-ley 13/2010, de 3 de diciembre, que constituye el nuevo marco legal para la modernización del sistema aeroportuario español.

El I Convenio Colectivo del Grupo Aena fue firmado el 14 de julio de 2011, viniendo a sustituir al V Convenio colectivo de Aena, con una duración pactada hasta el 31 de diciembre de 2018. Este convenio será de aplicación tanto al personal de la Entidad Pública Empresarial Aena (excepto controladores), como al de Aena Aeropuertos, S.A.

### **PLANTILLA**

El número total de trabajadores en Aena Aeropuertos, a 31 de diciembre de 2011, es de 8.688 trabajadores, incluyendo las Unidades Corporativas y la Dirección General de Aena Aeropuertos

### **SISTEMAS DE GESTIÓN DE RECURSOS HUMANOS**

Las acciones más relevantes, llevadas a cabo por el área de Sistema de Gestión, han sido las siguientes:

- Gestión de la tramitación del pase a la nueva sociedad mercantil estatal: Creación de Centros de Trabajo, nuevos Códigos de cuenta de cotización, cartas de comunicación a los trabajadores, tramitación de la nueva situación de excedencia a ex funcionarios con el Ministerio de Fomento, etc., alta y baja de usuarios en Contrat@/Certific@2. Realización centralizada de la Afiliación con motivo de la subrogación a Aena Aeropuertos S.A.
- Participación en el proceso de segregación de empresas en la aplicación corporativa SAP, para adecuar el sistema al nuevo modelo organizativo de 2011.
- Elaboración y gestión de nuevos contratos laborales con posibilidad de Bonificación /reducción en Aena Aeropuertos y otras bonificaciones.
- En el ámbito del Plan de Austeridad 2010-13, en relación al objetivo de contención del gasto y mejorar la productividad de los Recursos Humanos, se ha conseguido:
  - Reducir el gasto total de Comisiones de Servicio un 3,5% respecto a 2010.
  - Situar el indicador de absentismo de actuación en el año 2011, en un 4,77, por debajo de la media de absentismo en España.
  - Reducir la realización de horas extras en un 10% respecto a 2010, consiguiendo igualar los niveles de 2002.

### **ORGANIZACIÓN**

En relación con las acciones más relevantes llevadas a cabo en el área organizativa de Aena se pueden destacar las siguientes:

- Tras el inicio efectivo de las funciones y obligaciones de Aena Aeropuertos S.A. el día 8 de junio de 2011, se ha llevado a cabo el Desarrollo Organizativo del Nuevo Modelo de Gestión Aeroportuaría. Este desarrollo se ha producido en dos fases, el 8 de junio y el 1 de noviembre, realizándose todas las medidas necesarias dentro del contexto de austeridad actual, con criterios de eficiencia, sin incremento de coste adicional y sin incremento neto del número de puestos de estructura.
- El Sistema de Gestión del Desempeño (SGD) se ha consolidado como un sistema de referencia para mejorar y medir el desempeño de los directivos y el personal de estructura de Aena. Este sistema supone no solo un cambio en la gestión de personas, sino también un cambio cultural y una forma de trabajar orientada a resultados que necesariamente origina un mayor compromiso de las personas con los objetivos de Aena.

- Se está avanzando en el desarrollo e implantación de un sistema de control de gestión de las principales magnitudes e indicadores del área de recursos humanos de los aeropuertos, que permita identificar y analizar los problemas, realizar su seguimiento y proponer soluciones que mejoren la gestión.

## **8 ACTIVIDAD INTERNACIONAL**

En el ámbito internacional, hay que señalar las visitas y reuniones de delegaciones extranjeras que han pasado por nuestros aeropuertos, tales como el Presidente de OACI; la Directora Regional de OACI para Norteamérica, Centroamérica y Caribe; los Ministros de Transportes de la Federación Rusa, Portugal y Vietnam; una delegación de miembros del Parlamento europeo encabezada por Magdalena Álvarez; así como varios aeropuertos europeos y de otros continentes.

Por otra parte, durante 2011, el Presidente-Director General de Aena, Juan Ignacio Lema, ha continuado su participación activa en las reuniones como miembro del Consejo Mundial de Aeropuertos, ACI Governing Board, y el Director de Aeropuertos Españoles, como miembro del Consejo Europeo de ACI EUROPE.

## **9 PARTICIPACIONES EMPRESARIALES**

El desarrollo empresarial de Aena Aeropuertos S.A. se está realizando por medio de la diversificación e internacionalización de su actividad principal, a través de la participación en el capital de diversas sociedades.

Aena Aeropuertos S.A., participa directamente en las sociedades mercantiles Aena Desarrollo Internacional, S.A. y Centros Logísticos Aeroportuarios, S.A. (CLASA); posee participación minoritaria en las sociedades mercantiles Restauración de Aeropuertos Españoles, S.A. (RAESA) y Barcelona Regional Agencia Metropolitana de Desarrollo Urbanístico y de Infraestructuras, S.A.; por último, tiene participación indirecta en sociedades anónimas en las que participan las empresas citadas.

- ❑ Aena Desarrollo Internacional S.A., Sociedad Unipersonal cuyo objeto social principal es la explotación, conservación, gestión y administración de infraestructuras aeroportuarias, así como los servicios complementarios a las mismas y los de asistencia a aeronaves, pasajeros, carga aérea y tripulaciones; planificación y elaboración de proyectos, dirección y control de ejecución de obras para infraestructuras e instalaciones aeroportuarias y de navegación aérea; construcción, ampliación, remodelación y equipamiento de infraestructuras aeroportuarias, así como realización de estudios, asesorías, ingenierías, consultorías, elaboración y evaluación de proyectos relacionados directamente con el negocio aeronáutico, aeroportuario y de navegación aérea.
- ❑ Centros Logísticos Aeroportuarios, S.A. (CLASA), Sociedad Unipersonal cuyo objeto social es la promoción, construcción, gestión, explotación y conservación de los centros de carga aérea o instalaciones equivalentes existentes en los aeropuertos. Asimismo, puede desarrollar cuantas actividades mercantiles estén directamente o indirectamente relacionadas con su objeto social, tales como los estudios de asistencia técnica, de mercado, de viabilidad económica para proyectos de centros de carga, logísticos, intermodales o integrados en el campo de la consultoría.
- ❑ Restauración de Aeropuertos Españoles, S.A. (RAESA), Sociedad participada por Aena Aeropuertos S.A. (48,99%) y ÁREAS S.A. (51,01%). El objeto social de la sociedad es la explotación de la restauración del Aeropuerto de Madrid/Barajas.

- Barcelona Regional Agencia Metropolitana de Desarrollo Urbanístico y de Infraestructuras, S.A., Sociedad participada por el Ayuntamiento de Barcelona (17,65%), Aena Aeropuertos S.A. (11,76%), Consorcio de la zona franca (11,76%), Sociedad Urbanística Metropolitana de Rehabilitación y Gestión S.A. (REGESA) (11,76%), Puerto de Barcelona (11,76%), Empresa Metropolitana de Saneamientos y Servicios S.A. (7,84%), Mancomunidad de municipios del área metropolitana de Barcelona (7,84%), ADIF (5,88%), Mercados de Abastecimientos de Barcelona S.A. (MERCABARNA) (5,88%), Ferrocarril Metropolitano de Barcelona, S.A. (3,92%) y Transportes de Barcelona S.A. (3,92%). Su objeto social es la realización de estudios, análisis y prospecciones sobre aspectos urbanísticos, territoriales y medioambientales; la proyección, promoción, gestión, desarrollo, asesoramiento, ejecución y explotación de todo tipo de obras, edificaciones y sistemas urbanísticos.

## **10. RESULTADOS ECONÓMICOS Y EVOLUCIÓN PREVISIBLE DE LOS NEGOCIOS**

La sociedad se constituye durante el ejercicio 2011 por lo que no existen saldos y resultados comparativos. Adicionalmente, fue constituida el 31 de mayo de 2011, y la información financiera y resultado se presentan al 31 de diciembre de 2011, y por el periodo comprendido entre el 31 de mayo y el 31 de diciembre de 2011, por lo que no son representativos. Los Resultados de explotación fueron positivos, ascendiendo a 99,2 Millones de euros. Las pérdidas que finalmente arroja su Cuenta de Resultados (-93,9 Millones de euros) son causadas principalmente por el elevado endeudamiento con el que se constituyó (véase apartados de la memoria relativos a este aspecto), que da lugar a un Resultado Financiero negativo de -234,9 Millones de euros.

En lo relativo a la evolución previsible de los negocios, en línea con lo planteado en la Introducción a este informe, a partir del nuevo Modelo de Gestión Aeroportuario y su revisión, Aena Aeropuertos, S.A. busca la puesta en valor de la compañía aplicando criterios de eficiencia, y pretende consolidar y reforzar su viabilidad económico-financiera mediante el desarrollo de un Plan Estratégico y de Negocio que contemple:

- **Incremento de los ingresos**, a través de:
  - Actualización de las tarifas, que permita la plena recuperación de costes.
  - Desarrollo u optimización de las actividades comerciales.
- **Reducción de costes**, mediante la:
  - Implantación y seguimiento de Planes de Austeridad.
  - Mejora de eficiencias facilitadas por el Nuevo Modelo de Gestión.
- **Reducción de la deuda** y de su relación con el EBITDA con medidas tales como:
  - Revisión del Plan de Inversiones a la baja con los criterios de racionalización y puesta en valor de las infraestructuras existentes.

En particular, y en lo que respecta a la actualización de tarifas, se ha llevado ya a cabo, a través de la *Ley 1/2011, de 4 de Marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para Aviación Civil y se modifica la Ley 21/2003, de 7 de Julio de la Seguridad Aérea*, una profunda transformación del marco regulatorio de sus ingresos, a través del establecimiento de un procedimiento de actualización y modificación de sus tarifas, con sujeción a determinados procedimientos de transparencia, consulta y supervisión, que posibilitará en el futuro la recuperación plena de sus costes, incluyendo una rentabilidad adecuada de las inversiones.

Por todo ello, y por todo lo expuesto a lo largo de este Informe, las perspectivas a largo plazo del Grupo son satisfactorias en todas las líneas de negocio por las expectativas de crecimiento en sus actividades, lo cual permitirá maximizar el valor de la compañía y

alcanzar los objetivos de calidad, seguridad, operatividad y competitividad de las infraestructuras del transporte aéreo españolas, a la altura que el desarrollo socioeconómico del país necesita.

## **11. HECHOS POSTERIORES AL CIERRE**

1. Con fecha 25 de enero de 2012 el Consejo de Administración acuerda renunciar a la celebración de los contratos relativos a los lotes I y II del "Procedimiento de licitación para la selección de socios que participan en el capital de las sociedades anónimas encargadas de la gestión de las concesiones de servicios aeroportuarios de los aeropuertos de Madrid - Barajas y Barcelona -El Prat.

2. El Consejo de Ministros celebrado el 16 de marzo de 2012 aprobó el Plan de reestructuración y racionalización del sector público empresarial y fundacional estatal, con el fin principal de configurar un sector más reducido, más racional y más eficiente inmerso en el actual contexto de austeridad y necesidad de control del gasto público. En su conjunto, el Plan aprobado por el Gobierno contempla la supresión, desinversión o agilización de la liquidación de un total de ochenta sociedades mercantiles, entre las cuales se encuentran Aena Desarrollo Internacional, S.A. y Centros Logísticos Aeroportuarios, S.A., que son empresas poseídas en un 100% por la Sociedad.

Según la información manejada por la Sociedad, se está contemplando la fusión, por absorción, de Clasa y Aena Desarrollo Internacional por la entidad matriz Aena Aeropuertos, S.A.



**AENA AEROPUERTOS, S.A. (Sociedad Unipersonal)**

**FORMULACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES E INFORME DE GESTIÓN DEL EJERCICIO 2011**

El Consejo de Administración de AENA AEROPUERTOS, S.A. en fecha 27 de marzo de 2012, 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 de AENA AEROPUERTOS, S.A. correspondientes al ejercicio comprendido entre el 31 de mayo de 2011 y el 31 de diciembre de 2011, cuyas hojas se presentan ordenadas del 1 al 60 y el Informe de gestión del ejercicio comprendido entre el 31 de mayo de 2011 y el 31 de diciembre de 2011, cuyas hojas se presentan ordenadas del 0 al 21.

Ambos documentos son los precedentes a este escrito.

**FIRMANTES**

**FIRMA**

D. José Manuel Vargas Gómez  
Presidente de Aena Aeropuertos

D. Jorge Andreu Arasa  
Consejero

D. Manuel Butler Halter  
Consejero

D. Francisco Cal Pardo  
Consejero

D. Antonio Carrascosa Morales  
Consejero

D. Pedro Francisco Duque Duque  
Consejero

D. José Jaume Pons  
Consejero

D. Ginés de Rus Mendoza  
Consejero

D. Pablo Vázquez Vega  
Consejero

D. Juan Ignacio Acha-Orbea Echeverría  
Consejero

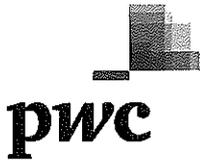
D. Jesús Fernández Rodríguez  
Secretario



**AENA AEROPUERTOS, S.A. (Sociedad Unipersonal) y  
Sociedades Dependientes**

Informe de auditoría, cuentas anuales consolidadas  
e informe de gestión consolidado correspondientes al ejercicio  
comprendido entre el 31 de mayo de 2011 y el 31 de diciembre de 2011





## INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS

Al Accionista Único de Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal)

Hemos auditado las cuentas anuales consolidadas de Aena Aeropuertos, S.A.U. (la Sociedad dominante) y sociedades dependientes (el Grupo), que comprenden el balance consolidado al 31 de diciembre de 2011, la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, el estado de cambios en el patrimonio neto consolidado, el estado de flujos de efectivo consolidado y la memoria consolidada correspondientes al ejercicio comprendido entre el 31 de mayo de 2011 y el 31 de diciembre de 2011. Los Administradores de la Sociedad dominante son los responsables de la formulación de las cuentas anuales consolidadas, de acuerdo con el marco normativo de información financiera aplicable a la entidad (que se identifica en la Nota 3 de la memoria consolidada adjunta) y, en particular, con los principios y criterios contables contenidos en el mismo. Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre las citadas cuentas anuales consolidadas en su conjunto, basada en el trabajo realizado de acuerdo con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España, que requiere el examen, mediante la realización de pruebas selectivas, de la evidencia justificativa de las cuentas anuales consolidadas y la evaluación de si su presentación, los principios y criterios contables utilizados y las estimaciones realizadas, están de acuerdo con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación.

En nuestra opinión, las cuentas anuales consolidadas adjuntas del ejercicio 2011 expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio consolidado y de la situación financiera consolidada de Aena Aeropuertos, S.A.U. y sociedades dependientes al 31 de diciembre de 2011, así como de los resultados consolidados de sus operaciones y de sus flujos de efectivo consolidados correspondientes al ejercicio comprendido entre el 31 de mayo de 2011 y el 31 de diciembre de 2011, de conformidad con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación y, en particular, con los principios y criterios contables contenidos en el mismo.

El informe de gestión consolidado adjunto del ejercicio 2011 contiene las explicaciones que los Administradores de la Sociedad dominante consideran oportunas sobre la situación del Grupo, 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 consolidado concuerda con la de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2011. 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 Aena Aeropuertos, S.A.U. y sociedades dependientes.

PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L.

Alejandro García López  
Socio – Auditor de Cuentas

19 de junio de 2012

---

*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](http://www.pwc.com/es)*

INSTITUTO DE  
CENSORES JURADOS  
DE CUENTAS DE ESPAÑA

Miembro ejerciente:  
**PRICEWATERHOUSECOOPERS  
AUDITORES, S.L.**

Año **2012** Nº **01/12/13852**  
COPIA GRATUITA

.....  
Este informe está sujeto a la tasa  
aplicable establecida en la  
Ley 44/2002 de 22 de noviembre.  
.....

**AENA AEROPUERTOS, S.A. (Sociedad Unipersonal) y  
sociedades dependientes**

Cuentas anuales consolidadas e Informe de gestión  
consolidado del ejercicio comprendido entre el 31 de  
mayo de 2011 y el 31 de diciembre de 2011



**AENA AEROPUERTOS, S.A. (Sociedad Unipersonal) Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**  
**BALANCE CONSOLIDADO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2011**  
**(Expresado en miles de euros)**

ACTIVO	Notas	Al 31 de diciembre de 2011
<b>ACTIVO NO CORRIENTE:</b>		
<b>Inmovilizado Intangible</b>	<b>7</b>	<b>93.003</b>
Investigación y Desarrollo		604
Aplicaciones Informáticas		45.029
Otro Inmovilizado Intangible		5.532
Inmovilizado en curso		41.838
<b>Inmovilizado Material</b>	<b>8</b>	<b>16.126.440</b>
Terrenos y Construcciones		11.629.445
Instalaciones técnicas y otro inmovilizado material		3.119.832
Inmovilizado en curso y anticipos		1.377.163
<b>Inversiones Inmobiliarias</b>	<b>9</b>	<b>86.071</b>
Construcciones		82.654
Instalaciones técnicas		3.417
<b>Inversiones en empresas asociadas a largo plazo</b>	<b>11</b>	<b>68.929</b>
Participaciones Puestas en Equivalencia		68.929
<b>Inversiones financieras a largo plazo</b>	<b>12 y 13</b>	<b>58.907</b>
<b>Activos por impuesto diferido</b>	<b>20</b>	<b>58.995</b>
<b>Total Activo No Corriente</b>		<b>16.492.344</b>
<b>ACTIVO CORRIENTE:</b>		
<b>Existencias</b>	<b>17</b>	<b>5.224</b>
<b>Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar</b>	<b>12 y 14</b>	<b>403.516</b>
Clientes por ventas y prestación de servicios		240.727
Clientes empresas del grupo	11	10.697
Empresas puestas en equivalencia	11	6.189
Deudores varios		7.568
Personal		1.462
Otros Créditos con las Administraciones Públicas	20	136.873
<b>Inversiones en empresas del grupo y asociadas</b>	<b>12</b>	<b>44.619</b>
Créditos a empresas del grupo		44.619
<b>Inversiones financieras a corto plazo</b>	<b>12</b>	<b>9.529</b>
Créditos a empresas		472
Otros activos financieros		9.057
<b>Periodificaciones a corto plazo</b>		<b>63</b>
<b>Efectivo y otros activos líquidos equivalentes</b>		<b>3.317</b>
<b>Total Activo Corriente</b>		<b>466.268</b>
<b>TOTAL ACTIVO</b>		<b>16.958.613</b>

Las notas 1 al 25 de la memoria consolidada adjunta son parte integrante de estas cuentas anuales consolidadas.

**AENA AEROPUERTOS, S.A. (Sociedad Unipersonal) Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**  
**BALANCE CONSOLIDADO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2011**  
**(Expresado en miles de euros)**

PATRIMONIO NETO Y PASIVO	Notas	Al 31 de diciembre de 2011
<b>PATRIMONIO NETO:</b>		
<b>Fondos propios</b>	<b>18</b>	<b>2.516.434</b>
Capital social		1.500.000
Prima de emisión de acciones		1.100.868
Resultados del ejercicio atribuibles a la Sociedad Dominante		(84.434)
Resultado consolidado		(84.434)
<b>Ajustes por cambios de valor</b>		<b>(29.461)</b>
Operaciones de cobertura	18	(24.149)
Diferencias de conversión de sociedades puestas en equivalencia	18	(5.312)
<b>Subvenciones, donaciones y legados recibidos</b>	<b>18</b>	<b>460.958</b>
<b>Total Patrimonio Neto</b>		<b>2.947.931</b>
<b>PASIVO NO CORRIENTE:</b>		
<b>Provisiones a largo plazo</b>	<b>19</b>	<b>371.278</b>
Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal		5.225
Actuaciones medioambientales		99.033
Otras provisiones		267.020
<b>Deudas a largo plazo</b>	<b>12 y 15</b>	<b>11.531</b>
Deudas con entidades de crédito		6.501
Acreeedores por arrendamiento financiero		2.124
Derivados		49
Otros pasivos financieros		2.857
<b>Deudas con empresas del grupo a l/p</b>	<b>12 y 15</b>	<b>11.144.645</b>
<b>Pasivos por impuesto diferido</b>	<b>20</b>	<b>197.735</b>
<b>Periodificaciones a largo plazo</b>		<b>1.397</b>
<b>Total Pasivo No Corriente</b>		<b>11.726.586</b>
<b>PASIVO CORRIENTE:</b>		
<b>Provisiones a corto plazo</b>	<b>19</b>	<b>207.335</b>
<b>Deudas a corto plazo-</b>	<b>12</b>	<b>628.867</b>
Deudas con entidades de crédito		2.846
Acreeedores por arrendamiento financiero		465
Otros pasivos financieros		625.556
<b>Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo</b>	<b>12 y 15</b>	<b>1.087.277</b>
Deudas con empresas del grupo		1.087.277
<b>Acreeedores comerciales y otras cuentas a pagar</b>	<b>12</b>	<b>360.594</b>
Proveedores		1.485
Acreeedores varios	11	278.957
Personal		18.904
Pasivos por impuesto corriente	20	168
Otras Deudas con las Administraciones Públicas	20	23.596
Anticipos de clientes		37.484
<b>Periodificaciones a corto plazo</b>		<b>23</b>
<b>Total Pasivo Corriente</b>		<b>2.284.096</b>
<b>TOTAL PASIVO</b>		<b>16.958.613</b>

Las notas 1 al 25 de la memoria consolidada adjunta son parte integrante de estas cuentas anuales consolidadas.

**AENA AEROPUERTOS, S.A. (Sociedad Unipersonal) Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**  
**CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA CORRESPONDIENTE AL PERIODO**  
**ENTRE EL 31 DE MAYO Y EL 31 DE DICIEMBRE DE 2011**  
**(Expresada en miles de euros)**

	Notas	2011
<b>OPERACIONES CONTINUADAS</b>		
Importe neto de la cifra de negocios	21.b	1.458.931
Aumento de la valoración de trabajos ejecutados pendientes de facturar		
Trabajos realizados por la empresa para su activo	8	3.689
Aprovisionamientos	21.a	(131.663)
Consumo de materias primas y otras materias consumibles		169
Trabajos realizados por otras empresas		(131.832)
Otros ingresos de explotación		6.685
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente		6.166
Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio		519
Gastos de personal	21.c	(220.821)
Sueldos, salarios y asimilados		(160.679)
Cargas sociales	16.c	(59.890)
Provisiones		(252)
Otros gastos de explotación		(553.028)
Servicios exteriores	21.d	(451.238)
Tributos		(67.407)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales		(6.044)
Otros gastos de gestión corriente		(28.339)
Amortización del inmovilizado	7, 8 y 9	(490.000)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	18.e	21.950
Excesos de provisiones	21.e	9.204
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado		(5.027)
Otros resultados		3.987
<b>RESULTADO DE EXPLOTACIÓN</b>		<b>103.907</b>
Ingresos financieros	21.e	1.936
De participaciones en instrumentos de patrimonio		1.936
Gastos financieros	21.e	(224.340)
Por deudas con empresas del grupo		(188.775)
Por deudas con terceros		(52.462)
Por actualización de provisiones		(3.572)
Activación gastos financieros		20.469
Variación de valor razonable en instrumentos financieros	15 y 21.e	(12.869)
Diferencias de cambio	21.e	349
<b>RESULTADO FINANCIERO</b>	21.e	<b>(234.924)</b>
Resultado de asociadas por el método de la participación		6.085
<b>RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS Y PARTICIPADAS</b>		<b>(124.932)</b>
Impuesto sobre beneficios	20	40.498
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS</b>		<b>(84.434)</b>
<b>RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO</b>		<b>(84.434)</b>
<b>RESULTADO ATRIBUIDO A LA ENTIDAD DOMINANTE</b>		<b>(84.434)</b>

Las notas 1 al 25 de la memoria consolidada adjunta son parte integrante de estas cuentas anuales consolidadas.

**AENA AEROPUERTOS, S.A. (Sociedad Unipersonal) Y SOCIEDADES DEPENDIENTES  
ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CONSOLIDADO PARA EL PERIODO  
COMPRENDIDO ENTRE EL 31 DE MAYO DE 2011 Y EL 31 DE DICIEMBRE DE 2011  
(Expresado en miles de euros)**

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

	<u>Nota</u>	<u>2011</u>
<b>Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidado</b>		<b>(84.434)</b>
<b>Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto</b>		
Por coberturas de flujos de efectivo		(46.971)
Subvenciones, donaciones y legados recibidos		-
Diferencias de conversión	Nota 19	(5.312)
Efecto impositivo		14.092
<b>Total ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto</b>		<b>(38.191)</b>
<b>Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias</b>		
Por coberturas de flujos de efectivo		12.896
Subvenciones, donaciones y legados recibidos		(22.755)
Efecto impositivo		1.380
<b>Total transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias</b>		<b>(8.479)</b>
<b>TOTAL DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS CONSOLIDADO</b>		<b>(131.104)</b>

Las notas 1 al 25 de la memoria consolidada adjunta son parte integrante de estas cuentas anuales consolidadas.

