

AENA AEROPUERTOS, S.A.
(Sociedad Unipersonal)

Informe de auditoría, cuentas anuales
e informe de gestión correspondientes al ejercicio terminado
el 31 de diciembre de 2013

INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES

Al Accionista Único de Aena Aeropuertos, S.A.:

Hemos auditado las cuentas anuales de Aena Aeropuertos, S.A., que comprenden el balance al 31 de diciembre de 2013, 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 anual terminado en dicha fecha. Los administradores son 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 2013 adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera de Aena Aeropuertos, S.A. al 31 de diciembre de 2013, así como de los resultados de sus operaciones y de sus flujos de efectivo correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, de conformidad con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación y, en particular, con los principios y criterios contables contenidos en el mismo.

El informe de gestión adjunto del ejercicio 2013 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 2013. 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

7 de abril de 2014



Miembro ejerciente:
PRICEWATERHOUSECOOPERS
AUDITORES, S.L.

Año 2014 Nº 01/14/04179
SELLO CORPORATIVO: 96,00 EUR

Informe sujeto a la tasa establecida en el artículo 44 del texto refundido de la Ley de Auditoría de Cuentas, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2011, de 1 de julio

AENA AEROPUERTOS, S.A.
(Sociedad Unipersonal)

Cuentas Anuales e Informe de gestión del ejercicio terminado
el 31 de diciembre de 2013

1775

Índice

	Página
Estados financieros	1
Notas a las cuentas anuales consolidadas	
1 Actividad	6
2 Bases de presentación	8
3 Aportación no dineraria por parte del accionista único	10
4 Normas de registro y valoración	12
5 Gestión del riesgo financiero	28
6 Inmovilizado intangible	30
7 Inmovilizado material	33
8 Inversiones inmobiliarias	38
9 Arrendamientos	39
10 Instrumentos financieros	40
11 Inversiones en empresas del grupo, asociadas y otras participaciones	42
12 Operaciones y saldos con partes vinculadas	48
13 Clientes por ventas y prestaciones de servicios	51
14 Inversiones financieras a corto plazo	52
15 Deudas con empresas de grupo y asociadas	52
16 Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	55
17 Existencias	55
18 Patrimonio neto	55
19 Periodificaciones	57
20 Provisiones y contingencias	58
21 Administraciones Públicas y Situación fiscal	60
21.1 Saldos con las Administraciones Públicas	60
21.2 Conciliación resultado contable y base imponible fiscal	61
21.3 Impuestos diferido	62
22 Ingresos y gastos	65
23 Compromisos y otras garantías	68
24 Compromisos medioambientales	68
25 Contingencias	70
26 Hechos posteriores al cierre	72

1774

AENA AEROPUERTOS, S.A. (Sociedad Unipersonal)

BALANCE AL 31 DE DICIEMBRE DE 2013 Y 2012

(Expresado en miles de euros)

ACTIVO	Nota	2013	2012
ACTIVO NO CORRIENTE			
Inmovilizado intangible	6	108.718	115.644
Desarrollo		-	-
Activo intangible, acuerdo de concesión		13.489	14.429
Aplicaciones informáticas		51.228	48.996
Otro inmovilizado intangible		4.214	5.021
Inmovilizado en curso		39.787	47.198
Inmovilizado material	7	15.227.921	15.778.012
Terrenos y construcciones		12.028.729	12.125.013
Instalaciones técnicas y maquinaria		527.209	560.088
Otras instalaciones, utillaje y mobiliario		2.317.886	2.503.233
Otro inmovilizado material		3.920	5.362
Inmovilizado en curso		350.177	584.316
Inversiones inmobiliarias	8	150.646	129.256
Terrenos y construcciones		149.377	127.812
Otras instalaciones		1.269	1.444
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo		240.922	167.413
Instrumentos de patrimonio	10 - 11	63.605	63.605
Créditos a empresas	10 - 11 - 12	177.317	103.808
Inversiones financieras a largo plazo	10 - 11	2.002	1.613
Instrumentos de patrimonio		180	180
Otros activos financieros		1.822	1.433
Activos por impuesto diferido	21	80.582	68.130
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE		15.810.791	16.260.068
ACTIVO CORRIENTE			
Existencias	17	4.621	4.158
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	13	395.439	418.357
Cientes por ventas y prestaciones de servicios		254.015	255.513
Cientes, empresas del grupo, y asociadas	12	17.757	37.670
Deudores varios		7.508	7.483
Personal		1.085	1.376
Otros créditos con las Administraciones Públicas	21	115.074	116.315
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo	10 - 11 - 12	178.537	2.591
Créditos a empresas		177.937	1.238
Participación en Empresas Asociadas	10 - 11	600	1.353
Inversiones financieras a corto plazo	14	22.039	7.061
Créditos a empresas		715	556
Otros activos financieros	10 - 11	21.324	6.505
Periodificaciones a corto plazo	19	5.316	381
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes		750	3.554
TOTAL ACTIVO CORRIENTE		606.702	436.102
TOTAL ACTIVO		16.417.493	16.696.170

Las notas 1 a 26 de la memoria adjunta son parte integrante de estas cuentas anuales.

AENA AEROPUERTOS, S.A. (Sociedad Unipersonal)

BALANCE AL 31 DE DICIEMBRE DE 2013 Y 2012
(Expresado en miles de euros)

PATRIMONIO NETO Y PASIVO	Nota	2013	2012
PATRIMONIO NETO			
Fondos propios	18	3.018.516	2.438.440
Capital	18 - a	1.500.000	1.500.000
Prima de emisión	18 - b	1.100.868	1.100.868
Resultados negativos de años anteriores	18 - c	(164.585)	(93.802)
Reserva por fusión		2.157	2.157
Resultado del ejercicio	18 - c	580.076	(70.783)
Ajustes por cambios de valor		(6.515)	(15.997)
Operaciones de cobertura		(6.515)	(15.997)
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	7 - 18-d	468.546	481.831
TOTAL PATRIMONIO NETO		3.480.547	2.904.274
PASIVO NO CORRIENTE			
Provisiones a largo plazo	20	258.785	439.971
Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal		6.618	6.783
Actuaciones medioambientales		132.868	117.831
Provisión por reestructuración		-	25.285
Otras provisiones		119.299	290.072
Fianzas recibidas a largo plazo	10	2.517	2.418
Deudas a largo plazo	10	740	828
Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo	11 - 12	10.372.987	11.034.419
Periodificaciones a largo plazo	19	236.156	3.775
Pasivos por impuesto diferido	21 - 22	206.182	211.875
TOTAL PASIVO NO CORRIENTE		11.077.367	11.693.286
PASIVO CORRIENTE			
Provisiones a corto plazo	20	311.982	277.425
Deudas a corto plazo	11 - 15	162.221	294.061
Otros pasivos financieros	11	162.221	294.061
Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	11 - 15	1.031.697	1.044.147
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	10 - 16	326.651	482.977
Proveedores		178	554
Proveedores, empresas del grupo y asociadas	12	71.595	169.009
Acreedores varios		167.170	236.609
Personal		25.214	27.977
Otras deudas con las Administraciones Públicas	21	41.677	32.895
Anticipos de clientes		20.817	15.933
Periodificaciones a cp	19	27.028	-
TOTAL PASIVO CORRIENTE		1.859.579	2.098.610
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO		16.417.493	16.696.170

Las notas 1 a 26 de la memoria adjunta son parte integrante de estas cuentas anuales.

AENA AEROPUERTOS, S.A. (Sociedad Unipersonal)

CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS POR EL EJERCICIO TERMINADO A 31 DE DICIEMBRE DE 2013 Y 2012
(Expresado en miles de euros)

	Nota	2013	2012
OPERACIONES CONTINUADAS			
Importe neto de la cifra de negocios	22 - b	2.871.002	2.589.497
Trabajos realizados por la empresa para su activo	7	5.639	6.505
Aprovisionamientos	22 - a	(197.891)	(199.687)
Consumo de materias primas y otras materias consumibles		(904)	(175)
Trabajos realizados por otras empresas		(196.987)	(199.512)
Otros ingresos de explotación		7.006	7.230
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente		6.415	6.220
Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio		591	1.010
Gastos de personal	22 - c	(332.463)	(506.588)
Sueldos, salarios y asimilados		(248.270)	(404.011)
Cargas sociales		(89.722)	(100.883)
Provisiones		5.529	(1.694)
Otros gastos de explotación		(792.010)	(880.211)
Servicios exteriores	22 - d	(626.257)	(719.336)
Tributos		(138.732)	(129.558)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales		(5.724)	(27.793)
Otros gastos de gestión corriente		(21.297)	(3.524)
Amortización del inmovilizado	6-7-8	(817.108)	(832.747)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	18 - d	40.205	32.226
Excesos de provisiones		1.871	26.908
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado		(45.286)	(25.619)
Deterioros y pérdidas	7	-	(10.875)
Resultados por enajenaciones y otras		(56.062)	(14.219)
Otros resultados		10.776	(525)
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN		740.965	217.514
Ingresos financieros	22 - e	408	5.598
De participaciones en instrumentos de patrimonio-			
- En empresas del grupo y asociadas		-	4.943
De valores negociables y otros instrumentos financieros-			
- De empresas del grupo y asociadas		191	430
- De terceros		217	225
Gastos financieros		(241.600)	(296.486)
- Por deudas con empresas del grupo y asociadas.	22 - e	(230.770)	(283.840)
- Por deudas con terceros.		(14.808)	(31.323)
- Por actualización de provisiones		(5.029)	(3.943)
- Activación de gastos financieros	6 - 7	9.007	22.620
Variación de valor razonable en instrumentos financieros	12	(12.904)	(27.445)
Deterioro y resultado por enajenaciones en instrumentos financieros		(753)	-
RESULTADO FINANCIERO	22 - e	(254.849)	(318.333)
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS		486.116	(100.819)
Impuesto sobre beneficios	21	93.960	30.036
RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS		580.076	(70.783)
RESULTADO DEL EJERCICIO		580.076	(70.783)

Las notas 1 a 26 de la memoria adjunta son parte integrante de estas cuentas anuales.

1774

AENA AEROPUERTOS, S.A. (Sociedad Unipersonal)

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO POR EL EJERCICIO TERMINADO A 31 DE DICIEMBRE DE 2013 Y 2012 (Expresado en miles de euros)

A) Estado de ingresos y gastos reconocidos

A) Estado de ingresos y gastos reconocidos	Nota	2013	2012
Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias		580.076	(70.783)
Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto			
Por coberturas de flujos de efectivo		642	(16.223)
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	18-d	21.226	59.847
Efecto impositivo		(6.560)	(13.087)
Total ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto		15.308	30.537
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias			
Por coberturas de flujos de efectivo		12.904	27.445
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	18-d	(40.205)	(31.859)
Efecto impositivo		8.190	1.324
Total transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias		(19.111)	(3.090)
TOTAL DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS		576.273	(43.336)

B) Estado total de cambios en el patrimonio neto

	Capital escriturado	Prima de emisión	Resultados negativos de ejercicios anteriores	Resultado del ejercicio	Reservas por fusión	Ajustes por cambio de valor	Subvenciones, donaciones y legados recibidos	TOTAL
Saldo ajustado a 1 de enero de 2012	1.500.000	1.100.868	-	(93.802)	-	(23.852)	462.239	2.945.453
Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	-	(70.783)	-	7.855	19.592	(43.336)
Operaciones con socios o propietarios	-	-	-	-	-	-	-	-
Combinaciones de negocios	-	-	-	-	2.157	-	-	2.157
Aplicación pérdidas ejercicio anterior	-	-	(93.802)	93.802	-	-	-	-
Saldo al 31 de diciembre de 2012	1.500.000	1.100.868	(93.802)	(70.783)	2.157	(15.997)	481.831	2.904.274
Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	-	580.076	-	9.482	(13.285)	576.273
Operaciones con socios o propietarios	-	-	-	-	-	-	-	-
Combinaciones de negocios	-	-	-	-	-	-	-	-
Aplicación pérdidas ejercicio anterior	-	-	(70.783)	70.783	-	-	-	-
Saldo al 31 de diciembre de 2013	1.500.000	1.100.868	(164.585)	580.076	2.157	(6.515)	468.546	3.480.547

Las notas 1 a 26 de la memoria adjunta son parte integrante de estas cuentas anuales.

1774

AENA AEROPUERTOS, S.A. (Sociedad Unipersonal)

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO POR EL EJERCICIO TERMINADO A 31 DE DICIEMBRE DE 2013 Y 2012 (Expresado en miles de euros)

	Nota	2013	2012
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN (I)		1.189.587	906.486
Resultado del ejercicio antes de impuestos		486.117	(100.820)
Ajustes del resultado-		1.127.242	1.291.837
Amortización del inmovilizado	6, 7, 8	817.108	832.747
Correcciones valorativas por deterioro		5.724	27.793
Imputación de subvenciones	18-d	(40.206)	(32.226)
Deterioros y pérdidas de inmovilizado	7	-	10.875
Resultados por bajas y enajenaciones del inmovilizado		56.070	14.219
Resultados por bajas y enajenaciones de instrumentos financieros		753	-
Ingresos financieros	25-e	(408)	(5.598)
Gastos financieros		241.599	296.486
Variación de valor razonable en instrumentos financieros	12	12.904	27.445
Variación de provisiones		33.364	120.096
Otros		334	-
Cambios en el capital corriente-		(40.649)	53.416
Existencias		(462)	1.040
Deudores y otras cuentas a cobrar		24.560	(1.902)
Otros activos corrientes		(19.914)	(3.005)
Acreedores y otras cuentas a pagar		(303.094)	60.998
Otros pasivos corrientes		-	(2.775)
Otros activos y pasivos no corrientes		258.261	(940)
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación-		(383.123)	(337.947)
Pagos de intereses		(271.210)	(343.350)
Cobros de dividendos	11	-	4.943
Cobros de intereses		315	460
Pagos/cobros por impuesto de beneficios		(112.228)	-
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN (II)		(552.881)	(811.457)
Pagos por inversiones		(560.109)	(815.212)
Inmovilizado intangible	6	(23.847)	(19.888)
Inmovilizado material	7	(468.362)	(794.887)
Inversiones inmobiliarias	8	(95)	(421)
Otros activos financieros		(39)	(16)
Empresas del grupo y asociadas		(67.766)	-
Cobros por desinversiones		7.228	3.755
Combinación de negocio "Unidad de negocio"		-	255
Empresas del grupo y asociadas		7.228	3.500
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN (III)		(639.510)	(92.397)
Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio		16.143	17.539
Emisión de instrumentos de patrimonio		-	-
Subvenciones, donaciones y legados recibidos		16.143	17.539
Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero		(655.653)	(109.936)
Emisión:			
- Deudas con empresas del grupo y asociadas		294.800	715.500
Devolución y amortización de:			
- Deudas con empresas del grupo y asociadas		(950.453)	(825.436)
EFFECTO DE LAS VARIACIONES DE LOS TIPOS DE CAMBIO		-	-
AUMENTO/DISMINUCIÓN NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES		(2.804)	2.632
EFECTIVO Y OTROS ACTIVOS LIQUIDOS EQUIVALENTES AL COMIENZO DEL PERIODO		3.554	922
EFECTIVO Y OTROS ACTIVOS LIQUIDOS EQUIVALENTES AL FINAL DEL PERIODO		750	3.554

Las notas 1 a 26 de la memoria adjunta son parte integrante de estas cuentas anuales.

1.7.74

AENA AEROPUERTOS, S.A. (Sociedad Unipersonal)

MEMORIA EJERCICIO 2013

(Expresado en miles de euros)

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.

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, del ejercicio 2013 han sido formuladas por el Consejo de Administración el día 24 de marzo de 2014.

Las cuentas anuales consolidadas del Grupo se han preparado de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea (NIIF-UE, en adelante las "NIIF") y las interpretaciones CINIIF en vigor al 31 de diciembre de 2013 así como con la legislación mercantil aplicable a las entidades que preparan información financiera conforme a las NIIF. La Dirección de la Sociedad decidió en 2012 efectuar la adaptación a NIIF con el propósito de presentar las operaciones y la situación financiera del Grupo de acuerdo con las NIIF para los ejercicios 2011 y 2012 con el objetivo de explorar una potencial desinversión parcial por parte de la Sociedad Dominante última tanto a través de inversores privados como a través de transacciones en los mercados de capitales.

El Consejo de Ministros de 16 de marzo de 2012 aprobó el Plan de Reestructuración y Racionalización del Sector Público Empresarial y Fundacional Estatal, con el fin de configurar un sector más reducido, racional y eficiente, inmerso en el actual contexto de austeridad y necesidad de control del gasto público.

El Plan aprobado contemplaba la supresión, desinversión o agilización de liquidación de dos sociedades del Grupo Aena Aeropuertos, entre otras empresas públicas, Centros Logísticos Aeroportuarios, S.A. (en adelante CLASA) y Aena Desarrollo Internacional, S.A., ambas 100% poseídas por Aena Aeropuertos, S.A.

El 17 de septiembre de 2012 se aprueba en la Junta General Extraordinaria y Universal la fusión por absorción entre las Sociedades Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Absorbente) y Centros Logísticos Aeroportuarios, S.A. (Sociedad Absorbida), conforme al proyecto de fusión redactado y firmado por los administradores de ambas Sociedades de conformidad con el artículo 53 de la Ley 3/2009, el 3 de abril, de modificaciones estructurales de sociedades mercantiles, con fecha 27 de junio de 2012, con extinción sin liquidación del patrimonio de la sociedad absorbida, que será transmitido en bloque a la sociedad absorbente. La integración de CLASA con efectos contables se hace efectiva el 1 de enero de 2012.

Aena Desarrollo Internacional, S.A. no se ha acogido aún al Plan de Reestructuración y Racionalización.

1774

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.
- Orden EHA/3362/2010, de 23 de diciembre, por la que se aprueban las normas de adaptación del Plan General de Contabilidad a las empresas concesionarias de infraestructuras públicas.
- El resto de la normativa contable española que resulta de aplicación.

b) Imagen fiel.

Las cuentas anuales adjuntas han sido obtenidas de los registros contables de la Sociedad y se presentan de acuerdo con el marco normativo de información financiera que le resulta de aplicación y en particular, con los principios y criterios contables en él contenidos, de forma que muestran la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera, de los resultados de la Sociedad y de los flujos de efectivo habidos durante el ejercicio. Estas cuentas anuales, que han sido formuladas por el Consejo de Administración de fecha 24 de marzo de 2014, 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 2013 un fondo de maniobra negativo de 1.252.877 miles de euros (2012: 1.662.508 miles de euros), y un resultado positivo del ejercicio de 580.076 miles de euros (2012: resultado negativo de 70.783 miles de euros). Para poder atender a los compromisos en el corto plazo la Sociedad cuenta con el apoyo financiero de su accionista, que se evidencia con pólizas de crédito no dispuestas por importe de 425 millones de euros y sus propios flujos de explotación. 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, intangibles e inversiones inmobiliarias (Notas 4-a, 4-b y 4-c).

- Reconocimiento de ingresos (Nota 4-o).
- Determinación del impuesto corriente y diferido (Nota 21 y 22)
- Recuperabilidad del activo por impuesto diferido (Nota 21 y 22)
- El cálculo de provisiones (Nota 4-i)
- El valor de mercado de determinados instrumentos financieros (Nota 4-f).

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

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

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

Durante el ejercicio 2013, Aena Aeropuertos adjudicó a World Duty Free Group (WDFG) un contrato plurianual para la gestión de las tiendas de duty free y duty paid en tres lotes de aeropuertos hasta el año 2020, cuyos cánones se basan en los volúmenes de ventas realizadas por dichas tiendas. La dirección de la sociedad ha evaluado las características sustanciales del contrato de acuerdo con la política contable descrita en la Nota 5.17 y ha concluido que los ingresos derivados de dicho contrato deben reconocerse en función de su devengo, considerando los cánones percibidos como contingentes, aunque contractualmente se establezca el pago de ciertos cánones independientemente del volumen de venta realizado por las tiendas. El juicio de la dirección en determinar la variabilidad de los cánones del contrato se ha basado en la sustancia del mismo y en los factores futuros de variabilidad que influyen la determinación de los cánones, como los espacios asignados a las tiendas, el tiempo de disponibilidad de dichos espacios, la variabilidad del tráfico aeroportuario de pasajeros y la posibilidad de las partes de obtener una rentabilidad mínima asociada al contrato, entre otros factores. Cambios futuros a las condiciones del contrato evaluadas por la dirección de la compañía podrían resultar en un criterio de reconocimiento de ingresos distinto del que Aena Aeropuertos ha aplicado a este contrato.

(b) *Recuperabilidad de deducciones fiscales por inversión en Canarias*

En el ejercicio 2013 la Dirección de Aena Aeropuertos ha decidido compensar las deducciones fiscales por inversión en Canarias sobre la cuota íntegra estatal.

Asimismo, la Dirección de Aena Aeropuertos ha decidido activar deducciones fiscales por inversiones en Canarias que ascienden a 138.921 miles de euros, las cuales serán utilizadas en los próximos ejercicios por el Grupo fiscal con base en las proyecciones de resultados fiscales (Nota 21.2).

A pesar de que estas estimaciones se han realizado sobre la base de la mejor información disponible al cierre del ejercicio 2013, 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.

En cumplimiento con la normativa vigente, se presentan a efectos comparativos, además de las cifras del ejercicio terminado a 31 de diciembre de 2013, las correspondientes al ejercicio terminado a 31 de diciembre de 2012.

En el Estado de Flujos de Efectivo se han reclasificado 207.540 miles de euros de Flujos de Efectivo de las Actividades de explotación a Flujos de Efectivo de actividades de financiación 207.540 miles de euros de cara a hacerlo comparativo con el ejercicio 2013.

Asimismo, en el ejercicio 2012 se han reclasificado 68.086 miles de euros del epígrafe "Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo" a "Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo", por el saldo fiscal con la empresa matriz a fin de presentar las cifras comparativas.

Las cifras en las cuentas anuales se expresan en miles de euros, salvo indicación en contrario.

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

1-774₁₀

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 CIENTO 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.

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.

- g) 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.
- h) 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.
- i) 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.

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.

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:

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

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.

Los Planes Directores son recursos controlados por la Sociedad de los que se derivan derechos legales, dado que son requeridos por Ley y son aprobados por el Ministerio de Fomento.

Acuerdo de concesión, activo regulado

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

Todo acuerdo de concesión deberá cumplir los siguientes requisitos:

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

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

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

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

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

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

En todo caso, se entenderá que existe contraprestación y que ésta se corresponde con el valor razonable del citado derecho, siempre y cuando la cesión de la infraestructura esté incluida dentro de las condiciones de una licitación en la que la sociedad concesionaria se comprometa a realizar una inversión o entregar otro

tipo de contraprestación y a cambio obtenga el derecho a explotar o bien solo la infraestructura preexistente o bien la citada infraestructura junto a la nueva infraestructura construida.

Deterioro de valor de activos intangibles y materiales

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

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

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

Durante el ejercicio 2010, las prestaciones patrimoniales se han establecido a través de la Ley de Presupuestos del Estado para ese año y a través de otras normas entre las que destaca la Ley 25/1998 que recogía las bases de cálculo de los precios de las prestaciones patrimoniales. En base a la normativa mencionada anteriormente, toda actividad realizada en terrenos de dominio público estaba sujeta a las prestaciones patrimoniales, por tanto la fijación de las tarifas asociadas a los activos afectos a la explotación en dichos terrenos, sustancialmente la infraestructura aeroportuaria en su conjunto y los aparcamientos en su conjunto, tenía en cuenta el coste invertido en dichos activos y los gastos necesarios para su funcionamiento, por lo que en la determinación del valor recuperable de dichos activo el Grupo ha considerado los flujos procedentes de las prestaciones patrimoniales y los generados directamente por cada activo o grupo de activos. A partir del ejercicio 2011, la normativa aplicable a las prestaciones patrimoniales es la Ley 1/2011 que regula la determinación de las prestaciones patrimoniales asociadas a los activos afectos a la actividad aeroportuaria, estableciendo un criterio único de recuperación de los activos, con la diferencia, respecto al periodo anterior, que dicha Ley considera en el cálculo de las prestaciones patrimoniales exclusivamente las inversiones y costes de la red de aeropuertos en su conjunto, excluyendo los aparcamientos que anteriormente se incluían. Tal y como se ha mencionado anteriormente, la Sociedad considera como una unidad generadora de efectivo a la red de aeropuertos en su conjunto, a la luz de la normativa reguladora de las prestaciones patrimoniales, debido principalmente a las siguientes razones:

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

- Por último, el marco regulatorio establecido en la ley 1/2011 establece que las tarifas sean calculadas en función de la globalidad de la red permitiendo la recuperación de los costes de la Red en su conjunto y no a nivel de aeropuertos individualmente.

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

- Los ingresos generados por la red de aparcamientos son íntimamente dependientes de la actividad aeroportuaria, toda vez que no pueden operarse con independencia del resto de activos integrantes de la Red, por lo que la recuperación de dichos activos se considera también en su conjunto, considerando la actividad de los aparcamientos como accesoria con respecto a la actividad aeroportuaria.
- La gestión que se lleva a cabo de los aparcamientos se realiza en consideración del conjunto de ellos, por la interdependencia con los activos aeroportuarios y por la naturaleza de servicio obligatorio que se debe prestar en relación con la actividad aeroportuaria. En este sentido, cabe indicar que la Dirección de la Sociedad evalúa la suficiencia de las infraestructuras en los aeropuertos en función del tráfico y al ser los aparcamientos parte del servicio aeroportuario, las decisiones de inversión, gestión y operaciones tomadas considerando el tráfico de viajeros.
- La fijación de los precios de los aparcamientos se basa en las características descritas anteriormente, por lo tanto dichos precios son asimilables a precios fijados atendiendo a parámetros de servicios públicos, por lo que los aparcamientos deberán considerarse en su conjunto y no de forma separada, ya que su existencia está condicionada a la existencia de los activos aeroportuarios en su conjunto.
- El servicio de aparcamiento es considerado como un servicio público obligatorio para la prestación del servicio aeroportuario de acuerdo con la normativa de Ordenación de los aeropuertos de interés general y sus zonas de servicios.

En relación con el cálculo del valor recuperable, el procedimiento implantado por la Dirección de la Sociedad para la realización de las pruebas de deterioro a nivel de las unidades generadoras de efectivo, cuando proceda, es el siguiente:

- La Dirección prepara anualmente un plan de negocio (Programa de Actuación Plurianual) abarcando generalmente un espacio temporal de cinco ejercicios, incluido el ejercicio en curso. Los principales componentes de dicho plan, que es la base del test de deterioro, son los siguientes:
 - Proyecciones de resultados.
 - Proyecciones de inversiones y capital circulante.
- Otras variables que influyen en el cálculo del valor recuperable son:
 - Tipo de descuento a aplicar, entendiendo éste como la media ponderada del coste de capital, siendo las principales variables que influyen en su cálculo, el coste de los pasivos y los riesgos específicos de los activos.
 - Tasa de crecimiento de los flujos de caja empleada para extrapolar las proyecciones de flujos de efectivo más allá del período cubierto por los presupuestos o previsiones.
- Los Programas de Actuación Plurianual son preparados en función de las mejores estimaciones disponibles y son aprobados por el Consejo de Administración.

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

La posible reversión de pérdidas por deterioro de valor de activos no financieros que sufren una pérdida por deterioro se revisa en todas las fechas a las que se presenta información financiera. Cuando una pérdida por

deterioro de valor revierta posteriormente, el importe en libros de la unidad generadora de efectivo se incrementa con el límite del valor contable que tendrían en ese momento los activos de la unidad de no haberse reconocido el deterioro. Dicha reversión se clasifica en la misma línea donde se clasificó originalmente la pérdida por deterioro.

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

Adicionalmente, durante el ejercicio 2013 ha entrado en vigor el Real Decreto Ley 11/2013, de 2 de agosto, para la protección de los trabajadores a tiempo parcial y otras medidas urgentes en el orden económico y social, que modifica la letra c) del artículo 92 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, con el fin de ajustar la fórmula de cálculo del déficit prevista en dicha letra, para que, como consecuencia del acuerdo alcanzado con diversas asociaciones de compañías aéreas, el incremento máximo de las prestaciones patrimoniales de carácter público a percibir por Aena Aeropuertos, S.A. se modere, de manera que el límite máximo de incremento previsto inicialmente para los tres primeros años de aplicación de la fórmula prevista en el artículo 92 antes citado, se extienda hasta el año 2018, y asimismo el período de recuperación del déficit que ello genere, se amplíe hasta cinco años. Con esta medida se facilita la recuperación del transporte aéreo y con ella la del sector turístico español. De acuerdo con lo dispuesto en la disposición adicional segunda, los incrementos de las tarifas unitarias previstos se aplicaran sobre las cuantías exigibles en 2013 por cada una de las prestaciones patrimoniales de carácter público que percibe Aena Aeropuertos, S.A., según legislación vigente. Si bien dichas normativas no han tenido impacto sobre la determinación de las unidades generadoras de efectivo en los ejercicios 2012 y 2013, en adelante la determinación de las unidades generadoras de efectivo se podría ver afectada por esta normativa, de acuerdo con los criterios establecidos para el cálculo de las prestaciones patrimoniales.

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 de la aportación no dineraria corregido por la amortización acumulada y por las pérdidas por deterioro que haya experimentado, si las hubiera, conforme al criterio mencionado en la nota anterior.

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

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. La amortización se calcula según el método lineal en función de la vida útil de los distintos bienes:



	<u>Años</u>
Construcciones	12 - 51
Instalaciones técnicas	4 - 15
Maquinaria	5 - 20
Otras instalaciones	6 - 12
Mobiliario	4 - 13
Otro inmovilizado	5 - 7

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

	<u>Años</u>
Terminales de pasajeros y mercancías	32 - 40
Obra civil aeroportuaria	25 - 44
Equipamiento terminales	4 - 13
Transporte de pasajeros entre terminales	15 - 50
Equipamiento obra civil aeroportuaria	15

c) Inversiones inmobiliarias

Las inversiones inmobiliarias comprenden terrenos, edificios, otras construcciones y espacios fuera de las terminales aeroportuarias en propiedad, que se mantienen para la obtención de rentas a largo plazo y no están ocupados por 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.

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

d) 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.

e) 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 2013 y 2012, 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.

f) Instrumentos financieros

f-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 2013 y 2012 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.

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

El efecto de aplicar criterios de consolidación en comparación con las cuentas anuales individuales supondría un incremento de los activos por importe de 27.845 miles de euros en 2013 (2012: 20.858 miles de euros), un incremento del patrimonio neto por importe de 27.126 miles de euros en 2013 (2012: 14.895 miles de euros), el importe neto de la cifra de negocios aumenta por importe de 6.438 miles de euros en 2013 (2012: 8.977 miles de euros), y un incremento beneficio del ejercicio por importe de 16.579 miles de euros (2012: disminución de las pérdidas del ejercicio por importe de 7.257 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.

f-2) Pasivos financieros

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

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

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

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.

f-3) Instrumentos derivados

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

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

Los instrumentos financieros derivados calificados, de acuerdo con el párrafo anterior, como de cobertura se registran como activo o pasivo, según su signo, por su valor razonable, 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.

g) 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.

h) 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.

i) Provisiones y contingencias

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

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

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

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

j) 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:

	2013	2012
Tipo de interés técnico:	2,80%	3,00%
Crecimiento salarial:	2,00%	2,00%
Tabla de mortalidad:	PERMF 2000	PERMF 2000
Sistema financiero utilizado:	Capitalización Individual	Capitalización individual
Método de devengo:	Projected Unit Credit	Projected Unit Credit
Edad de jubilación:	65 años	65 años
Tablas de invalidez:	OM 77	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. En la actualidad los compromisos por pensiones se encuentran asegurados a través de las pólizas de Seguro Colectivo de Vida.

Las principales hipótesis actuariales utilizadas han sido las siguientes:

	2013	2012
Tipo de interés técnico:	2,90%	1,00%
Crecimiento salarial a largo plazo:	3,00%	3,00%
Rentabilidad Fondo Aportación Definida:	4,00%	4,00%
Tipo garantizado Mapfre:	3,10%	3,10%
Tabla de mortalidad:	PERMF 2000	PERMF 2000
Sistema financiero utilizado:	Capitalización Individual	Capitalización Individual
Método de devengo:	Projected Unit Credit	Projected Unit Credit
Edad de jubilación:	Entre 60 - 63 años y 11 meses	Entre 60 - 63 años y 11 meses

k) Indemnizaciones por despidos

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

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

Como consecuencia del Plan de Eficiencia Aeroportuaria aprobado por el Ministerio de Fomento en junio de 2012 para adecuar la oferta de servicios de 17 aeropuertos y 2 helipuertos a la demanda real que se presente en cada momento y que ha conllevado a la reducción del horario operativo y la existencia de un excedente de personal, el 31 de octubre de 2012 se suscribió un Acta de Acuerdo entre la representación del Grupo de empresas AENA y los representantes de las organizaciones sindicales pertenecientes a la coordinadora sindical estatal, donde se aprueba el Plan Social de Desvinculaciones Voluntarias (PSDV) en el seno de un procedimiento de regulación de empleo.

Este plan aplicaba a los trabajadores que se encontrasen activos o en situación asimilada al momento de la firma del mencionado acuerdo, que voluntariamente deseen adherirse a él y fuesen trabajadores fijos de la empresa y menores de 64 años al 31 de diciembre de 2012. El PSDV no era de aplicación a los trabajadores en situación de jubilación parcial y en relación con el "colectivo SEI" (Bomberos) no debían encontrarse en situación de poder acceder a la jubilación con derecho a percibir el 100% de la correspondiente pensión, en base a lo establecido en el RD 383/2008.



Al 31 de diciembre de 2012 se habían adherido al PSDV trabajadores cuyas salidas se efectuaron de forma escalonada hasta el 30 de junio de 2013. La Sociedad contrató con el BBVA Seguros una póliza para hacer frente a los pagos de las indemnizaciones correspondientes, así mismo, contrató una agencia para que facilite la reinserción laboral a los empleados (Nota 13). En el ejercicio 2013 se produjeron la totalidad de las salidas previstas en el PSDV.

l) Planes de participación en beneficios y retribución variable.

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

m) 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 han integrado el Grupo fiscal en los ejercicios 2013 y 2012 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) – fusionada con Aena Aeropuertos, S.A. en 2012
5. Concesionaria del Aeropuerto Madrid – Barajas, S.A.
6. Concesionaria del Aeropuerto Barcelona – El Prat, S.A.

n) 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.

o) Ingresos y gastos

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

Los ingresos ordinarios se reconocen de la siguiente forma:

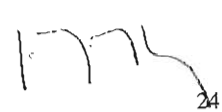
- Las ventas de bienes se reconocen cuando la Sociedad haya entregado los productos al cliente, éste los haya aceptado y esté razonablemente asegurada la cobrabilidad de las correspondientes cuentas a cobrar.
- Las ventas de servicios se reconocen en el ejercicio contable en que se prestan los servicios,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

Prestación de servicios

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

Aeronáuticos (Prestaciones públicas patrimoniales):

La fijación de las tarifas de las prestaciones públicas patrimoniales se realiza de acuerdo con el RD Ley 1/2011, de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea. Asimismo en el artículo 69



del RD Ley 1/2011 se definen los siguientes conceptos como prestaciones patrimoniales de carácter público:

- Utilización de las pistas de los aeropuertos civiles y de utilización conjunta y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil por las aeronaves y la prestación de los servicios precisos para dicha utilización, distintos de la asistencia en tierra a las aeronaves, pasajeros y mercancías.
- Servicios de tránsito aéreo de aeródromo que facilite el gestor aeroportuario, sin perjuicio de que tales servicios se presten a través de los proveedores de servicios de tránsito aéreo debidamente certificados que hubieren sido contratados por aquél y designados al efecto por el Ministerio de Fomento.
- Servicios de meteorología que facilite el gestor aeroportuario, sin perjuicio de que tales servicios se presten a través de los proveedores de servicios de meteorología debidamente certificados y, además, designados al efecto por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.
- Servicios de inspección y control de pasajeros y equipajes en los recintos aeroportuarios.
- Utilización, por parte de los pasajeros, de las zonas terminales aeroportuarias no accesibles a los visitantes, así como de las facilidades aeroportuarias complementarias.
- Servicios que permiten la movilidad general de los pasajeros y la asistencia necesaria a las personas con movilidad reducida (PMRs) para permitirles desplazarse desde un punto de llegada al aeropuerto hasta la aeronave, o desde ésta a un punto de salida, incluyendo el embarque y desembarque.
- Utilización de las zonas de estacionamiento de aeronaves habilitadas al efecto en los aeropuertos.
- Utilización de las instalaciones aeroportuarias para facilitar el servicio de embarque y desembarque de pasajeros a las compañías aéreas a través de pasarelas telescópicas o la simple utilización de una posición de plataforma que impida la utilización de la correspondiente pasarela a otros usuarios.
- Utilización del recinto aeroportuario en las operaciones de carga y descarga de mercancías.
- Utilización del recinto aeroportuario para el transporte y suministro de combustibles y lubricantes, cualquiera que sea el modo de transporte o suministro.
- Utilización del recinto aeroportuario para la prestación de servicios de asistencia en tierra que no se encuentre gravado por otra contraprestación específica.

El artículo 91 del RD Ley 1/2011 establece que la Ley de Presupuestos Generales del Estado de cada año podrá modificar o actualizar las prestaciones patrimoniales públicas de acuerdo con los criterios definidos en el artículo 92 y se ajustará a la propuesta de la Autoridad Estatal de Supervisión tras el procedimiento de transparencia y consulta previsto en el RD Ley 1/2011.

En el RD Ley 20/2012, de 13 de julio, de medidas para garantizar la estabilidad presupuestaria y de fomento de la competitividad en el Título VI se modifica la actualización de las prestaciones públicas patrimoniales percibidas por Aena Aeropuertos, S.A., al objeto de cambiar la fórmula de actualización, y en la cual los ingresos, gastos e inversiones derivados de servicios comerciales y actividades no estrictamente aeronáuticas no se incluyen a efectos de la determinación de las tarifas aeroportuarias.

No obstante de lo anterior, con objeto de suavizar el incremento de tarifas aeroportuarias, se establece que a partir del año 2014 y durante un periodo de cinco años, para la obtención de los Ingresos Regulados Requeridos, se adicionará al resultado que arroje la fórmula, los Gastos de Explotación generados por las actividades relacionadas con los precios privados de las Áreas Terminales y se deducirán así mismo, los Ingresos correspondientes a los precios privados derivados de dichas Áreas Terminales, afectados ambos

por el coeficiente corrector K, que está representado en el año 2014 por el 80% de los ingresos comerciales, en 2015 por el 60%, en 2016 por el 40%, en 2017 por el 20% y el 0% en el ejercicio 2018.

En el artículo 86 de la Ley 22/2013, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2014 se establece el incremento de tarifas cuya vigencia será desde el 1 de marzo de 2014, la cuantía de las prestaciones patrimoniales de carácter público de Aena Aeropuertos, S.A., establecidas en el Título VI, Capítulos I y II de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, se incrementan en el 0,9 por 100 respecto de las cuantías del 2013.

Comercial:

Los ingresos por alquileres de espacios comerciales localizados dentro de las infraestructuras aeroportuarias se reconocen linealmente, siempre y cuando otro criterio no refleje mejor la sustancia económica de los acuerdos de alquiler estipulados con las contrapartes. La parte contingente de los ingresos por alquileres relacionada con los niveles variables de ingresos generados por los espacios comerciales, se reconoce como ingreso en el periodo en que se devenga.

Servicios fuera de terminal:

Los ingresos por servicios fuera de terminal corresponden a la gestión de aparcamientos, alquiler de terrenos, almacenes y hangares, y gestión y explotación de los centros de carga. Los ingresos por contratos de arrendamiento se reconocen linealmente sobre la base de los acuerdos de alquiler estipulados con las contrapartes. La parte condicional de los cobros por alquileres, se reconocen como ingreso en el periodo en que se devengan. Los ingresos por aparcamientos se reconocen en la medida que los servicios son prestados.

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

p) 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.



q) 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.

r) Combinaciones de negocios

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

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

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

s) Negocios conjuntos

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

Los negocios conjuntos pueden ser:

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

1775
27

- Negocios conjuntos que se manifiestan a través de la constitución de una persona jurídica independiente o empresas controladas de forma conjunta.

Explotaciones y activos controlados conjuntamente

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

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

5. Gestión 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. La Sociedad emplea instrumentos financieros derivados para cubrir determinadas exposiciones al riesgo.

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

Existe un contrato de reconocimiento de deuda financiera entre Aena Aeropuertos S.A. y su matriz, con origen en la Aportación no dineraria que dio lugar a la creación de Aena Aeropuertos S.A. (véase Nota 1), por el cual se asumió el 94,9% de la Deuda bancaria de la matriz.

A continuación se indican los principales riesgos de carácter financiero:

- a) Riesgo de mercado

Riesgo de tipo de cambio

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

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

El riesgo de tipo de interés de la Sociedad surge de la deuda financiera. Los préstamos emitidos a tipos variables exponen a la Sociedad a riesgo de tipo de interés de los flujos de efectivo, que está parcialmente compensado por el efectivo mantenido a tipos variables. Los préstamos a tipo de interés fijo exponen a la Sociedad a riesgos de tipo de interés de valor razonable.

El objetivo de la Sociedad en la gestión de tipo de interés es la optimización del gasto financiero dentro de los límites de riesgo establecidos, siendo 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 95,23% del valor de dichos derivados se está imputando a la Sociedad, dado que cubren el riesgo del tipo de interés de dicha proporción de algunos préstamos.

A 31 de diciembre de 2013, si el tipo de interés de los préstamos a tipo variable se hubiera incrementado o hubiera disminuido en 20 puntos básicos, manteniéndose el resto de las variables constantes, el beneficio antes de impuestos del año habría sido 10.800 miles de euros mayor y 10.800 miles de euros menor, respectivamente (2012: 9.200 miles de euros mayor y 9.200 miles de euros menor, respectivamente). No obstante, el Marco Regulatorio establecido por la Ley 1/2011 de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea establece un sistema de actualización de tarifas que protege a Aena frente a incrementos de los costes de financiación, toda vez que posibilita la recuperación de sus costes de capital, vía la remuneración de la base de activos, según legislación vigente.

b) Riesgo de crédito

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

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

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

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

c) Riesgo de liquidez

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

Con el objetivo de mantener liquidez suficiente para cubrir un mínimo de doce meses de necesidades financieras se ha establecido por la entidad matriz una política de financiación a largo plazo, así como la contratación de líneas de liquidez a corto y medio plazo. Por tanto, la entidad que obtiene la financiación con el exterior es la sociedad matriz, que financia a Aena Aeropuertos, S.A. mediante contratos de reconocimiento de deuda y deuda intragrupo.