**B) Estados de cambios en el patrimonio neto consolidado (Expresado en miles de euros)**

	Capital	Prima de emisión	Resultado del ejercicio	Ajustes por cambios de valor	Subvenciones donaciones y legados	TOTAL
Saldo al 31 de mayo de 2011	61	-	-	-	-	61
Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	(84.434)	(29.461)	(17.209)	(131.104)
Operaciones con socios o propietarios	-	-	-	-	-	-
- Incremento del patrimonio neto por aportación no dineraria	1.499.939	1.100.868	-	-	478.167	3.078.974
Otras variaciones del patrimonio neto	-	-	-	-	-	-
Saldo al 31 de diciembre de 2011	1.500.000	1.100.868	(84.434)	(29.461)	460.958	2.947.931

Las notas 1 al 25 de la memoria consolidada adjunta son parte integrante de estas cuentas anuales consolidadas

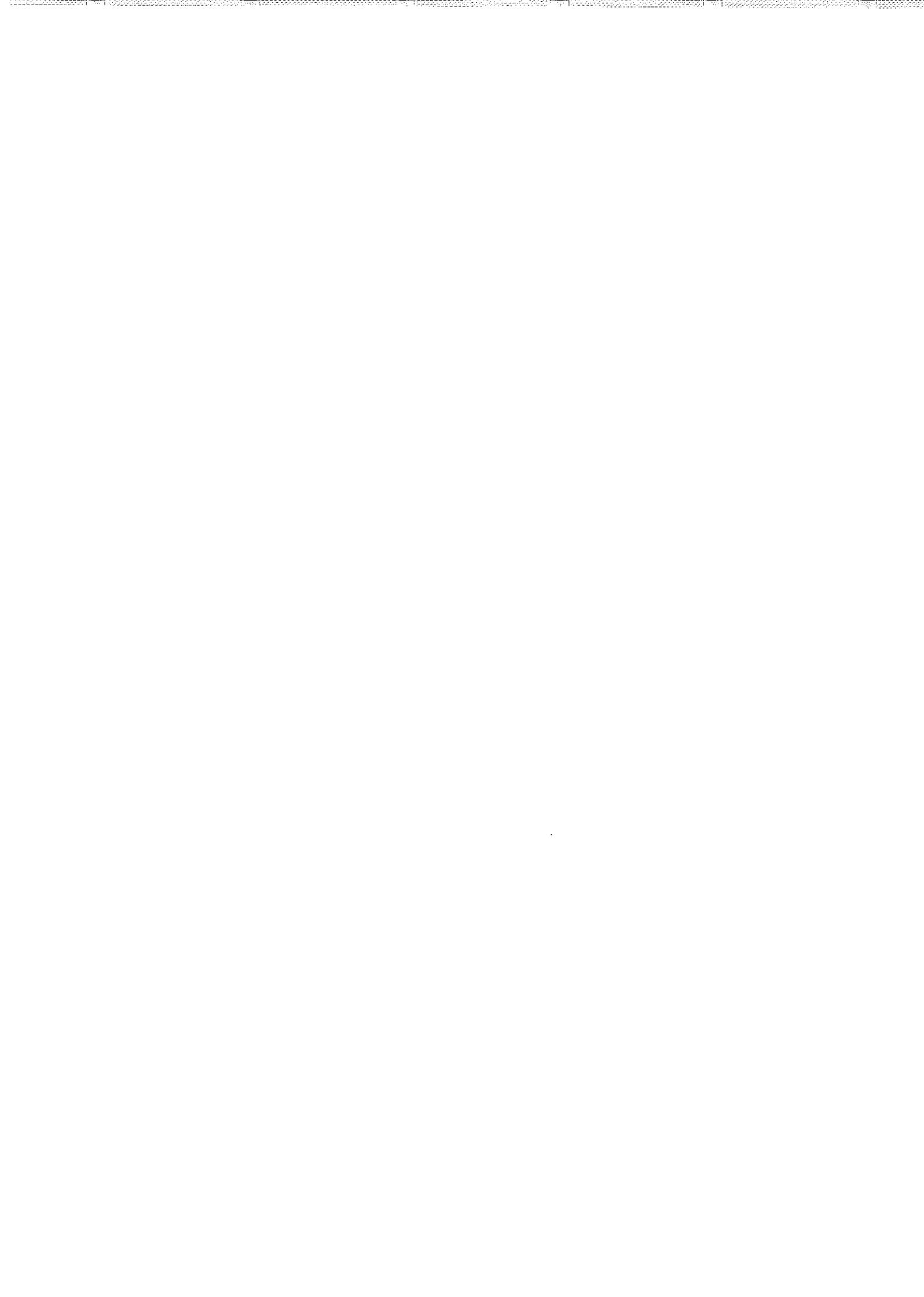
**AENA AEROPUERTOS, S.A. (Sociedad Unipersonal) Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**  
**ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO PARA EL PERIODO COMPRENDIDO**  
**ENTRE EL 31 DE MAYO DE 2011 Y EL 31 DE DICIEMBRE DE 2011**  
**(Expresado en miles de euros)**

	Notas	2011
<b>FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN (I)</b>		<b><u>659.947</u></b>
Resultado del ejercicio antes de impuestos		(124.932)
<b>Ajustes del resultado-</b>		<b><u>703.185</u></b>
Amortización del inmovilizado	7, 8 y 9	490.000
Correcciones valorativas por deterioro		6.044
Imputación de subvenciones	18.e	(21.950)
Resultados por bajas y enajenaciones del inmovilizado		5.027
Ingresos financieros		(1.907)
Gastos financieros		224.055
Diferencias de cambio		(284)
Ingresos por dividendos		1.774
Variación de valor razonable en instrumentos financieros		3.545
Exceso de provisiones		(9.204)
Participación en el resultado de sociedades por puesta en equivalencia		6.085
<b>Cambios en el capital corriente-</b>		<b><u>289.412</u></b>
Existencias		(165)
Deudores y otras cuentas a cobrar		13.692
Otros activos corrientes		(14.717)
Acreedores y otras cuentas a pagar		(83.294)
Otros pasivos corrientes		626.411
Otros activos y pasivos no corrientes		(252.516)
<b>Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación-</b>		<b><u>(207.718)</u></b>
Pagos de intereses		(209.401)
Cobros de dividendos		2.986
Cobros de intereses		1.290
Cobros (pagos) por impuesto sobre beneficios		(2.440)
Otros cobros (pagos)		(153)
<b>FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN (II)</b>		<b><u>(589.546)</u></b>
<b>Pagos por inversiones</b>		<b><u>(593.555)</u></b>
Inmovilizado intangible		(23.922)
Inmovilizado material		(567.716)
Inversiones inmobiliarias		(1.524)
Otros activos financieros		(393)
<b>Cobros por desinversiones</b>		<b><u>4.009</u></b>
Efectivo procedente de la aportación no dineraria		991
Otros activos financieros		3.018

**AENA AEROPUERTOS, S.A. (Sociedad Unipersonal) Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**  
**ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO PARA EL PERIODO COMPRENDIDO**  
**ENTRE EL 31 DE MAYO DE 2011 Y EL 31 DE DICIEMBRE DE 2011**  
**(Expresado en miles de euros)**

<b>FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACION (III)</b>	<b><u>(67.733)</u></b>
<b>Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio</b>	<b><u>11</u></b>
Emisión de instrumentos de patrimonio	61
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	(50)
<b>Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero</b>	<b><u>(59.438)</u></b>
Emisión de deudas con empresas del grupo y asociadas	125.000
Devolución y amortización de deudas con entidades de crédito	575
Devolución y amortización de deudas con empresas del grupo y asociadas	(185.013)
<b>Pagos por dividendos y remuneraciones de otros instrumentos de patrimonio</b>	<b><u>(8.306)</u></b>
Dividendos	(8.306)
<b>AUMENTO/DISMINUCIÓN NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES</b>	<b>2.668</b>
<b>EFECTIVO Y OTROS ACTIVOS LIQUIDOS EQUIVALENTES AL COMIENZO DEL PERIODO</b>	<b><u>649</u></b>
<b>EFECTIVO Y OTROS ACTIVOS LIQUIDOS EQUIVALENTES AL FINAL DEL PERIODO</b>	<b><u>3.317</u></b>

Las notas 1 al 25 de la memoria consolidada adjunta son parte integrante de estas cuentas anuales consolidadas.



**AENA AEROPUERTOS, S.A. (Sociedad Unipersonal) Y SOCIEDADES DEPENDIENTES  
MEMORIA DE LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS DEL EJERCICIO COMPRENDIDO  
ENTRE EL 31 DE MAYO Y EL 31 DE DICIEMBRE DE 2011**

**1. Sociedades del Grupo**

**1.1 Sociedad dominante**

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

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

- La ordenación, dirección, coordinación, explotación, conservación, administración y gestión de los aeropuertos de interés general y titularidad estatal y de los helipuertos gestionados por Aena, 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.

La constitución de la sociedad se realiza mediante la emisión de 61 acciones de 1.000 euros de valor nominal, suscritas y desembolsadas íntegramente por la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" que es su accionista único. 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.

Posteriormente, por medio del Acuerdo de Consejo de Ministros de fecha 3 de junio de 2011, se aprueba la realización, para dar contenido a la actividad de la Sociedad y de acuerdo con el artículo 9 del Real Decreto Ley 13/2010 de 3 de diciembre, de la ampliación de capital de la sociedad por la cual el accionista aportará la totalidad de bienes, derechos, deudas y obligaciones afectos al desarrollo de las actividades aeroportuarias, comerciales y a otros servicios estatales vinculados a la gestión aeroportuaria, incluidos los servicios de tránsito aéreo de aeródromo. Dicha ampliación de capital se realiza mediante una aportación de capital no dineraria valorada conforme a las normas contables en vigor, en concreto el Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007 de 16 de noviembre, modificado posteriormente por el Real Decreto 1159/2010 de 17 de septiembre. Ver el detalle de la aportación no dineraria en la nota 4.

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 domicilio de Aena Aeropuertos está ubicado en Madrid, calle Arturo Soria, 109.

A efectos de la preparación de las cuentas anuales consolidadas, se entiende que existe un grupo cuando la dominante tiene una o más entidades dependientes, siendo éstas aquellas sobre las que la dominante tiene el control, bien de forma directa o indirecta. Los principios aplicados en la elaboración de las cuentas anuales consolidadas del Grupo, así como el perímetro de consolidación se detallan en la Nota 1.2.

El Grupo está controlado por la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea", que 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.

## **1.2 Sociedades dependientes**

Dependientes son todas las entidades, incluidas las entidades de propósito especial, sobre las que el Grupo ostenta o pueda ostentar, directa o indirectamente, el control, entendiéndose este como el poder de dirigir las políticas financieras y de explotación de un negocio con la finalidad de obtener beneficios económicos de sus actividades. 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. 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.

El detalle de sociedades dependientes del Grupo al 31 de diciembre de 2011 es el siguiente:

Sociedad y Domicilio Social	Actividad	%		Titular de la Participación	Método de Consolidación
		Directo	Indirecto		
<b>Sociedades dependientes:</b>					
Aena Desarrollo Internacional, S.A. (a) Arturo Soria, 109 Madrid (1)	Explotación, conservación, gestión y administración de infraestructuras aeroportuarias, así como los servicios complementarios.	100	-	Aena Aeropuertos, S.A.	Integración global
Centros Logísticos Aeroportuarios, S.A. (CLASA) (a) Edificio de Servicios Generales Aeropuerto de Madrid – Barajas Madrid (2)	Promoción, construcción, gestión, explotación y conservación de los centros de carga aérea, o instalaciones equivalentes en los aeropuertos, así como cuantas actividades mercantiles estén directa o indirectamente relacionadas con lo anterior.	100	-	Aena Aeropuertos, S.A.	Integración global
Concesionaria del Aeropuerto de Madrid-Barajas, S.A.U Aeropuerto Madrid-Barajas, Avenida de la Hispanida SN 28042 Madrid		100	-	Aena Aeropuertos, S.A.	Integración global
Concesionaria del Aeropuerto Barcelona-EI Prat, Aeropuerto Barcelona-EI Prat, Prat de Llobregat SN 08820 Barcelona		100	-	Aena Aeropuertos, S.A.	Integración global

(a) Datos obtenidos de la aportación no dineraria realizada el 8 de junio de 2011.

(1) Sociedades auditadas por la red PwC.

(2) Sociedad auditada por otros auditores.

Al 31 de diciembre de 2011 ninguna de estas sociedades cotiza en bolsa.

Los supuestos por los que se consolidan estas sociedades, corresponden a las situaciones contempladas en el Art. 2 de las NOFCAC, que se indican a continuación:

1. Cuando la sociedad dominante se encuentre, en relación con otra sociedad (dependiente) en alguna de las siguientes situaciones:
  - a) Que la sociedad dominante posea la mayoría de los derechos de voto.
  - b) Que la sociedad dominante tenga la facultad de nombrar o destituir a la mayoría de los miembros del órgano de administración.
  - c) Que la sociedad dominante pueda disponer, en virtud de acuerdos celebrados con otros socios, de la mayoría de los derechos de voto.
  - d) Que la sociedad dominante haya designado con sus votos la mayoría de los miembros del órgano de administración, que desempeñen su cargo en el momento en que deban formularse las cuentas consolidadas y durante los dos ejercicios inmediatamente anteriores. Esta circunstancia se presume cuando la mayoría de los miembros del órgano de administración de la sociedad dominada sean miembros del órgano de administración o altos directivos de la sociedad dominante o de otra dominada por ésta.
  - e) Cuando una sociedad dominante posea la mitad o menos de los derechos de voto, incluso cuando apenas posea o no posea participación en otra sociedad, o cuando no se haya explicitado el poder de dirección (entidades de propósito especial), pero participe en los riesgos y beneficios de la entidad, o tenga capacidad para participar en las decisiones de explotación y financieras de la misma.

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

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

## 2. Sociedades asociadas y multigrupo

Asociadas son todas las entidades sobre las que alguna de las sociedades incluidas en la consolidación ejerce influencia significativa. Se entiende que existe influencia significativa cuando el Grupo tiene participación en la sociedad y poder para intervenir en las decisiones de política financiera y de explotación de ésta, sin llegar a tener control.

El detalle de sociedades asociadas al 31 de diciembre de 2011 es el siguiente:

Sociedad y Domicilio Social	Actividad	%		Valor Neto según Libros	Titular de la Participación	Método de Consolidación
		Directo	Indirecto			
<b>Sociedades asociadas y multigrupo:</b>						
Restauración de Aeropuertos Españoles, S.A. (RAESA) (a) Aeropuerto de Madrid-Barajas Madrid (1)	Explotación de la restauración del Aeropuerto de Madrid-Barajas.	48,99	-	1.353	Aena Aeropuertos, S.A.	Puesta en equivalencia
Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A. de CV (AMP) (a) México DF (1)	Operador aeropuertos del Pacífico GAP.	-	33,33	84.121	Aena Desarrollo Internacional, S.A.	Puesta en equivalencia
Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. (SACSA) (a) Aeropuerto Rafael Núñez Cartagena de Indias – Colombia (1)	Explotación Aeropuerto de Cartagena.	-	37,89	690	Aena Desarrollo Internacional, S.A.	Puesta en equivalencia
Aeropuertos del Caribe, S.A. (ACSA) (a) Aeropuerto Ernesto Cortisoz Barranquilla – Colombia (1)	Explotación Aeropuerto de Barranquilla.	-	40	159	Aena Desarrollo Internacional, S.A.	Puesta en equivalencia
Aerocali, S.A. (a) Aeropuerto Alfons Bonilla Aragón Cali - Colombia (1)	Explotación del Aeropuerto de Cali.	-	33,33	1.659	Aena Desarrollo Internacional, S.A.	Puesta en equivalencia
				<b>87.982</b>		

(a) Datos obtenidos de la aportación no dineraria realizada el 8 de junio de 2011.

(1) Sociedad auditada por otros auditores.

Al 31 de diciembre de 2011 ninguna de estas sociedades cotiza en bolsa.

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 2011 fue de 47,25 pesos mexicanos (MXN).

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

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

### **3. Bases de presentación de las cuentas anuales consolidadas**

#### **3.1 Imagen fiel**

Las cuentas anuales consolidadas se han preparado a partir de los registros contables de Aena Aeropuertos S.A. y de las sociedades consolidadas e incluyen los ajustes y reclasificaciones necesarios para la homogeneización temporal y valorativa con los criterios contables establecidos por el Grupo.

Estas cuentas consolidadas se presentan de acuerdo con la legislación mercantil vigente, recogida en el Código de Comercio reformado conforme a la Ley 16/2007, de 4 de julio, de reforma y adaptación de la legislación mercantil en materia contable para su armonización internacional con base en la normativa de la Unión Europea, el RD 1514/2007, de 20 de noviembre, por el que se aprueba el Plan General de Contabilidad, y el RD 1159/2010, de 17 de septiembre, por el que se aprueban las normas para la formulación de cuentas anuales consolidadas, en todo lo que no se opongan a lo establecido en la mencionada reforma mercantil, con objeto de mostrar la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados del Grupo, así como la veracidad de los flujos de efectivo incorporados en el estado de flujos de efectivo.

#### **3.2 Principios contables aplicados**

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

#### **3.3 Empresa en funcionamiento**

El Grupo presenta al 31 de diciembre de 2011 un fondo de maniobra negativo de 1.817.828 miles de euros y un resultado negativo del ejercicio de 84.434 millones de euros. Para poder atender a los compromisos de inversión y sus deudas en el corto plazo la Sociedad cuenta con el apoyo financiero de su accionista. En estas circunstancias, los Administradores de la Sociedad consideran que no existirán problemas para satisfacer los compromisos de pago.

#### **3.4 Aspectos críticos de la valoración y estimación de la incertidumbre**

La preparación de las cuentas anuales consolidadas exige el uso por parte del Grupo de ciertas estimaciones y juicios en relación con el futuro que se evalúan continuamente y se basan en la experiencia histórica y otros factores, incluidas las expectativas de sucesos futuros que se creen razonables bajo las circunstancias.

Las estimaciones contables resultantes, por definición, raramente igualarán a los correspondientes resultados reales. A continuación se explican las estimaciones y juicios que tienen un riesgo significativo de dar lugar a un ajuste material en los valores en libros de los activos y pasivos dentro del ejercicio financiero siguiente.

- La evaluación de posibles pérdidas por deterioro de determinados activos (Nota 5.3 y 5.4).
- La vida útil de los activos materiales e intangibles (Notas 5.3 y 5.4).
- El cálculo de provisiones (Nota 5.11).
- El valor de mercado de determinados instrumentos financieros (Nota 5.8).

A pesar de que estas estimaciones se han realizado sobre la base de la mejor información disponible al cierre del ejercicio 2011, es posible que acontecimientos que puedan tener lugar en el futuro obliguen a modificarlas (al alza o a la baja) en los próximos ejercicios.

### **3.5 Comparación de la información**

El Grupo se constituye durante el ejercicio 2011 (Nota 1) por lo que no existen saldos de apertura comparativos. Fue constituido el 1 de mayo de 2011, por lo que la información financiera y resultados se presentan al 31 de diciembre de 2011, y por el periodo comprendido entre el 31 de mayo y el 31 de diciembre de 2011 respectivamente.

### **3.6 Agrupación de partidas**

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

## **4. Aportación no dineraria por parte del accionista único**

De acuerdo con el contenido del artículo 9 del Real Decreto Ley 13/2010 de 3 de diciembre, y a partir del Acuerdo de Consejo de Ministros de fecha 3 de junio de 2011, se autoriza a la Sociedad para la realización de una ampliación de capital que ha sido suscrita totalmente por su accionista único, la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea". Dicha ampliación de capital se suscribe mediante la aportación de la totalidad de bienes, derechos, deudas y obligaciones afectos al desarrollo de las actividades aeroportuarias, comerciales y a otros servicios estatales vinculados a la gestión aeroportuaria, incluidos los servicios de tránsito aéreo de aeródromo. El Consejo de Administración de la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" aprobó con fecha 23 de mayo de 2011 la aportación a la Sociedad de la actividad y su valoración preparada por sus servicios técnicos tomando como referencia el valor neto patrimonial de la rama de actividad al 31 de mayo de 2011 conforme a las normas contables en vigor, y en concreto, el Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007 modificado parcialmente por el Real Decreto 1159/2010. Por este motivo, todos los activos y pasivos incorporados en la aportación no dineraria lo han sido a su valor neto contable excepto los activos correspondientes a las inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, multigrupo y asociadas que se han incorporado a su valor del consolidado de Grupo AENA al 8 de junio de 2011, fecha efectiva de la operación. Así mismo, de acuerdo con la norma de valoración 4-a y 4-b, los activos correspondientes al inmovilizado se muestran por su valor neto contable en el momento de la operación tal y como se desglosa en las notas de inmovilizado intangible e inmovilizado material.

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

- a) Reducir el valor nominal de las acciones de la Sociedad de MIL EUROS (1.000 €) por acción, mediante el desdoblamiento de las SESENTA y UNA acciones en circulación, en SEIS MIL CIEN nuevas acciones en la proporción de CIEN acciones nuevas por cada acción antigua, sin que se produzca variación en la cifra del capital social de la Sociedad. En consecuencia el capital social de la Sociedad es de SESENTA Y UN MIL EUROS y está representado por SEIS MIL CIEN ACCIONES de DIEZ EUROS de valor nominal, siendo todas las acciones de una única clase con los mismos derechos políticos y económicos.
- b) Se amplía el capital social de la Sociedad de 61.000 euros hasta la cifra de 1.500.000.000 euros (MIL QUINIENTOS MILLONES DE EUROS), es decir la ampliación del capital social asciende a 1.499.939.000 euros.
- c) Se emiten como representativas del aumento de capital citado 149.993.900 acciones ordinarias nominativas de 10 euros de valor nominal cada una, con los mismos derechos y obligaciones que las anteriormente existentes. Estas acciones nuevas se emiten con una prima de emisión total de 1.100.868.000 euros (MIL CIEN MILLONES OCHOCIENTOS SESENTA Y OCHO MIL EUROS), siendo por tanto el total importe a desembolsar en concepto de capital y prima de emisión de 2.600.807.000 euros (DOS MIL SEISCIENTOS MILLONES OCHOCIENTOS SIETE MIL EUROS).

- d) De acuerdo a lo previsto en el artículo 9 del RDL 13/2010 y en los Acuerdos de 25 de febrero y 3 de junio de 2011, la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" suscribe íntegramente y desembolsa la totalidad del valor nominal de las acciones y la prima de emisión mediante la aportación de la actividad mencionada en el párrafo 1 de este apartado de la memoria.
- e) La Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" aporta a la Sociedad el conjunto de la Actividad como una unidad en funcionamiento en el estado en que se encuentra (titularidad, derechos de uso, situación, cargas, etc...) en los términos que resultan del RDL 13/2010. La Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" de conformidad con el artículo 66 de la Ley de Sociedades de Capital aprobada por el Real Decreto Legislativo 1/2010 de 2 de julio responde, en relación con la aportación, únicamente si el vicio o la evicción afectase a la totalidad o a una parte esencial de la Actividad. A estos efectos, se entenderá como parte esencial aquella que afecte al 20% o más del valor total de la Actividad aportada o cuando afecte a un aeropuerto individualmente de manera que impida el ejercicio de su actividad aeroportuaria, todo ello sin perjuicio del control jurisdiccional sobre el régimen legal aplicable.

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

- f) Todo el personal de la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" necesario para la prestación de los servicios de la Actividad se aporta y se integra en la Sociedad con los mismos convenios colectivos y pactos vigentes, respetándose la antigüedad y cualquier otro derecho que tengan consolidado cuando la Sociedad comience a ejercer sus funciones.
- g) El Split y la valoración de la actividad aportada se aprueban en el Consejo de Administración de la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" de fecha 23 de mayo de 2011 de acuerdo con el informe de valoración realizado que resulta en un importe de la Actividad traspasada de 2.600.807.000 euros. Dicha valoración se ha realizado tomando como referencia el valor neto patrimonial de la rama de actividad aportada conforme a las normas contables en vigor y en concreto el Plan General de Contabilidad y ha cumplido con las exigencias del artículo 114 de la LPAP.
- h) De acuerdo con los artículos 70 y 300.1 de la Ley de Sociedades de Capital, los miembros del Consejo de Administración de la Sociedad han suscrito el informe que el Accionista Único ha examinado.
- i) La Sociedad comenzará a ejercer la actividad de manera efectiva en la fecha determinada por la Orden del Ministro de Fomento prevista en la Disposición Transitoria segunda del RDL 13/2010.
- j) A la aportación de la Actividad le es de aplicación el régimen especial establecido en el Capítulo VIII del Título VII del Real Decreto Legislativo 4/2004 de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre el Impuesto de Sociedades (TRLIS) de conformidad con lo establecido en la disposición adicional tercera 2 del RDL 13/2010.

La aportación no dineraria y la valoración preparada por los servicios técnicos se recoge 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. A continuación se presentan las cifras del Informe de Valoración (en miles de euros):

	Aeropuertos (AE)	Inmovilizado de NA a traspasar a AE	Obras de arte a traspasar de AE a EPE	Créditos fiscales por bases imponibles negativas	Valoración de activos y pasivos a valores consolidados	Estimación del Resultado 5 primeros meses de 2011	Subvenciones	Valor ajustado del patrimonio a aportar
<b>Activos no corrientes</b>								
Inmovilizado intangible	72.038	n.d.	(8.724)					72.038
Inmovilizado material	16.560.876	n.d.			26.190			16.552.152
Inversiones financieras a largo plazo	183.783			(342.147)				209.973
Activos por impuesto diferido	415.264		(6.724)	(342.147)	26.190			73.117
	16.231.961	202.523						16.109.803
<b>Activos corrientes</b>								
Existencias	5.168							5.168
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	346.307							346.307
Inversiones financieras a corto plazo	10.392							10.392
Efectivos y otros activos líquidos	2.732							2.732
	364.599							364.599
<b>Total activos</b>	<b>16.596.560</b>	<b>202.523</b>	<b>(8.724)</b>	<b>(342.147)</b>	<b>26.190</b>			<b>16.474.402</b>
<b>Pasivo no corriente</b>								
Provisiones a largo plazo	224.212					127.315		224.212
Deudas a largo plazo	11.364.118	202.523	(8.724)	(342.147)	7.857			11.343.085
Pasivos por impuesto diferido	2.115.05				7.857			2.19.362
	11.799.835	202.523	(8.724)	(342.147)	7.857	127.315		11.786.859
<b>TOTAL PASIVO NO CORRIENTE</b>								
<b>Pasivo corriente</b>								
Provisiones a corto plazo	14.486							14.486
Deudas a corto plazo	493.594							493.594
Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	12.499							12.499
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	313.348							313.348
Otros pasivos financieros	708.649							708.649
	1.642.576							1.642.576
Subvenciones, donaciones	0						444.360	444.360
<b>Total pasivo</b>	<b>13.442.411</b>	<b>202.523</b>	<b>(8.724)</b>	<b>(342.147)</b>	<b>7.857</b>	<b>127.315</b>	<b>444.360</b>	<b>13.873.595</b>
Patrimonio, reservas y resultado	2.709.789				18.333	(127.315)		2.600.807
Subvenciones, donaciones	444.360						(444.360)	-
<b>Total patrimonio neto</b>	<b>3.154.149</b>				<b>18.333</b>	<b>(127.315)</b>	<b>(444.360)</b>	<b>2.600.807</b>
<b>Total patrimonio neto y pasivo</b>	<b>16.596.560</b>	<b>202.523</b>	<b>(8.724)</b>	<b>(342.147)</b>	<b>26.190</b>			<b>16.474.402</b>

La aportación no dineraria efectuada a 8 de junio de 2011 se compone de los siguientes activos y pasivos:

	<u>Miles de Euros</u>
<b>Activos no corrientes</b>	
Inmovilizado intangible	81.257
Inmovilizado material	15.871.872
Inversiones financieras a largo plazo	201.051
Activos por impuesto diferido	51.502
	<u>16.205.682</u>
<b>Activos corrientes</b>	
Existencias	5.033
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	410.469
Inversiones financieras a corto plazo	8.807
Ajustes por periodificación	1.172
Efectivos y otros activos líquidos	991
	<u>426.472</u>
Total activos	<u><b>16.632.154</b></u>
<b>Pasivo no corriente</b>	
Provisiones a largo plazo	228.598
Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo	11.289.895
Pasivos por impuesto diferido	212.460
<b>TOTAL PASIVO NO CORRIENTE</b>	<u>11.730.953</u>
<b>Pasivo corriente</b>	
Provisiones a corto plazo	107.431
Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	677.494
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	440.668
Otros pasivos financieros	596.633
	<u>1.822.226</u>
<b>Total pasivo</b>	<u>13.553.179</u>
Patrimonio, reservas y resultado	2.600.807
Subvenciones, donaciones	478.168
<b>Total patrimonio neto</b>	<u>3.078.975</u>
<b>Total patrimonio neto y pasivo</b>	<u><b>16.632.154</b></u>

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

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

El resultado que se incluye a continuación por el período comprendido entre el 1 de junio al 8 de junio de 2011 ha sido transferido al accionista a través de la deuda:

	<u>Miles de Euros</u>
<b><u>OPERACIONES CONTINUADAS</u></b>	
Importe neto de la cifra de negocios	46.667
Trabajos realizados por la empresa para su activo	127
Aprovisionamientos	(905)
Otros ingresos de explotación	11
Gastos de personal	(7.260)
Otros gastos de explotación	(17.100)
Amortización del inmovilizado	(16.134)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	720
Excesos de provisiones	-
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado	1
<b>RESULTADO DE EXPLOTACIÓN</b>	<b><u>6.127</u></b>
Ingresos financieros	196
Gastos financieros	(166)
<b>RESULTADO FINANCIERO</b>	<b><u>30</u></b>
<b>RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>6.157</b>
Impuestos sobre beneficios	-
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS</b>	<b><u>6.157</u></b>

Los 6.157 miles de euros fueron compensados a través de la minoración de la deuda con el Ente Público.