La política de riesgo de crédito y la operativa de la Sociedad en su sector conduce a períodos medios de cobro muy favorables. Aunque al 31 de diciembre de 2013 la Sociedad presenta un fondo de maniobra negativo de 1.252.877 miles de euros (2012: 1.594.422 miles de euros), y un beneficio del ejercicio de 580.076 miles de euros (2012: 70.783 miles de euros de resultado negativo del ejercicio), no se considera que exista un riesgo para hacer frente a sus compromisos en el corto plazo dados los flujos de caja operativos positivos que han permitido una reducción del fondo de maniobra negativo en los últimos ejercicios y que la Sociedad prevé que sigan siendo positivos en el corto plazo. Adicionalmente, para poder atender a los compromisos de inversión y sus deudas en el corto plazo la Sociedad cuenta con el apoyo financiero de su accionista, a través de líneas de crédito aprobadas y no dispuestas por su accionista por importe de 425 millones de euros y sus propios flujos de explotación. En estas circunstancias, los



Administradores de la Sociedad consideran que no existirán problemas para satisfacer los compromisos de pago.

6. Inmovilizado intangible

Los movimientos habidos en las cuentas incluidas en el Inmovilizado intangible para el ejercicio 2013 y 2012 han sido los siguientes:

2013						
Miles de Euros						
	Activo Intangible, acuerdo de concesión	Aplicaciones Informáticas	Otro Inmovilizado Intangible	Inmovilizado intangible en curso	Total	
Desarrollo						
Coste:						
Saldo inicial	192	15.660	72.022	6.819	47.198	141.891
Altas	-	90	9.388	18	7.080	16.576
Bajas	(172)	(51)	(7.077)	(1.008)	(192)	(8.500)
Trasposos (Nota 7 y 8) (*)	-	22	19.674	271	(14.299)	5.668
Saldo final	20	15.721	94.007	6.100	39.787	155.635
Amortización:						
Saldo inicial	(192)	(1.231)	(23.026)	(1.798)	-	(26.247)
Dotación	-	(686)	(27.032)	(1.048)	-	(28.766)
Ajuste de amortización	-	(342)	207	-	-	(135)
Bajas	172	27	7.072	960	-	8.231
Saldo final	(20)	(2.232)	(42.779)	(1.886)	-	(46.917)
Neto:	-	13.489	51.228	4.214	39.787	108.718

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

2012					
Miles de Euros					
Desarrollo	Activo Intangible, acuerdo de concesión	Aplicaciones Informáticas	Otro Inmovilizado Intangible	Inmovilizado intangible en curso	Total
Coste:					
Saldo inicial	791	15.660	55.942	6.749	120.980
Altas por fusión	-	-	82	-	82
Altas	-	-	11.212	148	33.452
Bajas	(595)	-	(12.295)	(1.076)	(15.387)
Trasposos (Nota 7 y 8) (*)	(4)	-	17.081	998	2.764
Saldo final	192	15.660	72.022	6.819	141.891
Amortización:					
Saldo inicial	(192)	(695)	(11.140)	(1.216)	(13.243)
Dotación	-	(536)	(22.255)	(1.655)	(24.446)
Ajuste de amortización	-	-	(553)	-	(553)
Bajas	-	-	10.922	1.073	11.995
Saldo final	(192)	(1.231)	(23.026)	(1.798)	(26.247)
Neto:	-	14.429	48.996	5.021	115.644

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

El coste de las altas y amortización acumulada que proviene de la fusión por absorción de CLASA en el ejercicio 2012, ascienden a 142 y 60 miles de euros, respectivamente.

Así mismo, el coste de las altas y amortización acumulada de la aportación no dineraria efectuada en el ejercicio 2011 asciende a 325.488 y 244.231 miles de euros.

La Sociedad ha adquirido a empresas del Grupo y asociadas durante el ejercicio 2013 y 2012 los siguientes elementos de su inmovilizado intangible:

Descripción	Miles de Euros			
	2013		2012	
	Valor contable (bruto)	Amortización acumulada	Valor contable (bruto)	Amortización acumulada
Desarrollo	3	-	100	-
Aplicaciones Informáticas	90	-	434	(3)
Otro Inmovilizado Intangible	2.406	-	3.545	-
	2.499	-	4.079	(3)

Las principales adiciones del ejercicio 2013 y 2012 en el epígrafe de “Aplicaciones Informáticas” e “Inmovilizado Intangible en curso” corresponden a adquisiciones, así como mejoras y desarrollos, de nuevas tecnologías para aplicaciones informáticas, relativas a los servicios centrales de aeropuertos.

Adicionalmente, durante el ejercicio 2012 el Ente Público ha traspasado a la Sociedad inmovilizado intangible por 11.958 miles de euros de coste y 553 miles de euros de amortización acumulada que figuran en el movimiento en la línea de altas. En el 2013 no hay traspasos con el Ente Público.

A su vez en el ejercicio 2012 se traspasaron al Ente Público inmovilizado intangible por 4.652 miles de euros de coste y 1.959 miles de euros de amortización acumulada.

Del total de los costes activados al 31 de diciembre de 2013 y 2012 en las distintas clases de inmovilizado intangible, se incluyen activos en curso de acuerdo con el siguiente detalle:

Descripción	Miles de Euros	
	2013	2012
Desarrollo	1.000	1.000
Aplicaciones informáticas	6.035	21.175
Otro inmovilizado intangible	32.752	25.023
Total	39.787	47.198

El epígrafe “Otro inmovilizado intangible” recoge principalmente los Planes Directores de los Aeropuertos.

Durante el ejercicio 2013 se han activado un total de 242 miles de euros de gastos financieros asociados al inmovilizado intangible (2012: 699 miles de euros).

Al 31 de diciembre de 2013 existe inmovilizado intangible en uso con un coste original de 229.369 miles de euros (2012: 222.642 miles de euros) que está totalmente amortizado. Debido a que la aportación no dineraria se efectuó a valor neto contable en 2013 el coste original de dicho inmovilizado es superior al coste de inmovilizado intangible que se muestra en el movimiento. El detalle es el siguiente:

Descripción	Miles de Euros	
	2013	2012
Aplicaciones informáticas	103.890	96.145
Otro inmovilizado intangible	125.479	126.497
Total	229.369	222.642

Acuerdo de concesión, Activo regulado

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

Helipuerto de Ceuta:

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

Helipuerto de Algeciras:

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

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

La Sociedad ha efectuado tests de deterioro de los activos intangibles no amortizados no identificando ajustes al 31 de diciembre de 2013 y 2012, inclusive después de aplicar sensibilidades sobre las variables utilizadas.

El importe recuperable de una UGE se determina en base a cálculos del valor en uso. Estos cálculos usan proyecciones de flujos de efectivo basadas en presupuestos financieros aprobados por la dirección que cubren un período de cuatro años. Los flujos de efectivo más allá del período de cuatro años se extrapolan usando las tasas de crecimiento estimadas indicadas a continuación.

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

	2013	2012
Tasa crecimiento	2,00%	2,00%
Tasa descuento	6,14%	7,77%

La Sociedad ha realizado los cálculos de valor recuperable sobre la base de los resultados aprobados por la Dirección proyectados durante un periodo de cuatro ejercicios. Las tasas de crecimiento medio ponderado son coherentes con las previsiones incluidas en los informes del sector. Los tipos de descuento usados son después de impuestos y reflejan riesgos específicos relacionados con las actividades de la Sociedad.



7. Inmovilizado material

Los movimientos habidos en las cuentas incluidas en el Inmovilizado material durante el ejercicio 2013 y 2012 han sido los siguientes:

	2013					
	Miles de Euros					
Descripción	Terrenos y Construcciones	Instalaciones Técnicas y Maquinaria	Otras instalaciones, utillaje y Mobiliario	Otro Inmovilizado	Inmovilizado en Curso	Total
Coste:						
Saldo inicial	12.747.374	636.906	2.914.413	6.813	595.191	16.900.697
Altas	115.686	14.624	59.748	157	143.512	333.727
Bajas	(67.734)	(34.402)	(102.015)	(588)	(58.947)	(263.686)
Trasposos (Nota 6 y 8) (*)	186.300	34.923	78.203	55	(329.579)	(30.098)
Saldo final	12.981.626	652.051	2.950.349	6.437	350.177	16.940.640
Amortización y deterioro:						
Saldo inicial	(622.361)	(76.818)	(411.180)	(1.451)	(10.875)	(1.122.685)
Dotación	(386.952)	(79.256)	(317.373)	(1.654)	-	(785.235)
Ajuste de amortización	54	29	62	-	-	145
Bajas	56.362	31.203	96.028	588	-	184.181
Baja de deterioro	-	-	-	-	10.875	10.875
Saldo final	(952.897)	(124.842)	(632.463)	(2.517)	-	(1.712.719)
Neto:	12.028.729	527.209	2.317.886	3.920	350.177	15.227.921

	2012					
	Miles de Euros					
Descripción	Terrenos y Construcciones	Instalaciones Técnicas y Maquinaria	Otras instalaciones, utillaje y Mobiliario	Otro Inmovilizado	Inmovilizado en Curso	Total
Coste:						
Saldo inicial	11.827.041	598.914	2.691.900	6.465	1.370.809	16.495.129
Altas por fusión (Nota 20)	1.162	-	244	-	827	2.233
Traspaso al activo intangible acuerdo concesión	(6.267)	(450)	(923)	-	(5.225)	(12.865)
Altas	337.304	31.565	80.129	1.042	186.230	636.270
Bajas	(81.628)	(51.515)	(65.063)	(725)	(18.181)	(217.112)
Trasposos (Nota 6 y 8) (*)	669.762	58.392	208.126	31	(939.269)	(2.958)
Saldo final	12.747.374	636.906	2.914.413	6.813	595.191	16.900.697
Amortización y deterioro:						
Saldo inicial	(252.227)	(38.902)	(144.236)	(446)	-	(435.811)
Dotación	(396.289)	(81.487)	(324.252)	(1.721)	-	(803.749)
Ajuste de amortización	(448)	(2.169)	(3.065)	(8)	-	(5.690)
Bajas	26.603	45.740	60.373	724	-	133.440
Deterioro Inmovilizado en curso	-	-	-	-	(10.875)	(10.875)
Saldo final	(622.361)	(76.818)	(411.180)	(1.451)	(10.875)	(1.122.685)
Neto:	12.125.013	560.088	2.503.233	5.362	584.316	15.778.012

(*) Los trasposos se efectúan a valor neto contable debido a que se trata de activos que entraron a valor neto contable con la aportación no dineraria.

En 2012 las altas por la fusión de CLASA corresponde al coste de inmovilizado y la amortización acumulada que asciende a 3.128 y 895 miles de euros, respectivamente.

La Sociedad posee inmuebles cuyo valor neto por separado de la construcción y del terreno, al cierre del ejercicio 2013 y 2012 es el siguiente:

Descripción	Miles de Euros	
	2013	2012
Terrenos	3.591.431	3.579.643
Construcciones	8.437.298	8.545.370
Total	12.028.729	12.125.013

Durante el ejercicio 2013 y 2012 la Sociedad ha adquirido a empresas del Grupo y asociadas, principalmente con Ingeniería y Economía del transporte, S.A. (INECO) los siguientes elementos de su inmovilizado material:

Descripción	Miles de euros			
	2013		2012	
	Valor contable (bruto)	Amortización acumulada	Valor contable (bruto)	Amortización acumulada
Terrenos y Construcciones	293	(3)	483	(6)
Instalaciones técnicas y otro inmovilizado material	-	-	87	(4)
Inmovilizado en curso y anticipos	5.237	-	11.431	(1)
Total	5.530	(3)	12.001	(11)

Durante el ejercicio 2013 se han activado un total de 8.765 miles de euros de gastos financieros devengados en el ejercicio correspondientes a la financiación del inmovilizado en curso (2012: 21.921 miles de euros), 21.379 miles de euros por costes medioambientales (2012: 35.047 miles de euros) y 12.636 miles de euros por justiprecio de las expropiaciones (2012: 28.339 miles de euros), así como 5.639 miles de euros de trabajos internos realizados por la Sociedad para su inmovilizado material (2012: 6.505 miles de euros).

a) Adiciones de Inmovilizado

Las principales adiciones que se han registrado en el ejercicio 2013 y 2012 se detallan a continuación:

Terrenos y construcciones

En 2013 las adiciones en terrenos y construcciones ascienden a 115.686 miles de euros y corresponden principalmente con terrenos adquiridos para la ampliación de los aeropuertos de A Coruña, Vigo, Burgos, Girona, Barcelona, Reus, Vitoria, Córdoba e Ibiza. Así mismo, en construcciones destacan el aparcamiento en altura del aeropuerto de Madrid-Barajas; la ampliación de la pista de vuelo de Córdoba; la ampliación de la terminal de pasajeros de Gran Canaria, dique sur; aparcamiento terminal "La Paloma" de Bilbao; los trabajos en el edificio terminal T3 de Alicante; la ampliación del campo de vuelos de Málaga; nueva área terminal y ferroviaria en el aeropuerto de Barcelona; y el aparcamiento bajo la ampliación de la plataforma de La Palma.

En el 2012 las adiciones en terrenos y construcciones ascendían a un importe de 337.304 miles de euros, y, correspondían, principalmente, a los terrenos adquiridos para llevar a cabo ampliaciones en diversos aeropuertos destacando: Córdoba, Málaga, Burgos y Coruña.

Adicionalmente, en construcciones destacaban la central eléctrica, reforma del sistema eléctrico y la ampliación de la terminal 2 del aeropuerto de Valencia, en Vigo la ampliación del edificio terminal y la adecuación de canales de drenaje y presas en el campo de vuelo de Barcelona.

177

Instalaciones y Otro Inmovilizado

Las adiciones más representativas del ejercicio 2013 corresponden a:

- Plan de renovación de Sistemas de detección de explosivos (EDS) en varios aeropuertos.
- Mejoras en las losas de plataforma de Tenerife Norte.
- Adecuación de canales de drenajes y RESA´s en el aeropuerto de Barcelona.
- Modernización del sistema de climatización del edificio terminal de Tenerife Norte.
- Adecuación de la acometida eléctrica al módulo de carga sur de Barajas (Madrid).
- Equipamiento de sistema WiFi en la Terminal 1 de Barajas (Madrid).
- Remodelación del sistema eléctrico y control en Lanzarote.
- Nuevos grupos electrógenos y nueva línea de acometida al Edificio terminal de Bilbao.
- Sistema de control de plazas libres del aparcamiento de Alicante.
- Integración ambiental y paisajística de la Planta separadora de Hidrocarburos de Málaga.

Las adiciones más representativas del ejercicio 2012 correspondían a:

- Sistema de inspección equipajes bodega ampliación Edificio Terminal de Valencia.
- Pasarelas de embarque y equipos servicio aeronaves en varios aeropuertos.
- Sistema automatizado de tratamiento e inspección equipajes en Fuerteventura.
- Unificación tensiones y mejoras en la red de distribución y gestión eléctrica en el aeropuerto Tenerife Sur.
- Sistema automatizado de tratamiento e inspección equipajes en Santiago de Compostela.
- Adecuación y mejora sistema de climatización Edificio Terminal de Tenerife Norte.
- Nuevos grupos electrógenos y nueva línea de acometida Edificio Terminal de Bilbao.

Durante el ejercicio 2013 el Ente Público no ha realizado ningún traspaso de inmovilizado material durante el ejercicio, en 2012 se traspasó inmovilizado material y en curso por 24.804 miles de euros de coste y 5.692 miles de euros de amortización acumulada.

Inmovilizado en curso

Los principales conceptos que se encuentran en curso para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2013 se corresponden con la ampliación de la terminal norte de Gran Canaria, la ampliación de la pista de vuelos de A Coruña, la ampliación del edificio terminal de Vigo, la regeneración de la plataforma de Sevilla, la mejora de los espacios comerciales de la T4 y T4S de Barajas, el nuevo área terminal de Santiago y la construcción de un nuevo aparcamiento P3 en Gran Canaria, construcción de nueva central eléctrica en Asturias y ampliación de plataforma de estacionamiento de aeronaves en zona sur del aeropuerto de Santiago.

En 2012 se corresponden con la adecuación del edificio Terminal del Aeropuerto de Ibiza, la ampliación del Terminal T-2 del aeropuerto de Valencia, la Central Eléctrica del aeropuerto de Málaga y a remodelaciones en los aeropuertos de Palma de Mallorca, Gran Canaria y Lanzarote principalmente.

b) Bajas

En el ejercicio 2013 se han dado de baja 41.550 miles de euros de activos en curso que, como consecuencia del plan de ajuste realizado por la Sociedad tanto en gasto como en inversión, no tienen continuidad en el Plan de Inversiones de la Sociedad. Adicionalmente en el 2013 se han dado de baja activos en curso deteriorados por importe de 10.875. De las bajas restantes producidas durante el ejercicio 2013 la mayoría se corresponden a instalaciones y construcciones en los aeropuertos de Madrid, Barcelona y Málaga.

En 2012 se dieron de baja instalaciones y otros activos en los Aeropuertos de Palma de Mallorca, Barajas, Barcelona y Girona.

En el ejercicio 2013 no se han realizado traspasos con el Ente Público (2012: la Sociedad traspasó al Ente Público inmovilizado material y en curso por 34.253 miles de euros de coste y 18.900 miles de euros de amortización acumulada).

c) Deterioro de valor de inmovilizado material

Al cierre del ejercicio 2013 y 2012 la Sociedad efectuó el test de deterioro para la red de aeropuertos no identificando impactos significativos en las cuentas anuales al 31 de diciembre de 2013 y 2012, inclusive después de aplicar sensibilidades sobre las variables utilizadas. Las principales premisas utilizadas fueron:

	2013	2012
Tasa crecimiento	2,00%	2,00%
Tasa descuento	6,14%	7,77%

En 2013 la Dirección no ha reconocido deterioro de activos. En 2012 se identificaron 10.875 miles de euros por obras que no iban a ser efectuadas en el corto plazo debido a la política de reducción de costes y de inversiones, decidiendo reconocer un deterioro por estos activos, los cuales en 2013 se han dado de baja (Nota 7b).

d) Subvenciones recibidas

A 31 de diciembre de 2013, la Sociedad tiene subvenciones afectas al inmovilizado por importe de 468.546 miles de euros netos de impuestos (2012: 481.831 miles de euros) (Nota 18-d). El coste bruto de los activos afectos a estas subvenciones es de 2.435 millones de euros, que corresponden a inmovilizado material (2012: 2.418 millones de euros).

Adicionalmente la Sociedad tiene subvenciones concedidas y correspondientes a obras no iniciadas por importe de 131.436 miles de euros (2012:102.562 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 2013 y 2012 existe inmovilizado material que está totalmente amortizado y que sigue en uso, de acuerdo con el siguiente detalle:

Descripción	Miles de Euros	
	2013	2012
Construcciones	745.030	787.447
Instalaciones técnicas y maquinaria	313.551	288.588
Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	469.962	397.454
Otro inmovilizado	165.815	130.231
Total	1.694.358	1.603.720



g) Compromisos

Las inversiones pendientes de ejecutar al 31 de diciembre de 2013 ascienden a 425 millones de euros aproximadamente, (2012: 604 millones de euros), entre las que se encuentran las inversiones pendientes de formalizar y las inversiones 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 2013 y 2012:

Descripción	Miles de Euros	
	2013	2012
Aeropuertos	14.519.627	15.059.558
Aparcamientos	708.294	718.454
Total	15.227.921	15.778.012

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 2013 y 2012 no existe déficit de cobertura.

j) Arrendamientos

La Sociedad arrienda parte de su inmovilizado material a terceros para la explotación comercial (Nota 9).

k) Activos controlados conjuntamente

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

	2013	2012
- Activos no corrientes	294.155	306.494
- Pasivos no corrientes/corrientes	-	-
Activos netos	294.155	306.494
	2013	2012
- Ingresos	25.138	24.875
- Gastos	(47.619)	(70.573)
Resultado Neto	(22.481)	(45.698)

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

8. Inversiones Inmobiliarias:

El movimiento de las inversiones inmobiliarias a 31 de diciembre de 2013 y 2012 es el siguiente:

Descripción	2013		
	Miles de euros		
	Terrenos inmobiliarios y construcciones	Otras instalaciones	Total
Coste:			
Saldo inicial	130.424	3.419	133.843
Altas	67	-	67
Bajas	-	-	-
Trasposos (Nota 6 y 7) (*)	24.197	233	24.430
Saldo final	154.688	3.652	158.340
Amortización:			
Saldo inicial	(2.612)	(1.975)	(4.587)
Dotación	(2.699)	(408)	(3.107)
Bajas	-	-	-
Saldo final	(5.311)	(2.383)	(7.694)
Neto:	149.377	1.269	150.646

Descripción	2012		
	Miles de euros		
	Terrenos inmobiliarios y construcciones	Otras instalaciones	Total
Coste:			
Saldo inicial	47.103	-	47.103
Altas por fusión	82.652	3.419	86.071
Altas	594	-	594
Bajas	(119)	-	(119)
Trasposos (Nota 6 y 7) (*)	194	-	194
Saldo final	130.424	3.419	133.843
Amortización:			
Saldo inicial	(39)	-	(39)
Dotación	(2.577)	(1.975)	(4.552)
Bajas	4	-	4
Saldo final	(2.612)	(1.975)	(4.587)
Neto:	127.812	1.444	129.256

(*) Los trasposos se efectúan a valor neto contable debido a que son activos que provienen de la aportación no dineraria efectuada en 2011 por valor neto contable.