## **5. Normas de registro y valoración**

### **5.1 Dependientes**

#### **5.1.1. Adquisición de control**

Las adquisiciones por parte de la sociedad dominante (u otra sociedad del Grupo) del control de una sociedad dependiente constituye una aportación no dineraria que se contabiliza de acuerdo con el método de adquisición. Este método requiere que la empresa adquirente contabilice, en la fecha de adquisición, los activos identificables adquiridos y los pasivos asumidos en una aportación no dineraria, así como, en su caso, el correspondiente fondo de comercio o diferencia negativa. Las sociedades 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.

El coste de adquisición se determina como la suma de los valores razonables, en la fecha de adquisición, de los activos entregados, los pasivos incurridos o asumidos y los instrumentos de patrimonio emitidos por la adquirente y el valor razonable de cualquier contraprestación contingente que dependa de eventos futuros o del cumplimiento de ciertas condiciones, que deba registrarse como un activo, un pasivo o como patrimonio neto de acuerdo con su naturaleza.

Los gastos relacionados con la emisión de los instrumentos de patrimonio o de los pasivos financieros entregados no forman parte del coste de la aportación no dineraria, registrándose de conformidad con las normas aplicables a los instrumentos financieros (Nota 5.8). Los honorarios abonados a asesores legales u otros profesionales que intervengan en la aportación no dineraria se contabilizan como gastos a medida que se incurren. Tampoco se incluyen en el coste de la combinación los gastos generados internamente por estos conceptos, ni los que, en su caso, hubiera incurrido la entidad adquirida.

El exceso, en la fecha de adquisición, del coste de la aportación no dineraria, sobre la parte proporcional del valor de los activos identificables adquiridos menos el de los pasivos asumidos representativa de la participación en el capital de la sociedad adquirida se reconoce como un fondo de comercio. En el caso excepcional de que este importe fuese superior al coste de la aportación no dineraria, el exceso se contabilizará en la cuenta de pérdidas y ganancias como un ingreso.

### 5.1.2 Adquisición de control por etapas

Cuando el control sobre una sociedad dependiente se adquiere mediante varias transacciones realizadas en fechas diferentes, el fondo de comercio (o la diferencia negativa) se obtiene por diferencia entre el coste de la aportación no dineraria, más el valor razonable en la fecha de adquisición de cualquier inversión previa de la empresa adquirente en la adquirida, y el valor de los activos identificables adquiridos menos el de los pasivos asumidos.

Cualquier beneficio o pérdida que surja como consecuencia de la valoración a valor razonable en la fecha en que se obtiene el control de la participación previa de la adquirente en la adquirida, se reconoce en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada. Si, con anterioridad, la inversión se hubiera valorado por su valor razonable, los ajustes de valoración pendientes de ser imputados al resultado del ejercicio se transfieren a la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada.

### 5.1.3 Método de consolidación

Los activos, pasivos, ingresos, gastos, flujos de efectivo y demás partidas de las cuentas anuales del Grupo se incorporan a las cuentas consolidadas del Grupo por el método de integración global. Este método requiere lo siguiente:

*Homogeneización temporal.* Las cuentas anuales consolidadas se establecen en la misma fecha y período que las cuentas anuales de la sociedad obligada a consolidar.

La inclusión de las sociedades cuyo cierre de ejercicio sea diferente a aquel, se hace mediante cuentas intermedias referidas a la misma fecha y mismo período que las cuentas consolidadas.

*Homogeneización valorativa.* Los elementos del activo y del pasivo, los ingresos y gastos, y demás partidas de las cuentas anuales de las sociedades del Grupo se han valorado siguiendo métodos uniformes. Aquellos elementos del activo o del pasivo, o aquellas partidas de ingresos o gastos que se hubiera valorado según criterios no uniformes respecto a los aplicados en consolidación se han valorado de nuevo, realizándose los ajustes necesarios, a los únicos efectos de la consolidación.

*Agregación.* Las diferentes partidas de las cuentas anuales individuales previamente homogeneizadas se agregan según su naturaleza.

*Eliminación inversión-patrimonio neto.* Los valores contables representativos de los instrumentos de patrimonio de la sociedad dependiente poseídos, directa o indirectamente, por la sociedad dominante, se compensan con la parte proporcional de las partidas de patrimonio neto de la mencionada sociedad dependiente atribuible a dichas participaciones, generalmente, sobre la base de los valores resultantes de aplicar el método de adquisición descrito anteriormente. En consolidaciones posteriores al ejercicio en que se adquirió el control, el exceso o defecto del patrimonio neto generado por la sociedad dependiente desde la fecha de adquisición que sea atribuible a la sociedad dominante se presenta en el balance consolidado dentro de las partidas de reservas o ajustes por cambios de valor, en función de su naturaleza. La parte atribuible a los socios externos se inscribe en la partida de "Socios externos".

*Participación de socios externos.* La valoración de los socios externos se realiza en función de su participación efectiva en el patrimonio neto de la sociedad dependiente una vez incorporados los ajustes anteriores. El fondo de comercio de consolidación no se atribuye a los socios externos. El exceso entre las pérdidas atribuibles a los socios externos de una sociedad dependiente y la parte de patrimonio neto que proporcionalmente les corresponda se atribuye a aquellos, aún cuando ello implique un saldo deudor en dicha partida.

*Eliminaciones de partidas intragrupo.* Los créditos y deudas, ingresos y gastos y flujos de efectivo entre sociedades del Grupo se eliminan en su totalidad. Asimismo, la totalidad de los resultados producidos por las operaciones internas se elimina y difiere hasta que se realice frente a terceros ajenos al Grupo.

## 5.2 Asociadas y multigrupo.

### Método de puesta en equivalencia

Las sociedades asociadas se incluyen en las cuentas consolidadas aplicando el método de puesta en equivalencia.

Cuando se aplica por primera vez el procedimiento de puesta en equivalencia, la participación en la sociedad se valora por el importe que el porcentaje de inversión de las sociedades del Grupo represente sobre el patrimonio neto de aquella, una vez ajustados sus activos netos de a su valor razonable a la fecha de adquisición de la influencia significativa.

La diferencia entre el valor neto contable de la participación en las cuentas individuales y el importe mencionado en el párrafo anterior constituye un fondo de comercio que se recoge en la partida "participaciones puestas en equivalencia". En el caso excepcional de que la diferencia entre el importe al que la inversión esté contabilizada en las cuentas individuales y la parte proporcional del valor razonable de los activos netos de la sociedad fuese negativa, en cuyo caso, dicha diferencia se registra en la cuenta de pérdidas y ganancias, tras haber evaluado de nuevo la asignación de los valores razonables a los activos y pasivos de la sociedad asociada.

En general, salvo en el caso de que surja una diferencia negativa en la adquisición de influencia significativa, la inversión se valora inicialmente por su coste.

Los resultados generados por la sociedad puesta en equivalencia se reconocen desde la fecha en que se adquiere la influencia significativa.

El valor contable de la participación se modifica (aumenta o disminuye) en la proporción que corresponda a las sociedades del Grupo, por las variaciones experimentadas en el patrimonio neto de la sociedad participada desde la valoración inicial, una vez eliminada la proporción de resultados no realizados generados en transacciones entre dicha sociedad y las sociedades del Grupo.

El mayor valor atribuido a la participación como consecuencia de la aplicación del método de adquisición se reduce en ejercicios posteriores, con cargo a los resultados consolidados o a la partida del patrimonio neto que corresponda y a medida que se deprecien, causen baja o se enajenen a terceros los correspondientes elementos patrimoniales. Del mismo modo, procede el cargo a resultados consolidados cuando se producen pérdidas por deterioro de valor de elementos patrimoniales de la sociedad participada, con el límite de la plusvalía asignada a los mismos en la fecha de primera puesta en equivalencia.

Las variaciones en el valor de la participación correspondientes a resultados del ejercicio de la participada forman parte de los resultados consolidados, figurando en la partida "Participación en beneficios (pérdidas) de sociedades puestas en equivalencia". No obstante, si la sociedad asociada incurre en pérdidas, la reducción de la cuenta representativa de la inversión tendrá como límite el propio valor contable de la participación. Si la participación hubiera quedado reducida a cero, las pérdidas adicionales, y el correspondiente pasivo se reconocerán en la medida en que se haya incurrido en obligaciones legales, contractuales, implícitas o tácitas, o bien si el Grupo hubiera efectuado pagos en nombre de la sociedad participada.

Las variaciones en el valor de la participación correspondientes a otras variaciones en el patrimonio neto se muestran en los correspondientes epígrafes del patrimonio neto conforme a su naturaleza.

La homogeneización valorativa y temporal se aplica a las inversiones asociadas en la misma forma que para las sociedades dependientes.

### **Modificación de la participación**

Para determinar el coste de una inversión en una sociedad multigrupo se considera el coste de cada transacción individual.

En una nueva adquisición de participaciones en la sociedad puesta en equivalencia, la inversión adicional y el nuevo fondo de comercio o diferencia negativa de consolidación se determinan del mismo modo que la primera inversión. No obstante, si en relación con una misma participada surge un fondo de comercio y una diferencia negativa de consolidación, ésta se reduce hasta el límite del fondo de comercio implícito.

En una reducción de la inversión con disminución de la participación pero sin pérdida de la influencia significativa, la nueva inversión se valora por los importes que correspondan al porcentaje de participación retenida.

### **Pérdida de la condición de sociedad asociada o multigrupo**

Cualquier participación en el patrimonio neto de una sociedad que se mantenga tras la pérdida de la condición de ésta como sociedad multigrupo o asociada, se valora de acuerdo con las políticas contables aplicables a los instrumentos financieros (ver Nota 5.8), considerando que su coste inicial es el valor contable consolidado en la fecha en que dejan de pertenecer al perímetro de la consolidación.

Si la sociedad asociada o multigrupo pasa a ser dependiente, se aplica lo indicado en la Nota 1.2.

Si una sociedad asociada pasa a tener la calificación de multigrupo (y se aplica el método de integración proporcional) se mantienen las partidas de patrimonio neto atribuibles a la participación previa.

Si una sociedad multigrupo (consolidada por el método de integración proporcional) pasa a tener la calificación de asociada, se contabiliza por puesta en equivalencia inicialmente a partir de los activos y pasivos consolidados atribuibles a dicha participación, manteniéndose en el balance las partidas de patrimonio neto atribuibles a la participación retenida.

### **5.3 Inmovilizado intangible**

Los inmovilizados intangibles figuran contabilizados en el activo del balance a su precio de adquisición, coste de producción o valor venal de adscripción corregido por la amortización y las pérdidas por deterioro que hayan experimentado. La amortización se calcula según el método lineal en función de la vida útil de los distintos bienes utilizando los siguientes porcentajes:

<b>Conceptos</b>	<b>Porcentaje</b>
Desarrollo	25
Aplicaciones informáticas	16,5
Otro inmovilizado intangible	12,5-25

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

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

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.

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

Al menos al cierre de cada ejercicio, el Grupo procede a evaluar mediante el denominado "Test de deterioro" la posible existencia de pérdidas de valor que reduzcan el valor recuperable de sus activos materiales e intangibles a un importe inferior al de su valor en libros.

La Sociedad distingue entre activos generadores de flujos de efectivo, que son aquellos que se poseen con la finalidad de obtener un rendimiento comercial y económico a través de su uso, y activos no generadores de flujo de efectivo que son aquellos que por la condición pública de una Sociedad son mantenidos por ésta para producir externalidades o beneficios colectivos.

El importe recuperable se determina como el mayor importe entre el valor razonable menos los costes de venta y el valor en uso. En el caso de los activos no generadores de flujos de efectivo, el valor en uso se determinará por referencia a su coste de reposición depreciado.

El procedimiento implantado por la Dirección de la Sociedad para la realización de dicho test, cuando proceda, es el siguiente:

- Los valores recuperables se calculan para cada unidad generadora de efectivo; la Sociedad considera como una Unidad Generadora de Efectivo a la red de aeropuertos en su conjunto 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 tasas o precio político que recibe la Sociedad por la realización de su actividad son calculadas teniendo en cuenta prácticamente la totalidad de las actividades que realiza la Sociedad y busca un equilibrio presupuestario de forma que el rentabilizar los ingresos comerciales, por ejemplo, podría generar una disminución de tarifas y los beneficiados serían los usuarios de la infraestructura.
  - 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, no permitiendo la recuperación de los costes de los aeropuertos individualizadamente y, por lo tanto, los coeficientes correctores que minoran las tarifas de algunos aeropuertos, obligan, en orden a la recuperación plena de costes, a incrementar las tarifas del resto de aeropuertos de la Red.
- La Dirección prepara anualmente un plan de negocio (Programa de Actuación Plurianual) abarcando generalmente un espacio temporal de tres ejercicios. Los principales componentes de dicho plan, que es la base del test de deterioro, son los siguientes:
  - Proyecciones de resultados.
  - Proyecciones de inversiones y capital circulante.
- Otras variables que influyen en el cálculo del valor recuperable son:
  - Tipo de descuento a aplicar, entendiéndose éste como la media ponderada del coste de capital, siendo las principales variables que influyen en su cálculo, el coste de los pasivos y los riesgos específicos de los activos.
  - Tasa de crecimiento de los flujos de caja empleada para extrapolar las proyecciones de flujos de efectivo más allá del período cubierto por los presupuestos o previsiones.
- Los Programas de Actuación Plurianual son preparados en función de las mejores estimaciones disponibles y son aprobados por el Consejo de Administración.

En el caso de que se deba reconocer una pérdida por deterioro la Sociedad 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 pérdidas y ganancias.

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 reconoce como ingreso.

Como resultado del análisis anterior, durante el ejercicio 2011 no se ha detectado ningún problema de deterioro de valor significativo.

#### 5.4 Inmovilizado material

El inmovilizado material se presenta en el balance y se encuentra valorado por el coste de adquisición, coste de producción o valor venal de adscripción corregido por la amortización acumulada y por las pérdidas por deterioro que haya experimentado, si las hubiera, conforme al criterio mencionado en la nota anterior.

El inmovilizado material en adscripción se halla valorado a su valor venal en el momento de la adscripción, determinado por una tasación independiente.

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

Los intereses y otras cargas financieras incurridos en la financiación de construcciones u otros activos mientras estén en proceso de fabricación y siempre que la duración de dicho proceso exceda de 12 meses, se consideran como mayor coste de los mismos.

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

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

El Grupo amortiza su inmovilizado material una vez que está en condiciones de uso siguiendo el método lineal, distribuyendo el valor contable de los activos entre los años de vida útil estimada, salvo en el caso de los terrenos que se consideran activos de vida útil indefinida y no se amortizan. Para los elementos de inmovilizado en adscripción se estimó la vida útil en el momento de la adscripción, en función del grado de utilización de los distintos elementos que componían cada epígrafe. La amortización se calcula según el método lineal en función de la vida útil de los distintos bienes utilizando los siguientes porcentajes:

	% de amortización
Construcciones	3,12 – 8,33
Instalaciones técnicas	2 – 25
Maquinaria	5 – 20
Otras instalaciones	8,3 – 16,6
Mobiliario	7,7 – 25
Otro inmovilizado	4 - 17

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

	% de amortización
Terminales de pasajeros y mercancías	3,13
Obra civil aeroportuaria	4
Equipamiento terminales	7,69 – 25
Transporte de pasajeros entre terminales	2 – 6,67
Equipamiento obra civil aeroportuaria	6,67

#### 5.5 Inversiones inmobiliarias

Las inversiones inmobiliarias comprenden edificios de oficinas en propiedad que se mantienen para la obtención de rentas a largo plazo y no están ocupadas 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.

### **5.6 Existencias**

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

### **5.7 Arrendamientos**

#### *Arrendamiento financiero*

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

La carga financiera total se distribuye a lo largo del plazo de arrendamiento y se imputa a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en que se devenga, aplicando el método del tipo de interés efectivo. Las cuotas contingentes son gasto del ejercicio en que se incurre en ellas. Las correspondientes obligaciones por arrendamiento, netas de cargas financieras se incluyen en "Acreedores por arrendamiento financiero". El inmovilizado adquirido en régimen de arrendamiento financiero se deprecia durante su vida útil o la duración del contrato, el menor de los dos.

#### *Arrendamiento operativo*

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

### **5.8 Instrumentos financieros**

#### Activos financieros

##### *Clasificación -*

Los activos financieros que posee el Grupo se clasifican en las siguientes categorías:

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

Estos activos financieros se valoran inicialmente por su valor razonable, incluidos los costes de transacción que les sean directamente imputables, y posteriormente a coste amortizado reconociendo los intereses devengados en función de su tipo de interés efectivo, entendido como el tipo de actualización que iguala el valor en libros del instrumento con la totalidad de sus flujos de efectivo estimados hasta su vencimiento. No obstante lo anterior, los créditos por operaciones comerciales con vencimiento no superior a un año se valoran, tanto en el momento de reconocimiento inicial como posteriormente, por su valor nominal siempre que el efecto de no actualizar los flujos no sea significativo.

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

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

- b) Activos financieros mantenidos para negociar: son aquellos adquiridos con el objetivo de enajenarlos en el corto plazo o aquellos que forman parte de una cartera de la que existen evidencias de actuaciones recientes con dicho objetivo. Esta categoría incluye también los derivados financieros que no sean contratos de garantías financieras (por ejemplo avales) ni han sido designados como instrumentos de cobertura. Al 31 de diciembre de 2011 no se han registrado activos de esta categoría.
- c) Activos financieros disponibles para la venta: se trata instrumentos de patrimonio de otras empresas. En esta categoría se incluyen los valores representativos de deuda e instrumentos de patrimonio que no se clasifican en ninguna de las categorías anteriores. Se incluyen en activos no corrientes a menos que la dirección pretenda enajenar la inversión en los 12 meses siguientes a la fecha del balance. Se valoran por su valor razonable, registrando los cambios que se produzcan directamente en el patrimonio neto hasta que el activo se enajene o deteriore, momento en que las pérdidas y ganancias acumuladas en el patrimonio neto se imputan a la cuenta de pérdidas y ganancias, siempre que sea posible determinar el mencionado valor razonable. En caso contrario, se registran por su coste menos pérdidas por deterioro del valor. En el caso de los activos financieros disponibles para la venta, se efectúan correcciones valorativas si existe evidencia objetiva de que su valor se ha deteriorado como resultado de una reducción o retraso en los flujos de efectivo estimados futuros en el caso de instrumentos de deuda adquiridos o por la falta de recuperabilidad del valor en libros del activo en el caso de inversiones en instrumentos de patrimonio. La corrección valorativa es la diferencia entre su coste o coste amortizado menos, en su caso, cualquier corrección valorativa previamente reconocida en la cuenta de pérdidas y ganancias y el valor razonable en el momento en que se efectúe la valoración. En el caso de los instrumentos de patrimonio que se valoran por su coste por no poder determinarse su valor razonable, la corrección de valor se determina del mismo modo que para las inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, multigrupo y asociadas. Si existe evidencia objetiva de deterioro, la Sociedad reconoce en la cuenta de pérdidas y ganancias las pérdidas acumuladas reconocidas previamente en el patrimonio neto por disminución del valor razonable. Las pérdidas por deterioro del valor reconocidas en la cuenta de pérdidas y ganancias por instrumentos de patrimonio no se revierten a través de la cuenta de pérdidas y ganancias. Los valores razonables de las inversiones que cotizan se basan en precios de compra corrientes. Si el mercado para un activo financiero no es activo (y para los títulos que no cotizan), la Sociedad establece el valor razonable empleando técnicas de valoración que incluyen el uso de transacciones recientes entre partes interesadas y debidamente informadas, referencias a otros instrumentos sustancialmente iguales, métodos de descuento de flujos de efectivo futuros estimados y modelos de fijación de precios de opciones haciendo un uso máximo de datos observables del mercado y confiando lo menos posible en consideraciones subjetivas de la Sociedad. Los activos financieros se dan de baja en el balance cuando se traspasan sustancialmente todos los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad del activo. En el caso concreto de cuentas a cobrar se entiende que este hecho se produce en general si se han transmitido los riesgos de insolvencia y de mora. Los activos que se designan como partidas cubiertas están sujetos a los requerimientos de valoración de la contabilidad de cobertura.

#### Pasivos financieros

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

Estas deudas se reconocen inicialmente a su valor razonable ajustado por los costes de transacción directamente imputables, registrándose posteriormente por su coste amortizado según el método del tipo de interés efectivo. Dicho interés efectivo es el tipo de actualización que iguala el valor en libros del instrumento con la corriente esperada de pagos futuros previstos hasta el vencimiento del pasivo.

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

En el caso de producirse renegociación de deudas existentes, se considera que no existen modificaciones sustanciales del pasivo financiero cuando el prestamista del nuevo préstamo es el mismo que el que otorgó el préstamo inicial y el valor actual de los flujos de efectivo, incluyendo las comisiones netas, no difiere en más de un 10% del valor actual de los flujos de efectivo pendientes de pagar del pasivo original calculado bajo ese mismo método.

#### Instrumentos derivados

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

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

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

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

### **5.9 Patrimonio neto**

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

### **5.10 Subvenciones, donaciones y legados recibidos**

Las subvenciones, donaciones y legados de capital no reintegrables se contabilizan como tales cuando existe un acuerdo individualizado de concesión de la subvención, se hayan cumplido las condiciones establecidas para su concesión y no existan dudas razonables sobre su recepción. Desde el ejercicio 2009, como consecuencia de la aprobación de la Orden EHA/733/2010, de 25 de marzo, por la que se aprueban aspectos contables de empresas públicas que operan en determinadas circunstancias, en el caso de subvenciones concedidas para la construcción de un activo cuya ejecución no se haya completado, la subvención se califica como no reintegrable en proporción a la obra ejecutada siempre que no existan dudas razonables de que concluirá la construcción según las condiciones establecidas en el acuerdo de concesión. Con carácter general, se valoran por el valor razonable del importe o del bien concedido y se contabilizan en el patrimonio neto, deducido el efecto fiscal, imputándose a resultados en proporción a la depreciación experimentada por los activos financiados por dichas subvenciones, salvo que se trate de activos no depreciables, en cuyo caso se imputan a resultados del ejercicio en que se produzca la enajenación o la corrección valorativa de los mismos. Las subvenciones oficiales concedidas para compensar costes se reconocen como ingresos sobre una base sistemática, a lo largo de los períodos en los que se extiendan los costes que pretenden equilibrar.

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

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

### **5.11 Provisiones y contingencias**

El Grupo en la presentación de las cuentas anuales diferencia entre:

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

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

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

#### **5.12 Provisiones para compromisos laborales adquiridos**

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

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

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

##### *Premios de permanencia*

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

Tipo de interés técnico:	4,60%
Crecimiento salarial:	2,0%
Tabla de mortalidad:	PERM/F2000
Sistema financiero utilizado:	Capitalización individual
Método de devengo:	Projected Unit Credit
Edad de jubilación:	65 años
Tablas de invalidez:	OM 77

##### *Premio de Jubilación Anticipada*

El artículo 154 del I Convenio Colectivo de Grupo de Empresas Aena (Entidad Pública Empresarial Aena y Aena Aeropuertos, S.A.) establece que todo trabajador con edad comprendida entre los 60 y los 64 años que, de conformidad con las disposiciones vigentes tenga derecho a ello podrá jubilarse de forma voluntaria y anticipada y recibirá una indemnización tal que, sumada a los derechos consolidados en el Plan de Pensiones, en el momento de la extinción 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 Grupo registra en el balance el activo o pasivo que puede surgir por la diferencia entre el valor actual de las retribuciones comprometidas y el valor actual de los activos afectos al fondo externalizado. Las principales hipótesis actuariales utilizadas han sido las siguientes:

Tipo de interés técnico:	2,58%
Crecimiento salarial a largo plazo:	3,00%
Rentabilidad Fondo Aportación Definida:	4,00%
Tipo garantizado Mapfre:	3,10%
Tabla de mortalidad:	PERM/F2000
Sistema financiero utilizado:	Capitalización individual
Método de devengo:	Projected Unit Credit
Edad de jubilación:	65 años

### **5.13 Indemnización por despido**

De acuerdo con la reglamentación de trabajo vigente, el Grupo está obligada al pago de indemnizaciones a los empleados con quienes rescinda sus relaciones laborales en determinadas circunstancias. Las indemnizaciones por despido susceptibles de cuantificación razonable se registran como gasto en el ejercicio en el que se comunica a los interesados la decisión de despido. Los Administradores del Grupo no prevén despidos en el futuro que hagan necesaria la dotación de una provisión significativa por este concepto.

### **5.14 Impuesto sobre beneficios**

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

El impuesto corriente es la cantidad que la Sociedad satisface como consecuencia de las liquidaciones fiscales del impuesto sobre el beneficio relativas a un ejercicio. Las deducciones y otras ventajas fiscales en la cuota del impuesto, excluidas las retenciones y pagos a cuenta, así como las pérdidas fiscales compensables de ejercicios anteriores y aplicadas efectivamente en éste, dan lugar a un menor importe del impuesto corriente.

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

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

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

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

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

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

Las sociedades que integran el Grupo fiscal en el ejercicio 2011 son las siguientes:

1. La Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea".
2. Aena Aeropuertos, S.A.
3. Aena Desarrollo Internacional, S.A.
4. Centros Logísticos Aeroportuarios, S.A. (CLASA).

### **5.15 Transacciones en moneda extranjera**

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

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

### **5.16 Ingresos y gastos**

Los ingresos y gastos se imputan en función del criterio de devengo, es decir, cuando se produce la corriente real de bienes y servicios que los mismos representan, con independencia del momento en que se produzca la corriente monetaria o financiera derivada de ellos.

Los intereses recibidos de activos financieros se reconocen utilizando el método del tipo de interés efectivo y los dividendos, cuando se declara el derecho del accionista a recibirlos. En cualquier caso, los intereses y dividendos de activos financieros devengados con posterioridad al momento de la adquisición se reconocen como ingresos en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidadas.

### **5.17 Actividades con incidencia en medio ambiente**

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

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

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

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

### **5.18 Transacciones con vinculadas**

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

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

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

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

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

### **5.19 Combinaciones de negocios**

Las operaciones de fusión, escisión y aportación no dineraria de un negocio entre empresas del grupo se registra conforme con lo establecido para las transacciones entre partes vinculadas (Nota 5.18).

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

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

## **6. Gestión del riesgo financiero**

Las actividades del Grupo están expuestas a diversos riesgos financieros: riesgo de mercado, riesgo de crédito y riesgo de liquidez. El programa de gestión del riesgo global de la Sociedad se centra en la incertidumbre de los mercados financieros y trata de minimizar los efectos potenciales adversos sobre su rentabilidad financiera. El Consejo 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 y no derivados e inversión del exceso de liquidez.

El principio fundamental de la política financiera del Grupo se basa en la centralización de la misma en la Dirección de Administración y Finanzas de su matriz, la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), de modo que la totalidad de los activos y pasivos financieros se contratan y gestionan desde dicha Dirección.

Existe un contrato de reconocimiento de deuda financiera entre Aena Aeropuertos, S.A. y su matriz, mediante el cual Aena Aeropuertos, S.A. reconoce el 94,9% de las deudas financieras de su matriz, que es quien mantiene y gestiona el 100% de la deuda con las entidades financieras.

A continuación se indican los principales riesgos de carácter financiero:

### **a) Riesgo de mercado**

El objetivo del Grupo en la gestión del riesgo de tipo de interés es la optimización del gasto financiero dentro de los límites de riesgo establecidos. El Grupo no realiza habitualmente transacciones comerciales en divisa distinta del euro, por lo que el riesgo de gasto financiero se reduce al riesgo de tipo de interés, siendo las variables de riesgo el Euribor a tres meses (utilizado para la deuda a largo plazo) y el Euribor a un mes (usado en pólizas de crédito).