Este epígrafe recoge principalmente inmuebles destinados a su explotación en régimen de alquiler (terrenos, oficinas, naves y aparcamientos explotados por terceros) cuyo coste y amortización acumulada ascienden a 158.340 y 7.694 miles de euros, respectivamente (2012: 133.843 y 4.587 miles de euros, respectivamente), a excepción de la superficie usada por la propia sociedad para el desarrollo de la actividad. Durante 2012 tras la absorción de CLASA se dieron de alta inversiones inmobiliarias por valor neto de 86.071 miles de euros.

En el ejercicio 2013 se han traspasado 24.430 miles de euros de valor neto contable del inmovilizado material a inversiones inmobiliarias por ser activos que se encuentran arrendados a terceros o cuentan con un plan para ser arrendados.

El valor razonable de las inversiones inmobiliarias teniendo en cuenta los valores actualmente existentes (algunos de los cuales están siendo objeto de revisión) a las fechas presentadas son los siguientes:

17.75

	2013	2012
Terrenos	453.433	371.920
Construcciones	598.241	290.348
Total	1.051.674	662.268

El incremento en los flujos del 2013, se debe principalmente a la incorporación de nuevos activos inmobiliarios y la disminución de la tasa de descuento.

El cálculo del valor razonable se ha obtenido de cálculos internos basados en descuentos de flujos de efectivo. Las principales hipótesis utilizadas son las siguientes:

	2013	2012
Tasa de crecimiento	2%	2%
Tasa de descuento	6,14%	7%

Dicha tasa de descuento es después de impuestos y refleja riesgo específico en atención a las características del negocio inmobiliario.

9. 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:

Activo	Localización	Fecha de vencimiento	Renta Anual sin IVA (en miles de euros)	Observaciones
Edificio Piovera (1)	Madrid	31/01/2016	3.953	Renta revisable en función del IPC
Edificio 2 Senasa	Madrid	31/12/12 (No prorrogado)	140	Renta revisable en función del IPC

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

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

	Miles de Euros	
	2013	2012
Menos de un año	4.590	4.222
Entre uno y cinco años	5.081	9.810
	9.671	14.032

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:

	Miles de Euros	
	2013	2012
Menos de un año	787.858	736.401
Entre uno y cinco años	3.460.923	3.523.903
	4.248.781	4.260.304

1775

10. Instrumentos financieros

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

Categorías / Clases	Activo financiero a largo plazo						
	Instrumentos de patrimonio		Créditos a empresas		Otros instrumentos financieros		Total
	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013
Inversiones mantenidas hasta el vencimiento	-	-	-	-	1.822	1.433	1.822
Préstamos y partidas a cobrar (Nota 12)	-	-	177.317	103.808	-	-	177.317
Activos disponibles para la venta:							
- Valorados a coste	180	180	-	-	-	-	180
Total	180	180	177.317	103.808	1.822	1.433	179.319
Activo financiero a corto plazo							
Categorías / Clases	Instrumentos de patrimonio		Créditos a empresas		Otros instrumentos financieros		Total
	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013
	600	1.353	-	-	21.324	6.505	21.924
Inversiones mantenidas hasta el vencimiento	-	-	178.652	1.794	280.365	302.042	459.017
Préstamos y partidas a cobrar	600	1.353	178.652	1.794	301.689	308.547	480.941
Total							311.694

Instrumentos financieros a largo plazo								
	Deudas con entidades de crédito		Deudas con Grupo		Derivados y otros		Total	
	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012
Débitos y partidas a pagar	740	828	10.368.664	11.024.964	2.517	2.418	10.371.921	11.028.210
Derivados de cobertura	-	-	-	-	4.323	9.455	4.323	9.455
Total	740	828	10.368.664	11.024.964	6.840	11.873	10.376.244	11.037.665

Instrumentos financieros a corto plazo							
	Deudas con entidades de crédito		Deudas con Grupo		Derivados y otros		
	2013	2012	2013	2012	2013	2012	
Débitos y partidas a pagar	-	-	1.026.714	1.030.749	284.974	450.082	
Derivados de cobertura	-	-	-	-	4.983	13.398	
Otros pasivos financieros	-	-	-	-	162.221	294.061	
Total	-	-	1.026.714	1.030.749	452.178	757.541	

Análisis por vencimientos

Al 31 de diciembre de 2013, 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	2014	2015	2016	2017	2018	2019 y siguientes	Total
Inversiones mantenidas hasta el vencimiento	21.924	-	-	-	-	1.822	23.746
Préstamos y partidas a cobrar	459.017	176.703	614	-	-	-	636.334
Activos disponibles para la venta:	-	-	-	-	-	180	180
Total	480.941	176.703	614	-	-	2.002	660.260

Pasivos financieros	2014	2015	2016	2017	2018	2019 y siguientes	Total
Deudas con empresas del grupo y asociadas	1.031.697	1.114.306	1.133.767	811.375	733.260	6.580.279	11.404.684
Deudas a largo plazo	-	121	121	121	121	256	740
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	284.974	-	-	-	-	-	284.974
Fianzas recibidas	-	-	-	-	-	2.517	2.517
Total	1.316.671	1.114.427	1.133.888	811.496	733.381	6.583.052	11.692.915

1774

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

Instrumentos de Patrimonio

Los principales datos de las participaciones en empresas del Grupo y Asociadas, así como de otras participaciones, ninguna de las cuales cotiza en bolsa al 31 de diciembre de 2013 y 2012, se exponen a continuación:

1) Participaciones en empresas del grupo:

Los principales importes de capital, patrimonio, resultados y valor en libros relacionados con las empresas del grupo al cierre del ejercicio 2013 y 2012 es el siguiente:

Denominación / Domicilio / Actividad	31 de diciembre de 2013						
	Miles de euros (**)						
	Fracción del Capital Directo (%)	Capital	Beneficio 2013 Explotación	Neto	Resto de Patrimonio	Total Patrimonio	Valor en Libros (*)
Aena Desarrollo Internacional, S.A. Arturo Soria, 109. Madrid/ Explotación, conservación, gestión y administración de infraestructuras aeroportuarias (2).	100%	83.184	7.202	16.556	24.370	83.184	63.483
Concesionaria del Aeropuerto de Madrid- Barajas, S.A.U.	100%	61	-	-	-	61	61
Concesionaria del Aeropuerto de Barcelona-El Prat, S.A.U.	100%	61	-	-	-	61	61
Total							63.605

Denominación / Domicilio / Actividad	31 de diciembre de 2012						Valor en Libros (*)
	Miles de euros (**)						
	Fracción del Capital Directo (%)	Capital	Beneficio Explotación	2012 Neto	Resto de Patrimonio	Total Patrimonio	
Aena Desarrollo Internacional, S.A. Arturo Soria, 109. Madrid/ Explotación, conservación, gestión y administración de infraestructuras aeroportuarias (1).	100%	83.184	14.542	13.065	12.061	83.184	63.483
Concesionaria del Aeropuerto de Madrid- Barajas, S.A.U.	100%	61	-		-	61	61
Concesionaria del Aeropuerto de Barcelona-El Prat, S.A.U.	100%	61	-		-	61	61
Total							63.605

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

(**) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales del ejercicio 2013.

(1) Sociedad auditada por la red PwC

En el ejercicio 2013 Aena Desarrollo Internacional, S.A. no ha repartido dividendos.

El 27 de Junio de 2012 Aena Desarrollo Internacional, S.A. repartió dividendos con cargo al ejercicio 2011 por importe de 9.021 miles de euros. La Sociedad recibió un total de 7.912 miles de euros y el resto, 1.109 miles de euros, fueron compensados contra deudas con empresas de grupo.

En 2012 la Sociedad ha recibido un dividendo de 93 miles de euros de la sociedad participada Restauración de Aeropuertos Españoles, S.A. (RAESA). En 2013 no se ha recibido dividendo alguno.

2) Participaciones en empresas asociadas:

La Sociedad decidió reclasificar la participación que tenía en Restauración de Aeropuertos Españoles, S.A. al corto plazo puesto que el contrato que regula su actividad finalizó el 31 de diciembre de 2012. El mismo fue prorrogado hasta el 30 de junio de 2013.

A 31 de diciembre de 2013 se encuentra en proceso de liquidación. Al 31 de diciembre de 2013 el valor recuperable de esta inversión es de 600 miles de euros. En el ejercicio 2013 la sociedad ha reconocido un deterioro de 753 miles de euros. (2012: el valor de la inversión era de 1.353 miles de euros y la sociedad no reconoció deterioro en esa inversión)

1775

En el ejercicio 2013 la Sociedad no ha recibido dividendos de RAESA (2012: 93 miles de euros).

Miles de euros (*)

Denominación / Domicilio / Actividad	Resultado					Valor en Libros al 31 de diciembre de 2013
	% Partic.	Capital	Neto	Resto de Patrimonio	Total Patrimonio	
Restauración de Aeropuertos Españoles, S.A.	48,99%	601	(1.101)	1.718	1.218	600

Miles de euros (*)

Denominación / Domicilio / Actividad	Resultado					Valor en Libros al 31 de diciembre de 2012
	% Partic.	Capital	Neto	Resto de Patrimonio	Total Patrimonio	
Restauración de Aeropuertos Españoles, S.A.	48,99%	601	1.245	3.079	4.925	1.353

Por otro lado, la Sociedad participa indirectamente en otras sociedades a través de Aena Desarrollo Internacional, S.A. Los principales importes de capital, patrimonio, resultados y valor en libros relacionados con estas empresas al cierre del ejercicio 2013 y 2012 son los siguientes (expresado en miles):

31 de diciembre de 2013

Denominación / Domicilio / Actividad	% Partic.	Capital	Resultado del ejercicio	Resto Patrimonio	Total de Patrimonio
Aeropuertos del Caribe, S.A. (ACSA)	40%	COP 500.000	COP (516.733)	COP 731.965	COP 715.224
Aeropuerto Ernesto Cortisoz. Barranquilla-Colombia					
Explotación Aeropuerto de Barranquilla (*) (**) (1)					
Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. (SACSA)	37,89%	COP 3.698.728	COP 12.613.259	COP 2.924.518	COP 19.236.505
Aeropuerto Rafael Núñez. Cartagena de Indias-Colombia					
Explotación Aeropuerto de Cartagena (*) (1)					
Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A. de CV (AMP)		MXN	MXN	MXN	MXN
México DF Operador de 12 aeropuertos en México (*) (1)	33,33%	2.453.400	315.348	(209.367)	2.559.381
Aerocali, S.A.	33,33%	COP 3.800.000	COP 8.597.481	COP 4.594.155	COP 16.991.636
Aeropuerto Alfons Bonilla Aragón Cali-Colombia					
Explotación Aeropuerto de Cali (*) (1)					
Luton London Airport	40%	GBP 98.600	GBP (7.060)	GBP 1.393	GBP 92.933

(*) Datos obtenidos de los estados financieros al 31 de diciembre de 2013

(**) Datos obtenidos de los estados financieros al 31 de diciembre de 2013

(1) Sociedad auditada por otros auditores.

1775

31 de diciembre de 2012

Denominación / Domicilio / Actividad	% Partic.	Capital	Resultado del ejercicio	Resto Patrimonio	Total de Patrimonio
Aeropuertos del Caribe, S.A. (ACSA) Aeropuerto Ernesto Cortissoz. Barranquilla-Colombia Explotación Aeropuerto de Barranquilla (*) (1)	40%	COP 500.000	COP (768.597)	COP 731.965	COP 463.368
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 11.886.262	COP 10.041.285	COP 25.626.275
Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A. de CV (AMP) México DF Operador de 12 aeropuertos en México (*) (1)	33,33%	MXN 2.453.400	MXN 492.980	MXN 1.699.753	MXN 4.646.133
Aerocali, S.A. Aeropuerto Alfons Bonilla Aragón Cali-Colombia Explotación Aeropuerto de Cali (*) (1)	33,33%	COP 3.800.000	COP 8.597	COP 5.989.373	COP 9.791.970

(*) Datos obtenidos de los estados financieros al 31 de diciembre de 2012.

(1) Sociedad auditada por otros auditores.

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

Dada la evolución de estas sociedades los Administradores no han considerado necesario realizar provisiones por deterioro de valor, excepto por ACSA cuya concesión finalizó en 2012 y que el valor de la inversión se deterioró en su totalidad.

La sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional, S.A. está analizando alternativas con relación a la inversión en Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A. de CV. Al cierre del ejercicio 2013, ha mantenido la inversión en Aeropuertos Mexicanos del Pacífico como inversión en asociada, ya que a dicha fecha no se reunían todos los requisitos establecidos por la norma contable, Activos no corrientes mantenidos para la venta para clasificar dicha inversión como un activo mantenido para la venta.

En el ejercicio 2013, Airport Concessions and Development Limited (ACDL) (empresa en la que Aena Desarrollo Internacional, S.A. tiene una participación del 10%), a través de su filial TBI, completó la venta de los aeropuertos de Cardiff, Belfast Internacional y Stockholm Skavsta, London Luton Airport, las concesiones de terminal del aeropuerto de Orlando Sanford y del negocio de gestión aeroportuaria de TBI en Estados Unidos. En línea con el plan de desinversiones, el 25 de octubre de 2013 los accionistas de ACDL decidieron reducir el capital social y cancelar la prima por emisión de acciones, destinando a reservas de libre disposición 546.941 miles de libras. En este sentido, en 2013 ACDL aprobó dos dividendos por 394.400 miles de libras (472.873 miles de euros) y 81.005 miles de libras (96.406 miles de euros), de los cuales Aena Desarrollo Internacional (ADI) ha recibido un total 56.928 miles de euros

A raíz del proceso de desinversión por TBI, descrito anteriormente, con fecha 27 de noviembre de 2013 la subsidiaria ADI suscribió, por un importe de 39,4 millones de libras esterlinas (correspondientes a 47,3 millones de euros), sin que se produjese salida de caja por la percepción de los dividendos de ACDL, acciones representativas del 40% del capital de la sociedad London Luton Airport Holdings III limited (LLAHL III), siendo Aerofl S.a.r.l. (Aerofl) el otro accionista de la misma con una participación del 60%. LLAHL III representa una sociedad instrumental creada con el objetivo, a través de su subsidiaria al 100% London Luton Airport Holdings II Limited (LLAHL II), quien a su vez posee al 100% de London Luton Airport Holdings I Limited (LLAHL I), de llevar a cabo la adquisición, con fecha 27 de noviembre

de 2013, de London Luton Airport Group Limited, sociedad gestora del aeropuerto de Luton en el Reino Unido, a TBI Airport Holdings Limited por un importe total de 394,4 millones de libras esterlinas (correspondientes a 473,4 millones de euros). A la fecha de emisión de estas cuentas anuales, la Sociedad inglesa se encuentra en proceso de evaluación de los valores razonables de dicha adquisición, estimando preliminarmente que los efectos no serán significativos.

En el marco de la transacción, ADI y Aerofi suscribieron un acuerdo por el que ADI tiene la opción de adquirir acciones de Aerofi representativas del 11% del capital social de LLAHL III, durante un periodo de once meses a partir del 27 de noviembre de 2013, a un precio equivalente al precio de suscripción de dichas acciones ajustado por ciertos factores ligados a los dividendos percibidos por Aerofi, los costes financieros del 51% de la deuda suscrita por Aerofi en LLAHL II, a una rentabilidad de accionista y por las emisiones de nuevas acciones de LLAHL III que se hayan podido producir durante el periodo de ejercicio. Asimismo, el ejercicio de la opción por parte de ADI implicará la asunción por parte de esta del 51% de la deuda suscrita por Aerofi en LLAHL II por importe de 94 millones de libras esterlinas (correspondientes a 112,8 millones de euros).

El ejercicio de dicha opción por parte de ADI está sujeto a una serie de condiciones suspensivas ligadas a la realización de la adquisición (condición ya satisfecha), a la obtención de la aprobación del Consejo de Ministros al ejercicio de la opción o a la pérdida de la condición de sociedad mercantil estatal por parte de ADI, y a la obtención de cualquier autorización regulatoria en relación con el ejercicio de la opción. La Sociedad, al evaluar el método de reconocimiento de la inversión en LLAHL III, ha considerado los derechos de voto potenciales derivados de la opción y las condiciones suspensivas de la misma que al cierre no estaban satisfechas, de acuerdo con la política contable del grupo. Consecuentemente, la inversión en LLAHL III se ha registrado como una participación en asociada en las cuentas anuales consolidadas, al mantener el grupo influencia significativa sobre la misma, y se ha contabilizado por el método de puesta en equivalencia.

Asimismo, en el mismo acuerdo entre ADI y Aerofi mencionado anteriormente, se establece que, en el caso en que ADI no ejerza su opción de compra sobre el 11% de LLAHL III, Aerofi tiene a su vez la opción de adquirir la participación del 40% que ADI ostenta en LLAHL III, durante los once meses que siguen la finalización del periodo de ejercicio de ADI, la fecha en que las partes establezcan que las condiciones suspensivas mencionadas anteriormente no pueden cumplirse o la fecha en la que ADI notifique a Aerofi su intención de no ejercer la opción durante el periodo de ejercicio. El precio de ejercicio de la opción por parte de Aerofi estará representado por el precio de suscripción de las acciones representativas del 40% del capital de LLAHL III, ajustado por la misma rentabilidad de accionista mencionada anteriormente y por las emisiones de nuevas acciones de LLAHL III que se hayan podido producir durante el periodo de ejercicio.

Adicionalmente, las dos opciones de compra cumplen con la definición de instrumento financiero derivado. Desde el 27 de noviembre de 2013 y por un periodo de 11 meses, Aena Desarrollo Internacional, S.A. tiene derecho a ejercitar una call option sobre el 11% del patrimonio de London Luton Airport Holdings III Limited (LLAHL III). Esta operación está integrada por dos opciones call (Opción call 1: Aena compra acciones a Aerofi, Opción call 2: Aerofi compra acciones a Aena). La Sociedad ha estimado que la probabilidad de ocurrencia de cada opción, en función a la estimación realizada de las contingencias a las que están sujetas en 50%, en base a dicha probabilidad el valor neto de ambas opciones es de 255 miles de euros como suma de 39 miles de euros (activo) y 294 miles de euros (pasivo).

Las hipótesis utilizadas para la estimación del valor de la opción call han sido las siguientes:

	Opción call 1	Opción call 2
Importe	11% importe inicial	40% importe inicial
Volatilidad	17,85%	17,85%
Duración	11 meses	22 meses



El 8 de agosto de 2013 la sociedad Aena Desarrollo Internacional recibió una comunicación de Aerocali donde se indica que la sociedad Desarrollo de Concesiones Aeroportuarias está interesada en la venta de su participación en Aerocali y solicita a Aena Desarrollo Internacional que confirme su intención de ejercer el derecho de preferencia. El 29 de agosto de 2013 la sociedad Aena Desarrollo Internacional comunicó su potencial intención de aceptar la oferta y adquirir 63.335 participaciones adicionales, un 16,67%, alcanzando un 50% en Aerocali, e indica que la transmisión de las mismas y pago del precio estarán sujetos a la obtención de las autorizaciones administrativas que resultan de aplicación. La fecha para ejercer el derecho de preferencia es el 31 de marzo de 2014. Al 31 de diciembre de 2013 no se ha concretado la compra de las acciones de Aerocali.

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 2013 fue de 69,80 pesos mexicanos (MXN) (2012: 77,61 pesos mexicanos (MXN), 2011: 47,25 pesos mexicanos (MXN)).

3) Otras participaciones

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

Miles de euros (*)

Denominación / Domicilio / Actividad	Beneficio 2013				Resto de	Total	Valor en Libros al 31 de diciembre de 2013
	% Partic.	Capital	Explotación	Neto	Patrimonio	Patrimonio	
Agencia Barcelona Regional Consultoría urbanística y medioambiental promotora Edificio Centreservei, Zona Franca Carrer 60, 25-27 Barcelona (*)	11,76%	1.533	32	2	315	1.850	180
Total							180

(*) Datos obtenidos de los estados financieros provisionales al 31 de diciembre de 2013

Miles de euros (*)

Denominación / Domicilio / Actividad	Beneficio 2012				Resto de	Total	Valor en Libros al 31 de diciembre de 2012
	% Partic.	Capital	Explotación	Neto	Patrimonio	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	180
Total							180

(*) Datos obtenidos de los estados financieros al 31 de diciembre de 2012.

12. Operaciones y saldos con partes vinculadas

El detalle de los saldos deudores y acreedores mantenidos con empresas del Grupo y vinculadas al cierre del ejercicio 2013 y 2012 es el siguiente:

		2013						
		Miles de Euros						
Deudor		Créditos a largo plazo	Créditos a largo plazo (impuestos) (Nota 21.2)	Créditos a corto plazo (Impuestos) (Nota 21.2)	Deudas a largo plazo	Deudas a corto plazo	Proveedor Inmovilizado	Cuenta a cobrar - Cash Pooling Acreedores
Entidad dominante:								
Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea"	17.773	-	148.823	-	108.936	(10.372.987)	(1.030.159)	67.766 (67.153)
Operaciones con empresas del grupo y asociadas								
Aena Desarrollo Internacional, S.A.	3	28.494	-	1.235	-	-	-	(1.645)
Restauración de Aeropuertos Españoles, S.A. (RAESA)	-	-	-	-	-	-	-	-
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)	(19)	-	-	-	-	-	(1.538)	(2.797)
	17.757	28.494	148.823	1.235	108.936	(10.372.987)	(1.030.159)	67.766 (71.595)
2012								
Miles de Euros								
Deudor		Créditos a largo plazo	Créditos a largo plazo (impuestos)	Créditos a corto plazo (Impuestos)	Deudas a largo plazo	Deudas a corto plazo	Proveedor Inmovilizado	Cuenta a pagar - Cash Pooling Acreedores
Entidad dominante:								
Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea"	33.189	-	68.086	-	(11.034.419)	(898.058)	-	(139.405) (162.980)
Operaciones con empresas del grupo y asociadas								
Aena Desarrollo Internacional, S.A.	4	35.722	-	1.238	-	-	-	-
Restauración de Aeropuertos Españoles, S.A. (RAESA)	4.465	-	-	-	-	-	-	(149)
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)	12	-	-	-	-	-	(6.684)	(5.880)
	37.670	35.722	68.086	1.238	-	(11.034.419)	(6.684)	(139.405) (169.009)

El detalle de las transacciones realizadas con empresas del grupo y asociadas durante el ejercicio 2013 es el siguiente:

	Miles de euros				
	AENA (Ente Público)	Aena Desarrollo Internacional	CRIDA	INECO	RAESA
Ingresos por prestación de servicios	(13.130)	(8)	-	(30)	(4.809)
Servicios recibidos	205.526	1.645	-	8.371	345
Adquisiciones de inmovilizado (Nota 6 y 7)	-	-	-	8.027	-
Ingresos financieros (Nota 22-e)	-	(191)	-	-	-
Pérdidas imputadas en instrumentos de cobertura (Nota 15)	12.904	-	-	-	-
Gastos financieros (Nota 22-e)	230.770	-	-	-	-

El detalle de las transacciones realizadas con empresas del grupo y asociadas durante el ejercicio 2012 es el siguiente:

	Miles de euros				
	AENA (Ente Público)	Aena Desarrollo Internacional	CRIDA	INECO	RAESA
Ingresos por prestación de servicios	(18.000)	(27)	(2)	(137)	(16.654)
Servicios recibidos	224.700	1.110	-	13.590	760
Adquisiciones de inmovilizado (Nota 6 y 7)	832	-	100	15.148	-
Ingresos financieros (Nota 22-e)	-	(5.280)	-	-	(93)
Pérdidas imputadas en instrumentos de cobertura (Nota 15)	27.445	-	-	-	-
Gastos financieros (Nota 22-e)	283.840	-	-	-	-

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

El Epígrafe “Inversiones en empresas del Grupo y asociadas a largo plazo – Créditos a empresas” incluye dos préstamos concedidos a Aena Desarrollo Internacional, S.A. el primero de ellos concedido por importe de 40 millones de euros, que tenía su vencimiento al 31 de diciembre de 2014, y se amortizará íntegramente al vencimiento. En el Consejo de Administración del 24 de marzo de 2014, se aprueba la extensión del plazo por 1 año desde su vencimiento, quedando el nuevo vencimiento fijado para el 31 de diciembre de 2015. Adicionalmente, Aena Desarrollo Internacional, S.A. acordó efectuar una amortización parcial de este préstamo por 6 millones de euros. Este préstamo, que el 31 de diciembre de 2013 tenía un saldo de 26,7 millones de euros, estaba formalizado a un tipo de interés referenciado al Euribor más un diferencial de 1,25 puntos (2012: 32,7 millones de euros).

El segundo de los préstamos tiene un saldo pendiente de reembolso al 31 de diciembre de 2013 de 3 millones de euros de los que 1,8 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 (2012: 4,3 millones de euros).

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 2013 y 2012:

- 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 ATM (Air Traffic Management) y CNS (Control Navigation System).
- Acuerdo prestación de servicios navegación aérea.
- Anexo de Aspectos Económicos de los Acuerdos de Prestación de Servicios.

En el ejercicio 2013 Aena Aeropuertos, S.A. ha firmado los siguientes contratos:

- Acuerdo de colaboración con Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. para la redacción y revisión de proyectos, dirección de obra y asistencia técnica de control de vigilancia, ingeniería para la certificación, mantenimiento y operación de instalaciones y procesos aeroportuarios, planificación, desarrollo aeroportuario y medio ambiente, desarrollo comercial aeroportuario y estudios y diseños logísticos en edificios terminales para mejorar la eficiencia operativa y conseguir una mayor reducción de costes.

13. 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 2013 y 2012 se desglosa de la siguiente manera:

	Miles de Euros	
	2013	2012
Clientes por prestación de servicios	277.522	262.935
Clientes de dudoso cobro	105.845	108.217
Menos: provisión por deterioro	(129.352)	(115.639)
Clientes, empresas del grupo, y asociadas	17.757	37.670
Deudores varios (*)	7.508	7.483
Personal	1.085	1.376
Otros créditos con las Administraciones Públicas	115.074	116.315
	395.439	418.357

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

El 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:

	Miles de Euros	
	2013	2012
Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.	21.438	23.257
World Duty Free	24.239	27.865
Vueling Airlines, S.A.	36.666	29.783
Air Europa Líneas Aéreas, S.A.	13.796	21.230
Dufry Islas Canarias, S.R.L.	8.273	7.346
Easy Jet Airlines Co. Ltd.	6.753	6.785
Otros	166.357	146.669
	277.522	262.935

Las pérdidas, deterioro y provisiones por operaciones comerciales en el ejercicios 2013 y 2012 han sido las siguientes:

	Miles de Euros	
	2013	2012
Saldo inicial	115.639	84.594
Alta por combinación de negocio	-	366
Variación provisión deterioro	5.724	27.793
Baja	(10.147)	-
Otros movimientos	-	(707)
Ajuste apremio	18.136	3.593
	129.352	115.639

Al 31 de diciembre de 2013 y 2012 no existen saldos a cobrar en moneda distinta al euro.

177h

14. Inversiones financieras a corto plazo

El saldo de las cuentas del epígrafe "Inversiones financieras a corto plazo" al cierre del ejercicio 2013 y 2012 es el siguiente:

	Miles de Euros	
	2013	2012
Créditos a empresas	715	556
Fianzas y depósitos a corto plazo	21.324	6.505
	22.039	7.061

15. Deudas con empresas de grupo y asociadas

El epígrafe de "Deudas a largo plazo" registra un importe de 10.372.987 miles de euros (2012: 11.034.419 miles de euros), de los cuales, 10.307.217 miles de euros (2012: 10.964.650 miles de euros) se refieren a préstamos a pagar al grupo por la financiación de los aeropuertos con un calendario establecido y 4.323 miles de euros se refieren a la imputación del derivado a largo plazo (2012: 9.455 miles de euros). También recoge 66.241 miles de euros (2012: 62.770 miles de euros) por cuentas a pagar al Ente Público y que no se habían ajustado en el saldo de la aportación no dineraria. Así mismo, el epígrafe de "Deudas a corto plazo" registra un importe de 1.011.964 miles de euros (2012: 1.044.147 miles de euros), de los cuales, 952.233 miles de euros (en 2012: 807.750 miles de euros) se refieren a préstamos a corto plazo a pagar al grupo por la financiación de los aeropuertos con un calendario establecido, así como 73.306 miles de euros (2012: 76.995 miles de euros) por intereses devengados por préstamos con Sociedad dominante última, por último recoge 4.983 miles de euros por la imputación a corto plazo del derivado (2012: 13.398). En este epígrafe se incluía también el saldo del cash pooling un total de 139.405 miles de euros en 2012 como pendiente de pago. En el ejercicio 2013 el saldo del cash pooling es a cobrar y está registrado en la línea "Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo" del activo. (Nota 12).

La cuenta de cash pooling está remunerada para las posiciones acreedoras al tipo medio de las colocaciones a corto plazo y para las posiciones deudoras al tipo medio de las pólizas de crédito vigentes.

Deudas a largo y corto plazo:

Los préstamos y créditos están formalizados en un 50% aproximadamente a tipos de interés fijos revisables que oscilan entre un 0,98% y 4,88% anual y el porcentaje restante está formalizado a tipos variables generalmente referenciados al Euribor (2012: 50% de los préstamos y créditos están formalizado a tipo de interés fijos revisables que oscilan entre 0,98% y 4,88% anual y el restante a tipos variables 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 un 94,90% (porcentaje del saldo vivo de la Deuda del Ente Público Aena imputable a la rama de actividad aeroportuaria en el momento de la aportación) de cualesquiera pagos que la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" deba satisfacer a las entidades financieras de acuerdo con las condiciones financieras y demás términos y condiciones previstos en los Acuerdos de Financiación.

Por lo tanto, la Sociedad contrae por medio de este contrato 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 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 al incumplimiento de causas de declaración de vencimiento anticipado, la Entidad Pública Empresarial “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea” 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 2013 y 2012 de la Sociedad.

El calendario de vencimiento de las cuotas pendientes de pago de la deuda espejo a corto y largo plazo con el accionista por la financiación de los aeropuertos (Nota 12) al cierre del ejercicio 2013 es el siguiente:

Cuotas con Vencimiento	Miles de euros 2013
2014	952.233
2015	1.048.536
2016	1.133.767
2017	811.375
2018	733.260
Siguientes	6.580.279
Total	11.259.450

El detalle de los epígrafes “Deudas a largo plazo” y “Deudas a corto plazo” del pasivo del balance al 31 de diciembre de 2013 y 2012 se muestra a continuación:

	Miles de Euros 2013		
	Largo Plazo	Corto Plazo	Total
Deudas con empresas del grupo y asociadas - Deuda espejo (Nota 12)	10.307.217	952.233	11.259.450
Ajuste a saldo de la aportación no dineraria por cuentas en vía de apremio	66.241	-	66.241
Deudas con empresas del grupo y asociadas - Deuda espejo comisiones	(4.794)	(363)	(5.157)
Deudas con empresas del grupo y asociadas - Derivados (Nota 12)	4.323	4.983	9.306
Deudas con empresas del grupo y asociadas - Intereses devengados (Nota 12)	-	73.306	73.306
Deudas con empresas del grupo y asociadas - Cash pooling	-	-	-
Proveedores de inmovilizado - Empresas del grupo y asociadas (Nota 12)	-	1.538	1.538
Total	10.372.987	1.031.697	11.404.684

	Miles de Euros 2012		
	Largo Plazo	Corto Plazo	Total
Deudas con empresas del grupo y asociadas - Deuda espejo (Nota 12)	10.964.650	807.750	11.772.400
Ajuste a saldo de la aportación no dineraria por cuentas en vía de apremio	62.770	-	62.770
Deudas con empresas del grupo y asociadas - Deuda espejo comisiones	(2.456)	(85)	(2.541)
Deudas con empresas del grupo y asociadas - Derivados (Nota 12)	9.455	13.398	22.853
Deudas con empresas del grupo y asociadas - Intereses devengados (Nota 12)	-	76.995	76.995
Deudas con empresas del grupo y asociadas - Cash pooling	-	139.405	139.405
Proveedores de inmovilizado - Empresas del grupo y asociadas (Nota 12)	-	6.684	6.684
Total	11.034.419	1.044.147	12.078.566

Al 31 de diciembre de 2013 y 2012 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 2013 el detalle es el siguiente:

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

Al 31 de diciembre de 2012 el detalle es el siguiente:

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

Los importes del principal nominal de los contratos de permuta de tipo de interés pendientes a 31 de diciembre de 2013 ascienden a 291.500 miles de euros (2012: 1.425.650 miles de euros). En el ejercicio 2013 ha vencido el Swap con nominal 1.194.391 miles de euros.

A 31 de diciembre de 2013, los tipos de interés fijo varían entre un 0,98% y un 2,57%, entre un 0,98% y un 2,8025% a 31 de diciembre de 2012 y los principales tipos de interés variable son EURIBOR 3 y 6 meses. Estos préstamos y derivados de la matriz tienen como destino la financiación de los aeropuertos y por tanto, la matriz imputa a la Sociedad los costes por intereses y amortizaciones de los mismos. Durante el ejercicio 2013 se han imputado a la cuenta de pérdidas y ganancias 12.904 miles de euros en concepto de pérdida por instrumentos de cobertura (2012: 27.445 miles de euros). (Nota 18 (e)).

Valor razonable registrado en el "Pasivo no corriente" a 31 de diciembre de 2013 (en miles de euros) a través de la deuda espejo	Valor razonable registrado en el "Pasivo corriente" a 31 de diciembre de 2013 (en miles de euros) a través de la deuda espejo
4.323	4.983

Valor razonable registrado en el "Pasivo no corriente" a 31 de diciembre de 2012 (en miles de euros) a través de la deuda espejo	Valor razonable registrado en el "Pasivo corriente" a 31 de diciembre de 2012 (en miles de euros) a través de la deuda espejo
9.455	13.398

1774

16. Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar

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

	2013	2012
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar		
Proveedores	178	554
Proveedores, empresas del grupo y asociadas (Nota 12)	71.995	169.009
Acreedores varios	166.770	236.609
Personal	25.214	27.977
Otras deudas con las Administraciones Públicas (Nota 21)	41.677	32.895
Anticipos de clientes	20.817	15.933
Total	326.651	482.977

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:

	2013	
	Miles de Euros	%
Pagos del ejercicio dentro del plazo máximo legal	817.018	84,31%
Resto	152.101	15,69%
Total pagos del ejercicio	969.119	100%
Plazo Medio de Pago Excedidos (Días)	71	
Saldo pendiente de pago al cierre que sobrepase el plazo máximo legal	9.573	

Se han reducido significativamente los plazos medios de pago excedidos adaptándose, al cierre de ejercicio, a los plazos que marca la Ley 15/2010.

	2012	
	Miles de Euros	%
Pagos del ejercicio dentro del plazo máximo legal	723.114	87,81%
Resto	100.349	12,19%
Total pagos del ejercicio	823.464	100%
Plazo Medio de Pago Excedidos (Días)	89	
Saldo pendiente de pago al cierre que sobrepase el plazo máximo legal	9.527	

17. Existencias

El saldo del epígrafe de existencias al cierre del ejercicio 2013 y 2012 se desglosa en las siguientes partidas:

	Miles de Euros	
	2013	2012
Repuestos	4.755	4.292
Provisión por deterioro de existencias	(134)	(134)
	4.621	4.158

El saldo de existencias incluye principalmente materiales y repuestos utilizados por la Sociedad en las operaciones aeroportuarias.

18. 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 cada una). Estas acciones se emiten con una prima de 1.100.868 miles de euros. Por lo que el capital y la prima de emisión ascenderían a 2.600.807 miles de euros.

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 2013 y 2012 propuesta por el Consejo de Administración, es la siguiente:

	Miles de Euros	
	2013	2012
Base de reparto:		
Pérdidas y ganancias (Pérdidas)	580.076	(70.783)
Aplicación:		
Resultados negativos de ejercicios anteriores	164.585	(70.783)
Reserva Legal	58.008	
Reserva Voluntaria	357.483	-

d) Subvenciones, donaciones y legados recibidos

El detalle y movimiento de este epígrafe al 31 de diciembre de 2013 y 2012 es el siguiente:

	Saldo inicial	Altas	Imputaciones a resultados	Saldo 31/12/2013
Subvenciones de capital de organismos oficiales europeos				
Importe	688.331	21.226	(40.205)	669.351
Efecto impositivo	(206.500)	(6.368)	12.062	(200.805)
Neto	481.831	14.858	(28.143)	468.546

1774

	Saldo inicial	Altas por Fusión	Altas	Imputaciones a resultados	Saldo 31/12/2012
Subvenciones de capital de organismos oficiales europeos					
Importe	660.343	4	59.843	(31.859)	688.331
Efecto impositivo	(198.104)	(1)	(17.953)	9.558	(206.500)
Neto	462.239	3	41.890	(22.301)	481.831

Subvenciones Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)

El detalle de las subvenciones brutas por programas operativos que han sido cobradas durante el ejercicio 2013 y 2012 es el siguiente en miles de euros:

Concepto	Cobros 2013	Cobros 2012
	Miles de Euros	Miles de Euros
Prog Oper. C. Canarias	16.143	7.457
Prog Oper. C. Galicia	-	1.572
Prog Oper. C. Andalucía	-	6.015
Prog Oper. C. Murcia	-	2.495
Total Fondos Feder Cobros	16.143	17.539

Con fecha 4 de abril de 2013 la Comisión Europea bloquea el cobro de los Fondos FEDER 2007-2013 ante deficiencias detectadas en la revisión del programa operativo de Galicia por la Intervención General de Auditores del Estado (IGAE). Durante el ejercicio 2013 la Sociedad ha llevado a cabo las acciones requeridas por la Comisión, recibiendo informe favorable por parte de la IGAE con fecha 13 de diciembre de 2013, por lo que se estima que en el ejercicio 2014 se produzca el desbloqueo y puedan percibir los fondos bloqueados del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER).

19. Periodificaciones

El 14 de febrero de 2013, Aena Aeropuertos, S.A. firmó tres contratos con World Duty Free Group España, S.A. para el alquiler de los locales comerciales de las tiendas duty free y duty paid de toda la red de aeropuertos de España. Estos contratos tienen vigencia hasta el 31 de octubre de 2020 y contemplaba un anticipo por 332.442 miles de euros, el cual se compensa periódicamente con la facturación. En este sentido, al 31 de diciembre de 2013 el anticipo a corto plazo asciende a 27.026 miles de euros, y el anticipo a largo plazo asciende a 233.043 miles de euros.

	Pasivo Largo plazo		Pasivo Corto Plazo	
	2013	2012	2013	2012
Fianzas	3.113	3.775	2	-
Periodificaciones	233.043	-	27.026	-
Total	236.156	3.775	27.028	-

Desde mayo 2013 la Sociedad empieza a hacerse cargo de los gastos de las primas de seguros, hasta ese momento, AENA Ente Público Empresarial era quien se encargaba de soportar dichos costes y los refacturaba a través de los acuerdos de servicios, a la Sociedad.

	Activo Corto plazo	
	2013	2012
Periodificaciones	5.316	381
Total	5.316	381

20. Provisiones y contingencias

El movimiento habido en los ejercicios 2013 y 2012 en las cuentas incluidas bajo este epígrafe ha sido el siguiente:

2013								
Miles de Euros								
	Provisión para Compromisos Laborales	Expropiaciones e intereses de demora	Responsabilidades	Impuestos	Actuaciones Medioambientales	Otras provisiones de explotación	Plan Social de Desvinculación Voluntaria	Total
Saldo inicial	6.783	314.990	37.002	53.030	169.801	1.322	134.468	717.396
Dotaciones	506	4.207	86.113	5.689	1.187	8.416	-	106.118
Adiciones descuento	211	13.489	-	-	4.995	-	-	18.695
Reversiones / Excesos	(453)	-	(1.810)	(1.265)	(5.714)	-	(5.529)	(14.771)
Aplicaciones	(429)	(122.134)	(319)	(360)	(10.959)	(1.098)	(103.436)	(238.735)
Trasposos	-	-	-	(17.936)	-	-	-	(17.936)
Saldo final 2013	6.618	210.552	120.986	39.158	159.310	8.640	25.503	570.767
Porción a corto plazo	-	204.552	46.845	-	26.442	8.640	25.503	311.982
Porción a largo plazo	6.618	6.000	74.141	39.158	132.868	-	-	258.785

2012								
Miles de Euros								
	Provisión para Compromisos Laborales	Expropiaciones e intereses de demora	Responsabilidades	Impuestos	Actuaciones Medioambientales	Otras provisiones de explotación	Plan Social de Desvinculación Voluntaria	Total
Saldo inicial	5.225	342.836	2.614	47.705	138.304	41.559	-	578.243
Alta por fusión	-	-	-	74	-	-	-	74
Dotaciones	1.694	28.339	35.609	9.940	35.047	1.322	134.468	246.419
Adiciones descuento	265	28.384	-	-	3.912	-	-	32.561
Reversiones / Excesos	-	-	(757)	(1.864)	-	(24.122)	-	(26.743)
Aplicaciones	(401)	(84.569)	(464)	(2.825)	(7.462)	(17.437)	-	(113.158)
Trasposos	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldo final 2012	6.783	314.990	37.002	53.030	169.801	1.322	134.468	717.396
Porción a corto plazo	-	114.950	-	-	51.970	1.322	109.183	277.425
Porción a largo plazo	6.783	200.040	37.002	53.030	117.831	-	25.285	439.971

a) Provisión para compromisos laborales

Premios

El saldo corresponde, principalmente, a la provisión registrada por premios de permanencia, cuya dotación del ejercicio 2013 ha ascendido a 717 miles de euros (2012: 1.694 miles de euros), de los que 211 miles de euros corresponden al coste financiero (2012: 265 miles de euros).