Adicionalmente, se calcula el valor del riesgo de gasto financiero para el horizonte del Programa de Actuación Plurianual (PAP) y se establecen escenarios de evolución de tipos para el período considerado.

Los gastos financieros se deben principalmente a la deuda financiera reconocida con la empresa matriz. Así mismo, la empresa matriz tiene contratadas operaciones de cobertura de tipos de interés y que son transferidas a la Sociedad descritas en la Nota 15. El coste del 94,9% de dichos derivados se está imputando a la Sociedad, dado que cubren el riesgo del tipo de interés de dicha proporción de algunos préstamos.

### **b) Riesgo de liquidez**

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

Con el objetivo de mantener liquidez suficiente para cubrir un mínimo de doce meses de necesidades financieras se ha establecido una política de financiación a largo plazo a través de la firma de Convenios o Acuerdos Marco con Sociedades como el Instituto de Crédito Oficial y el Banco Europeo de Inversiones, así como la contratación de líneas de liquidez a corto y medio plazo. La entidad que obtiene la financiación con el exterior es la sociedad matriz, que financia a Aena Aeropuertos, S.A. mediante contratos de reconocimiento de deuda.

c) Riesgo de crédito

El riesgo de crédito es prácticamente inexistente, puesto que sus 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. La Sociedad mantiene su tesorería y activos líquidos equivalentes bajo el control centralizado de la Dirección de Administración y Finanzas de la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, mediante cuentas de cash-pooling (Nota 15).

7. **Inmovilizado intangible**

Los movimientos habidos en las cuentas incluidas en el Inmovilizado intangible para el ejercicio 2011 han sido los siguientes (en miles de euros):

<b>Coste</b>	<b>Desarrollo</b>	<b>Aplicaciones informáticas</b>	<b>Otro inmovilizado intangible</b>	<b>Otro inmovilizado intangible en curso</b>	<b>Total</b>
Saldo inicial	-	-	-	-	-
Altas por consolidación	-	315	-	-	315
Aportación no dineraria	787	35.018	5.532	39.920	81.257
Altas	9	13.941	137	9.843	23.930
Bajas	-	7.000	(252)	(7.925)	(1.177)
Trasposos (Nota 8)	-	(17)	-	-	(17)
<b>Saldo final</b>	<b>796</b>	<b>56.257</b>	<b>5.417</b>	<b>41.838</b>	<b>104.308</b>
<b>Amortización</b>					
Saldo inicial	-	-	-	-	-
Altas por consolidación	-	(31)	-	-	(31)
Altas	(186)	(10.861)	(1.165)	-	(12.212)
Ajuste de amortización(*)	(6)	(353)	(51)	-	(410)
Bajas	-	17	-	-	17
Trasposos (Nota 8)	-	-	1.331	-	1.331
<b>Saldo final</b>	<b>(192)</b>	<b>(11.228)</b>	<b>115</b>	<b>-</b>	<b>(11.306)</b>
<b>Valor neto contable</b>	<b>604</b>	<b>45.029</b>	<b>5.532</b>	<b>41.838</b>	<b>93.003</b>

(\*) Corresponde al gasto por amortización comprendido por el periodo entre el 1 de junio y el 8 de junio de 2011, fecha en el que fue transferido al Accionista a través de la cuenta intercompañía sin afectar los saldos iniciales de la aportación no dineraria.

El coste de las altas y amortización acumulada de la aportación no dineraria asciende a 325.488 y 244.231 miles de euros, respectivamente.

El Grupo ha adquirido a empresas vinculadas durante el ejercicio 2011 los siguientes elementos de su inmovilizado intangible (en miles de euros):

<b>2011</b>		
	<b>Valor contable (bruto)</b>	<b>Amortización acumulada</b>
Desarrollo	900	-
Aplicaciones informáticas	843	-
Otro inmovilizado intangible	4.062	(61)
<b>Total</b>	<b>5.805</b>	<b>(61)</b>

Las principales adiciones del ejercicio 2011 en el epígrafe de "Aplicaciones Informáticas" corresponden a adquisiciones, así como mejoras y desarrollos, de nuevas tecnologías para aplicaciones informáticas, relativas a los servicios centrales de aeropuertos.

Del total de los costes activados al 31 de diciembre de 2011 en las distintas clases de inmovilizado intangible, se incluyen activos en curso de acuerdo con el siguiente detalle (en miles de euros):

<b>2011</b>	
Desarrollo	1.709
Aplicaciones informáticas	18.207
Otro inmovilizado intangible	21.922
<b>Total</b>	<b>41.838</b>

Durante el ejercicio 2011 se han activado un total de 259 miles de euros de gastos financieros asociados al inmovilizado intangible.

Al 31 de diciembre de 2011 existe inmovilizado intangible en uso con un coste original de 225.410 miles de euros, que está totalmente amortizado. El detalle es el siguiente (en miles de euros):

	<b>Valor contable (bruto)</b>
Aplicaciones informáticas	101.775
Otro inmovilizado intangible	123.635
<b>Total</b>	<b>225.410</b>

## 8. Inmovilizado material

Los movimientos habidos en las cuentas incluidas en el Inmovilizado material durante el ejercicio 2011 han sido los siguientes (en miles de euros):

	Terrenos y construcciones	Instalaciones técnicas y Maquinaria	Otras Instalaciones, Utillaje y Mobiliario	Otro inmovilizado	Inmovilizado en curso	Total
<b>Coste</b>						
Saldo inicial	-	-	-	-	-	-
Altas por consolidación	1.646	6.766	389	60	680	9.541
Aportación no dineraria	11.122.695	555.149	2.393.063	131.205	1.669.760	15.871.872
Altas	515.090	23.566	87.024	25.473	219.291	870.444
Bajas	(38.299)	(9.367)	(9.678)	(23.397)	(103.490)	(184.231)
Trasposos (Nota 7)	285.745	27.189	83.195	12.966	(409.078)	17
<b>Saldo final</b>	<b>11.886.877</b>	<b>603.303</b>	<b>2.553.993</b>	<b>146.307</b>	<b>1.377.163</b>	<b>16.567.643</b>
<b>Amortización</b>						
Saldo inicial	-	-	-	-	-	-
Altas por consolidación	(436)	(1.749)	(244)	(78)	-	(2.507)
Altas	(257.620)	(46.870)	(6.502)	(162.921)	-	(473.913)
Ajuste de amortización (*)	(9.966)	(1.699)	(5.669)	(518)	-	(17.852)
Bajas	14.751	9.128	7.508	23.014	-	54.401
Trasposos (Nota 7)	(4.161)	2.846	(247)	230	-	(1.332)
<b>Saldo final</b>	<b>(257.432)</b>	<b>(38.344)</b>	<b>(5.154)</b>	<b>(140.273)</b>	-	<b>(441.203)</b>
<b>Valor neto contable</b>	<b>11.629.445</b>	<b>564.959</b>	<b>2.548.839</b>	<b>6.034</b>	-	<b>16.126.440</b>

(\*) Corresponde al gasto por amortización comprendido por el periodo entre el 1 de junio y el 8 de junio de 2011, fecha en el que fue transferido al Accionista a través de la cuenta intercompañía sin afectar los saldos iniciales de la aportación no dineraria (Nota 4).

El coste de las altas y amortización acumulada de la aportación no dineraria asciende a 21.686.940 y 5.815.068 miles de euros, respectivamente.

El Grupo posee inmuebles cuyo valor por separado de la construcción y del terreno, al cierre del ejercicio 2011 es el siguiente (en miles de euros):

	Valor contable (bruto)
Terrenos	3.577.555
Construcciones	8.309.322
<b>Total</b>	<b>11.886.877</b>

Durante el ejercicio 2011 el Grupo ha adquirido a empresas vinculadas los siguientes elementos de su inmovilizado material (en miles de euros):

	2011	
	Valor contable (bruto)	Amortización acumulada
Terrenos y construcciones	496	8
Instalaciones técnicas y Maquinaria	147	3
Otras Instalaciones, Utillaje y Mobiliario	-	-
Inmovilizado en curso	19.398	-
Otro inmovilizado	-	-
<b>Total</b>	<b>20.041</b>	<b>11</b>

Durante el ejercicio 2011 se han activado un total de 20.210 miles de euros de gastos financieros devengados en el ejercicio correspondientes a la financiación del inmovilizado en curso, 3.052 miles de euros por costes medioambientales y 230.156 miles de euros por justiprecio de las expropiaciones, así como 3.689 miles de euros de trabajos internos realizados por el Grupo para su inmovilizado material.

**a) Adiciones de Inmovilizado**

Las principales adiciones que se han registrado en el ejercicio 2011 se detallan a continuación:

*Terrenos y construcciones*

Las adiciones ascienden a un importe de 515.090 miles de euros y, corresponden, principalmente, a los terrenos adquiridos para llevar a cabo ampliaciones en diversos aeropuertos.

En lo que respecta a construcciones, las principales altas del ejercicio 2011 corresponden a:

- Construcción de la nueva terminal del Aeropuerto de Santiago de Compostela.
- Edificio de aparcamiento de vehículos y bloque técnico en el Aeropuerto de Vigo.

*Inmovilizado en curso*

Los principales conceptos que se encuentran en curso para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2011 corresponden a la ampliación de campos de vuelos en Málaga, adecuación del edificio terminal en Ibiza, ampliación de la Terminal T-2 en Gran Canaria y ampliación de pistas de vuelos en La Coruña.

*Instalaciones y Otro Inmovilizado*

Las adiciones del ejercicio 2011 corresponden, principalmente a:

- Sistemas de detección de incendios y gestión integral de instalaciones en el Aeropuerto de Alicante.
- Instalación de climatización y ventilación, e instalación de detección de incendios en el Aeropuerto de Menorca.
- Adecuación de ventilación del túnel de servicio aeroportuario y acometida eléctrica en el módulo de carga sur para el Aeropuerto de Madrid-Barajas.
- Climatización del edificio terminal, sistema de gestión y control para el tratamiento de equipajes y ampliación en la capacidad para el suministro eléctrico en el Aeropuerto de La Palma.
- Mejoras en la fiabilidad del sistema eléctrico y obras efectuadas en el Edificio Terminal Procesador del Aeropuerto de Barcelona.

**b) Bajas**

Las principales bajas del ejercicio corresponden a retiros derivados de instalaciones y otros activos en los Aeropuertos de Barajas-Madrid, La Palma, Gran Canaria, Tenerife Sur y Barcelona.

Dentro de las bajas del ejercicio, se incluyen, fundamentalmente, los siguientes conceptos que no han generado un cargo a la cuenta de pérdidas y ganancias consolidadas:

- Reversiones de provisiones dotadas en ejercicios anteriores por riesgos medioambientales por importe de 39.126 miles de euros para cumplir con la normativa vigente.

**c) Deterioro**

El Grupo ha efectuado el test de deterioro del inmovilizado no identificando ajuste al 31 de diciembre de 2011.

**d) Subvenciones recibidas**

A 31 de diciembre de 2011, el Grupo tiene subvenciones afectas al inmovilizado por importe de 460.987 miles de euros netos de impuestos (Nota 18-I). El coste bruto de los activos afectos a estas subvenciones es de 2.337 millones de euros, que corresponden a inmovilizado material.

Adicionalmente, el grupo tiene subvenciones concedidas y no ejecutadas por importe de 102.601 miles de euros.

**e) Limitaciones**

Los terrenos, edificios y construcciones aportados han perdido la condición de bienes de dominio público por efecto de la desafectación realizada por el artículo 9 del Real-Decreto Ley 13/2011, de 3 de diciembre, en el que se establece que todos los bienes de dominio público estatal adscritos a la entidad pública empresarial AENA 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.

**f) Bienes totalmente amortizados**

Al 31 de diciembre de 2011 existe inmovilizado material que está totalmente amortizado y que sigue en uso, de acuerdo con el siguiente detalle (en miles de euros):

	<b>Valor contable (bruto)</b>
Terrenos y construcciones	748.760
Instalaciones técnicas y Maquinaria	282.058
Otras Instalaciones, Utillaje y Mobiliario	374.107
Otro inmovilizado	133.433
<b>Total</b>	<b>1.538.358</b>

**g) Compromisos**

Las inversiones pendientes de ejecutar al 31 de diciembre de 2011 ascienden a 858 millones de euros aproximadamente, entre las que se encuentran las pendientes de formalizar y las firmes pendientes de ejecutar.

**h) Activos por rama de negocio**

El siguiente es un desglose de los activos por rama de negocio al 31 de diciembre de 2011 (en miles de euros):

<b>Descripción</b>	<b>2011</b>
Aeropuertos	15.449.053
Aparcamientos	620.913
Otro inmovilizado	56.474
<b>Total</b>	<b>16.126.440</b>

**i) Pólizas de seguro**

La política del Grupo es formalizar pólizas de seguro para cubrir adecuadamente los posibles riesgos a que están sujetos los diversos elementos de su inmovilizado material. Al cierre del ejercicio 2011 no existe déficit de cobertura.

j) **Arrendamientos**

El grupo arrienda parte de su inmovilizado material a terceros para la explotación comercial (Nota 10).

9. **Inversiones inmobiliarias**

Las inversiones inmobiliarias se corresponden principalmente con inmuebles destinados a su explotación en régimen de alquiler a excepción de la superficie usada por la Sociedad dependiente Centros Logísticos Aeroportuarios, S.A. para el desarrollo de su actividad.

El movimiento ha sido el siguiente (en miles de euros):

	<b>Construcciones</b>	<b>Instalaciones técnicas</b>	<b>Otras Instalaciones</b>	<b>Total</b>
Saldo inicial	-	-	-	-
Altas por consolidación	111.533	5.323	26	<b>116.882</b>
Altas	789	731	-	<b>1.520</b>
<b>Saldo final</b>	<b>112.322</b>	<b>6.054</b>	<b>26</b>	<b>118.402</b>
<b>Amortizaciones</b>				
Saldo inicial	-	-	-	-
Altas por consolidación	(26.519)	(2.332)	(16)	<b>(28.867)</b>
Altas	(3.156)	(306)	(2)	<b>(3.464)</b>
<b>Saldo final</b>	<b>(29.675)</b>	<b>(2.638)</b>	<b>(18)</b>	<b>(32.331)</b>
<b>Valor neto contable</b>	<b>82.647</b>	<b>3.417</b>	<b>8</b>	<b>86.071</b>

**Adiciones de inversiones inmobiliarias**

Las principales adiciones del ejercicio 2011 se corresponden con las instalaciones de tecnologías asociadas a la eficiencia energética y al desarrollo sostenible y de otras instalaciones técnicas en los edificios de servicios centrales de la sociedad dependiente Centros Logísticos Aeroportuarios, S.A.

**Garantías**

Al cierre del ejercicio 2011 no existen elementos de inversiones inmobiliarias sujetas a garantías.

**Pólizas de seguros**

La política del Grupo es formalizar pólizas de seguros para cubrir los posibles riesgos a que están sujetos a los diversos elementos de sus inversiones inmobiliarias. Al cierre del ejercicio 2011 el Grupo tiene razonablemente cubierto estos riesgos.

**Inversiones inmobiliarias totalmente amortizadas**

A 31 de diciembre de 2011 no existen inversiones inmobiliarias totalmente amortizadas.

## 10. Arrendamientos

### Arrendamientos financieros

Al cierre del ejercicio 2011 la Sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional, S.A. tiene suscrito un contrato de arrendamiento financiero de un sistema automatizado de inspección en vuelo (consola) que se encuentra registrado como "inmovilizado material" del balance consolidado a 31 de diciembre de 2011 (véase nota 8).

A 31 de diciembre de 2011 el importe de las cuotas mínimas de arrendamiento a pagar en el futuro, sin incluir incrementos de inflación u otras cuotas contingentes, derivado de dicho contrato de arrendamiento financiero es el siguiente (en miles de euros):

	2011	
	Cuotas mínimas	Intereses
Menos de un año	465	43
Entre uno y cinco años	2.124	77
Más de cinco años	-	-
<b>Total</b>	<b>2.589</b>	<b>120</b>

### Arrendamientos operativos

La Entidad dominante utiliza en régimen de arrendamiento operativo a terceros diversos activos entre los que destaca 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 Plovera (1)	Madrid	31/01/2016	3.874	Renta revisable en función del IPC
Edificio 2 Senasa	Madrid	31/12/12 (prórroga automática anual hasta 5 años)	140	Renta revisable en función del IPC

(1) La Sociedad tiene un acuerdo de prestación de servicios generales con la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" en el que la Sociedad asume el importe total de la renta anual, y repercute al Ente Público los costes que le correspondan.

Los pagos mínimos totales futuros por los arrendamientos operativos no cancelables son los siguientes (en miles de euros):

	2011
Menos de un año	4.014
Entre uno y cinco años	20.069
<b>Total</b>	<b>24.083</b>

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

Los cobros mínimos totales futuros por los arrendamientos operativos no cancelables son los siguientes (en miles de euros):

	2011
Menos de un año	673.707
Entre uno y cinco años	3.197.297
<b>Total</b>	<b>3.871.004</b>

Al cierre del ejercicio la Sociedad dependiente Clasa tiene contratadas con los arrendatarios las siguientes cuotas de arrendamiento mínimas, de acuerdo con los actuales contratos en vigor, sin tener en cuenta repercusión de gastos comunes, incrementos futuros de IPC, ni actualizaciones futuras de rentas pactadas contractuales (en miles de euros):

	<b>2011</b>
	<b>Cuotas mínimas</b>
Menos de un año	1.253
Entre uno y cinco años	5.228
Más de cinco años	252.202
<b>Total</b>	<b>258.683</b>

Dichos arrendamientos corresponden, principalmente, a los bienes incluidos dentro del epígrafe "Inversiones inmobiliarias" con un coste original de 116.838 miles de euros, teniendo unos ingresos anuales en concepto de alquileres por importe de 17.710 miles de euros. El total de superficie construida asciende a 137 miles de m<sup>2</sup>.

#### **11. Participaciones puestas en equivalencias**

##### **Participaciones en sociedades puestas en equivalencia**

El detalle y movimiento del epígrafe ha sido el siguiente (en miles de euros):

	<b>Valor inicial de la participación</b>	<b>Aportación resultados ejercicios</b>	<b>Dividendos recibidos</b>	<b>Diferencias de conversión</b>	<b>Otros</b>	<b>Valor final de la participación</b>
RAESA	1.353	1.277	(735)	-	-	1.895
SACSA	1.891	916	(289)	48	99	2.665
AMP	66.894	2.184	(2.421)	(5.405)	-	61.252
ACSA	677	1.150	(754)	17	-	1.090
AEROCALI	1.432	557	-	37	-	2.026
<b>Total</b>	<b>72.247</b>	<b>6.084</b>	<b>(4.199)</b>	<b>(5.302)</b>	<b>99</b>	<b>68.929</b>

##### **Operaciones y saldos con empresas puestas en equivalencia**

El desglose de los saldos deudores y acreedores y el detalle de las transacciones efectuadas con sociedades puestas en equivalencia al 31 de diciembre de 2011 es el siguiente (en miles de euros):

	<b>Deudor</b>	<b>Acreedores varios</b>	<b>Ingresos Prestación de servicios</b>	<b>Gastos Servicios recibidos</b>	<b>Ingresos financieros</b>
	4.949				
RAESA	27	156	11.087	345	735
ACSA	52	-	298	-	-
SACSA	1.145	-	417	-	-
AMP	15	-	3.196	-	-
Aerocali	-	-	256	-	-
<b>Total</b>	<b>6.189</b>	<b>156</b>	<b>15.254</b>	<b>345</b>	<b>735</b>

## 12. Instrumentos financieros

### Activos y pasivos financieros

#### Análisis por categorías

Los activos financieros salvo inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, multigrupo y asociadas.

El valor en libros de cada una de las categorías de instrumentos financieros establecidas en la norma de registro y valoración de "Instrumentos financieros" al 31 de diciembre de 2011, es el siguiente (en miles de euros):

Categorías / Clases	Largo plazo		
	Instrumentos de patrimonio	Otros	Total
<b>Activos disponibles para la venta:</b>	<b>57.786</b>	-	<b>57.786</b>
- Valorados a coste	57.769	-	57.786
<b>Inversiones mantenidas hasta el vencimiento</b>	-	<b>1.138</b>	<b>1.121</b>
<b>Total</b>	<b>57.769</b>	<b>1.138</b>	<b>58.907</b>

Categorías / Clases	Corto plazo		
	Créditos a empresas	Otros instrumentos financieros	Total
Préstamos y partidas a cobrar con el grupo	44.619	16.886	61.505
Préstamos y partidas a cobrar	472	258.814	259.286
<b>Total</b>	<b>45.091</b>	<b>275.700</b>	<b>320.791</b>

#### Pasivos financieros

Categorías / Clases	Largo plazo		
	Deudas con entidades de crédito	Derivados y otros	Total
<b>Débitos y partidas a pagar</b>	<b>6.501</b>	<b>11.149.675</b>	<b>11.156.176</b>
<b>Total</b>	<b>6.501</b>	<b>11.149.675</b>	<b>11.156.176</b>

Categorías / Clases	Corto plazo		
	Deudas con entidades de crédito	Derivados y otros	Total
<b>Débitos y partidas a pagar</b>	<b>2.846</b>	<b>2.050.128</b>	<b>2.052.974</b>
<b>Total</b>	<b>2.846</b>	<b>2.050.128</b>	<b>2.052.974</b>

### Análisis por vencimientos

Al 31 de diciembre de 2011, los importes de los instrumentos financieros con un vencimiento determinado o determinable clasificados por año de vencimiento son los siguientes (en miles de euros):

#### Pasivos financieros:

	2012	2013	2014	2015	2016 y otros	Total
Deudas con entidades de crédito	2.846	2.750	2.750	333	668	9.347
Acreeedores comerciales y otras cuentas a pagar	2.050.128	887.165	885.653	937.622	8.439.235	13.199.803
<b>Total</b>	<b>2.052.974</b>	<b>889.915</b>	<b>888.403</b>	<b>937.955</b>	<b>8.439.903</b>	<b>13.209.150</b>

### 13. Inversiones financieras a largo plazo

El detalle de las inversiones financieras a largo plazo es el siguiente (en miles de euros):

	2011
Activos financieros disponibles para la venta	57.769
Fianzas depositadas	1.138
<b>Total</b>	<b>58.907</b>

#### Activos financieros disponibles para la venta

En este epígrafe se incluyen los valores representativos de deuda e instrumentos de patrimonio de otras empresas, en las cuales el grupo no poseó control ni influencia significativa en la toma de decisiones de éstas. En particular, el Grupo recoge en esta categoría las participaciones minoritarias que posee en las sociedades que se detallan a continuación (en miles de euros):

Nombre y Domicilio	Actividad	Importe de la participación	Fración del Capital Directo (%)	Titular de la Participación
Agencia Barcelona Regional Edificio Centreservei, Zona Franca Carrer 60, 25-27 Barcelona (2)	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.	180	11,76	Aena Aeropuertos, S.A.
Airport Concessions and Development Limited (ACDL) 10, Upper Bank St- London - U.K. (1) (*)	Gestión de activos financieros del grupo aeroportuario TBI.	57.422	10	Aena Desarrollo ,Internacional, S.A.
European Satellite Service Provider, SAS (ESSP SAS) Toulouse - Francia (1)	Explotación del sistema de navegación por satélite.	167	16,67	Aena Desarrollo Internacional, S.A.
<b>Total</b>		<b>57.769</b>		

(\*) Esta sociedad tiene reconocida una provisión por deterioro de la participación por importe de 21.174 miles de euros, siendo el importe en libros de la participación 78.596 miles de euros.

- (1) Sociedad auditada por otros auditores.  
 (2) Sociedad auditada por PwC.

Estas Sociedades no cotizan en bolsa y al 31 de diciembre de 2011 no se ha podido estimar con fiabilidad su valor razonable. Por este motivo, estas participaciones se hallan valoradas a coste, habiéndose hallado la corrección valorativa aplicable, en su caso, como la diferencia entre el valor en libros de éstas y su valor recuperable.

#### **14. Clientes por ventas y prestaciones de servicios**

El saldo del epígrafe "clientes por ventas y prestaciones de servicios" del balance adjunto al cierre del ejercicio 2011 se desglosa de la siguiente manera (en miles de euros):

	<b>2011</b>
Clientes por prestación de servicios	240.727
Clientes de dudoso cobro	84.594
Menos: provisión por deterioro	(84.594)
Clientes, empresas del grupo, y asociadas	16.886
Deudores varios	7.568
Personal	1.462
Otros créditos con las Administraciones Públicas	136.873
<b>Total</b>	<b>403.516</b>

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.

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

	<b>2011</b>
Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.	44.243
Aldeasa, S.A.	26.139
Vueling Airlines, S.A.	18.143
Air Europa Líneas Aéreas, S.A.	8.384
Dufry Islas Canarias, S.R.L.	7.050
Easy Jet Airlines Co. Ltd.	5.352
Publimedia Sistemas Publicitarios, S.L.	3.954
Otros	127.461
<b>Total</b>	<b>240.726</b>

Las pérdidas, deterioro y provisiones por operaciones comerciales en el ejercicio 2011 han sido las siguientes (en miles de euros):

	<b>2011</b>
Saldo inicial	-
Alta por combinación de negocio	124.300
Variación provisión deterioro	5.879
Otros movimientos	2.000
Ajuste apremio	(47.585)
<b>Total</b>	<b>84.594</b>

#### **15. Deudas a largo plazo y deudas a corto plazo**

El detalle de los epígrafes "Deudas a largo plazo" y "Deudas a corto plazo" del pasivo del balance al 31 de diciembre de 2011 se muestra a continuación (en miles de euros):

	<b>2011</b>	
	<b>Largo plazo</b>	<b>Corto Plazo</b>
Deudas con empresas del grupo	11.144.645	884.512
Deudas con entidades de crédito	6.501	2.846
Acreedores por arrendamiento financiero	2.124	465
Derivados	49	-
Proveedores de inmovilizado	2.857	625.556
Deudas con empresas del grupo y asociadas - Cash pooling	-	202.765
<b>Total</b>	<b>11.156.176</b>	<b>1.716.144</b>

15.1 Operaciones y saldos con partes vinculadas

El detalle de saldos deudores y acreedores mantenidos con empresas del Grupo y vinculadas al cierre del ejercicio 2011 es el siguiente (en miles de euros):

	Deudor	Creditos a		Deudas a		Cuenta a		Otros Pasivos
		corto plazo (Impuestos)	largo plazo	corto plazo	largo plazo	pagar Cash Pooling		
<b>Entidad dominante:</b>								
Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea"	10.671	44.619	11.144.645	867.197	-	202.765	2.831	
<b>Operaciones con empresas puesta en equivalencia:</b>								
Restauración de Aeropuertos Españoles, S.A. (RAESA)	4.949	-	-	-	-	-	-	
ACSA	27	-	-	-	-	-	-	
SACSA	52	-	-	-	-	-	-	
AMP	1.145	-	-	-	-	-	-	
Aerocali	15	-	-	-	-	-	-	
<b>Operaciones con partes vinculadas:</b>								
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)	26	-	-	-	-	14.393	-	
Centro de Referencia Investigación, Desarrollo e Innovación ATM A.I.E. (CRIDA)	-	-	-	-	-	91	-	
<b>Total</b>	<b>16.886</b>	<b>44.619</b>	<b>11.144.645</b>	<b>867.197</b>	<b>14.484</b>	<b>202.765</b>	<b>2.831</b>	

El detalle de las transacciones efectuadas en empresas del Grupo y vinculadas para el ejercicio 2011 son las siguientes (en miles de euros):

	Ingresos por prestación de servicios	Trasposos de inmovilizado (*)	Servicios recibidos	Adquisición es de inmovilizado	Dividendos recibidos financieros	Ingresos financieros	Pérdidas imputadas en instrumentos de cobertura	Gastos financieros
AENA (Ente Público)	11.847	(1.396)	153.576	-	-	-	12.896	188.773
CRIDA	2	-	-	900	-	-	-	-
INECO	85	-	10.246	24.947	-	-	-	-
<b>Empresas Puesta en equivalencia:</b>								
RAESA	11.087	-	345	-	-	(735)	-	-
ACSA	298	-	-	-	-	-	-	-
SACSA	417	-	-	-	-	-	-	-
AMP	3.196	-	-	-	-	-	-	-
Aerocali	256	-	-	-	-	-	-	-
<b>Otras partes vinculadas:</b>								
GAP	-	-	124	-	-	-	-	-
TBI	229	-	-	-	-	-	-	-
ACDL	-	-	-	-	1.744	-	-	-
<b>Total</b>	<b>27.417</b>	<b>(1.396)</b>	<b>164.291</b>	<b>25.847</b>	<b>1.744</b>	<b>(735)</b>	<b>12.896</b>	<b>188.773</b>

### Coberturas de flujos de efectivo

La entidad matriz, tiene contratados determinados instrumentos financieros de cobertura de tipos de interés, los cuales son transferidos a Aena Aeropuertos, S.A. para cubrir la deuda entre ambas sociedades. Al 31 de diciembre de 2011 el detalle es el siguiente (en miles de euros):

	Clasificación	Tipo	31/12/2011	Inicio	Vencimiento	Liquidación
Swap	Cobertura de tipo de interés	Variable (Euribor 3M) a Fijo (2,8025%)	1.194.391	15/03/2011	15/03/2013	Trimestral
Swap	Cobertura de tipo de interés	Variable (Euribor 3M) a Fijo (2,57%)	255.000	15/12/2011	15/03/2016	Trimestral
Swap	Cobertura de flujos de efectivo de tipo de cambio	Cobertura de flujos monetarios en USD	-	8/10/2014	8/10/2014	(*)

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

Los importes del principal nominal de los contratos de permuta de tipo de interés pendientes a 31 de diciembre de 2011 ascienden a 1.449.391 miles de euros. A 31 de diciembre de 2011, los tipos de interés fijo varían entre un 2,57% y un 2,8025% y los principales tipos de interés variable son EURIBOR 3 meses. Estos préstamos y derivados de la matriz tienen como destino la financiación de los aeropuertos y por tanto, la matriz imputa a la Sociedad los costes por intereses y amortizaciones de los mismos. Durante el ejercicio 2011 se han imputado a la cuenta de pérdidas y ganancias 12.896 miles de euros en concepto de pérdida por instrumentos de cobertura.