Otros compromisos laborales

El Convenio estipula un plan de pensión como retribución post-empleo a los trabajadores. Para este beneficio la Sociedad ha efectuado aportaciones definidas al fondo durante los últimos años. Sin embargo, para los ejercicios 2013 y 2012, la Sociedad no ha efectuado estas aportaciones debido a la supresión establecida en el RD Ley 17/2012 de 27 de diciembre y el RD Ley 20/2011 de 31 de diciembre, respectivamente. En ellos se establece que las empresas públicas empresariales no pueden realizar aportaciones a planes de pensiones de empleados o contratos de seguro colectivo que incluyan cobertura de la contingencia de jubilación.

1774

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

Este epígrafe recoge el importe estimado para hacer frente a compromisos y responsabilidades, surgidas de reclamaciones con sentencias parcialmente desfavorable que han sido apeladas por la Sociedad y demandas en proceso de resolución que han sido objeto de dotación por la Sociedad por importe de 86 millones de euros (2012: 36 millones de euros). 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 2013 y 2012.

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 2013 y 2012 el importe definitivo y la fecha en que finalmente se producirá la liquidación definitiva.

e) Provisión para actuaciones medioambientales

Al cierre del ejercicio 2013, en este epígrafe se incluye, principalmente, 150.346 miles de euros (2012: 160.837 miles 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 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 con el objetivo de fomentar el número de vuelos. Aquellas subvenciones que incentivan a las compañías aéreas a operar en los aeropuertos de Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla fueron incluidas en los Presupuestos Generales del Estado de 2013 y 2012 como medidas de fomento del transporte aéreo en dichas regiones.

En el RD Ley 17/2012 de 27 de diciembre, de los Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2013, se establecen las bonificaciones en las prestaciones patrimoniales públicas por apertura de rutas a nuevos destinos.

g) Provisiones para plan de salidas y desvinculación voluntaria

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

Con el objetivo de llevar a cabo el citado plan, la Sociedad firmó en octubre de 2012 un acuerdo con los representantes de los trabajadores que prevén una serie de medidas orientadas a la flexibilidad de horario, geográfica y funcional, así como condiciones de desvinculación voluntaria para aquellos empleados que tengan ciertos requisitos de acceso y que soliciten la desvinculación antes del 31 de diciembre de 2012. En relación con las solicitudes recibidas, la Sociedad ha verificado el cumplimiento por los trabajadores que han realizado las solicitudes de las condiciones del plan y en enero de 2013 se ha producido la comunicación a dichos trabajadores de la aprobación de su solicitud y la conformidad de ellos con el plan. Las salidas de los trabajadores se han producido en el periodo entre enero de 2013 y el 30 de junio de 2013. El importe de las indemnizaciones se ha liquidado con cargo a la provisión dotada en el ejercicio 2012.

Al 31 de diciembre de 2013, la Sociedad mantiene una provisión por 25.503 miles de euros correspondiente a la valoración del posible coste en el que podría incurrir la Sociedad en relación con su Plan de desvinculaciones voluntarias por importe de las prestaciones de desempleo contributivas de las personas afectadas por dicho Plan, así como las cotizaciones a la Seguridad Social.

El plan de desvinculaciones voluntarias se ha considerado una prestación por terminación de empleo y el importe de la provisión por 134.468 miles de euros dotados en el ejercicio 2012 se ha estimado en base a cálculos actuariales cuyas hipótesis principales se resumen a continuación:

Tasa de descuento:	2,5%
Crecimiento salarial:	0,0%
Tipo de interés:	2,5%

La Sociedad contrató en el ejercicio 2013 dos pólizas con el BBVA cuyas principales condiciones se explican a continuación:

- Una de ellas se constituye con el fin de garantizar el pago del fraccionamiento de las cuotas correspondientes al Convenio Especial de la Seguridad Social a suscribir por el propio tomador y los asegurados conforme a lo establecido en el artículo 20 de la orden TAS/2865/2003 por la que se regula el convenio especial en el Sistema de la Seguridad Social.
- La otra tiene por objeto instrumentar los compromisos por pensiones asumidos por la Sociedad con su personal que se realizará por medio del Contrato de Seguro mediante el pago de las prestaciones aseguradas, la responsabilidad de la Aseguradora alcanza única y exclusivamente el pago de las prestaciones contempladas y en los boletines de adhesión /certificados individuales del seguro.

21. Administraciones Públicas y Situación fiscal

21.1. 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		Miles de Euros	
	2013		2012	
	Corriente	No Corriente	Corriente	No Corriente
Activos por impuesto diferido (Nota 22)	-	229.405	-	68.130
Hacienda Pública deudora por IVA	34.060	-	37.084	-
Hacienda Pública deudora por IGIC	4	-	2.007	-
Hacienda Pública deudora por subvenciones concedidas	81.010	-	77.224	-
	115.074	229.405	116.315	68.130

El epígrafe Hacienda Pública deudora por subvenciones concedidas recoge al 31 de diciembre de 2013 un importe de 81.010 miles de euros relacionado con cuentas a cobrar por subvenciones FEDER concedidas a la Sociedad (2012: 77.224 miles de euros).

El 4 de abril de 2013 la sociedad Aena Aeropuertos recibió una comunicación de la Dirección General Política Regional y Urbana de la Comunidad Europea informando la interrupción de los pagos hasta que se implementen las medidas correctivas en el Programa Operativo FEDER de Galicia (2007 – 2013). El 13 de diciembre de 2013 la Intervención General de la Administración del Estado (Oficina Nacional de Auditoría) emitió su dictamen favorable y lo remitió a la Comisión Europea. La Dirección del grupo espera que la interrupción de los pagos se resuelva en un corto plazo, debido a que las medidas correctivas requeridas fueron implantadas apropiadamente (Nota 18(d)).

Hacienda Pública, Acreedora	Miles de Euros		Miles de Euros	
	2013		2012	
	Corriente	No Corriente	Corriente	No Corriente
Pasivos por impuesto diferido (Nota 15)	-	206.182	-	211.875
Hacienda Pública acreedora por IRPF	7.987	-	5.910	-
Hacienda Pública acreedora por impuestos locales	24.596	-	17.316	-
Organismos de la Seguridad Social acreedores	8.418	-	9.668	-
Hacienda pública acreedora por otros impuestos	676	-	-	-
Hacienda pública acreedora por IVA	-	-	1	-
	41.677	206.182	32.895	211.875

21.2. Conciliación resultado contable y base imponible fiscal

La conciliación entre el resultado contable y la base imponible del Impuesto sobre Sociedades en el ejercicio 2013 es la siguiente:

	Miles de Euros					
	2013					
	Cuenta de pérdidas y ganancias			Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto		
Saldo ingresos y gastos del ejercicio			580.076			
	Aumentos	Disminuciones	Total	Aumentos	Disminuciones	Total
Impuesto sobre Sociedades	-	(93.960)	(93.960)			
Resultado antes de impuestos	-	-	486.116			
Diferencias permanentes	5.616	-	5.616			
Diferencias temporarias:						
- Amortización	269.255	(257.925)	11.330	-	-	-
- Pérdidas por deterioro	27.256	(25.648)	1.608	-	-	-
- Planes de pensiones	694	(859)	(165)	-	-	-
- Provisiones	6.012	(14.222)	(8.210)	-	-	-
- Derivado de cobertura	-	-	-	13.546		13.546
- Subvenciones, donaciones y legados recibidos	-	-	-	21.226	(40.205)	(18.979)
- Otros	753	(6.917)	(6.164)	-	-	-
	303.970	(305.571)	(1.601)			
Base imponible (resultado fiscal)			490.131			(5.433)
Cuota íntegra (30% sobre la base imponible)			147.039			(1.630)
Deducciones por inversiones en Canarias			(96.414)			
Cuota líquida			50.625			
Retenciones y pagos a cuenta			(112.229)			
Cuota a cobrar			(61.604)			

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:

	Miles de Euros	
	2013	2012
Impuesto corriente	147.039	(27.051)
Impuesto diferido	(480)	(3.121)
Deducciones fiscales aplicadas y pendientes por utilizar	(240.022)	-
Otros	(497)	136
	(93.960)	(30.036)

En el ejercicio 2013 la Sociedad reconoció y aplicó deducciones fiscales en el impuesto de sociedades por importe de 96.414 miles de euros, asimismo reconoció deducciones fiscales pendientes por utilizar por 143.608 miles de euros como una cuenta a cobrar con la matriz (Nota 2.e).

En los epígrafes Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo y corto plazo, se recogen el crédito que la Sociedad mantiene con su accionista en concepto de bases impositivas negativas, pagos a cuenta no utilizados en el ejercicio y otras deducciones activadas por consolidación fiscal, originadas por la liquidación del Impuesto de Sociedades del ejercicio. Al 31 de diciembre de 2013 las cuentas a cobrar a corto y largo plazo por este concepto ascienden a 108.936 y 148.823 miles de euros, respectivamente, (2012: cuenta a cobrar a largo plazo por 68.087 miles de euros). El Grupo ha clasificado estas cuentas a cobrar en el corto y largo plazo en función de las previsiones de utilización en el impuesto de sociedades de los próximos ejercicios (Nota 12)

El impuesto sobre sociedades corriente resulta de aplicar un tipo impositivo del 30% sobre la base imponible.

Otra información:

En la Ley 16/2012, de 27 de diciembre, por la que se adoptan diversas medidas tributarias dirigidas a la consolidación de las finanzas públicas y al impulso de la actividad económica se establece la posibilidad de una actualización voluntaria de valores de determinados activos (inmovilizado material e inversiones inmobiliarias) en el balance de las empresas. A la fecha de formulación de las presentes cuentas anuales la Dirección ha decidido no efectuar revalorización de ningún elemento de activo de la Sociedad.

21.3. Impuestos diferido

El detalle de los impuestos diferidos al 31 de diciembre de 2013 y 2012 es el siguiente:

	Miles de Euros	
	2013	2012
Activos por impuestos diferidos:		
- Diferencias temporarias (Nota 21.1)	80.582	68.130
	80.582	68.130
Pasivos por impuestos diferidos:		
- Diferencias temporarias (Nota 21.1)	(206.182)	(211.875)
	(206.182)	(211.875)
Impuestos diferidos	(125.600)	(143.745)

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	Incremento de valor de las participaciones	Otros Total
Saldo al inicio	43.138	6.766	1.030	2.737	6.856	5.911	1.692 68.130
Cargo (abono) a cuenta de pérdidas y ganancias	3.399	482	(50)	(2.463)	(4.064)	-	(1.848) (4.544)
Otros	2.090	(626)	-	15.145	-	-	387 16.996
Saldo a 31 de diciembre de 2013	48.627	6.622	980	15.419	2.792	5.911	231 80.582
Saldo al inicio	43.561	2.432	610	950	10.223	4.660	1.161 63.597
Altas por fusión	-	-	-	-	-	-	60 60
Cargo (abono) a cuenta de pérdidas y ganancias	(423)	1.496	420	1.629	(3.367)	-	- (245)
Otros	-	2.838	-	158	-	1.251	471 4.718
Saldo a 31 de diciembre de 2012	43.138	6.766	1.030	2.737	6.856	5.911	1.692 68.130

Activos por impuestos diferidos	Miles de Euros						
	Amortización	Pérdidas deterioro	Planes de pensiones	Actualizaciones de provisiones	Derivado de cobertura	Incremento de valor de las participaciones	Otros Total
Saldo al inicio	43.138	6.766	1.030	2.737	6.856	5.911	1.692 68.130
Cargo (abono) a cuenta de pérdidas y ganancias	3.399	482	(50)	(2.463)	(4.064)	-	(1.848) (4.544)
Otros	2.090	(626)	-	15.145	-	-	387 16.996
Saldo a 31 de diciembre de 2013	48.627	6.622	980	15.419	2.792	5.911	231 80.582
Saldo al inicio	43.561	2.432	610	950	10.223	4.660	1.161 63.597
Altas por fusión	-	-	-	-	-	-	60 60
Cargo (abono) a cuenta de pérdidas y ganancias	(423)	1.496	420	1.629	(3.367)	-	- (245)
Otros	-	2.838	-	158	-	1.251	471 4.718
Saldo a 31 de diciembre de 2012	43.138	6.766	1.030	2.737	6.856	5.911	1.692 68.130

	Miles de Euros	
	Subvenciones	Incremento de valoración de participaciones Total
Pasivos por impuestos diferidos		
Saldo al inicio	(206.498)	(5.377) (211.875)
Altas		
Cargo a patrimonio neto	5.693	5.693
Saldo a 31 de diciembre de 2013	(200.805)	(5.377) (206.182)
Pasivos por impuestos diferidos		
Saldo al inicio	(198.102)	(5.858) (203.960)
Altas por fusión	(8.396)	- (8.396)
Cargo a patrimonio neto	-	481 481
Saldo a 31 de diciembre de 2012	(206.498)	(5.377) (211.875)

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 2013 la Sociedad dominante tiene abierto el período comprendido entre el 31 de mayo de 2011 y 31 de diciembre de 2013 para todos los impuestos. No obstante, con fecha 19 de marzo de 2014 la Dependencia de Control Tributario y Aduanero notificó a la Entidad Aena Aeropuertos, S.A. el inicio de actuaciones de comprobación e investigación en relación al Impuesto sobre el Valor Añadido del ejercicio 2013. Dichas actuaciones de

comprobación se encuentran en la actualidad en curso (Nota 26).

La Entidad Pública Empresarial “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea”, cabecera del grupo fiscal tiene abierto a inspección los siguientes impuestos: Impuesto sobre sociedades: ejercicios de 2002 a 2006 y de 2009 a 2013; Impuesto sobre la Renta de Personas Físicas: ejercicios de 2005 a 2006 y de 2009 a 2013; Impuesto sobre el Valor Añadido: ejercicios de 2005 a 2013; Impuesto General Indirecto Canario: ejercicios de 2010 a 2013 y el Impuesto sobre la Producción, los Servicios y la Importación: ejercicios de 2010 a 2013.

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

Deducciones fiscales

Hasta el ejercicio 2012 la Sociedad había generado una serie de deducciones que no tenía reconocidas. A partir del ejercicio 2013 las siguientes deducciones han sido aplicadas en la liquidación del impuesto de sociedades y las deducciones pendientes se han reconocido en la cuenta fiscal con el accionista:

	Año de Generación	Importe reconocido	Importe aplicado	Importe pendiente	Año Vencimiento
Deducciones en Canarias por inversiones en activos fijos.	2008	20.879	20.879	-	2013
	2009	38.523	38.523	-	2014
	2010	57.386	-	57.386	2015
	2011	42.744	-	42.744	2016
	2012	38.791	-	38.791	2017
	2013	37.011	37.011	-	2018
Deducciones en Canarias por aportaciones a planes de pensiones.	2006	129	-	129	2021
	2007	125	-	125	2022
	2008	122	-	122	2023
	2009	113	-	113	2024
	2010	66	-	66	2025
Deducciones medioambientales	2006	730	-	730	2021
	2007	771	-	771	2022
Doble Imposicion Interna.	2011	220	-	220	2018
	2012	28	-	28	2019
Planes de pensiones	2006	252	-	252	2021
	2007	179	-	179	2022
	2008	148	-	148	2023
	2009	102	-	102	2024
	2010	58	-	58	2025
Formación profesional	2006	330	-	330	2021
	2007	277	-	277	2022
	2008	329	-	329	2023
	2009	136	-	136	2024
	2010	43	-	43	2025
	2011	4	-	4	2026
	2012	3	-	3	2027
I+D+it	2012	321	-	321	2030
Fomento empleo minusválido	2012	167	-	167	2027
Donaciones	2011	7	-	7	2021
	2012	23	-	23	2022
Total		240.017	96.413	143.604	

1774

22. Ingresos y Gastos

a) Aprovisionamientos

El desglose del epígrafe de Aprovisionamientos del ejercicio 2013 y 2012 es el siguiente:

	Miles de Euros	
	2013	2012
Compras de otros aprovisionamientos	(904)	(175)
Trabajos realizados por otras empresas	(196.987)	(199.512)
Total	(197.891)	(199.687)

Los trabajos realizados por otras empresas corresponden, principalmente, a los servicios prestados por el Ministerio de Defensa que ascienden a 5.925 miles de euros (2012: 8.877 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 191.062 miles de euros (2012: 188.620 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 2013 y 2012 que se detallan a continuación:

	2013	2012
Servicios Aeroportuarios	2.171.356	1.910.395
Prestaciones Patrimoniales	2.088.905	1.821.555
Aterrizajes	570.589	547.877
Estacionamientos	25.750	25.955
Pasajeros	950.376	787.774
Pasarelas telescópicas	96.890	91.451
Carga	11.424	10.207
Seguridad	330.089	261.812
Handling	72.968	68.309
Carburante	30.819	28.170
Resto servicios aeroportuarios ⁽¹⁾	82.451	88.840
Servicios Comerciales	553.468	533.592
Arrendamientos	30.015	35.288
Tiendas	72.929	77.147
Tiendas Duty Free	141.603	121.969
Restauración	92.417	83.953
Rent a car	98.529	95.590
Publicidad	25.904	24.953
Resto ingresos comerciales ⁽²⁾	92.071	94.692
Servicios fuera de terminal	146.178	145.510
Aparcamiento	89.152	91.515
Terrenos	13.284	12.688
Almacenes y hangares	21.966	17.817
Centros Logísticos de Carga	21.776	23.490
Total Importe Neto de la Cifra de Negocio	2.871.002	2.589.497

(1) Incluye Consumos Aeroportuarios, Utilización 400Hz, Servicio Contraincendios, Catering, Mostradores y Otros Ingresos.

(2) Incluye Otras Explotaciones Comerciales, Servicios Bancarios, Agencias de Viajes, Máquinas Vendedoras, Suministros Comerciales, Utilización de Salas y Filmaciones y Grabaciones.

1774

c) Gastos de personal

Los gastos de personal en los ejercicios 2013 y 2012 se desglosan de la forma siguiente:

	Miles de Euros	
	2013	2012
Sueldos y salarios e indemnizaciones	248.270	269.543
Plan Social de Desvinculación Voluntaria (Nota 20)	-	134.468
Seguridad Social a cargo de la empresa y otros gastos sociales	89.709	100.769
Aportaciones a compromisos laborales	13	114
Exceso de provisión retribuciones y otras prestaciones	(6.012)	-
Otros	483	1.694
	332.463	506.588

d) Servicios exteriores

El desglose de este epígrafe en los ejercicios 2013 y 2012 es el siguiente:

	Miles de Euros	
	2013	2012
Arrendamientos y cánones	1.656	2.148
Reparaciones y conservación	245.743	291.734
Servicios profesionales independientes	22.425	32.267
Primas de seguros	5.834	44
Servicios bancarios	1.548	1.468
Publicidad y relaciones públicas	914	2.259
Suministros	102.593	100.826
Servicios vigilancia y seguridad	105.992	116.954
Gastos por servicios con AENA (Ente Público)	28.864	39.579
Otros servicios	110.688	132.057
	626.257	719.336

e) Resultados financieros

Los resultados financieros obtenidos en el ejercicio 2013 y 2012 han sido los siguientes:

	Miles de Euros	
	2013	2012
Ingresos financieros	408	5.598
De participaciones en instrumentos de patrimonio-		
- De empresas del grupo y asociadas (Nota 12)	-	4.943
- De empresas del grupo y asociadas (Nota 12)	191	430
- De terceros	217	225
Gastos financieros	(241.600)	(296.486)
- Por deudas con empresas del grupo y asociadas.	(230.770)	(283.840)
- Por deudas con terceros.	(14.808)	(31.323)
- Por actualización de provisiones	(5.029)	(3.943)
- Activación de gastos financieros	9.007	22.620
Variación de valor razonable en instrumentos financieros	(12.904)	(27.445)
Deterioro y resultado por enajenaciones en instrumentos financieros	(753)	-
RESULTADO FINANCIERO	(254.849)	(318.333)

La Sociedad recoge bajo el epígrafe "Actualización de provisiones" los ajustes de carácter financiero como consecuencia de la actualización de provisiones (Nota 20). Asimismo, en el epígrafe "Gastos financieros y asimilados con tercero" la Sociedad ha registrado en 2013 un importe de 13.489 miles de euros (en 2012 un importe de 28.384 miles de euros) en concepto de intereses de demora de expropiaciones, cuya provisión asociada se describe en la Nota 20.

f) Excesos de provisiones

El importe más significativo incluido en el epígrafe “Excesos de provisiones” corresponde, principalmente, a resoluciones en liquidaciones de impuestos locales que se encontraban en controversia por importe de 1.265 miles de euros. En 2012 el reverso más significativo corresponde a “Otras provisiones de Explotación” por 24.122 miles de euros (Nota 20). En esta provisión se recogen subvenciones a las compañías aéreas para el incentivo de vuelos.

- Disposición adicional quincuagésima quinta de la Ley 39/2010, de 22 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2011 (Medidas para el fomento del transporte aéreo en Canarias).
- Disposición adicional cuadragésimo sexto de la Ley 39/2010, de 22 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2011 (Medidas para el fomento del transporte aéreo en Baleares, Ceuta y Melilla).
- Disposición transitoria primera de la Ley 21/2003, de Seguridad Aérea, modificada por la Ley 1/2011, de 4 de marzo, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2011.
- Disposición adicional sexagésima primera de la Ley 26/2009, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2010 (Medidas para el fomento del transporte aéreo en Canarias).

Las compañías aéreas disponían hasta cierta fecha para efectuar la solicitud de las devoluciones por operar en dichos aeropuertos, una vez transcurrido este período se pierde el derecho de devolución, por lo tanto la Sociedad efectuó el reverso.

g) Otra información

El número de empleados al cierre del ejercicio 2013 y 2012 por categorías y sexos ha sido el siguiente:

Categoría Profesional	2013			2012 (*)		
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
Alta Dirección	4	-	4	8	1	9
Directivos y Titulados	759	550	1.309	939	589	1.528
Coordinadores	817	289	1.106	949	323	1.272
Técnicos	2.899	1.419	4.318	3.317	1.581	4.898
Personal de apoyo	265	290	555	354	350	704
Total	4.744	2.548	7.292	5.567	2.844	8.411

(*) El número de empleados temporales al cierre del ejercicio 2013 ascendió a 738 empleados (2012: 1.000 empleados).

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

Categoría Profesional	2013	2012 (*)
Alta Dirección	4	8
Directivos y Titulados	1.387	1.532
Coordinadores	1.127	1.293
Técnicos	4.491	4.997
Personal de apoyo	602	731
Total	7.611	8.561

(*) El número de medio de empleados temporales en el ejercicio 2013 ascendía a 816 (2012: 1.103 empleados eventuales).

En cuanto a los miembros del Consejo de Administración, está formado por 12 personas (9 hombres y 3 mujeres) a la fecha de la formulación (2012: 10 hombres y 2 mujeres). En el ejercicio 2013 una parte del personal de alta dirección fue trasladado a la accionista.

Retribución de los Administradores y la Alta Dirección

Las retribuciones percibidas durante el ejercicio 2013 y 2012 por los Administradores y la Alta Dirección de la Sociedad clasificadas por conceptos, han sido las siguientes (en miles de euros):

	2013			2012		
	Alta Dirección	Consejo de Administración	Total	Alta Dirección	Consejo de Administración	Total
Sueldos	476	-	476	857		857
Dietas	17	119	136	13	87	100
Planes de pensiones	-	-	-			0
Primas de seguros	3	-	3	7		7
	496	119	615	877	87	964

El importe de los servicios recibidos por la Sociedad dominante última incluye los servicios de apoyo prestados por el Presidente y Consejero delegado de AENA y personal de la alta dirección que realiza funciones para Aena Aeropuertos, S.A., desde la Entidad Pública Empresarial “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea” (AENA), que asciende a 526 miles de euros en el ejercicio 2013 (2012: 128 miles de euros) (Nota 12).

No existen anticipos ni créditos concedidos al cierre del ejercicio 2013 ni 2012. Asimismo, no existen obligaciones en materia de pensiones contraídas con antiguos o actuales Administradores.

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

Durante los ejercicios 2013 y 2012 los miembros del Consejo de Administración no han mantenido participaciones en el capital de sociedades que directamente mantengan actividades con el mismo, análogo o complementario género al que constituye el objeto social de la Sociedad. Asimismo, no han realizado ni realizan actividades por cuenta propia o ajena del mismo, análogo o complementario género de actividad el que constituye el objeto social de la Sociedad.

A 31 de diciembre de 2013 y 2012 no hay miembros del Consejo de Administración que asuman cargos de administradores o directivos de otras sociedades que forman parte del Grupo.

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

Honorarios de auditoría

Los honorarios devengados durante el ejercicio por PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L. por los servicios de auditoría de cuentas ascendieron a 48,2 miles de euros en 2013 (2012: 48,2 miles de euros) y por otros servicios de verificación, ascendieron a 212 miles de euros en 2013 (2012: 265 miles de euros).

23. Compromisos y otras garantías

A 31 de diciembre de 2013 y 2012 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.

24. 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

1.7.14

medioambiental de sus actuaciones y la protección y mejora del medio ambiente.

El inmovilizado material al 31 de diciembre de 2013 incluye inversiones de carácter medioambiental por importe de 556,6 millones de euros, cuya amortización acumulada asciende a 168,9 millones de euros, (2012: inversiones por 552,6 millones de euros y amortizaciones por 152 millones de euros).

Las inversiones medioambientales realizadas durante el ejercicio 2013 han ascendido a 21.474 miles de euros (2012: 56.635 miles de euros), según el siguiente desglose:

	2013	2012
Málaga	583	2.954
Valencia	5.399	27.215
Menorca	261	411
Madrid/Barajas	1.073	719
Barcelona	22	306
Girona	34	586
Alicante	3.855	326
Tenerife Norte	2.342	16.176
Palma Mallorca	816	1.180
SSCC Aeropuertos Españoles	-	204
Bilbao	1.630	981
Melilla	-	13
Santiago	52	-
Gran Canaria	958	318
Ibiza	1.677	360
Pamplona	305	872
A Coruña	1.544	1.038
Sevilla	-	66
Resto Aeropuertos	923	2.910
Total	21.474	56.635

La cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2013 y 2012 incluye los siguientes gastos incurridos de carácter medioambiental detallados por conceptos:

	Miles de euros	
	2013	2012
Reparaciones y conservación	7.258	8.512
Servicios profesionales independientes	1.584	1.680
Total	8.842	10.192

Las provisiones y contingencias de naturaleza medioambiental se detallan en la Nota 20. 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 2013 la insonorización de 18.213 viviendas (2012: 12.738 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 2013, se hayan insonorizado 1.854 en Alicante y 814 en Bilbao (2012: 1.712 viviendas en Alicante y 796 viviendas en Pamplona).

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 2013.

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

25. Contingencias

Pasivos contingentes:

Al cierre de los ejercicios 2013 y 2012 la Sociedad mantiene reclamaciones y controversias legales en su contra, en el transcurso normal de su negocio y como consecuencia natural de ello, que la Dirección considera obligaciones posibles para las que no es probable que se produzca una salida de recursos o para las que el importe de la obligación no puede ser estimado razonablemente.

Actuaciones medioambientales

Tal y como se ha descrito en el epígrafe de Provisiones para actuaciones medioambientales, como consecuencia de las actuaciones necesarias para dar cumplimiento a la normativa de carácter medioambiental relacionada con las distintas obras de ampliación y mejoras en la red de aeropuertos, la Sociedad está obligada a realizar una serie de inversiones exigidas para minimizar el impacto de ruido en las viviendas afectadas por dichas obras. Al cierre de los ejercicios 2013 y 2012, la Sociedad mantenía diversos procesos de reclamaciones que, en caso de resolverse de forma desfavorable, podrían dar lugar a pasivos exigibles que, al cierre de dichos ejercicios, no es posible cuantificar.

Expropiaciones

Asimismo, la Sociedad se encuentra inmersa en juicios de reclamaciones a raíz de las expropiaciones realizadas que a los cierres de los ejercicios 2013 y 2012 no podían cuantificarse ya que estaban pendientes de resolución judicial y que podrían dar lugar a salidas adicionales de tesorería en concepto de expropiaciones.

Reclamaciones a Ayuntamientos locales:

Al cierre de 2013 la Sociedad mantiene controversias legales con Ayuntamientos locales por discrepancias en las liquidaciones de tasas por concesiones comerciales por el uso privativo de bienes de dominio público.

Aeropuerto de Reus

El Tribunal Supremo dictó sentencia en febrero de 2010, por la que se acordaba la reversión de unas fincas en el Aeropuerto de Reus. En estos momentos no está valorado el importe que pueda suponer la imposibilidad de revertir las mismas, no habiéndose producido resolución judicial cuantificadora del importe de la reversión. En cualquier caso, la Dirección de la Sociedad estima que la indemnización sustitutoria no sería significativa.

1.7.14

Reclamación de tarifas por las líneas aéreas

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

Las aerolíneas que operan en España ampliaron su demanda contra el Estado Español, ante la Comisión Europea denunciando irregularidades en el sistema establecido por el derecho español para la actualización de las prestaciones a percibir por Aena Aeropuertos, S.A., en el ejercicio 2012. El sector aéreo pidió la intervención del órgano comunitario por el alza de precios de 2012 y tras la subida de 2013, además de urgir la creación de un órgano independiente supervisor del transporte aéreo. En el ejercicio 2013 se creó la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), que es un órgano independiente. Hasta su puesta en funcionamiento en octubre 2013, la supervisión de la propuesta de tarifas 2014 se atribuyó de forma temporal al Comité de Regulación Ferroviaria y Aeroportuaria (CRFA) actuando en el ejercicio de su labor de modo imparcial y transparente. El proceso de consultas de la propuesta de tarifas 2014 finalizó con un acuerdo plurianual de tarifas para el periodo 2014-2018. Tras el acuerdo alcanzado con las compañías aéreas estas han sugerido a sus asociadas el desistimiento de las reclamaciones producidas. En la actualidad han presentado desistimientos el 50% de las compañías. La Dirección de la Sociedad no estima que se puedan derivar consecuencias económicas en contra de la misma.

Reclamaciones de constructoras:

Adicionalmente a lo anterior, al cierre de los ejercicios 2013 y 2012, existen reclamaciones presentadas por diversas sociedades de construcción frente a la Sociedad, derivadas de la ejecución de diversos contratos de obras realizadas en la red de aeropuertos. Hasta el momento, se han obtenido sentencias parcialmente favorables a la Sociedad por importe de 12,6 millones de euros para las que la sociedad estima que no se derivarán consecuencias económicas.

Laborales:

Existen diversos procedimientos sobre el despido de trabajadores de contratas, iniciados en el año 2013 y los anteriores, que se encuentran en distintas fases de tramitación, sin que puedan darse por finalizados, al no haber recaído sentencia o no ser ésta firme.

En caso de que recayeran sentencias desfavorables para la Sociedad, podrían conllevar, para los trabajadores, el abono de diferencias salariales entre lo percibido de la empresa concesionaria y lo que les hubiera correspondido percibir según el Convenio Colectivo de la Sociedad (de ser superiores las retribuciones establecidas en este Convenio); y/o el abono de indemnizaciones por despido improcedente, si los despidos fueran declarados improcedentes, y se optara por la no readmisión.

Adicionalmente, hay otros despidos de trabajadores de la Sociedad, que, supondrían, en caso de recaer sentencia desfavorable, readmitir a los trabajadores o abonarles la indemnización correspondiente por despido improcedente, y en todo caso, abonarles los salarios de tramitación correspondientes.

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

Adicionalmente, existen procedimientos de impugnación de convocatorias (internas y externas), composición de bolsas de candidatos en reserva y derecho a suscribir contratos, iniciados en 2012 y en los años anteriores, que podrían conllevar la adjudicación de plazas a los reclamantes o su derecho a celebrar contratos. En caso de estimar judicialmente las demandas deberían adjudicarse las plazas a los reclamantes y abonarse los salarios o las diferencias salariales generadas.

1-7-74

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

En el año 2012, CC.OO. (Aeropuerto de Granada) ha demandado a la Sociedad solicitando el abono de la paga extra de diciembre a los trabajadores de dicho aeropuerto.

Todos estos litigios de carácter laboral no están cuantificados, si bien se estima que no serían significativos.

Reclamaciones por líneas aéreas

La Sociedad mantiene reclamaciones y controversias por incidentes puntuales que han generado desperfectos en aeronaves en los aeropuertos de la red, a fecha 31 de diciembre 2013 no se han podido estimar la totalidad de los importes, aunque la Dirección de la Sociedad estima que no sean muy significativos.

Activos contingentes – Déficit de tarifa

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

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

Como resultado de este nuevo marco regulatorio, una parte significativa de los ingresos de Aena Aeropuertos tienen consideración de prestaciones patrimoniales de carácter público que, en consecuencia, deben establecerse, actualizarse y modificarse mediante una norma con rango de ley. Adicionalmente, la actualización o modificación de la mayor parte de estas prestaciones están sometidas, primero, a un procedimiento de transparencia y consulta con las asociaciones u organizaciones de compañías aéreas usuarias y, segundo, a un procedimiento de supervisión por parte de la autoridad de supervisión. El resultado será el que se incorpore al anteproyecto de ley que corresponda para su ulterior tramitación parlamentaria.

El artículo 92.2 c) de la Ley 21/2003 modificado en el RD Ley 11/2013 establece que el déficit en que se pudiera incurrir en los años 2013, 2014, 2015, 2016, 2017 y 2018, por la aplicación del ajuste de incremento máximo, podrá ser recuperado durante los cinco próximos ejercicios. El déficit tarifario teórico para 2013, según informe emitido por la Comité de Regulación Ferroviaria y Aeroportuaria el 12 de septiembre de 2013 asciende a 298 millones de euros. La Sociedad considera que este tipo de activo no cumple todos los requisitos para poder ser reconocido en el balance en la medida que se trata de un activo que depende de hechos futuros.

26. Hechos posteriores al cierre

No se han producido hechos significativos posteriores a la fecha del cierre del ejercicio y hasta la fecha de formulación de las presentes cuentas anuales, diferente del que se menciona a continuación:

- Con fecha 19 de marzo de 2014 la Dependencia de Control Tributario y Aduanero notificó a la Entidad Aena Aeropuertos, S.A. el inicio de actuaciones de comprobación e investigación en relación al Impuesto sobre el Valor Añadido del ejercicio 2013 (Nota 21).

INFORME DE GESTIÓN

2013

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

1-717

ÍNDICE

- 1. Entorno macroeconómico**
 - 1.1 Situación macroeconómica
 - 1.2 El sector del transporte aéreo y el comportamiento del turismo
- 2. Datos de actividad**
 - 2.1 Líder mundial en gestión aeroportuaria
 - 2.2 Principales magnitudes de la red de Aena Aeropuertos
 - 2.3 La red aeroportuaria de Aena Aeropuertos
 - 2.4 Tipología de tráfico
- 3. Bases de crecimiento**
 - 3.1 Mejora de la eficiencia en la gestión y reducción de costes
 - 3.2 Nuevas fuentes de ingresos
 - 3.3 Planificación de las inversiones
- 4. Análisis de resultados**
 - 4.1 Cuenta de resultados
 - 4.2 Balance, estructura de capital y estado de flujos de efectivo
 - 4.3 Descripción de los principales riesgos financieros
- 5. Áreas de negocio**
 - 5.1 Ingresos aeronáuticos
 - 5.2 Ingresos comerciales y fuera de terminal
- 6. Recursos humanos**
 - 6.1 Datos de plantilla
 - 6.2 Selección y formación
- 7. Contratación**
 - 7.1 Contratación general de proveedores
 - 7.2 Contratación comercial de clientes
- 8. Responsabilidad Social Corporativa**
 - 8.1 Desempeño económico
 - 8.2 Desempeño ambiental
 - 8.3 Desempeño social
 - 8.4 Alianzas
- 9. Perspectivas de tráfico para 2014**
- 10. Hechos posteriores al cierre del ejercicio**

177

“AENA AEROPUERTOS, S.A.”
(Sociedad Unipersonal)

Informe de Gestión del año 2013

En este informe se muestran los datos más significativos de Aena Aeropuertos, S.A. (“Aena Aeropuertos” o “la Compañía”) y de su gestión a lo largo del año 2013.

Aena Aeropuertos es el primer operador del mundo por volumen de pasajeros. Además, es propietaria de dos de los diez aeropuertos más importantes de Europa en términos de pasajeros; Madrid (6º puesto en el ranking) y Barcelona (10º puesto) y cinco de sus aeropuertos tienen un tráfico superior a los 8 millones de pasajeros anualmente. La amplitud de la red de aeropuertos de Aena (46 aeropuertos y 2 helipuertos en España), junto con la diversidad de los mismos le ha permitido obtener una amplia experiencia en la gestión de aeropuertos de distinta tipología y tamaño.

Con la gestión llevada a cabo en los últimos años se ha logrado la viabilidad económica de la Compañía. Los pilares de crecimiento han sido fundamentalmente tres: la mejora de la eficiencia en la gestión y reducción de costes, el incremento del volumen de ingresos tanto aeronáuticos como comerciales, y la planificación de las inversiones. La puesta en marcha de un ambicioso plan de reducción de costes, así como medidas para la mejora de la eficiencia operativa y de la productividad ya han dado sus frutos.

Por la parte de los ingresos, destaca el aumento de los ingresos derivados de las actividades comerciales y de los de las actividades de fuera de terminal. En este sentido, se implantó un Plan de Acción Comercial que afecta a todas las líneas de negocio y cuyos efectos, dado que las medidas se han realizado durante 2013, tendrán su reflejo en los próximos años. Entre estas medidas, cabe destacar la licitación de nuevos concursos, el incremento y la remodelación de los espacios destinados a la actividad comercial, la captación de primeras marcas nacionales e internacionales en restauración y tiendas, el desarrollo y mejora de las salas VIP, incluyendo la promoción y el diseño de un nuevo modelo de negocio para la gestión integral de los aparcamientos de los aeropuertos de la red.

Además, hay que destacar que en 2013 España recibió la cifra record de 60,7 millones de turistas, de los que casi 49 millones (cuatro de cada cinco) llegaron a través de la red de Aena. Como consecuencia de esta mayor afluencia de turistas, Aena Aeropuertos ha establecido un nuevo record de pasajeros internacionales (69% sobre el total de pasajeros de la red). Este hecho unido con la evolución macroeconómica, la creación de un total de 314 nuevas rutas en 2013 y un mejor comportamiento del tráfico nacional en el último cuatrimestre del año, han dado como resultado unos crecimientos positivos en el tráfico de la red en los dos últimos meses de 2013.

Aena Aeropuertos ha realizado en la última década un importante esfuerzo inversor que ha situado a sus aeropuertos entre los más modernos y competitivos del mundo con unas infraestructuras de primer nivel y con un elevado potencial de crecimiento. Las necesidades de inversión se han reducido significativamente, al haberse dotado a los aeropuertos de la red de la capacidad necesaria para absorber futuros crecimientos de tráfico en los próximos años. Tras concluir un periodo de importantes inversiones en nuevas infraestructuras, se plantea un nuevo escenario de planificación de las inversiones, dando prioridad a las mejoras en mantenimiento y a la seguridad, sin reducir la calidad del servicio.

Este conjunto de medidas llevadas a cabo, tanto por la vía de los gastos como de los ingresos, ha supuesto una importante reestructuración de la Compañía y ha permitido su entrada en rentabilidad. El EBITDA ajustado de 2013 aumenta en 399 millones de euros respecto a 2012, alcanzando los 1.608 millones de euros. A su vez, Aena Aeropuertos ha pasado de registrar pérdidas de 71 millones de euros en 2012 a un beneficio neto de 580 millones de euros en 2013. Lo anterior ha llevado a una reducción del endeudamiento (medido como deuda financiera neta entre EBITDA ajustado) de 10,0x en 2012 a 7,0x en 2013.

1. ENTORNO MACROECONÓMICO

1.1 Situación macroeconómica

El conjunto de las economías avanzadas evidenció una mejoría económica a lo largo de 2013 debido principalmente a las políticas monetarias expansivas adoptadas por los principales bancos centrales, mientras que el ritmo de crecimiento de las economías emergentes tendió a moderarse.

En lo relativo a la evolución económica en Europa, que concentra los principales países emisores de tráfico aéreo hacia España, durante el año 2013 se registró una mejora progresiva del entorno económico y una disminución de las tensiones asociadas a la crisis de deuda soberana. La zona del euro dejó atrás su recesión económica en el segundo trimestre del año mientras que la economía española lo hizo un trimestre después.

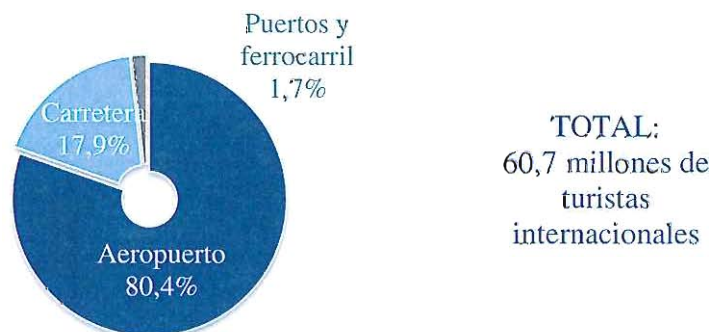
La economía española se ha beneficiado de la mejora del entorno financiero, que ha propiciado la caída de la prima de riesgo y la entrada de capital extranjero. En este contexto, la economía española retomó una senda de crecimiento positivo en el tercer trimestre del año y continuó su mejoría en el tramo final del mismo. Para el conjunto de 2013, según datos del INE, se estima que el PIB retrocedió un 1,2%.

1.2 El sector del transporte aéreo y el comportamiento del turismo

El transporte aéreo es un sector estratégico para España por su impacto económico y social. Representa el 7% del PIB nacional además de contribuir en términos de conectividad, accesibilidad, cohesión y vertebración territorial.

De los datos facilitados por el Instituto de Estudios Turísticos se desprende que a lo largo de 2013 visitaron España una cifra record de 60,7 millones de turistas lo que supone un incremento del 5,6% con respecto al año anterior. Con ello, España ha superado el record de turistas alcanzado en 2008 (58,7 millones), recuperando así el tercer puesto como país receptor de turistas, al superar a China, y situarse por detrás de Francia (83 millones) y Estados Unidos (67 millones). El turismo representa el 11% del PIB español. Esto ha ido acompañado de un mayor gasto de estos turistas que gastaron en España casi 60.000 millones de euros, lo que supone un incremento del 9,6% según la última encuesta de gasto turístico.

Del total de turistas extranjeros (no residentes que ascendió a 60,7 millones), que viajaron a España durante el transcurso de 2013, 48,8 millones (el 80,4% del total) utilizaron el avión como medio de transporte, el 17,9% se desplazaron por carretera, y el 1,7% utilizaron otros medios de transporte (puertos y ferrocarril). Adicionalmente, no hay que olvidar que España es la puerta de entrada y salida de Latinoamérica por vía aérea.