Valor razonable registrado en el "Pasivo no corriente" a 31 de diciembre de 2011 (en miles de euros) a través de la deuda espejo	Valor razonable registrado en el "Pasivo corriente" a 31 de diciembre de 2011 (en miles de euros) a través de la deuda espejo
32.180	1.895

El epígrafe de "Deudas a largo plazo" registra un importe de 11.047.409 miles de euros de préstamos a pagar al grupo por la financiación de los aeropuertos con un calendario establecido, 65.056 miles de euros por cuentas a cobrar que corresponden al Ente Público y que no se habían ajustado en el saldo de la aportación no dineraria. Este saldo se encontraba provisionado y en Envío de Apremio. Así mismo, el epígrafe de "Deudas a corto plazo" registra un importe de 627.386 miles de euros de préstamos a corto plazo a pagar al grupo por este mismo concepto. Este mismo epígrafe registra el crédito dispuesto de las pólizas de crédito con el grupo por importe de 161.319 miles de euros y los intereses devengados y no vencidos por importe de 76.597 miles de euros a 31 de diciembre de 2011. De igual forma, las deudas a largo y corto plazo incluyen el efecto de los instrumentos de cobertura.

Adicionalmente, en este epígrafe se incluye el saldo de la cuenta de cash pooling con la Entidad Pública por importe de 197.264 miles de euros, que corresponden fundamentalmente a cuentas corrientes.

Dichas cuentas están remuneradas por el tipo medio de líneas de crédito.

La sociedad Aena Desarrollo internacional, S.A. contrató con fecha 1 de octubre de 2007 con "La Caixa" un derivado de tipos de interés, con la finalidad de controlar y disminuir el potencial impacto negativo de las oscilaciones de los tipos de interés variables en sus resultados. En particular este derivado cubre el efecto de las oscilaciones de los tipos de interés en la carga financiera asociada al préstamo concedido a la Sociedad por "La Caixa". Este instrumento financiero derivado, al no cumplir las condiciones para reconocerse como un instrumento financiero de cobertura contable, se ha recogido en la cuenta "Derivados" del pasivo corriente y no corriente del balance al 31 de diciembre de 2011 y 2010 respectivamente.

Las principales características de este instrumento financiero derivado son las siguientes (en miles de euros):

	Clasificación	Tipo	Importe Contratado (Miles Euros)	Vencimiento	Valor Razonable Registrado en el "Pasivo Corriente" al 31-12-11 (Euros) (Nota 11)
Swap de tipo de interés	Cobertura de tipo de interés	Swap de tipo de interés fijo al 4,83% contra tipo de interés variable	2.000	1-10-12	48.601

#### Deudas a largo y corto plazo:

Los préstamos y créditos están formalizados en un 47% aproximadamente a tipos de interés fijos que oscilan entre un 1,79% y 4,88% anual y el porcentaje restante está formalizado a tipos variables generalmente referenciados al Euribor.

Con motivo de la aportación no dineraria descrita en la Nota 4, la Sociedad dominante y su accionista único han firmado un contrato de financiación por el cual las deudas correspondientes a la rama de la actividad aportada en la ampliación de capital descrita en dicha Nota 4 se traspasan de la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" a la sociedad dominante Aena Aeropuertos, S.A. En dicho contrato entre ambas partes se reconoce la deuda inicial y las condiciones de cancelación futuras de dicha deuda así como el procedimiento para la liquidación de los intereses y repago de la deuda. También se especifica que la titularidad ante las instituciones financieras prestamistas le corresponde a la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea", sin embargo se reconoce que se obliga a satisfacer la deuda de cualesquiera pagos que la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" deba satisfacer a las entidades financieras y demás términos y condiciones previstos en los Acuerdos de Financiación.

Por lo tanto, la Sociedad contrae por medio de este contrato la totalidad de las obligaciones que están pactadas originalmente en los contratos con las entidades financieras por el importe que le corresponde según lo indicado en el párrafo anterior. Esto significa que los vencimientos y tipos de interés a pagar por la Sociedad dominante a la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" serán los mismos que se describen en los contratos con las instituciones financieras, siendo también de aplicación el cumplimiento de los ratios o causas de declaración de vencimiento anticipado y los posibles instrumentos financieros detallados en cada uno de los contratos.

En cuanto a los instrumentos financieros y su valoración, la Entidad Pública Empresarial ha repercutido a la Sociedad dominante 12.896 miles de euros en concepto de pérdida por instrumentos de cobertura.

En cuanto al cumplimiento de ratios o incumplimiento de causas de declaración de vencimiento anticipado, la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Área" 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 2011 de la Sociedad

El calendario de vencimiento de las cuotas pendientes de pago de los préstamos y créditos al cierre del ejercicio 2011 es el siguiente (en miles de euros):

<b>Cuotas con Vencimiento</b>	
2012	627.386
2013	792.240
2014	883.206
2015	935.175
2016	918.508
Siguientes	7.518.280
<b>Total</b>	<b>11.674.795</b>

### Principales contratos

A continuación se enumeran los contratos que existen entre la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA)" y Aena Aeropuertos para el 2011:

- Procedimiento de prestación de servicios de centralización de tesorería.
- Acuerdo de prestación de servicios planificación aeroportuaria e integración territorial.
- Acuerdo de prestación de servicios: Administrativos-financieros, Gestión de la calidad, Gestión de la contratación, Gestión de infraestructura, Gestión de medidas de protección de datos de carácter personal, Área de medio ambiente, Procesos económico administrativos, Promoción y apoyo a la excelencia, Organización y recursos humanos, Servicios generales, y Servicios de T.I.C.
- Procedimiento de prestación de servicios de centralización de tesorería "cash pooling".
- Compromiso de prestación de servicios asociados a procesos/actividades estratégicas y estructurales de la Entidad Pública Empresarial y Aena Aeropuertos, S.A.
- Acuerdo de uso de instalaciones de aeropuertos.
- Acuerdo de STA.

### **16. Información sobre los aplazamientos de pago efectuados a proveedores.**

El detalle de los pagos por operaciones comerciales realizadas durante el ejercicio y pendientes de pago al cierre en relación con los plazos máximos legales previstos en la Ley 15/2010 es el siguiente:

	2011	
	Miles Euros	%
Pagos del ejercicio dentro del plazo máximo legal	503.690	99%
Resto	5.110	1%
<b>Total pagos del ejercicio</b>	<b>508.800</b>	
<b>Plazo Medio de Pago Excedidos (Días)</b>	<b>53</b>	
<b>Saldo pendiente de pago al cierre que sobrepase el plazo máximo legal</b>	<b>942</b>	

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.

### **17. Existencias**

El saldo del epígrafe de existencias se desglosa en las siguientes partidas (en miles de euros):

	<b>2011</b>
Repuestos	5.332
Provisión por deterioro de existencias	(134)
Anticipos de proveedores	26
<b>Total</b>	<b>5.224</b>

## 18. Patrimonio Neto y Fondos propios

### a) Capital Social

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

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

### b) Reservas

#### Prima de emisión

La prima de emisión de acciones es de libre disposición.

#### Reserva legal

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

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.

### c) Ajustes por cambio de valor

La composición del epígrafe "Diferencia de conversión" es el siguiente (en miles de euros):

	<u>2011</u>
<b>Saldo inicial</b>	-
Operaciones de cobertura:	
- De la sociedad dominante	(23.852)
- De las sociedades consolidadas	(297)
<b>Saldo final</b>	<b>(24.149)</b>

### d) Diferencia de conversión de sociedades puestas en equivalencia

El movimiento del epígrafe "Diferencia de conversión" es el siguiente (en miles de euros):

	<u>2011</u>
<b>Saldo inicial</b>	-
Diferencias de conversión del periodo:	
- Sociedades consolidadas	-
- Sociedades puestas en equivalencia	(5.312)
<b>Saldo final</b>	<b>(5.312)</b>

e) Subvenciones, donaciones y legados recibidos

El detalle y movimiento de este epígrafe al 31 de diciembre de 2011 es el siguiente (en miles de euros):

	Saldo inicial	Alta aportación no dineraria	Otros	Imputaciones a resultados	Saldo 31/12/2011
<b>Subvenciones de capital de organismos oficiales europeos</b>					
Importe	-	684.000	(1.845)	(21.950)	660.205
Efecto impositivo	-	(205.832)		6.585	(199.247)
<b>Neto</b>	<b>-</b>	<b>478.168</b>	<b>(1.845)</b>	<b>(15.365)</b>	<b>460.958</b>

Subvenciones FEDER

El detalle de las subvenciones brutas por programas operativos que han sido reconocidas en el patrimonio neto durante el ejercicio 2011 es el siguiente (en miles de euros):

Concepto	Cobros 2011
Prog Oper. C. Canarias	30.072
Prog Oper. C. Galicia	13.185
Prog Oper. C. Andalucía	8.001
Prog Oper. C. Extremadura	125
Prog Oper. C. Murcia	4
Otros Feder	6
<b>Total Fondos Feder Cobros</b>	<b>51.393</b>

Al cierre del ejercicio 2011 la Sociedad entiende cumplidas todas las condiciones necesarias para la percepción y disfrute de las subvenciones detalladas anteriormente.

f) Distribución del resultado de la Sociedad dominante

La aplicación del resultado de la sociedad dominante del ejercicio 2011 propuesta por el Consejo de Administración, es la siguiente (en miles de euros):

<b>Base de reparto:</b>	
Pérdidas y ganancias (Pérdidas)	<u>(93.894)</u>
<b>Aplicación:</b>	
Resultados negativos de ejercicios anteriores	<u>(93.894)</u>

## 19. Provisiones y contingencias

El movimiento habido en el ejercicio 2011 en las cuentas incluidas bajo este epígrafe ha sido el siguiente (en miles de euros):

	Provisión para Compromisos Laborales	Expropiaciones e intereses de demora	Responsabilidades	Impuestos	Actuaciones Medioambientales	Otras provisiones de explotación	Total
Saldo inicial	-	-	-	-	-	-	-
Alta por consolidación	-	-	-	-	-	74	74
Alta por combinación de negocio (Nota 3)	5.035	72.270	2.906	56.216	180.097	19.506	336.030
Dotaciones	207	281.980	3.287	13.036	3.052	28.849	330.411
Adiciones descuento	142	-	-	-	3.696	181	4.019
Reversiones / Excesos	(159)	-	(2.222)	(6.661)	(39.126)	-	(48.168)
Aplicaciones	-	(11.416)	(1.357)	(26.733)	(9.375)	(6.679)	(55.560)
Trasposos	-	-	-	11.847	(40)	-	11.807
<b>Saldo final 2011</b>	<b>5.225</b>	<b>342.834</b>	<b>2.614</b>	<b>47.705</b>	<b>138.304</b>	<b>41.931</b>	<b>578.613</b>
Corto plazo	-	126.252	-	-	39.270	41.931	207.453
Largo plazo	5.225	216.582	2.614	47.705	99.034	-	371.160

### a) Provisión para compromisos laborales

El movimiento durante el ejercicio 2011 de los diferentes conceptos incluidos en la provisión para compromisos laborales ha sido el siguiente (en miles de euros):

	Premio de Permanencia
Saldo inicial	-
Altas por consolidación	-
Alta por combinación de negocio (Nota 5)	5.035
Dotaciones	207
Adiciones descuento	142
Aplicaciones	(159)
<b>Saldo final 2011</b>	<b>5.225</b>

## Premios

El saldo corresponde, principalmente, a la provisión registrada por premios de permanencia, cuya dotación del ejercicio 2011 ha ascendido a 207 miles de euros, de los que 142 miles de euros corresponden al coste financiero.

## Otros compromisos laborales

En cumplimiento de la Normativa de exteriorización de compromisos por pensiones y, de conformidad con el acuerdo entre la Dirección y la parte sindical de Aena de crear un Plan de pensiones, el 28 de julio de 2003 fue formalizado el Plan de Pensiones de aportación definida para los empleados de la Sociedad. Esta obligación se incluye en el epígrafe "Personal" de acreedores comerciales y otras cuentas a pagar.

Durante el ejercicio 2011 la Sociedad ha realizado aportaciones a dicho Fondo de Pensiones por valor de 3,3 millones de euros.

### b) Expropiaciones e intereses de demora

La provisión de expropiaciones e intereses de demora recoge el importe de 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 habría que pagar en caso de que las reclamaciones sobre algunos de los justiprecios pagados, prosperasen en los Tribunales. Así mismo, se han registrado intereses de demora sobre dichas diferencias en los justiprecios, tomando como base de cálculo el tipo de interés legal del dinero vigente en cada año.

### c) Responsabilidades

El epígrafe recoge por importe de 2,6 millones de euros el importe estimado para hacer frente a compromisos y responsabilidades, probables o ciertas, nacidas de litigios en curso y por indemnizaciones u obligaciones pendientes. Los Administradores de la Sociedad consideran que la provisión es suficiente para hacer frente a los riesgos por litigios, responsabilidades y compromisos en curso conocidos a la fecha de formulación de estas cuentas y no estiman que, del conjunto de reclamaciones en curso, puedan surgir pasivos adicionales que afectaran significativamente a las cuentas anuales del ejercicio 2011.

### d) Impuestos

Se corresponde con los tributos locales con los que la Sociedad no está de acuerdo con las liquidaciones recibidas por la Administración. Dichas liquidaciones han sido recurridas, siendo incierto a 31 de diciembre de 2011, el importe definitivo y la fecha en que finalmente se producirá la liquidación definitiva.

### e) Provisión para actuaciones medioambientales

Al cierre del ejercicio 2011, en este epígrafe se incluye principalmente 129,3 millones de euros para cubrir los costes previstos para llevar a cabo las obras de aislamiento acústico necesarias para cumplir con la normativa vigente y los compromisos adquiridos en materia de medioambiente. Adicionalmente, en las cuentas de provisiones de riesgos y gastos a corto plazo se encuentra registrada la provisión para cubrir dichos pasivos con vencimiento inferior a 12 meses. La dotación asociada a estas provisiones se activa como mayor coste de inversiones, al ser actuaciones necesarias para desarrollar los proyectos.

### f) Otras provisiones

La provisión muestra el importe de ciertas subvenciones otorgadas a las compañías aéreas que operan en los aeropuertos de Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla. Dichas subvenciones fueron incluidas en los Presupuestos Generales del Estado de 2010 y 2011 como medidas de fomento del transporte aéreo en dichas regiones.

## 20. Administraciones Públicas y Situación fiscal

### Saldos con las Administraciones Públicas

La composición de los saldos deudores y acreedores con las Administraciones Públicas es la siguiente (en miles de euros):

<b>Hacienda Pública, Deudora</b>	<b>Corriente</b>	<b>No Corriente</b>
Activos por impuesto diferido	-	58.995
Hacienda Pública deudora por IVA	101.988	-
Hacienda Pública deudora por subvenciones concedidas	34.885	-
	<b>136.873</b>	<b>58.995</b>

El saldo deudor por subvenciones concedidas surge por las subvenciones no reintegrables concedidas a la Sociedad por fondos europeos FEDER que, al cierre del ejercicio 2011, estaban pendientes de cobro (en miles de euros).

<b>Hacienda Pública, Acreedora</b>	<b>Corriente</b>	<b>No Corriente</b>
Pasivos por impuesto diferido	-	197.735
Hacienda Pública acreedora por IRPF	-	-
Hacienda Pública acreedora por impuestos locales	52	-
Organismos de la Seguridad Social acreedores	5.110	-
Hacienda pública acreedora por otros impuestos	8.511	-
Hacienda pública acreedora por IVA	9.923	-
<b>Total</b>	<b>23.596</b>	<b>197.735</b>

### Conciliación resultado contable y base imponible fiscal

La conciliación entre el resultado contable y la base imponible del Impuesto sobre sociedades en el ejercicio 2011 es la siguiente (en miles de euros):

	Cuenta de pérdidas y ganancias			Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto		
	Aumentos	Disminuciones	Total	Aumentos	Disminuciones	Total
Saldo ingresos y gastos del ejercicio			(84.434)			
Impuesto sobre Sociedades	-	-	(40.497)	-	-	-
Diferencias permanentes	283	(14.081)	(13.798)	-	-	-
Diferencias temporarias:						
- con origen en el ejercicio	44.837	-	44.837	93.456	(12.896)	80.560
- con origen en ejercicios anteriores	-	(54.097)	(54.097)	-	(22.306)	(22.306)
Compensación de bases imponibles negativas			-			-
Base imponible (resultado fiscal)			(147.989)			58.254

Las principales diferencias permanentes del ejercicio corresponden, fundamentalmente, a gastos no deducibles. En cuanto a las principales diferencias temporarias del ejercicio corresponden a la diferencia entre la amortización fiscal y contable, dotación a la provisión de insolvencias y provisiones de riesgos y gastos de personal.

El gasto por el impuesto sobre sociedades se compone de (en miles de euros):

	2011
Impuesto corriente	(44.396)
Impuesto diferido	2.778
Ajustes negativos en la imposición	1.120
<b>Total</b>	<b>(40.498)</b>

Un importe de 44.619 miles de euros correspondiente a la base imponible negativa de Aena Aeropuertos, S.A. ha sido reconocida como una cuenta a cobrar con empresas del grupo, debido a que la compañía está dentro del consolidado fiscal de AENA (Ente Público).

El impuesto sobre sociedades corriente resulta de aplicar un tipo impositivo del 30% sobre la base imponible. Las deducciones a la cuota aplicadas en el ejercicio 2011 han ascendido a 222 miles de euros.

## Impuestos diferido

El detalle de los impuestos diferidos al 31 de diciembre de 2011 es el siguiente (en miles de euros):

<b>Activos por impuestos diferidos:</b>	
- Diferencias temporarias	58.995
	<b>58.995</b>
<b>Pasivos por impuestos diferidos:</b>	
- Diferencias temporarias	(197.735)
	<b>(197.735)</b>
<b>Impuestos diferidos</b>	<b>(138.740)</b>

El movimiento durante el ejercicio en los activos y pasivos por impuestos diferidos, sin tener en cuenta la compensación de saldos, ha sido como sigue (en miles de euros):

Activos por impuestos diferidos	Amortización	Pérdidas deterioro	Planes de pensiones	Derivado de cobertura	Actualizaciones de provisiones	Otros	Total
<b>Saldo al inicio</b>	-	-	-	-	-	-	-
Altas por aportación no dineraria	42.033	8.175	553	-	-	741	51.502
Cargo (abono) a cuenta de pérdidas y ganancias	1.527	(5.743)	57	10.282	950	420	7.493
<b>Saldo a 31 de diciembre de 2011</b>	<b>43.560</b>	<b>2.432</b>	<b>610</b>	<b>10.282</b>	<b>950</b>	<b>1.161</b>	<b>58.995</b>

Pasivos por impuestos diferidos	Subvenciones	Total
<b>Saldo al inicio</b>	-	-
Altas por aportación no dineraria	(204.929)	(204.929)
Cargo a patrimonio neto	7.194	7.194
<b>Saldo a 31 de diciembre de 2011</b>	<b>(197.735)</b>	<b>(197.735)</b>

### *Impuestos reconocidos en el Patrimonio neto*

Los impuestos reconocidos directamente en el patrimonio neto son los activos por derivados de cobertura por importe de 1.282 miles de euros y los pasivos por subvenciones por importe de 7.194 miles de euros.

### **Ejercicios pendientes de comprobación y actuaciones inspectoras**

Según establece la legislación vigente, los impuestos no pueden considerarse definitivamente liquidados hasta que las declaraciones presentadas hayan sido inspeccionadas por las autoridades fiscales o haya transcurrido el plazo de prescripción de cuatro años. Al cierre del ejercicio 2011 la Sociedad dominante tiene abierto el período comprendido entre el 31 de mayo y el 31 de diciembre de 2011 para todos los impuestos.

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

#### **Activos por impuesto diferido no registrados**

Al cierre del ejercicio 2011, la Sociedad dominante no tiene reconocidas en el balance consolidado las siguientes deducciones debido a que no existe certeza de que las mismas puedan ser aplicadas en futuras declaraciones del Impuesto de Sociedades dentro del plazo previsto por la legislación vigente (en miles de euros):

Años	Deducción Medioambiental	Deducción por inversiones en Canarias
2006	730	21.112
2007	771	30.214
2008	-	20.880
2009	-	38.523
2010	-	57.386
2011	-	38.819
<b>Total</b>	<b>1.501</b>	<b>206.934</b>

#### **21. Ingresos y Gastos**

##### a) Aprovisionamientos

El desglose del epígrafe de Aprovisionamientos del ejercicio 2011 es el siguiente (en miles de euros):

Compras de otros aprovisionamientos	169
Trabajos realizados por otras empresas	(131.832)
<b>Total</b>	<b>(131.663)</b>

Los trabajos realizados por otras empresas corresponden, principalmente, a los servicios prestados por el Ministerio de Defensa que ascienden a 8.425 miles de euros, así como los Servicios de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS), Servicios de tránsito aéreo (ATM), Servicios de información aeronáutica (AIS) prestados por AENA (Ente Público) que ascienden a 121.810 miles de euros.

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

La actividad del grupo se desarrolla geográficamente en el territorio nacional, habiéndose obtenido los ingresos en el ejercicio 2011 que se detallan a continuación (en miles de euros):

	<b>2011</b>
<b>Ingresos aeroportuarios:</b>	
Ingresos aeronáuticos:	
Aterrizajes	347.445
Estacionamientos	15.815
Utilización de infraestructuras	386.656
Pasarelas telescópicas	70.497
Manipulación de mercancías	6.043
Tasa de seguridad	124.345
Otros	197
<b>Subtotal ingresos aeronáuticos</b>	<b>950.998</b>
Ingresos no aeronáuticos:	
Servicios de comida a bordo	6.487
Alquiler de locales, terrenos y mostradores	14.161
Mostradores de facturación	15.538
Servicios a Concesionarios	13.159
Autorización paso zonas restringidas	357
Utilización salas y zonas no determinadas	7.055
Handling de rampa	44.163
Otros	3.484
<b>Subtotal ingresos no aeronáuticos</b>	<b>104.404</b>
<b>Ingresos comerciales:</b>	
Carburantes	17.705
Alquiler de locales y terrenos	44.326
Explotaciones comerciales	20.596
Tiendas	122.090
Bares y Restaurantes	52.100
Coches de Alquiler	57.607
Aparcamiento de vehículos	54.800
Publicidad	16.917
Servicios a concesionarios	11.134
Otros	(2.260)
<b>Subtotal ingresos comerciales</b>	<b>395.015</b>
<b>Ingresos por servicios a AENA (Ente Público)</b>	<b>8.514</b>
<b>Total cifra de negocios</b>	<b>1.458.931</b>

c) Gastos de personal

Los gastos de personal en el ejercicio 2011 se desglosan de la forma siguiente (en miles de euros):

	<b>2011</b>
Sueldos y salarios e indemnizaciones	160.679
Seguridad Social a cargo de la empresa	46.909
Aportaciones a compromisos laborales	3.223
Otros gastos sociales	9.758
Variación provisiones prestación definida	252
<b>Total</b>	<b>220.821</b>

d) Servicios exteriores

El desglose de este epígrafe en el ejercicio 2011 es el siguiente (en miles de euros):

	<b>2011</b>
Arrendamientos y cánones	5.945
Reparaciones y conservación	177.449
Servicios profesionales independientes	24.138
Primas de seguros	50
Transportes	6
Servicios bancarios	865
Publicidad y relaciones públicas	1.961
Suministros	62.565
Servicios vigilancia y seguridad	72.274
Gastos con Ente público	29.227
Otros servicios	76.759
<b>Total</b>	<b>451.238</b>

e) Resultados financieros

Los resultados financieros obtenidos en el ejercicio 2011 han sido los siguientes (en miles de euros):

<b>Ingresos financieros:</b>	
De participaciones en instrumentos de patrimonio	1.744
De valores negociables	192
<b>Total resultados financieros positivos</b>	<b>1.936</b>
<b>Gastos financieros:</b>	
Gastos financieros y asimilados con terceros	(52.462)
Gastos financieros y asimilados con AENA (Ente Público)	(188.775)
Actualización de provisiones	(3.572)
Activación gastos financieros (Notas 7y8 )	20.469
<b>Total resultados financieros negativos</b>	<b>(224.340)</b>
<b>Diferencias de cambio</b>	<b>349</b>
<b>Variación de valor razonable en Instrumentos Financieros:</b>	
Pérdidas imputadas en instrumentos de cobertura	(12.869)
<b>Resultados financieros netos</b>	<b>(234.924)</b>

El Grupo recoge bajo el epígrafe "Actualización de provisiones" los ajustes de carácter financiero como consecuencia de la actualización de provisiones (Nota 19). Asimismo, en el epígrafe "Gastos financieros y asimilados con tercero" el Grupo ha registrado en 2011 un importe de 51.982 miles de euros en concepto de intereses de demora de expropiaciones, cuya provisión asociada se describe en la Nota 19.

**Excesos de provisiones**

Los importes más significativo incluidos en el epígrafe "Excesos de provisiones" corresponden, al exceso de provisión para impuestos por 6.981 miles de euros y al exceso de provisión para otras responsabilidades por 2.222 miles de euros (Nota 19).

f) Otra información

El número de empleados al cierre del ejercicio 2011 por categorías y sexos de las sociedad que integran por integración global ha sido la siguiente:

Categoría Profesional	2011 (*)		
	Hombres	Mujeres	Total
Alta Dirección	9	2	11
Directivos y Titulados	941	585	1.526
Coordinadores	1.005	334	1.339
Técnicos	3.461	1.653	5.114
Personal de apoyo	394	382	776
<b>Total</b>	<b>5.810</b>	<b>2.956</b>	<b>8.766</b>

(\*) El número de empleados eventuales al cierre del ejercicio 2011 ascendió a 1.536.

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

Categoría Profesional	2011 (*)
Alta Dirección	11
Directivos y Titulados	1.512
Coordinadores	1.340
Técnicos	5.120
Personal de apoyo	787
<b>Total</b>	<b>8.770</b>

(\*) El número de medio de empleados eventuales en el ejercicio 2011 ascendía a 1.597.

En cuanto a los miembros del Consejo de Administración de la Sociedad dominante está formado a fecha de la formulación de las cuentas por 10 hombres.

A 31 de diciembre de 2011 cuenta con una plantilla de 94 empleados con discapacidad.

Retribución de los Administradores y la Alta Dirección

Las retribuciones percibidas durante el ejercicio 2011 por los Administradores y la Alta Dirección de la Sociedad clasificadas por conceptos, han sido las siguientes (en miles de euros):

	Sueldos	Dietas	Planes de pensiones	Primas de seguros	Total
Alta Dirección	1.027	24	10	4	1.065
Consejo de Administración	-	59	-	-	59
	<b>1.027</b>	<b>83</b>	<b>10</b>	<b>4</b>	<b>1.124</b>

No existen anticipos ni créditos concedidos al cierre del ejercicio 2011. Asimismo, no existen obligaciones en materia de pensiones contraídas con antiguos o actuales Administradores.

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

La información relativa a los cargos, participaciones y actividades de los Consejeros que durante el ejercicio ocupaban cargos en el Consejo de Administración de la Sociedad es la siguiente:

<b>Administrador(*)</b>	<b>Sociedad con la misma, análoga o complementaria actividad</b>	<b>Cargo en la Sociedad</b>	<b>Participación Número de acciones /o porcentaje</b>
D. Juan Ignacio Lema Davesa	-	-	-
D <sup>a</sup> Ana María Fuertes Eugenio	-	-	-
D <sup>a</sup> Marisol Turro Homedes	-	-	-
D <sup>a</sup> María Paz Espinosa Alejos	-	-	-
D. Antonio Bernabé García	-	-	-
D. Juan Enrique Gradolph Cadierno	-	-	-
D. Raimundo Martínez Fraile	-	-	-
D. Miguel Aguiló Alonso	-	-	-
D. Jaime Terceiro Lomba	-	-	-
D. José Manuel Vargas Gómez	-	-	-
D. Manuel Butler Halter	-	-	-
D. Antonio Carrascosa Morales	-	-	-
D. Francisco Cal Pardo	-	-	-
D. Pablo Vázquez Vega	-	-	-
D. Pedro Francisco Duque Duque	-	-	-
D. José Jaime Pons	-	-	-
D. Jorge Andreu Arasa	-	-	-
D. Juan Ignacio Acha-Orbea Echeverria	-	-	-
D. Gines de Rus Mendoza	-	-	-

(\*)Consejeros en funciones para el ejercicio 2011 y a la fecha de la formulación de las presentes cuentas anuales.

Ningún Consejero se ha dedicado durante el ejercicio, por cuenta propia o ajena, a actividades del mismo, análogo o complementario género de actividad del que constituye el objeto social de la Sociedad.

Honorarios de auditoría

Los honorarios devengados durante el ejercicio por PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L. por los servicios de auditoría de cuentas y por otros servicios de verificación, ascendieron a 78 miles de euros.

Por otra parte, los honorarios devengados durante el ejercicio por otros auditores de las sociedades dependientes por los servicios de auditoría de cuentas y por otros servicios de verificación ascienden a 51,8 miles de euros.

**22. Compromisos y otras garantías**

A 31 de diciembre de 2011 Aena Aeropuertos, S.A. no mantiene ningún aval o garantía concedidos a terceros. Es su accionista único quien tiene algunos avales entregados y en vigor para cubrir los compromisos que se generan en el negocio aeroportuario. Los Administradores de la Sociedad no esperan que se generen pasivos de consideración.

### 23. Compromisos medioambientales

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

El inmovilizado material al 31 de diciembre de 2011 incluye inversiones de carácter medioambiental por importe de 500.695 miles de euros, cuya amortización acumulada ascendía a 139.465 miles de euros.

Las inversiones medioambientales realizadas durante el ejercicio 2011 han ascendido a 18.728 miles de euros según el siguiente desglose (en miles de euros):

	<u>2011</u>
Málaga	2.844
Menorca	2.807
Madrid/Barajas	2.426
Barcelona	2.035
Girona	2.002
Alicante	1.265
Tenerife Norte	686
Palma Mallorca	570
SSCC Aeropuertos Españoles	500
Bilbao	465
Melilla	357
Santiago	312
Gran Canaria	225
Ibiza	207
Pamplona	199
A Coruña	179
Córdoba	129
Sevilla	120
Resto Aeropuertos	1.400
<b>Total</b>	<b>18.728</b>

La cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2011 incluye los siguientes gastos incurridos de carácter medioambiental detallados por conceptos (en miles de euros):

	<u>2011</u>
Reparaciones y conservación	2.448
Servicios profesionales independientes	1.565
<b>Total</b>	<b>4.013</b>

Las provisiones y contingencias de naturaleza medioambiental se detallan en la Nota 19. Los Administradores del Grupo no esperan que se produzcan pasivos o contingencias adicionales por este concepto que pudieran ser significativos.

En relación con el Plan Barajas y en función de lo especificado en las resoluciones de 10 de abril de 1996 de la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental, y de 30 de noviembre de 2001 de la Secretaría General de Medio Ambiente, la Sociedad está llevando a cabo el aislamiento acústico de una serie de viviendas en el entorno del aeropuerto de Madrid-Barajas, lo que ha supuesto al 31 de diciembre de 2011, la insonorización de 12.703 viviendas.

Conforme a las Declaraciones de Impacto Ambiental pertenecientes a los proyectos de ampliación de los aeropuertos de Alicante y Málaga, la Sociedad está ejecutando los Planes de Aislamiento Acústico asociados a dichas declaraciones, lo que ha supuesto que a finales del año 2011, se hayan insonorizado 1.681 viviendas en Alicante y 783 viviendas en Málaga.

Además, desde el ejercicio 2007 se ha iniciado la tramitación de expedientes de aislamiento acústico en viviendas localizadas en el entorno de los aeropuertos de Gran Canaria, La Palma, Menorca, Palma de Mallorca, Tenerife Norte, Valencia, Bilbao, Ibiza y Pamplona, Barcelona, Sabadell, Santiago de Compostela, Vigo, La Coruña, Melilla y Gerona los cuales continuaban en ejecución al cierre de 2011.

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

## 24. Información segmentada

El Grupo identifica sus segmentos operativos según los informes internos que son base de revisión, discusión y evaluación regular por el Consejo de Administración, pues es la máxima autoridad en el proceso de toma de decisiones con el poder de destinar los recursos a los segmentos y evaluar su rendimiento. Los segmentos que se han definido son los siguientes: Aeropuertos, Desarrollo Internacional y Centros Logísticos Aeroportuarios. La información financiera del Grupo desglosada por segmentos operativos para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2011 se muestra a continuación (en miles de euros):

Conceptos	Segmentos				Total
	Aeropuertos	Internacional	CLASA	Otros	
Importe neto de la cifra de negocios	1.444.360	17.785	24.356	(27.570)	1.458.931
Trabajos realizados por el grupo para su activo	3.689	-	-	-	3.689
Aprovisionamientos	(131.663)	-	-	-	(131.663)
Otros ingresos de explotación	5.748	238	1.308	(609)	6.685
Gastos de personal	(217.855)	(2.804)	(2.373)	2.211	(220.821)
Otros gastos de explotación	(547.876)	(3.228)	(12.587)	10.663	(553.028)
Amortización de inmovilizado	(487.392)	(654)	(3.742)	1.788	(490.000)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	22.035	-	-	(85)	21.950
Exceso de provisiones	9.204	-	-	-	9.204
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado	(1.040)	-	-	-	(1.040)
<b>RESULTADO DE LA EXPLOTACIÓN</b>	<b>99.210</b>	<b>11.337</b>	<b>6.962</b>	<b>- 13.602</b>	<b>103.907</b>
Ingresos financieros	1.948	1.922	1	(1.935)	1.936
Gastos financieros	(223.987)	(1.143)	(939)	1.729	(224.340)
Variación de valor razonable en instrumentos financieros	(12.896)	56	-	(29)	(12.869)
Diferencias de cambio	-	103	-	246	349
Participación en beneficio de sociedades puestas en equivalencia	-	6.878	-	(793)	6.085
<b>RESULTADO DE OPERACIONES INTERRUMPIDAS</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>(135.725)</b>	<b>19.153</b>	<b>6.024</b>	<b>(14.384)</b>	<b>(124.932)</b>
Activos del segmento	16.933.827	137.989	95.851	(209.054)	16.958.613
Pasivos del segmento	13.988.466	54.941	51.221	(82.202)	14.012.426
Flujos netos de efectivo de las actividades de:					
- Operación	653.548	7.064	7.946	(8.613)	659.945
- Inversión	(592.674)	-	927	2.201	(589.546)
- Financiación	(59.952)	(5.363)	(8.830)	6.412	(67.733)
Adquisiciones de activos no corrientes en el ejercicio	591.586	6	2.856	(893)	593.555

## 25. Hechos posteriores al cierre

- Con fecha 25 de enero de 2012 el Consejo de Administración acuerda renunciar a la celebración de los contratos relativos a los lotes I y II del "Procedimiento de licitación para la selección de socios que participan en el capital de las sociedades anónimas encargadas de la gestión de las concesiones de servicios aeroportuarios de los aeropuertos de Madrid – Barajas y Barcelona –El Prat.
- En Consejo de Ministros celebrado el 16 de marzo de 2012 se aprobó el Plan de reestructuración y racionalización del sector público empresarial y fundacional estatal, con el fin principal de configurar un sector más reducido, más racional y más eficiente inmerso en el actual contexto de austeridad y necesidad de control del gasto público. En su conjunto, el Plan aprobado por el Gobierno contempla la supresión, desinversión o agilización de la liquidación de un total de ochenta sociedades mercantiles, entre las cuales se encuentran Aena Desarrollo Internacional, S.A. y Centros Logísticos Aeroportuarios, S.A., que son empresas poseídas en un 100% por la Sociedad. En este sentido, los Órganos de Dirección de la Sociedad tienen pensado materializar esta decisión a través de una fusión por absorción por parte de Aena Aeropuertos, S.A.



# **INFORME DE GESTIÓN CONSOLIDADO**

**AENA AEROPUERTOS S.A. Y  
SOCIEDADES DEPENDIENTES**

**2011**



**ÍNDICE:**  
**"INFORME DE GESTIÓN DEL AÑO 2011"**

<b>1. EVOLUCIÓN DE LA ACTIVIDAD .....</b>	<b>2</b>
<b>2. SEGURIDAD.....</b>	<b>2</b>
2.1 SEGURIDAD OPERACIONAL Y DE AUTOPROTECCIÓN .....	2
2.2 PROTECCIÓN DE PERSONAS Y BIENES .....	3
2.3 PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES.....	5
<b>3 CALIDAD Y MEDIOAMBIENTE .....</b>	<b>5</b>
3.1 CALIDAD.....	5
3.2 MEDIO AMBIENTE .....	6
<b>4 SERVICIOS.....</b>	<b>9</b>
4.1 SERVICIOS AEROPORTUARIOS .....	9
<b>5 INFRAESTRUCTURAS Y SISTEMAS.....</b>	<b>11</b>
5.1. PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS.....	11
5.2. INFRAESTRUCTURAS .....	12
<b>6 EFICIENCIA ECONÓMICA Y VIABILIDAD FINANCIERA .....</b>	<b>13</b>
6.1 MEDIDAS DE CONTROL Y REDUCCIÓN DE GASTOS .....	13
6.2 ACTUACIONES RELATIVAS A LOS ESPACIOS Y SERVICIOS COMERCIALES .....	14
6.3 CONTRATACIÓN.....	16
<b>7 PERSONAS.....</b>	<b>17</b>
<b>8 ACTIVIDAD INTERNACIONAL .....</b>	<b>19</b>
8.1 AENA INTERNACIONAL .....	19
<b>9 PARTICIPACIONES EMPRESARIALES.....</b>	<b>20</b>
<b>10 CENTROS DE CARGA AÉREA.....</b>	<b>21</b>
<b>10. RESULTADOS ECONÓMICOS Y EVOLUCIÓN PREVISIBLE DE LOS NEGOCIOS .....</b>	<b>21</b>
<b>11. HECHOS POSTERIORES AL CIERRE.....</b>	<b>22</b>

# **"AENA AEROPUERTOS S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES"**

## **Informe de Gestión del año 2011**

El Nuevo Modelo de Gestión del Sistema Aeroportuario, (Decreto-Ley Real Decreto Ley 13/2010, de 3 de diciembre), constituye el nuevo marco legal para la modernización del sistema aeroportuario español, y contempla la separación de las funciones de gestión aeroportuaria y las de navegación aérea.

Mediante la creación de la Sociedad Mercantil Estatal Aena Aeropuertos, S.A. (Acuerdo del Consejo de Ministros de 25 de febrero de 2011), Aena Aeropuertos, S.A. asume el conjunto de funciones y obligaciones en materia de gestión y explotación de los servicios aeroportuarios en relación a la red de aeropuertos integrada por los 47 aeropuertos y 2 helipuertos. A la sociedad, cuya puesta en funcionamiento tuvo lugar el 8 de junio de 2011 (Acuerdo del Consejo de Ministros de 3 de junio de 2011), se han adscrito el patrimonio, los bienes y la gestión de los aeropuertos que gestionaba Aena.

En línea con este marco de planificación los objetivos estratégicos generales de Aena se agrupan en cinco ejes estratégicos de gestión: Seguridad, Calidad y Medio Ambiente, Infraestructuras y Servicios, Eficiencia Económica y Viabilidad Financiera, y Personas.

### **1. EVOLUCIÓN DE LA ACTIVIDAD**

En cuanto a cifras (según datos provisionales), en el período Junio- Diciembre 2011 de actividad de Aena Aeropuertos S.A., los aeropuertos españoles registraron casi 129,4 millones de pasajeros, operaron casi 1,3 millones de vuelos y se transportaron más de 398.500 toneladas de mercancías.

### **2. SEGURIDAD**

El Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) contemplaba el reforzamiento de las inspecciones de seguridad por parte de la autoridad aeronáutica, y de las condiciones y controles de seguridad en los aeropuertos. Igualmente, hacía referencia a la implantación del Plan General de Seguridad de Aena de forma que se aborde de forma integral la seguridad en su triple perspectiva: seguridad de las operaciones aeronáuticas ("safety"), seguridad para la protección de personas y bienes contra actos ilícitos ("security") y finalmente la seguridad para la prevención de los riesgos laborales.

Destaca por su relevancia y carácter integrador la aprobación y ejecución satisfactoria del Plan General de Seguridad de Aena, que ha servido para articular bajo un único punto de vista global e integrador todas las perspectivas que constituyen la seguridad, además de permitir aglutinar y coordinar todas las actividades e iniciativas orientadas a la mejora continua de está.

#### **2.1 SEGURIDAD OPERACIONAL Y DE AUTOPROTECCIÓN**

En lo referente a la Seguridad Operacional y de Autoprotección (Safety), se ha actuado en los siguientes campos:

##### **SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL**

Durante 2011 se ha finalizado la implantación del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SGSO) en los 9 aeropuertos (Santander, Madrid-Cuatro Vientos, El Hierro, Murcia-San Javier, Valladolid, Salamanca, Albacete, León y Badajoz) y 2 helipuertos (Ceuta y Algeciras) que estaban pendientes de finalizar dicho proceso. Por tanto, el SGSO está ya implantado en todos los aeropuertos de la red de Aena Aeropuertos.

Además, como parte del proceso de mejora continua de los SGSO se ha procedido a realizar supervisiones internas en 23 aeropuertos en los que ya estaba implantado el

SGSO: Fuerteventura, Menorca, Tenerife Norte, Girona-Costa Brava, Jerez, Santiago, Sevilla, Almería, La Palma, FGL Granada-Jaén, Asturias, A Coruña, Vigo, Reus, Logroño-Agoncillo, Vitoria, Melilla, San Sebastián, Pamplona, Burgos, Sabadell, Madrid-Cuatro Vientos y Córdoba.

#### PROCESO DE CERTIFICACIÓN DE AEROPUERTOS DE LA RED DE AENA

En lo relativo al Plan de Certificación de Aeropuertos, durante 2011 se ha obtenido el certificado del Aeropuerto de Ibiza, que se añade a los que ya lo obtuvieron en 2010 (Aeropuerto de Madrid-Barajas y el Helipuerto de Algeciras).

A lo largo de 2011 se ha continuado con los procesos de Jerez y Barcelona-El Prat, mientras que también se ha solicitado ante AESA el inicio del proceso de certificación de los Aeropuertos de La Gomera, FGL Granada-Jaén, Málaga-Costa del Sol, Palma de Mallorca, Sabadell y Huesca-Pirineos.

#### AUDITORÍAS DE LA COMISIÓN EUROPEA Y DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD (AESA)

La Comisión Europea auditó el Aeropuerto de Alicante durante el mes de octubre, con resultado favorable. Además la Comisión Europea junto con AESA, estuvo en los Aeropuertos de Madrid-Barajas y Valencia realizando ensayos para análisis y nuevas propuestas normativas relacionadas con la seguridad aeroportuaria.

Por otro lado, la Agencia Española de Seguridad Aérea (AESA), ha realizado un total de 31 actuaciones de seguridad aeroportuaria, de las cuales 9 han sido auditorías y 22 inspecciones de seguridad aeroportuaria en distintos aeropuertos de la red: Albacete, Alicante, Almería, Barcelona-El Prat, Bilbao, Burgos, Madrid-Cuatro Vientos, El Hierro, Fuerteventura, Girona-Costa Brava, Gran Canaria, FGL Granada-Jaén, Ibiza, Lanzarote, Madrid-Barajas en dos ocasiones, Málaga-Costa del Sol, Melilla, Menorca, Murcia-San Javier, Palma de Mallorca, San Sebastián, Santander, Santiago, Sevilla, Tenerife Norte, Tenerife Sur, Valencia, Valladolid, Vigo y Vitoria.

Además, AESA también realizó una visita para comprobar las instalaciones de seguridad aeroportuaria, antes de la apertura de las nuevas Terminales de Alicante, La Palma y Santiago.

Por otra parte, se han realizado verificaciones del cumplimiento del Programa Nacional de Seguridad en 24 aeropuertos: Alicante, Almería, Bilbao, Burgos, El Hierro, Fuerteventura, Girona-Costa Brava, Gran Canaria, Jerez, La Gomera, La Palma, León, Madrid-Barajas, Málaga-Costa del Sol, Pamplona, Reus, Salamanca, Santander, Santiago, Tenerife Norte, Tenerife Sur, Madrid-Torrejón y Valladolid.

Así mismo, se han realizado actuaciones no programadas, encaminadas a la revisión de nuevas instalaciones en visitas de obra, necesidades operativas, elaboración e implantación de medidas de mejora, realización de ensayos, implantación de acciones correctoras y optimización de los recursos empleados para la realización del servicio de seguridad de los aeropuertos.

## **2.2 PROTECCIÓN DE PERSONAS Y BIENES**

### INVERSIONES EN EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD

En lo referente al Equipamiento de Seguridad, en 2011, se ha continuado con el gran esfuerzo inversor en el suministro de nuevo equipamiento y sistemas de seguridad en todos los aeropuertos de la red, de acuerdo a la normativa vigente, tanto para nuevas infraestructuras como para la renovación programada de equipos de seguridad.

En total se han instalado 109 nuevos arcos detectores de metales, 11 detectores de metales en calzado, 44 equipos de rayos x convencionales, 7 equipos automáticos EDS y 12 equipos detectores de trazas.

Como principales actuaciones es destacable la puesta en explotación del equipamiento de las nuevas Terminales de Alicante, La Palma y Santiago, así como de la ampliación de la Terminal y nuevo edificio de equipajes del Aeropuerto de Fuerteventura.

En cuanto al empleo de nuevas tecnologías, durante 2011 se han comenzado a utilizar los equipos detectores de trazas de explosivos (ETD). Estos equipos hacen más cómodo el paso por los controles de seguridad a las personas que utilizan sillas de ruedas, permitiendo además reforzar la seguridad en determinados vuelos y facilitando el examen de bultos abandonados.

Siguiendo con el despliegue progresivo del Sistema de Gestión de Seguridad Aeroportuaria (GSA), se han realizado las implantaciones en los Aeropuertos de Santander, Jerez, Alicante, La Palma, A Coruña, Santiago y Reus, permitiendo tener en ellos un sistema de seguridad de control de accesos y Circuito Cerrado de TV (CCTV) propiedad de Aena Aeropuertos, y normalizado para toda la red.

### SERVICIO DE SEGURIDAD PRIVADA

Como es preceptivo, se realizaron las labores de seguimiento y análisis de la evolución de los expedientes de seguridad privada además de un seguimiento del control de gestión de los expedientes, tanto desde el punto de vista económico, como desde la perspectiva de la calidad, ajustando los valores estándar de los distintos indicadores establecidos en los pliegos de prescripciones técnicas de los servicios de seguridad de cada aeropuerto, para obtener y realizar el servicio en procesos de mejora continua, así como para mejorar la futura elaboración de nuevos pliegos.

Como actuaciones destacadas con respecto a ejercicios anteriores, tenemos las siguientes:

- Se han contratado los servicios de seguridad privada del Helipuerto de Ceuta y el Aeropuerto de Burgos.
- Se han puesto en marcha en el Aeropuerto de Madrid-Barajas dos nuevos servicios de seguridad: el servicio "Fast Track", que permite reducir el tiempo empleado en los filtros de seguridad para determinados pasajeros, y los servicios de seguridad "Vuelos USA", en los que se extreman las medidas de seguridad para los vuelos con destino a los Estados Unidos de América.
- Se analizó el proceso de formación de cada una de las empresas de seguridad privada contratadas por Aena Aeropuertos, revisando los contenidos formativos y el registro de la documentación generada durante el proceso de formación de cada uno de los vigilantes asignados en los aeropuertos.

### FORMACIÓN EN SEGURIDAD AEROPORTUARIA

Para cumplir con los requisitos formativos en materia de seguridad aeroportuaria establecidos en el Programa Nacional de Formación, ha sido necesario durante el año 2011 impartir formación al personal de Aena Aeropuertos mediante la realización de tres cursos presenciales en materia de seguridad aeroportuaria.

La formación impartida en estos cursos fue realizada al personal de Aena Aeropuertos con responsabilidad en la seguridad aeroportuaria, a propuesta de los Responsables de Seguridad de cada aeropuerto, tales como Jefes de Seguridad de los aeropuertos, Directores o Ejecutivos de Servicio.

La edición correspondiente al curso inicial en formación de seguridad avanzada en seguridad aeroportuaria se realizó en el mes de abril, mientras que en octubre se impartieron las dos ediciones correspondientes a la formación de actualización en seguridad aeroportuaria.

Además se ha impartido formación on line para todos los trabajadores de Aena Aeropuertos que no requieren formación específica en seguridad aeroportuaria, y se ha trabajado en la actualización de estos cursos.

Durante 2011 se ha llevado a cabo la primera convocatoria del curso on line de Actualización en Seguridad Aeroportuaria, para cumplir con la exigencia normativa de recibir formación de actualización periódica en materia de seguridad aeroportuaria.

### **2.3 PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES**

En las actuaciones en el área de Prevención de Riesgos Laborales, hay que destacar la obtención de un Índice de Incidencia global en Aena (número de accidentes por cada mil trabajadores) de 6,63, lo que supone una reducción significativa (26,4%), con respecto a 2010.

Asimismo, se han cumplido los objetivos marcados en el Plan Operativo 2011, respecto al número de evaluaciones de riesgos y reconocimientos médicos realizados.

La formación impartida en Prevención de Riesgos Laborales en Aena ha supuesto 53.780 horas lectivas, para los dos Convenios Colectivos, lo que supone un incremento del 61,3%, con respecto a 2010.

## **3 CALIDAD Y MEDIOAMBIENTE**

### **3.1 CALIDAD**

En el año 2011 se han obtenido los siguientes resultados:

- Las Unidades Corporativas de Aena han superado satisfactoriamente la primera auditoría de renovación del Sistema de Gestión de la Calidad de acuerdo con esta norma. Actualmente, 42 aeropuertos y un helipuerto ostentan también esta certificación actualizada a la norma de 2008.
- En formación en Calidad, Medio Ambiente y Excelencia en Gestión, se han impartido cursos en estas materias al personal de las unidades corporativas. Para ello, se ha contado fundamentalmente con el apoyo y colaboración de AENOR, del Club de Excelencia en Gestión, de la Asociación Española para la Calidad (AEC), del Club de Excelencia en Sostenibilidad y del Foro para la Gestión Ética Empresarial (FORÉTICA).
- Respecto a la utilización como marco de referencia en gestión del Modelo Europeo de Excelencia (EFQM), durante el ejercicio 2011 se ha modificado totalmente el Sistema de Autoevaluación de Aena, creando un modelo "simplificado" y otro "completo" de autoevaluación, diseñando nuevos Formularios y Registros de datos de Resultados, actualizando al modelo 2010 de la EFQM en su aplicación a Aena y desarrollando un cuestionario propio, validándolo por el Club de Excelencia en Gestión y difundándolo a toda la organización. Se han realizado cuatro autoevaluaciones completas de los Aeropuertos de Madrid-Barajas, Girona, Murcia San Javier y Jerez de la Frontera y una autoevaluación parcial del Eje Personas del Modelo Europeo en el Aeropuerto de Asturias.
- El Aeropuerto de Lanzarote ha obtenido el Sello de Excelencia Europea 300+ del Club de Excelencia en Gestión.

### **RESPONSABILIDAD CORPORATIVA - RSC**

Tras la aprobación por el Consejo de Administración de Aena de una política y estrategia en responsabilidad social corporativa (RC), en noviembre de ese ejercicio se creó un área específica dedicada a desplegar la política y estrategia de Aena en esta materia (RC). Durante 2011, Aena ha dado continuidad a las actividades en RC sobre la base de los resultados alcanzados en 2010.

### **I+D+i**

En el área de la Gestión de la I+D+i, se ha realizado un elevado esfuerzo en materia de investigación, desarrollo e innovación, y orienta estas actividades y proyectos hacia el desarrollo sostenible de la organización, mediante la búsqueda permanente de una mayor eficiencia en procesos, productos y servicios reforzando la responsabilidad social corporativa y el compromiso de la organización con sus grupos de interés y con la sociedad a la que finalmente ofrece sus servicios.

Anualmente se realiza el seguimiento de estas actividades, mediante informes periódicos que analizan el grado de ejecución y desarrollo de las mismas, tanto para la alta dirección como para los Ministerios de Fomento, Ciencia e Innovación y actualmente para el Ministerio de Economía y Competitividad.

Aena, a través de Ministerio de Fomento ha colaborado durante el último trimestre del 2011 con el Ministerio de Ciencia e Innovación, de cara a coordinar internamente las actividades necesarias para dar respuesta a las expectativas del Gobierno recogidas en el plan para el fomento de la "Compra Pública Innovadora", .

Durante el ejercicio 2011 se ha dado continuidad a las actividades orientadas a mejorar los instrumentos de seguimiento y medición de los resultados de las actividades de I+D+i, mediante el análisis de los resultados de acuerdo con la batería de indicadores definidos para medir el grado de cumplimiento de los objetivos de la actividad de I+D+i, llevándose a cabo, como en otros ejercicios, una nueva depuración de los mismos y un análisis de tendencias que permita, la revisión y, en su caso, actualización de los objetivos de la "Estrategia de Gestión Tecnológica e Innovación":

Otras actuaciones en materia de gestión de la Innovación han sido:

- Coordinación de la participación de Aena y Aena Aeropuertos en la III Conferencia Iberoamericana del Transporte Aéreo de la Red Iberoamericana de Investigación del Transporte Aéreo (RIDITA III).
- Participación de Aena en los premios europeos "European Business Awards" a los que se presentó la candidatura del "Centro de Referencia de Investigación, Desarrollo e Innovación ATM" (CRIDA)

Esta orientación hacia las nuevas tecnologías y la innovación en Aena se traduce en la generación de numerosos proyectos, siendo por áreas, los más destacados los siguientes:

- Otros ámbitos: Sistema Aeroportuario de Ortoimágenes Satélite (SAOS), los proyectos orientados a la racionalización del consumo de energía y la utilización de energías renovables en el marco de eficiencia energética, los dirigidos a la mejora de la seguridad de las personas e instalaciones a través de nuevas tecnologías de la información o planes de facilitación de información y servicios especiales a personas de movilidad reducida (PMR's).
- Centro de Referencia de I+D+i en Gestión de Tráfico Aéreo (CRIDA): creado con misión de analizar y evaluar conceptos, procedimientos y sistemas para que sean introducidos como instrumentos para la provisión de servicios de tránsito aéreo.

### **3.2 MEDIO AMBIENTE**

En relación con la protección del Medio Ambiente, objetivo estratégico de Aena implementado en todos sus ámbitos de trabajo, durante el año 2011 se han desarrollado las siguientes actuaciones:

#### CERTIFICACIÓN MEDIOAMBIENTAL

Respecto a la certificación ambiental en base a la Norma UNE-EN ISO 14001:2004, Todos los aeropuertos de la red de Aena se encuentran certificados (excepto Madrid-Torrejón y el Helipuerto de Algeciras), al igual que todos los edificios de los Servicios Centrales de Aena dentro de su Sistema Integrado de Gestión.

#### PLANES DE AISLAMIENTO ACÚSTICO

En 2011, se han llevado a cabo numerosas actuaciones encaminadas a la insonorización y aislamiento acústico en entornos aeroportuarios, con el aislamiento acústico de 1.022 viviendas.

#### EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DE PROYECTOS Y EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA DE INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN

Durante el año 2011 se ha obtenido la declaración de impacto ambiental (DIA) del proyecto de ampliación del aeropuerto de Girona, así como las resoluciones ambientales de los proyectos de infraestructuras en los aeropuertos de Alicante, Gran Canaria, Lanzarote, El Hierro, Sevilla y Tenerife-Norte.

Asimismo se ha realizado la revisión de más de 150 proyectos de infraestructuras aeroportuarias, analizando las características de la actuación y el marco legal de aplicación, asesorando sobre la necesidad o no de someter los citados proyectos a algún tipo de trámite en relación con la evaluación de impacto ambiental y, en su caso, señalando cuál es el procedimiento más adecuado.

En relación con la evaluación ambiental estratégica se han obtenido las Memorias Ambientales de los Planes Directores de los aeropuertos de Córdoba y Son Bonet, se continúa con la evaluación ambiental de los Planes Directores de los aeropuertos de Alicante, Fuerteventura, El Hierro, La Palma, San Sebastián y Tenerife-Norte y se ha iniciado la evaluación ambiental de las propuestas de revisión de los Planes Directores de: A Coruña, Bilbao y Gran Canaria.

#### EVALUACIONES ACÚSTICAS Y ATMOSFÉRICAS

En aplicación de la Ley 5/2010 se sometió a información pública la propuesta de delimitación de servidumbres acústicas y Plan de Acción asociado de los aeropuertos de Alicante, Gran Canaria, Palma de Mallorca, Tenerife Norte y Sevilla.

Asimismo, se procedió a elaborar la documentación correspondiente a las Servidumbres aeronáuticas acústicas para los aeropuertos de Bilbao, Ibiza, Málaga-Costa del Sol y Valencia, que se someterán a información pública próximamente.

A lo largo del año 2011 se continuó con el desarrollo e implantación de un Sistema Corporativo de Monitorizado de Ruido y Sendas de vuelo (SCMRS) para los aeropuertos de Alicante y Málaga-Costa del Sol, así como la sustitución y mejora del Sistema de Monitorizado de Ruido en el aeropuerto de Palma de Mallorca (SIRPA), instalando un total de 24 sonómetros en el entorno de estos aeropuertos.

Además, en virtud del Real Decreto 1257/2003, en junio de 2011 se publicó Resolución de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se introducen restricciones operativas en el aeropuerto de Barcelona-El Prat, siguiendo el procedimiento de «enfoque equilibrado» adoptado por la OACI, por la que se regulan una serie de procedimientos que permitan reducir el ruido en el entorno del citado aeropuerto.

En cuanto a las evaluaciones atmosféricas, el año 2011 ha supuesto un hito en cuanto a la evaluación de las emisiones asociadas a la actividad aeropuerto que suponen un efecto global sobre la atmósfera, habiéndose calculado las huellas de carbono (emisiones de CO<sub>2</sub>) de los aeropuertos de Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat y Lanzarote, con vistas a obtener la certificación "Airport Carbon Accreditation" (ACA). Dicha acreditación es el estándar que los aeropuertos de la Unión Europea están utilizando para certificar sus esfuerzos en la gestión de emisiones de carbono, permitiéndoles obtener reconocimiento público en este sentido. Las huellas de carbono de los citados aeropuertos han sido verificadas por la Asociación Española de Normalización y Certificación (AENOR), conforme al estándar UNE ISO 14064, a fin de obtener los certificados de participación correspondientes al Nivel 1 ("mapping"), en el caso de Lanzarote y Barcelona-El Prat, y al Nivel 2 ("reduction"), en Madrid-Barajas, de acuerdo con los requisitos del programa ACA.

En lo que se refiere a evaluaciones de la calidad del aire local, en 2011 se ha llevado a cabo un estudio de caracterización de la contaminación atmosférica en el aeropuerto de Ibiza y se han realizado diferentes simulaciones de calidad del aire para el aeropuerto de Palma de Mallorca, al objeto de contrastar los datos obtenidos con las mediciones de calidad del aire que realiza el propio aeropuerto.

#### CARACTERIZACIÓN Y GESTIÓN DE SUELOS

Durante el año 2011, se han continuado con las labores iniciadas en años anteriores para preservar la calidad de los suelos de los aeropuertos de la red de Aena Aeropuertos.

Con la finalización de los estudios de caracterización, se dispone actualmente en cada aeropuerto de una red de piezómetros que permite realizar un control y seguimiento periódico para poder prevenir futuros episodios de contaminación.

Así mismo, en el año 2011, se ha continuado con los trabajos de descontaminación de suelos del aeropuerto de Palma de Mallorca, eliminándose hasta el 95% del hidrocarburo sobrenadante del subsuelo de las antiguas instalaciones de CLH del aeropuerto, situado en el actual parking del aeropuerto.

Del mismo modo, se han llevado a cabo estudios de caracterización de suelos y agua de las parcelas donde se iban a realizar nuevas instalaciones de combustible, al objeto de establecer blancos ambientales y determinar la calidad de partida del suelo para las nuevas instalaciones.

En este sentido, los responsables ambientales de cada aeropuerto, están realizando actuaciones de seguimiento y control de las parcelas concesionarias, especialmente en las instalaciones de combustible, al objeto de evitar contaminaciones cruzadas que puedan afectar a terrenos de Aena Aeropuertos.

#### ENERGÍAS RENOVABLES

Durante el año 2011, se han realizado las siguientes actuaciones:

- Redacción del Pliego de Prescripciones Técnicas para la Concesión de Planta Fotovoltaica en el Aeropuerto de Lanzarote, donde se desplegará una instalación de hasta 2 MW de potencia nominal. Se ha llevado a cabo además un estudio de viabilidad económica para documentar la conveniencia de plantear el contrato de concesión.
- Estudio de viabilidad de conexión de la Instalación fotovoltaica en el Aeropuerto de Madrid - Cuatro Vientos.
- Estudio para la realización de PPT de un sistema de control de generadores desde fuentes renovables en la red de Aena Aeropuertos. Este estudio se centrará en la gestión de la información energética de cada una de las fuentes de energía renovable que tenemos actualmente operativas en Aeropuertos.

#### EFICIENCIA ENERGÉTICA

Durante el año 2011 se han realizado estudios energéticos de los Edificios Terminales de los aeropuertos de Bilbao, Córdoba, Fuerteventura, Menorca, Pamplona, Reus, Santander y Sevilla. Además se hicieron estudios de los Bloques Técnicos de los aeropuertos de Fuerteventura, Córdoba y Zaragoza. De igual forma se realizó el estudio energético de los edificios: Multiservicios, Central Eléctrica y Servicio de Extinción de Incendios (SEI) del Aeropuerto de Reus.

Para los aeropuertos en los que se realizó el Estudio Energético el año anterior se han planificado y realizado actuaciones que mejoran el uso de la energía. Entre ellas destacan: sustitución de equipos de producción de frío poco eficientes además de evitar refrigerantes no permitidos; sustitución de calderas por otras más eficientes de condensación y alimentadas con gas natural; mejoras del sistema de alumbrado, especialmente sustitución de lámparas por otras más eficientes e instalación y regulación de detectores

de presencia en diferentes zona; actualización del sistema de gestión de instalaciones; regulación de las temperaturas de consigna de instalaciones de climatización.

## **4 SERVICIOS**

### **4.1 SERVICIOS AEROPORTUARIOS**

#### ATENCIÓN A PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA (PMR)

Aena Aeropuertos presta en todos sus aeropuertos españoles un servicio de asistencia a las Personas con Movilidad Reducida (en adelante, PMR), conforme al Reglamento (CE) 1107/2006 del Parlamento Europeo, que garantiza que todas las personas puedan disfrutar del transporte aéreo en cualquier aeropuerto europeo, con independencia de su discapacidad.

Desde el punto de vista de la demanda, en 2011 se han realizado 1.091.099 asistencias en toda la red de Aena Aeropuertos, siendo la valoración del servicio por parte de las PMR muy positiva. El esfuerzo realizado por Aena Aeropuertos ha sido reconocido en distintos premios en materia de accesibilidad y asistencia universal de ámbito nacional e internacional. A este respecto, en julio de 2011 el Ministerio de Política Territorial y Administración Pública concede a Aena el Premio Ciudadanía 2010 a las Buenas Prácticas en los Servicios Públicos por el Servicio de Asistencia a Personas con Movilidad Reducida.

#### MODIFICACIONES DE HORARIOS OPERATIVOS

Durante el año 2011 se ha procedido a la modificación del horario operativo de los Aeropuertos de Lanzarote, Murcia-San Javier, Pamplona, Santander y Vigo.

Desde abril de 2011, el horario operativo del Aeropuerto de Lanzarote ha pasado de ser de 07:00 a 24:00 (más 1 hora PPR) a ser de 07:00 a 02:00 horas locales todos los días del año.

Asimismo, los Aeropuertos de Santander (desde marzo 2011), Pamplona (desde abril 2011) y Vigo (desde noviembre 2011) han incorporado para todo el año la posibilidad de extender su horario operativo, previa autorización, a 2 horas, 1 hora y 2 horas y 30 minutos (sólo para vuelos cargueros) respectivamente.

Por último, se ha de señalar que desde marzo 2011 el Aeropuerto de Murcia-San Javier ha ampliado las franjas horarias en las que es posible la operación de aeronaves civiles, reduciéndose por tanto el número de franjas horarias restringidas únicamente a la operación militar.

#### MARKETING AEROPORTUARIO

En lo que respecta al Marketing Aeroportuario, se ha avanzado en una de las áreas más destacadas de esta disciplina: la redacción de planes de marketing. Durante el año 2011, se han elaborado los planes de marketing de siete aeropuertos: Murcia-San Javier, Valencia, Alicante, Asturias, Santander, Tenerife Norte y Tenerife Sur. Además, la unidad de Marketing Aeroportuario ha celebrado encuentros con un gran número de compañías aéreas y agentes locales, a fin de proponer nuevas rutas. En el año 2011 se ha participado en tres foros internacionales destacados: FITUR, Routes Europeo y Mundial, y las Conferencias de Slots de IATA.

Desde el área de Gestión de Clientes, se han mantenido igualmente numerosos contactos con compañías aéreas que operan en aeropuertos españoles, con el fin de facilitarles su labor y resolver aquellos temas que son considerados relevantes en el desarrollo de su actividad.

Finalmente, se ha continuado contribuyendo en el Programa SESAR (*Single European Sky ATM Research*), que actualmente se encuentra en fase de desarrollo. Aena Aeropuertos es miembro de la empresa común creada para ejecutar dicha fase (*SESAR Joint Undertaking*), y ostenta el liderazgo en la gestión de la unidad de Operaciones Aeroportuarias. Aena Aeropuertos participa en 18 proyectos, de un total de 300, principalmente, en el área de gestión aeroportuaria.

#### INSTALACIÓN DE DESFIBRILADORES.

Los aeropuertos de la red de Aena Aeropuertos (excepto Madrid-Cuatro Vientos, Madrid-Torrejón, Córdoba, Sabadell y Son Bonet) cuentan con 270 Puntos de Rescate Cardíaco, con el objetivo de auxiliar a los usuarios en caso de paro cardíaco y ofrecer al pasajero los mejores servicios de atención dentro de sus instalaciones. Se trata de un plan nacional a nivel de red que Aena Aeropuertos mantiene para dotar a todos los aeropuertos de Puntos de Soporte Vital.

La cobertura de los contratos contempla la instalación y el mantenimiento de las distintas columnas de rescate cardíaco, así como la formación del personal para conseguir la acreditación como espacio cardioprotegido.

En total hay 270 desfibriladores instalados en 44 aeropuertos de la red de Aena Aeropuertos, para su uso por personal no médico. Se han instalado desde 65 equipos en el Aeropuerto de Madrid-Barajas y 46 en el Aeropuerto de Barcelona-El Prat, hasta 1 equipo en aeropuertos pequeños como Badajoz o Albacete.

#### PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE INFORMACIÓN DE VUELO DE AERÓDROMO (AFIS).

En el ejercicio 2011, y dentro del proceso de estructuración de los servicios de navegación aérea que se está llevando a cabo desde Aena Aeropuertos, se ha continuado con la implantación del Servicio de Información de Vuelo de Aeródromo (AFIS), en cumplimiento de lo establecido en la Ley 9/2010 de 14 de abril, en los siguientes aeropuertos:

- Aeropuerto de La Gomera: Desde el 29 de julio de 2010.
- Aeropuerto de El Hierro: Servicio AFIS desde el 23 de septiembre, y servicio mixto AFIS y ATC desde el 16 de diciembre de 2010.
- Aeropuerto de Burgos desde el 16 de febrero de 2011.
- Aeropuerto de Huesca-Pirineos, desde el 15 de diciembre de 2011.

#### LIBERALIZACIÓN DEL SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO DE AERÓDROMO

A principios de 2011, y de acuerdo con la Orden FOM/3352/2010 por la que se determinaban los trece aeródromos para los que se debía iniciar la contratación de proveedores civiles de tránsito aéreo de aeródromo, se inició el concurso público para contratar este servicio en los siguientes aeropuertos, divididos en tres lotes:

- Lote 1: Alicante, Valencia, Ibiza y Sabadell.
- Lote 2: Sevilla, Jerez, Vigo, A Coruña, Melilla y Madrid-Cuatro Vientos.
- Lote 3: La Palma, Fuerteventura y Lanzarote.

El concurso público, que se desarrolló en dos fases, se adjudicó en septiembre de 2011 a las empresas FerroNats (Lotes 1 y 2) y SAERCO, (Lote 3); estas dos empresas obtuvieron las calificaciones técnicas y económicas más altas, además de haber sido Certificadas por AESA como Proveedores de Servicios de Control de Tránsito Aéreo de Aeródromo.

Los contratos se firmaron en noviembre de 2011 y, en ese mismo mes, Aena Aeropuertos solicitó a la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), de acuerdo con lo establecido en la ley 9/2010, la designación de estos nuevos proveedores en sus respectivos aeropuertos.

## **5 INFRAESTRUCTURAS Y SISTEMAS**

### **5.1. PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS**

Durante el año 2011 se ha conseguido la aprobación de los Planes Directores de Córdoba y Son Bonet y se ha continuado el proceso de revisión y actualización de los de los aeropuertos de la Red de Aena, con la elaboración de las propuestas de los nuevos Planes Directores para los aeropuertos de A Coruña, Almería, Asturias, Gran Canaria, Huesca-Pirineos, La Gomera, Logroño, Melilla, Zaragoza y la elaboración de la una propuesta de Estudio de Planeamiento del aeropuerto de Valladolid.

Se ha continuado realizando la actualización de las previsiones de tráfico a medio y largo plazo de todos los aeropuertos de la Red de Aena, que tienen como fin el determinar el tráfico de pasajeros y aeronaves, y sus variaciones anuales, así como su naturaleza - nacional o internacional- las nuevas compañías que operan en ellos y otros parámetros necesarios para la caracterización del tráfico aéreo. Esta información sobre el tráfico previsto es fundamental tanto para realizar un seguimiento de las actuaciones contenidas en los Planes Directores, basado en la comparación y análisis de los parámetros de oferta/demanda, como para la priorización de inversiones y las estimaciones presupuestarias.

Por lo que respecta a los Planes Especiales, durante el 2011, se ha logrado la aprobación definitiva de los Planes Especiales de los aeropuertos de Almería, la Palma y Sevilla; la aprobación provisional del los de los aeropuertos de Málaga y Pamplona; y se ha iniciado la tramitación urbanística de los Planes Especiales de los aeropuertos de Ibiza, Federico García Lorca Granada-Jaén, Menorca, Santander, Santiago, Valencia, Vigo y Plan Especial de Protección Aeroportuaria de Barcelona. Asimismo, se ha continuado el proceso de formulación de los Planes Especiales, una vez aprobados los nuevos Planes Directores, en este caso con la elaboración de las propuestas de los Planes Especiales de los Aeropuertos de Córdoba y Son Bonet.

Además, se ha continuado colaborando con las diversas administraciones públicas para la aprobación definitiva del resto de Planes Especiales aeroportuarios actualmente en tramitación.

Asimismo, y para conseguir la integración territorial del Aeropuerto en su entorno, se han seguido elaborado los numerosos informes urbanísticos solicitados, referentes tanto por la administraciones Central, como por las Territoriales y Locales, a la vez que se ha colaborado con la Dirección General de Aviación Civil en sus informes a los planeamientos urbanísticos y territoriales.

También se han elaborado y aprobado por el Ayuntamiento de Madrid, los Proyectos de Ordenación: 4ª Modificación del Estudio de Detalle del Centro de Carga y su Texto refundido, Nave-Almacén de Productos de Consumo a Bordo APM IB y de la Plataforma tecnológica de Experimentación con Microalgas; todas ellas relativas al aeropuerto de Madrid-Barajas.

Durante el año 2011 se han elaborado las propuestas de Servidumbres Aeronáuticas de los aeropuertos de A Coruña, Córdoba, Santiago, Barcelona, Almería, Jerez, Logroño y Menorca.

Además y a solicitud de la DGAC, se han elaborado múltiples informes de viabilidad de desarrollos urbanísticos en zonas afectadas por servidumbres aeronáuticas.

Se ha implantado dentro del Sistema de Información Geográfico de Recursos Aeroportuarios (SIGRA), un nuevo módulo señalización en los Aeropuertos de Barcelona, Madrid y Málaga; un módulo de Medio ambiente en los aeropuertos de Barcelona y Palma y un módulo comercial en el aeropuerto de Barcelona.

Se ha generado la cartografía, necesaria para poder realizar el cálculo de las servidumbres aeroportuarias y radioeléctricas, de los aeropuertos de Algeciras, Ibiza, Logroño, Menorca, Sevilla, Palma, Son San Joan, Son Bonet y Tenerife Sur.

Se ha puesto en producción el Sistema Aeroportuario de Ortoimágenes Satélite (SAOS) global (v4), en el que se incluyen, entre otros elementos, productos cartográficos de toda España.

Como parte de la implantación de la Red de Control Topográfica Aeroportuaria (RCTA) se han efectuado actuaciones en los Aeropuertos de A Coruña, Alicante, Almería, Badajoz, Bilbao, Córdoba, Gran Canaria, Ibiza, Jerez, León, Logroño, Madrid-Barajas, Melilla, Menorca, Murcia, Palma de Mallorca, Pamplona, Sabadell, Salamanca, San Sebastián, Santander, Sevilla, Son Bonet, Tenerife Sur, Vigo y Vitoria.

## 5.2. INFRAESTRUCTURAS

Las inversiones en inmovilizado no financiero realizadas por el Grupo Aena Aeropuertos en 2011 ascienden a 593,1 M€, según criterio de pagos.

La apuesta decidida por la creación y el desarrollo de las infraestructuras aeroportuarias, garantiza que los aeropuertos de Aena Aeropuertos puedan seguir creciendo para poder absorber tanto la demanda existente como el incremento futuro que sin duda se producirá. Con este fin, se ha continuado redactando proyectos y ejecutando las obras e instalaciones planificadas, contribuyendo en la mejora de la calidad y en el desarrollo de las infraestructuras aeroportuarias de su competencia, manteniendo los más altos niveles de seguridad en la prevención de los riesgos laborales, de las personas y los bienes, garantizando el cumplimiento de las prescripciones contenidas en las declaraciones de impacto ambiental y contribuyendo en el incremento de los recursos generados, garantizando su viabilidad económica y cumpliendo cuantas normas y directrices le sean de aplicación, conforme a la legislación vigente.

Además, los planes especiales de aeropuertos: Plan Barcelona (aeropuerto de Barcelona), Plan Levante (aeropuertos de Alicante y Valencia) y Plan Málaga (aeropuerto de Málaga), son los responsables de desarrollar y ejecutar las infraestructuras necesarias para la ampliación y adecuación de los aeropuertos de su competencia; por lo que, durante el año 2011, han continuado desarrollando y avanzando en el cumplimiento de los objetivos fijados, contribuyendo en la modernización y acondicionamiento de las instalaciones, junto con la mejora de imagen que percibe los usuarios y la sociedad en general de estos aeropuertos.

### 5.2.1 PRINCIPALES ACTUACIONES INVERSORAS PUESTAS EN SERVICIO

Las actuaciones de ampliación y/o modernización abarcan, sin excepción, a todos los aeropuertos de la Red Aena. Las principales actuaciones inversoras puestas en servicio durante el año 2011 han sido:

TITULO	IMPORTE ACTUACION (millones de €)
Ampliación campo de vuelos. Obra civil del Plan Málaga	363,42 M€
Nuevo área Terminal de Alicante	308,50 M€
Nueva área terminal de Santiago	125,84 M€
Edificio aparcamiento de vehículos, urbanización y bloque técnico en Vigo	41,45 M€
Ampliación campo de vuelos. Balizamientos e instalaciones eléctricas. Plan Málaga	37,58 M€
Adecuación y mejoras operativas edificio terminal en el aeropuerto de Bilbao	24,90 M€

TITULO	IMPORTE ACTUACION (millones de €)
Estacionamiento aeronaves zona sur. Santiago	23,46 M€
Ampliación de pista. Córdoba	21,86 M€
Ampliación aparcamiento vehículos en Sevilla	14,95 M€

### **5.2.2 PRINCIPALES ACTUACIONES INVERSORAS EN CURSO**

Las principales actuaciones inversoras en ejecución durante el año 2011 han sido:

TITULO	IMPORTE ACTUACION (millones de €)
Ampliación del edificio terminal de Gran Canaria	124,65 M€
Adecuación del edificio terminal al diseño funcional de Ibiza	59,37 M€
Ampliación pista en A Coruña	59,36 M€
Ampliación edificio terminal del aeropuerto de Vigo	45,31 M€
Remodelación plataforma A (Fase II) en Palma de Mallorca	19,84 M€
Construcción de un edificio de aparcamiento P-3 de Gran Canaria	10,42 M€
Adecuación del campo de vuelos de Vigo	9,98 M€
Mejora de las losas de la plataforma en Tenerife Norte	8,37 M€
Adecuación del campo de vuelos de Bilbao	7,83 M€
Ampliación plataforma norte/sur en el aeropuerto de Gran Canaria	6,89 M€

## **6 EFICIENCIA ECONÓMICA Y VIABILIDAD FINANCIERA**

Los objetivos vinculados al área económica son:

- Aumentar los Ingresos
- Reducir los Costes
- Controlar la Deuda

que resumen los principales aspectos económico-financieros de la gestión de Aena.

### **6.1 MEDIDAS DE CONTROL Y REDUCCIÓN DE GASTOS**

Los planes de optimización y reducción de gastos iniciados en 2008 han tenido su continuidad en años sucesivos, suponiendo en 2011 un importante ahorro respecto al presupuesto aprobado en las partidas de otros gastos de explotación.

La reducción ha afectado prácticamente a la totalidad de los conceptos de gasto, teniendo especial incidencia en las partidas de reparación y conservación, de limpieza, reparaciones informáticas, asistencias técnicas, suministros, el grupo de otros servicios, en los que se consigue un gran ahorro principalmente gracias a la austeridad aplicada en las partidas de seguridad e información al público. Por otra parte, también se ha producido una reducción en tributos debido a la bajada del gravamen de protección civil en Cataluña.

Entre las medidas adoptadas, cabe destacar la introducción del concepto de variabilidad del coste en función del tráfico, la negociación de las condiciones económicas con los proveedores de servicios, las políticas de optimización de recursos, el retraso en el tiempo de las actuaciones no imprescindibles, la disminución de asistencias técnicas, y un mayor control de los gastos fijos y no fijos (publicidad, material de oficina, locomoción).

### SUBVENCIÓN DE TARIFAS

Con objeto de apoyar el sector del transporte aéreo y favorecer el turismo, el Gobierno estableció las siguientes subvenciones sobre las tarifas aeroportuarias:

1. Subvención en el pago de la tarifa de pasajeros en un 100% a aquellas compañías aéreas que durante el año 2011 transportaron más pasajeros que en el año anterior, en el conjunto de los aeropuertos canarios, de los aeropuertos de las Islas Baleares, y en Ceuta y Melilla.
2. Subvención de un 50% en las tarifas de aterrizaje, pasajeros y seguridad en las operaciones que supongan un incremento de frecuencias respecto a las mismas temporadas de programación del año anterior, en el conjunto de los aeropuertos de Canarias, Baleares, y en Ceuta y Melilla.
3. Subvención de las tarifas de aterrizaje, pasajeros y seguridad, en un porcentaje de entre el 20% y el 50%, en las operaciones que supongan la apertura de nuevas rutas con origen o destino en los aeropuertos de Canarias, Baleares, y en Ceuta y Melilla.
4. Subvención del 50% de las tarifas de aterrizaje y pasajeros para vuelos comunitarios e internacionales, realizados en los "días valle" de la semana de cada aeropuerto de las islas Canarias.
5. Subvención del 30% de la tasa de aterrizaje y de la tarifa de pasajeros para los vuelos que efectúen una escala comercial en las Islas Canarias con origen o destino en países no pertenecientes al Espacio Económico Europeo.

Estas subvenciones sobre las tarifas aeroportuarias han supuesto para Aena Aeropuertos menores ingresos, por importe de 38,4 millones de euros.

### **6.2 ACTUACIONES RELATIVAS A LOS ESPACIOS Y SERVICIOS COMERCIALES**

En el mes de junio, se produjo la transformación del Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea a la sociedad mercantil estatal Aena Aeropuertos S.A., con la consiguiente transformación de todos los contratos de concesión a contratos de arrendamiento. Para ello, ha sido necesaria la aceptación por parte de los concesionarios comerciales del cambio de titularidad y régimen jurídico que les afectaba. El 98% de ellos aceptaron dicho cambio. Respecto a aquellos contratos en que las empresas renunciaron al cambio, se han vuelto a licitar y se ha realizado la adjudicación.

En lo relativo al desarrollo de infraestructuras comerciales, en el año 2011 destacan las siguientes actuaciones:

- Con el inicio de operaciones del Nuevo Área Terminal del Aeropuerto de Alicante el 24 de marzo de 2011, se ha incrementado la oferta comercial hasta un total de 8.736 m<sup>2</sup>, lo que ha supuesto un incremento del 51%.

Del total de esta superficie, 4.579 m<sup>2</sup> se han dedicado a 19 establecimientos de retail con una oferta comercial actual y variada, en los que destacan moda, complementos y tecnología. Junto a ello, se han dedicado 2.946 m<sup>2</sup> a restauración (con 16 puntos de venta) con un consistente surtido de marcas nacionales e internacionales, que además dispone de una zona de sitting compartida. También se han destinado otros 7 expedientes a oferta comercial que recoge cambio de moneda, máquinas retractiladoras, máquinas vending, cajeros, etc.

- Se ha procedido a la inauguración, en el mes de julio de 2011, del Nuevo Área Terminal del Aeropuerto de La Palma. Como consecuencia de ello, la oferta comercial ha incrementado su superficie un 125% en este aeropuerto, hasta un total de 2.412 m<sup>2</sup>. El nuevo Terminal cuenta actualmente con 3 tiendas, 4 puntos de restauración y una farmacia. En el año 2012 se prevé la adjudicación de una tienda adicional y está pendiente la puesta en funcionamiento de una administración de loterías.

Respecto a los aparcamientos, se ha ampliado la oferta anterior con los estacionamientos bajo el Edificio Terminal, que cuentan con 448 plazas de aparcamiento público, 552 plazas de rent a car, 96 plazas para empleados y que, sumados a la oferta anterior, hacen un total de 2.452 plazas. Asimismo, en la actualidad se ha pasado a disponer de una bolsa de taxis de 48 plazas, 45 plazas para autobuses y 11 para microbuses.

- En el mes de octubre de 2011, se ha puesto en funcionamiento el Nuevo Área Terminal del Aeropuerto de Santiago. Tras su entrada en funcionamiento, la zona comercial ha incrementado su superficie hasta un total de 2.767 m<sup>2</sup> (un aumento de un 49%), de los cuales 363 m<sup>2</sup> corresponden a 6 Tiendas, 310 m<sup>2</sup> a una Tienda Libre de Impuestos (la zona de retail recoge actividades de multitienda, tienda de gastronomía típica regional, librería y prensa, artesanía y platería, y moda y complementos) y 1.785 m<sup>2</sup> a 3 establecimientos de restauración.

El aeropuerto además cuenta con otros establecimientos comerciales, que recogen actividades complementarias como son cajeros bancarios, cabinas telefónicas, máquinas vending, internet y plastificado de equipajes.

Asimismo, hay una superficie total en aparcamientos de alrededor de 140.000 m<sup>2</sup>, con un total de 3.496 plazas, 10 Express, 18 para autobuses y 44 en remoto.

- Con la puesta en marcha del Módulo C del Aeropuerto de Palma de Mallorca, se han inaugurado 3.202 m<sup>2</sup> de tiendas, repartidos en un punto de Duty free y 5 de retail. En la restauración, se han inaugurado 2.454 m<sup>2</sup>, repartidos en 4 puntos.

También en Palma de Mallorca se ha iniciado la actividad de los 2 concesionarios de las FBO (Operadores de Base Fija). La FBO 1 ha sido adjudicada en julio de 2011 a la UTE Iberia/Gestair, mientras que la FBO 2 ha sido adjudicada a Mallorcair S.L. y ha comenzado sus actividades en junio de 2011.

Dentro de las principales actuaciones comerciales, durante el 2011 se han adjudicado 16 expedientes de Restauración (que corresponden a 32 Puntos) y 24 expedientes de Tiendas (que corresponden a 26 Locales).

Se han realizado diversos Convenios en materia de desarrollo de uso de terrenos con:

- La Asociación de Parques Científicos y Tecnológicos de España (APTE), para la catalogación de determinados terrenos aeroportuarios como parques tecnológicos.
- La Agencia de Innovación y Desarrollo de Andalucía (IDEA) relativa al desarrollo de los terrenos de los Aeropuertos de Jerez y Sevilla.
- La Generalitat Valenciana para la gestión del campo de golf situado en los terrenos del Aeropuerto de Valencia.

En materia de ingresos, los Ingresos Comerciales, en el 2011, se han incrementado (cifras provisionales) un 4,14% frente al año anterior (24,67 millones de euros más), alcanzando los 620,48 millones de euros. Teniendo en cuenta que el tráfico comercial se incrementó un 6,05% en 2011, el ratio de Ingresos Comerciales por pasajero comercial ha sido de 3,05 euros.

El ratio de los Ingresos Comerciales frente a los Ingresos Aeroportuarios en el año 2011 ha sido del 27,03%.

En líneas generales, cabe destacar la aportación en los Ingresos Comerciales en el año 2011 de los 7 primeros aeropuertos de la red, que ha supuesto un 76,91% del total de ingresos comerciales (Madrid-Barajas 26,91%, Barcelona-El Prat 20,13%, Málaga-Costa del Sol 7,39%, Palma de Mallorca 7,74%, Alicante 5,60%, Tenerife Sur 4,60% y Gran Canaria 4,55%).

El conjunto de la actividad comercial agrupada por líneas de negocio, ordenadas según el peso relativo sobre el total de ingresos comerciales, se ha repartido de la siguiente manera:

Línea de Negocio	Variación (%) 2011/2010	Peso (%) s/ Total Ingresos Comerciales
Tiendas DF + DP	9,49 %	18,94 %
Tiendas + Explotac.Comerciales	8,89 %	16,73 %
Aparcamientos	-6,87 %	15,69 %
Alquiler vehículos	-0,59 %	15,48 %
Restauración	8,41 %	13,11 %
Arrendamientos	2,64 %	7,56 %
Combustibles	12,83 %	4,74 %
Publicidad	1,94 %	4,56 %
Consumos	14,57 %	2,99 %
Salas	-2,97 %	0,16 %
Otros (Exp. Agricol. Film)	30,34 %	0,04 %
<b>Total</b>	<b>4,14%</b>	<b>100,00%</b>

Respecto al control de los ingresos, se ha puesto en marcha la implantación del nuevo sistema de control basado en TPV's (SAVIA), con la finalidad de mejorar el conocimiento y control de las ventas. El objetivo del sistema es un mejor conocimiento tanto del volumen de ventas como del tipo de producto vendido.

En el año 2011, se ha implantado el sistema en los Aeropuertos de Madrid-Barajas, Alicante, Barcelona, La Palma y Santiago.

### 6.3 CONTRATACIÓN

Las contrataciones más significativas con centros destino de aeropuertos durante el ejercicio 2011 referentes a contratos de inversión, son las que a continuación se detallan:

TÍTULO	Neto Adjudicado(€)
Ampliación pista . Aeropuerto de A Coruña	59.357.214,32
Contrato marco suministro con instalación de pasarelas de embarque y equipos de servicios a aeronaves en varios aeropuertos	58.500.000,00
Acuerdo marco 2011-2014 para el suministro de vehículos auto-extintores de 10.000 litros de agua para varios aeropuertos	18.000.000,00
Adecuación de canales de drenaje y resas en el campo de vuelo del aeropuerto de Barcelona.	13.446.164,49
Regeneración de plataforma. Aeropuerto de Sevilla	10.864.172,00
Acondicionamiento de áreas de aparcamiento. Aeropuerto de Reus	10.191.491,50
Nueva central eléctrica en el aeropuerto de Asturias	10.180.379,39
Adecuación del campo de vuelos del aeropuerto de Vigo	9.978.830,17
Eliminación de obstáculos en el interior del SGA. Aeropuerto de Málaga	9.368.279,69
Adecuación plataforma de estacionamiento de aeronaves.-aeropuerto de Zaragoza	8.178.256,34

## **7 PERSONAS**

El reto fundamental en el área de los recursos humanos es fomentar la motivación, el compromiso y el desarrollo profesional de todos sus trabajadores y hacer más eficaz y eficiente la organización, con el fin de contribuir a satisfacer las necesidades de los clientes y prestar un servicio de calidad en el ámbito de la gestión de la actividad aeroportuaria y aeronáutica.

Para ello, siendo las personas el principal activo de Aena, los objetivos, se centran en:

- Mejorar el desarrollo de la personas.
- Aumentar su motivación y compromiso.
- Desarrollar el control de gestión del área de recursos humanos optimizando los resultados.

En el año 2011 el objetivo más importante ha sido contribuir, en el ámbito de organización y recursos humanos (adaptación organizativa, delimitación y asignación de la plantilla, negociación sindical, etc.) al desarrollo del nuevo modelo de gestión del sistema aeroportuario, en cumplimiento de lo dispuesto en el Real Decreto-ley 13/2010, de 3 de diciembre, que constituye el nuevo marco legal para la modernización del sistema aeroportuario español.

El I Convenio Colectivo del Grupo Aena fue firmado el 14 de julio de 2011, viniendo a sustituir al V Convenio colectivo de Aena, con una duración pactada hasta el 31 de diciembre de 2018. Este convenio será de aplicación tanto al personal de la Entidad Pública Empresarial Aena (excepto controladores), como al de Aena Aeropuertos, S.A.

## **PLANTILLA**

El número total de trabajadores en el Grupo Aena Aeropuertos, a 31 de diciembre de 2011, es de 8.766 trabajadores, incluyendo las Unidades Corporativas y la Dirección General de Aena Aeropuertos.

## **SISTEMAS DE GESTIÓN DE RECURSOS HUMANOS**

Las acciones más relevantes, llevadas a cabo por el área de Sistema de Gestión, han sido las siguientes:

- Gestión de la tramitación del pase a la nueva sociedad mercantil estatal: Creación de Centros de Trabajo, nuevos Códigos de cuenta de cotización, cartas de comunicación a los trabajadores, tramitación de la nueva situación de excedencia a ex funcionarios con el Ministerio de Fomento, etc., alta y baja de usuarios en Contrat@/Certific@2. Realización centralizada de la Afiliación con motivo de la subrogación a Aena Aeropuertos S.A.
- Participación en el proceso de segregación de empresas en la aplicación corporativa SAP, para adecuar el sistema al nuevo modelo organizativo de 2011.
- Elaboración y gestión de nuevos contratos laborales con posibilidad de Bonificación /reducción en Aena Aeropuertos y otras bonificaciones.
- En el ámbito del Plan de Austeridad 2010-13, en relación al objetivo de contención del gasto y mejorar la productividad de los Recursos Humanos, se ha conseguido:
  - Reducir el gasto total de Comisiones de Servicio un 3,5% respecto a 2010.
  - Situar el indicador de absentismo de actuación en el año 2011, en un 4,77, por debajo de la media de absentismo en España.
  - Reducir la realización de horas extras en un 10% respecto a 2010, consiguiendo igualar los niveles de 2002.

## **ORGANIZACIÓN**

En relación con las acciones más relevantes llevadas a cabo en el área organizativa de Aena se pueden destacar las siguientes:

- Tras el inicio efectivo de las funciones y obligaciones de Aena Aeropuertos S.A. el día 8 de junio de 2011, se ha llevado a cabo el Desarrollo Organizativo del Nuevo Modelo de Gestión Aeroportuaria. Este desarrollo se ha producido en dos fases, el 8 de junio y el 1 de noviembre, realizándose todas las medidas necesarias dentro del contexto de austeridad actual, con criterios de eficiencia, sin incremento de coste adicional y sin incremento neto del número de puestos de estructura.
- El Sistema de Gestión del Desempeño (SGD) se ha consolidado como un sistema de referencia para mejorar y medir el desempeño de los directivos y el personal de estructura de Aena. Este sistema supone no solo un cambio en la gestión de personas, sino también un cambio cultural y una forma de trabajar orientada a resultados que necesariamente origina un mayor compromiso de las personas con los objetivos de Aena.
- Se está avanzando en el desarrollo e implantación de un sistema de control de gestión de las principales magnitudes e indicadores del área de recursos humanos de los aeropuertos, que permita identificar y analizar los problemas, realizar su seguimiento y proponer soluciones que mejoren la gestión.

## **8 ACTIVIDAD INTERNACIONAL**

En el ámbito internacional, hay que señalar las visitas y reuniones de delegaciones extranjeras que han pasado por nuestros aeropuertos, tales como el Presidente de OACI; la Directora Regional de OACI para Norteamérica, Centroamérica y Caribe; los Ministros de Transportes de la Federación Rusa, Portugal y Vietnam; una delegación de miembros del Parlamento europeo encabezada por Magdalena Álvarez; así como varios aeropuertos europeos y de otros continentes.

Por otra parte, durante 2011, el Presidente-Director General de Aena ha continuado su participación activa en las reuniones como miembro del Consejo Mundial de Aeropuertos, ACI Governing Board, y el Director de Aeropuertos Españoles, como miembro del Consejo Europeo de ACI EUROPE.

### **8.1 AENA INTERNACIONAL**

Durante 2011 Aena Internacional ha continuado participando activamente en la gestión bajo diferentes esquemas, en los 27 aeropuertos en Latinoamérica (México, Colombia, Cuba y Bolivia), CEE (Reino Unido y Suecia) y Estados Unidos de Norteamérica y se ha realizado una oferta para la concesión de tres aeropuertos brasileños: Aeropuerto Internacional de Guarulhos/SaoPaulo (GRU), Aeropuerto Internacional de Viracopos/Campinas/SaoPaulo (VCP), Aeropuerto Internacional de Brasilia/Brasilia(BSB).

#### **8.2.1 SERVICIOS AEROPORTUARIOS**

##### **a) MÉXICO**

La participación de Aena Internacional en el Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP), que explota 12 aeropuertos en México, se lleva a cabo a través de la sociedad Aeropuertos Mexicanos del Pacífico (AMP).

##### Asesoramiento y Consultoría de Aena Internacional

Se ha desarrollado el Plan de Transferencia de Tecnología previsto con especial aporte en formación en sistemas aeroportuarios y soporte a los departamentos técnicos de GAP (diagnostico de situación de control de fauna, control de calidad percibida, metodología para previsiones de tráfico, etc.).

##### **b) COLOMBIA**

##### Aeropuerto de Cartagena de Indias

El Aeropuerto de la ciudad de Cartagena de Indias se gestiona por la Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. (SACSA). En ella, Aena Internacional participa como socio operador con un 38% de su capital.

##### Aeropuerto de Barranquilla

El aeropuerto de Barranquilla está gestionado por la sociedad Aeropuertos del Caribe, S.A. (ACSA), de la que Aena Internacional tiene un 40%, además de ser su socio operador.

##### Aeropuerto de Cali

El Aeropuerto de Cali se gestiona a través de la sociedad Aerocali, S. A., de la que Aena Internacional posee un 33,34%.

##### **c) TBI**

Aena Internacional participa en la empresa TBI P.L.C. a través de la sociedad Airports Concessions and Development Limited (ACDL), propietaria del 100% de aquella.

TBI explota en propiedad o concesión los aeropuertos de Luton, Belfast y Cardiff en el Reino Unido; Orlando Sanford en EE.UU; La Paz, Santa Cruz y Cochabamba en Bolivia y Skavsta en Suecia. También tiene distintos contratos de Operación y Gestión en EE.UU.

Aena Internacional posee un 10% de las acciones de ACDL.

En TBI se ha continuado aplicando una política de contención de inversión dedicándose los recursos fundamentalmente a actuaciones de mantenimiento.

## **9 PARTICIPACIONES EMPRESARIALES**

Aena Aeropuertos S.A., participa directamente en las sociedades mercantiles Aena Desarrollo Internacional, S.A. y Centros Logísticos Aeroportuarios, S.A. (CLASA); posee participación minoritaria en las sociedades mercantiles Restauración de Aeropuertos Españoles, S.A. (RAESA) y Barcelona Regional Agencia Metropolitana de Desarrollo Urbanístico y de Infraestructuras, S.A.; por último, tiene participación indirecta en sociedades anónimas en las que participan las empresas citadas.

- ❑ Aena Desarrollo Internacional S.A., Sociedad Unipersonal cuyo objeto social principal es la explotación, conservación, gestión y administración de infraestructuras aeroportuarias, así como los servicios complementarios a las mismas y los de asistencia a aeronaves, pasajeros, carga aérea y tripulaciones; planificación y elaboración de proyectos, dirección y control de ejecución de obras para infraestructuras e instalaciones aeroportuarias y de navegación aérea; construcción, ampliación, remodelación y equipamiento de infraestructuras aeroportuarias, así como realización de estudios, asesorías, ingenierías, consultorías, elaboración y evaluación de proyectos relacionados directamente con el negocio aeronáutico, aeroportuario y de navegación aérea.
- ❑ Centros Logísticos Aeroportuarios, S.A. (CLASA), Sociedad Unipersonal cuyo objeto social es la promoción, construcción, gestión, explotación y conservación de los centros de carga aérea o instalaciones equivalentes existentes en los aeropuertos. Asimismo, puede desarrollar cuantas actividades mercantiles estén directamente o indirectamente relacionadas con su objeto social, tales como los estudios de asistencia técnica, de mercado, de viabilidad económica para proyectos de centros de carga, logísticos, intermodales o integrados en el campo de la consultoría.
- ❑ Restauración de Aeropuertos Españoles, S.A. (RAESA), Sociedad participada por Aena Aeropuertos S.A. (48,99%) y ÁREAS S.A. (51,01%). El objeto social de la sociedad es la explotación de la restauración del Aeropuerto de Madrid/Barajas.
- ❑ Barcelona Regional Agencia Metropolitana de Desarrollo Urbanístico y de Infraestructuras, S.A., Sociedad participada por el Ayuntamiento de Barcelona (17,65%), Aena Aeropuertos S.A. (11,76%), Consorcio de la zona franca (11,76%), Sociedad Urbanística Metropolitana de Rehabilitación y Gestión S.A. (REGESA) (11,76%), Puerto de Barcelona (11,76%), Empresa Metropolitana de Saneamientos y Servicios S.A. (7,84%), Mancomunidad de municipios del área metropolitana de Barcelona (7,84%), ADIF (5,88%), Mercados de Abastecimientos de Barcelona S.A. (MERCABARNA) (5,88%), Ferrocarril Metropolitano de Barcelona, S.A. (3,92%) y Transportes de Barcelona S.A. (3,92%). Su objeto social es la realización de estudios, análisis y prospecciones sobre aspectos urbanísticos, territoriales y medioambientales; la proyección, promoción, gestión, desarrollo, asesoramiento, ejecución y explotación de todo tipo de obras, edificaciones y sistemas urbanísticos.

## 10 CENTROS DE CARGA AÉREA

La misión de construir, gestionar y promocionar los centros de carga, así como las actividades relacionadas con los mismos, y en particular en los aeropuertos de la red de AENA, recae en la sociedad del grupo Centros Logísticos Aeroportuarios, S.A (CLASA).

Al cierre del ejercicio 2011 las concesiones administrativas otorgadas a CLASA por AENA se refieren a la Zona Modular de Carga en el aeropuerto de Madrid-Barajas, Zona de Carga Aérea del aeropuerto de Barcelona, parcela 1.2 del aeropuerto de Zaragoza, dos parcelas para actividades logísticas en el aeropuerto de Bilbao, dos parcelas de terreno urbanizado en el aeropuerto de Vitoria, una parcela de terreno urbanizado en el aeropuerto de Palma de Mallorca y la Zona de Carga Aérea del aeropuerto de Valencia.

El resultado de CLASA del Ejercicio 2011 ha sido positivo, con un beneficio, antes de impuestos, de 6.023.948 euros. El importe neto de la cifra de negocios ascendió a 24.356.082 euros, un 95% de la cifra de ingresos; correspondiendo a ingresos por arrendamientos de las edificaciones propias (73%) y a ingresos por canon de suelo urbanizado (27%).

La distribución y uso de las naves con oficinas en los Centros de Carga Aérea es la siguiente:

Centro de Carga Aérea	Naves	Nº de clientes	Superficie parcela m <sup>2</sup>	Superficie construida m <sup>2</sup>
Madrid-Barajas	Naves en alquiler	4	62.630	34.848
	Naves en cesión	34	209.783	114.768
Barcelona	Naves en alquiler	3	50.819	27.234
	Naves en cesión	3	27.036	21.353
Valencia	Naves en alquiler	5+PIF	20.099	9.367
	Naves en cesión	2	17.094	7.597
			<b>387.461</b>	<b>215.167</b>

Por su parte la distribución y uso de los edificios de centrales de Servicios Generales es la siguiente:

Edificios centrales		m <sup>2</sup> totales	Superficie arrendada m2	Superficie arrendada %	Arrendados	Libres	nº de clientes
Madrid-Barajas	oficinas	15.210	10.107	66,45%	117	80	102
	locales	1.547	1.312	84,81%	5	3	5
Barcelona	oficinas	9.392	5.885	62,66%	92	45	92
	locales	710	597	84,05%	2	1	2
Valencia	oficinas	1.544	962	62,31%	20	23	13
		<b>28.403</b>	<b>18.863</b>	<b>66,41%</b>	<b>236</b>	<b>152</b>	<b>214</b>

## 10. RESULTADOS ECONÓMICOS Y EVOLUCIÓN PREVISIBLE DE LOS NEGOCIOS

El Grupo se constituye durante el ejercicio 2011 por lo que no existen saldos y resultados comparativos. Adicionalmente, fue constituida el 31 de mayo de 2011, y la información financiera y resultado se presentan al 31 de diciembre de 2011, y por el periodo comprendido entre el 31 de mayo y el 31 de diciembre de 2011, por lo que no son representativos. Los Resultados de explotación fueron positivos, ascendiendo a 103,9 Millones de euros. Las pérdidas que finalmente arroja su Cuenta de Resultados consolidada

(-84,4 Millones de euros) son causadas principalmente por el elevado endeudamiento con el que se constituyó (véase apartados de la memoria relativos a este aspecto), que da lugar a un Resultado Financiero negativo de -234,9 Millones de euros.

En lo relativo a la evolución previsible de los negocios, en línea con lo planteado en la Introducción a este informe, a partir del nuevo Modelo de Gestión Aeroportuario y su revisión, Aena Aeropuertos, S.A. busca la puesta en valor del grupo aplicando criterios de eficiencia, y pretende consolidar y reforzar su viabilidad económico-financiera mediante el desarrollo de un Plan Estratégico y de Negocio que contemple:

- **Incremento de los ingresos**, a través de:
  - Actualización de las tarifas, que permita la plena recuperación de costes.
  - Desarrollo u optimización de las actividades comerciales.
- **Reducción de costes**, mediante la:
  - Implantación y seguimiento de Planes de Austeridad.
  - Mejora de eficiencias facilitadas por el Nuevo Modelo de Gestión.
- **Reducción de la deuda** y de su relación con el EBITDA con medidas tales como:
  - Revisión del Plan de Inversiones a la baja con los criterios de racionalización y puesta en valor de las infraestructuras existentes.

En particular, y en lo que respecta a la actualización de tarifas, se ha llevado ya a cabo, a través de la *Ley 1/2011, de 4 de Marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para Aviación Civil y se modifica la Ley 21/2003, de 7 de Julio de la Seguridad Aérea*, una profunda transformación del marco regulatorio de sus ingresos, a través del establecimiento de un procedimiento de actualización y modificación de sus tarifas, con sujeción a determinados procedimientos de transparencia, consulta y supervisión, que posibilitará en el futuro la recuperación plena de sus costes, incluyendo una rentabilidad adecuada de las inversiones.

Por todo ello, y por todo lo expuesto a lo largo de este Informe, las perspectivas a largo plazo del Grupo son satisfactorias en todas las líneas de negocio por las expectativas de crecimiento en sus actividades, lo cual permitirá maximizar el valor de la compañía y alcanzar los objetivos de calidad, seguridad, operatividad y competitividad de las infraestructuras del transporte aéreo españolas, a la altura que el desarrollo socioeconómico del país necesita.

## **11. HECHOS POSTERIORES AL CIERRE**

1. Con fecha 25 de enero de 2012 el Consejo de Administración acuerda renunciar a la celebración de los contratos relativos a los lotes I y II del "Procedimiento de licitación para la selección de socios que participan en el capital de las sociedades anónimas encargadas de la gestión de las concesiones de servicios aeroportuarios de los aeropuertos de Madrid – Barajas y Barcelona – El Prat.

2. El Consejo de Ministros celebrado el 16 de marzo de 2012 aprobó el Plan de reestructuración y racionalización del sector público empresarial y fundacional estatal, con el fin principal de configurar un sector más reducido, más racional y más eficiente inmerso en el actual contexto de austeridad y necesidad de control del gasto público. En su conjunto, el Plan aprobado por el Gobierno contempla la supresión, desinversión o agilización de la liquidación de un total de ochenta sociedades mercantiles, entre las cuales se encuentran Aena Desarrollo Internacional, S.A. y Centros Logísticos Aeroportuarios, S.A., que son empresas poseídas en un 100% por la Sociedad.

Según la información manejada por la Sociedad, se está contemplando la fusión, por absorción, de Clasa y Aena Desarrollo Internacional por la entidad matriz Aena Aeropuertos, S.A.

**AENA AEROPUERTOS, S.A. (Sociedad Unipersonal) Y SOCIEDADES  
DEPENDIENTES**

**FORMULACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS E INFORME DE  
GESTIÓN CONSOLIDADO DEL EJERCICIO 2011**

El Consejo de Administración de AENA AEROPUERTOS, S.A. en fecha 27 de marzo de 2012, 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 de AENA AEROPUERTOS, S.A. y sociedades dependientes correspondientes al ejercicio comprendido entre el 31 de mayo de 2011 y el 31 de diciembre de 2011 cuyas hojas se presentan ordenadas del 1 al 62 y el Informe de gestión consolidado del ejercicio comprendido entre el 31 de mayo de 2011 y el 31 de diciembre de 2011, cuyas hojas se presentan ordenadas del 0 al 22.

Ambos documentos son los precedentes a este escrito.

**FIRMANTES**

**FIRMA/**

D. José Manuel Vargas Gómez  
Presidente de Aena Aeropuertos

D. Jorge Andreu Arasa  
Consejero

D. Manuel Butler Halter  
Consejero

D. Francisco Cal Pardo  
Consejero

D. Antonio Carrascosa Morales  
Consejero

D. Pedro Francisco Duque Duque  
Consejero

D. José Jaume Pons  
Consejero

D. Ginés de Rus Mendoza  
Consejero

D. Pablo Vázquez Vega  
Consejero

D. Juan Ignacio Acha-Orbea Echeverría  
Consejero

D. Jesús Fernández Rodríguez  
Secretario