Fuente: Datos Turespaña. Movimientos turísticos en fronteras (Frontur) – Diciembre 2013

Los países emisores de turismo han sido principalmente Reino Unido (23,6% del total), Alemania (16,2%), Francia (15,7%), Países Nórdicos (8,0%), Italia (5,4%) y Países Bajos (4,3%). En estos seis países residen el 73,3% del total de turistas que visitaron España el pasado año. El comportamiento de todos estos emisores de turistas ha sido positivo. La mayor parte de ellos presentan crecimientos entre el 5% y el 6%, aunque destacan los Países Nórdicos con un incremento del 16,9%.

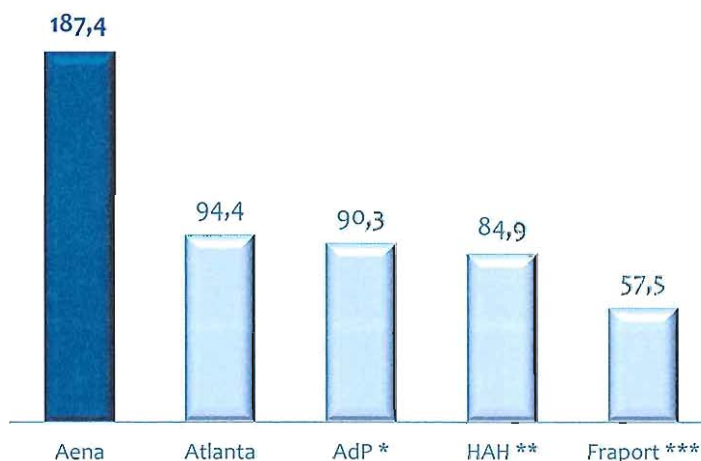
Por otro lado, el turismo nacional presenta un comportamiento menos favorable ya que ha reducido sus viajes interiores en un -0,6% según las mismas fuentes (Instituto de Estudios Turísticos), que indican que los españoles realizaron 12,2 millones de viajes al extranjero un -8,7% de variación sobre 2012.

2. DATOS DE ACTIVIDAD

2.1 Líder mundial en gestión aeroportuaria

Desde su nacimiento Aena Aeropuertos ha trabajado de manera incesante para alcanzar lo que es hoy: el primer operador aeroportuario del mundo por volumen de pasajeros y por número de aeropuertos.

Tráfico de los principales operadores aeroportuarios en 2013



* AdP incluye únicamente los aeropuertos de París

** Heathrow Airport Holdings Ltd.

***Fraport sólo incluye el aeropuerto de Frankfurt

Fuente: Datos publicados por las compañías

El conjunto de los aeropuertos y los helipuertos de Aena Aeropuertos incluyen al cierre de 2013 a dos de los diez aeropuertos más importantes de Europa por número de pasajeros: Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat, en el sexto y décimo puesto, respectivamente.

1774

Ranking de aeropuertos europeos por pasajeros 2013

Rk	Aeropuerto	Millones Pasajeros
1	Londres-Heathrow	72,4
2	Paris-Charles de Gaulle	62,1
3	Frankfurt	58,0
4	Ámsterdam	52,6
5	Estambul	51,1
6	Madrid-Barajas	39,7
7	Múnich	38,7
8	Roma-Fiumicino	36,2
9	Londres-Gatwick	35,4
10	Barcelona-El Prat	35,2

Fuente: Datos publicados por ACI Europa

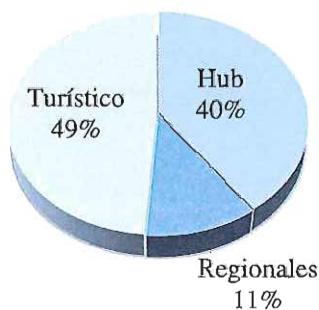
Además, cuatro de los aeropuertos de la red española de Aena Aeropuertos registraron en 2013 un tráfico superior a 8 millones de pasajeros, entre ellos, el Aeropuerto de Palma de Mallorca, que superó los 22 millones de pasajeros y el de Málaga-Costa del Sol, con prácticamente 13 millones anuales.

2.2 Principales magnitudes de la red de Aena Aeropuertos

Los 46 aeropuertos y los 2 helipuertos han dotado a Aena Aeropuertos de una red amplia y diversa, que ha permitido desarrollar experiencia en la gestión de aeropuertos de distinta tipología y tamaño.

Afectados por un escenario macroeconómico negativo, en el año 2013, según datos provisionales, los aeropuertos incluidos en la red de Aena Aeropuertos registraron 187,4 millones de pasajeros, lo que supone un 3,5% menos que en 2012, operaron más de 1,79 millones de vuelos (7,0% menos) y se transportaron más de 638.000 toneladas de mercancías (-2,0%).

Los 14 aeropuertos turísticos de Aena Aeropuertos aportaron en 2013 el 49% de los pasajeros, los 2 hubs el 40% y los 25 aeropuertos regionales el 11%.



Tipología de aeropuertos de la red de Aena Aeropuertos

Tipología de Aeropuertos	Número Aeropuertos	Pasajeros 2013 (millones)
TURÍSTICOS Palma Mallorca, Málaga, Alicante, Gran Canaria, Tenerife Sur, Ibiza, Lanzarote, Valencia, Fuerteventura, Girona, Menorca, Reus, La Palma y Almería	14	91,5
HUB Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat	2	75,0
REGIONALES Sevilla, Bilbao, Tenerife Norte, Santiago, Asturias, Santander, Jerez, A Coruña, Vigo, FGL Granada-Jaén, Zaragoza, Melilla, San Sebastián, Pamplona, El Hierro, Burgos, La Gomera, Vitoria, Logroño, Murcia-San Javier, Valladolid, León, Badajoz, Salamanca y Albacete	25	20,9
HELIPUERTOS (Ceuta y Algeciras) AVIACIÓN GENERAL* (Córdoba, Huesca-Pirineos, Madrid-Cuatro Vientos, Son Bonet y Sabadell)	7	0,02
Total	46 aeropuertos + 2 helipuertos	187,4

** Incluye el tráfico de Madrid-Torrejón que desde febrero de 2013 es una base militar sin tráfico civil*

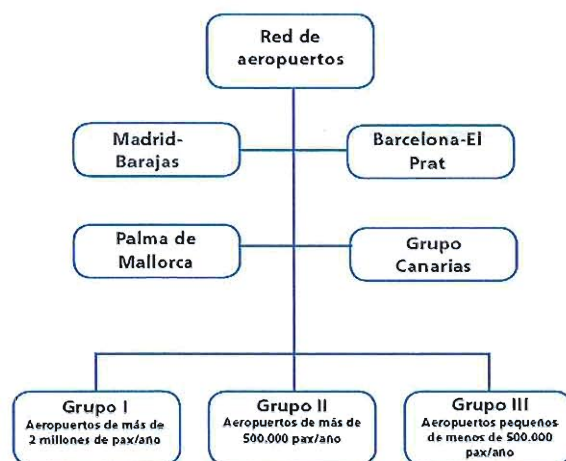
2.3 La red Aeroportuaria de Aena Aeropuertos

La red amplia y diversa distingue a Aena Aeropuertos por ser el mayor gestor aeroportuario del mundo por volumen de pasajeros. Este modelo de gestión permite optimizar los costes mediante las sinergias y economías de escala que se logran al contar con un volumen mayor de negocio, y ofrecer una calidad más elevada y homogénea.

La estructura de red también permite que cada aeropuerto pueda tener autonomía en su operativa y así ofrecer a sus clientes un servicio ajustado a sus necesidades y demandas.

Para mejorar la coordinación de todos los aeropuertos, la red de Aena Aeropuertos está organizada conforme al siguiente esquema, que diferencia los aeropuertos en función del número de pasajeros que procesan a lo largo del año, para mejorar su coordinación:

1-7-74



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

Grupo Canarias: integrado por los 8 aeropuertos de la Comunidad Autónoma de Canarias. Debido a su lejanía al territorio continental y por la importancia del tráfico interinsular, estos aeropuertos tienen unas características que los hacen diferentes al resto de la red.

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

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

Grupo III: formado por aeropuertos con menos de 0,5 millones de pasajeros al año. Es un grupo heterogéneo compuesto por:

- Bases aéreas abiertas al tráfico civil: Valladolid, León, Badajoz, Salamanca, Torrejón (*desde febrero de 2013 es una base militar sin tráfico civil*) y Albacete.
- Aeropuertos civiles con tráfico comercial: Melilla, San Sebastián, Pamplona, Burgos y Logroño-Agoncillo.
- Aeropuerto de carga: Vitoria.
- Helipuertos: Ceuta y Algeciras.
- Aeropuertos de aviación general: Córdoba, Sabadell, Son Bonet, Madrid-Cuatro Vientos y Huesca-Pirineos.

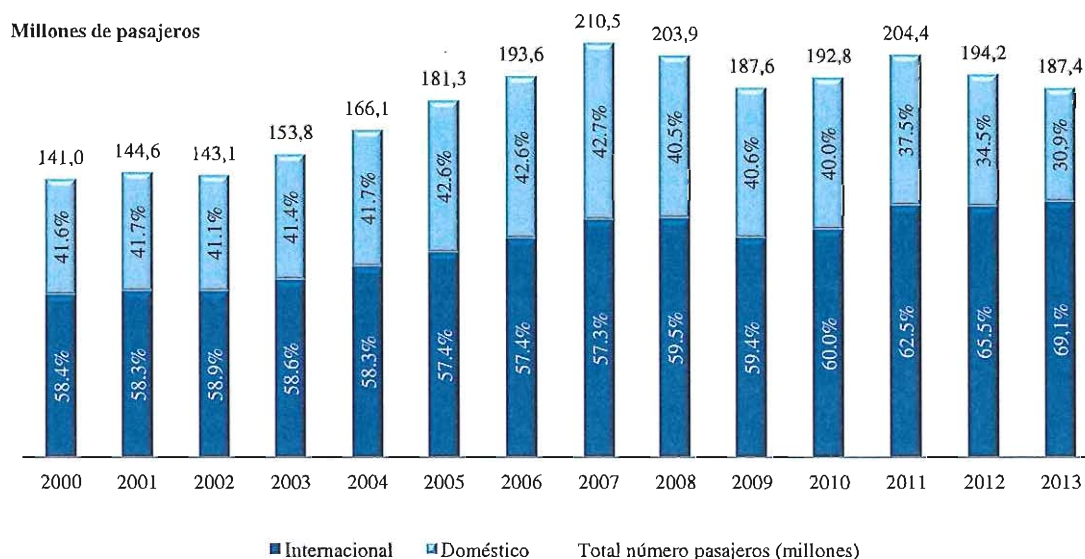
Frente a una gestión individualizada, la estructura gestionada en modelo de red ofrece ventajas significativas para Aena Aeropuertos, en términos de optimización de la operativa (como por ejemplo en la generación de tráfico de interconexiones), de la seguridad y la gestión de ingresos comerciales e importantes sinergias de costes generadas al operar en red, que se materializan en unos costes operativos y unos costes de personal por pasajero inferiores en un 41% y 53%, respectivamente, a la media de los cinco principales proveedores europeos, según datos del informe “Airport Performance Indicators, 2013” publicado por Leigh Fisher. Además, ofrece una mayor diversificación de mercados y una mejor capacidad de interlocución con las compañías aéreas.

Adicionalmente, es la base para el crecimiento internacional, a partir de las credenciales que demuestran el conocimiento y la capacidad de la Compañía para operar aeropuertos de tamaño relevante y distinta tipología.

2.4 Tipología del tráfico

La vinculación del crecimiento del tráfico al ciclo económico mundial ha condicionado la evolución del tráfico nacional e internacional en los aeropuertos de Aena Aeropuertos, siendo el tráfico internacional el que ha tenido un comportamiento mejor que el del tráfico doméstico durante el periodo de crisis económica.

Evolución de la tipología del tráfico total de pasajeros
(cuota nacional/internacional)



Aena Aeropuertos cierra el año 2013 con un total de 187,4 millones de pasajeros, que supone un descenso del 3,5% respecto de 2012. Sin embargo, el comportamiento no ha sido homogéneo en todas las tipologías de tráfico y los aeropuertos de la red de Aena.

La principal característica de este año es el buen comportamiento del tráfico internacional, que continúa creciendo año a año. Los pasajeros que han tenido el origen o destino fuera del territorio nacional suponen ya casi el 70% del total. En este año esta tipología de pasajeros ha crecido un 2,1% (frente al descenso del tráfico total del 3,5%), registrándose más de 129 millones de pasajeros durante 2013, cifra record para la Compañía.

El pasajero nacional ha descendido un 14,0% en comparación con el ejercicio anterior y de igual forma se han reducido las operaciones nacionales en un 16,4%, ambos vinculados a la situación macroeconómica en España. No obstante, se observa un mejor comportamiento desde el mes de septiembre por la desaceleración en los descensos del tráfico nacional. Así, desde finales de 2013 y soportado por los primeros meses de 2014, se aprecia cierto cambio de tendencia con descensos del tráfico nacional de pasajeros del -4,2% (en febrero).

1774

Respecto de la distribución del tráfico por áreas geográficas, destaca:

- el incremento de la cuota de tráfico con Europa, que pasa del 58,3% en 2012 al 61,9% en 2013, lo que ha supuesto un crecimiento del 2,4%, y en términos cuantitativos, 2,7 millones de pasajeros más que en 2012, y en sentido contrario,
- el descenso del tráfico doméstico, con una cuota del 30,9% en 2013 frente al 34,6% en 2012, consecuencia de una disminución de cerca del 14%, es decir, 9,4 millones de pasajeros menos que en 2012.

Distribución del tráfico por áreas geográficas

Región	Pasajeros 2012	Pasajeros 2013	%13/12	Variación pasajeros	%Cuota 2012	%Cuota 2013
EUROPA(1)	113.302.245	116.006.871	2,4%	2.704.626	58,3%	61,9%
ESPAÑA	67.196.423	57.823.418	-13,9%	(9.373.005)	34,6%	30,9%
AMERICA LATINA Y CARIBE	5.741.783	5.428.774	-5,5%	(313.009)	3,0%	2,9%
NORTEAMÉRICA(2)	3.822.670	3.596.278	-5,9%	(226.392)	2,0%	1,9%
AFRICA	2.315.348	2.418.357	4,4%	103.009	1,2%	1,3%
ORIENTE MEDIO	1.489.341	1.726.718	15,9%	237.377	0,8%	0,9%
ASIA-PACIFICO	362.889	360.931	-0,5%	(1.958)	0,2%	0,2%
Tráfico total de pasajeros	194.230.699	187.361.347	-3,5%	(6.869.352)	100,0%	100,0%

(1) Excluye España

(2) Incluye EEUU y Canadá

3. BASES DE CRECIMIENTO

Aena Aeropuertos ha llevado a cabo una profunda transformación sentando las bases para su crecimiento futuro. Esta transformación se fundamenta principalmente en los siguientes pilares: (i) mejora de la eficiencia en la gestión y la reducción de costes; (ii) incremento de los ingresos tanto aeronáuticos, como comerciales, como ingresos fuera de terminal y (iii) planificación de las inversiones.

3.1 Mejora de la eficiencia en la gestión y reducción de costes

Durante los dos últimos años, Aena Aeropuertos ha desarrollado un ambicioso plan de reducción de gastos, así como medidas para la mejora de la eficiencia operativa y de la productividad que ya han dado sus frutos.

Este esfuerzo en materia de reducción de gastos se refleja en un ahorro cercano a los 124 millones de euros en los gastos corrientes de 2013 respecto a 2012, lo que supone una disminución del 8,5%.

“Otros gastos de explotación” es el capítulo de gastos en el que se ha producido la reducción muy significativa, que ha supuesto una disminución de los mismos del 10,0% (88,2 millones de euros) hasta los 792 millones de euros en 2013, como consecuencia de las medidas de eficiencia y operativas implantadas a lo largo de 2012 y 2013.

1775
9

3.2 Nuevas fuentes de ingresos

3.2.1 Crecimiento de los ingresos comerciales

En el año 2013, los ingresos comerciales (procedentes de la explotación de servicios tanto dentro como fuera de las terminales) alcanzaron los 699 millones de euros, lo que supuso un incremento del 3% respecto al año anterior. Los nuevos contratos firmados de Duty Free, restauración y parkings a largo plazo permitirán continuar incrementando los ingresos de la actividad comercial y la generación de negocio.

Para mejorar el rendimiento de las superficies comerciales, Aena Aeropuertos ha llevado a cabo la implementación de determinadas medidas que afectan a todas las líneas de negocio, la mayor parte ejecutadas durante el año 2013, teniendo por ello el resultado de las mismas su reflejo en los años siguientes. Entre ellas, cabe destacar:

- La licitación de nuevos concursos. Destacar la adjudicación del negocio de Duty Free con ingresos mínimos garantizados durante siete años.
- El incremento y la remodelación de los espacios destinados a la actividad comercial. La superficie comercial ha aumentado a lo largo del 2013 en más de 41.000 metros cuadrados, incrementando el número de locales comerciales (tiendas y locales destinados a la restauración) en la red de aeropuertos de Aena desde 713 a finales del 2012 a 797 a finales del 2013.
- La captación de primeras marcas nacionales e internacionales en restauración y tiendas. Más concretamente, se han introducido 15 nuevas marcas relevantes en restauración y 27 marcas de reconocido prestigio en la nueva línea de negocio de tiendas de lujo.
- El desarrollo y mejora de las salas VIP, incluyendo su promoción.
- El diseño de un nuevo modelo de negocio para la gestión integral de los aparcamientos de la red.

Además de las acciones mencionadas, el incremento futuro de tráfico también contribuirá a impulsar los ingresos comerciales, y con ello, al incremento de la rentabilidad de la Compañía.

3.3 Planificación de las inversiones

Aena Aeropuertos ha realizado en la última década un importante esfuerzo inversor que ha situado a sus aeropuertos entre los más modernos y competitivos del mundo con unas infraestructuras de primer nivel y con un elevado potencial de crecimiento. Las necesidades de inversión se han reducido significativamente, al haberse dotado a los aeropuertos de la red de la capacidad necesaria para absorber futuros crecimientos de tráfico en los próximos años, como demuestra la evolución de la inversión de los últimos años, que ha descendido en torno a 1.000 millones de euros respecto a la media anual de inversión del periodo 2000-2010.

Tras concluir un periodo de importantes inversiones en nuevas infraestructuras, se plantea un nuevo escenario de planificación de las inversiones dando prioridad a las mejoras de mantenimiento y a la seguridad, sin reducir la calidad del servicio. Así, las inversiones efectuadas en 2013 (492 millones de euros), se han correspondido principalmente con inversiones de mejora de las instalaciones, seguridad operacional y apoyo a la estrategia de incremento de ingresos comerciales. Las infraestructuras actuales están suficientemente dimensionadas para acometer los futuros incrementos de actividad, por lo que no han sido necesarias inversiones significativas de aumento de capacidad, salvo los proyectos de inversión de capacidad iniciados con anterioridad.

El esfuerzo (inversión y gasto) destinado a I+D+i por Aena Aeropuertos durante 2013 ha sido de 2,6 millones de euros, dedicándose fundamentalmente a la incorporación de soluciones innovadoras para la mejora de la calidad, la seguridad y la eficiencia en la gestión, los servicios y las infraestructuras de Aena Aeropuertos.



4. ANÁLISIS DE RESULTADOS

4.1 Cuenta de resultados

Los ingresos ordinarios de Aena Aeropuertos aumentaron hasta 2.871,0 millones de euros en 2013, un 10,9%, lo que supone un incremento de 281,5 millones de euros.

Los gastos operativos reflejan una significativa reducción impulsada por las medidas de ahorro iniciadas en años anteriores, que han dado lugar a una minoración general de los mismos. Por conceptos de gasto, las variaciones más importantes corresponden a:

- Gastos de personal, que en 2013 han alcanzado los 332 millones euros.
- Otros gastos de explotación es el capítulo de gastos en el que se ha producido la reducción más significativa, que ha supuesto una disminución de los mismos del 10,0% (88,2 millones de euros) hasta los 792,0 millones de euros en 2013, como consecuencia de las medidas de eficiencia y operativas implantadas a lo largo de 2012 y 2013.
- Amortización del inmovilizado, cuyo importe (817,1 millones de euros en 2013) presenta una variación respecto a 2012 de 15,6 millones de euros (-1,9%). Menor gasto debido a la finalización de vida útil de los activos, destacando las instalaciones de Torrejón por cese de actividad.
- Deterioros, bajas de inmovilizado y otros resultados. La baja de los activos está motivada por proyectos de obras que no se llevarán a cabo como consecuencia de la reducción del Plan de Inversiones para los próximos años. Por ello, este gasto ha pasado de 25,1 millones de euros en 2012 a 56,1 millones de euros en 2013.

El EBITDA, ajustado ha aumentado de 1.209,8 millones de euros en 2012 a 1.608,6 millones de euros al cierre de 2013, lo que supone un incremento del 33,0%.

El resultado de explotación ha ascendido a 741,0 millones de euros (un aumento del 240,7% respecto a los 217,5 millones de euros de 2012).

Por su parte, el resultado financiero se reduce en un 19,9%, desde los -318,3 millones euros de 2012 a -254,8 millones en 2013. La mejora de 33,5 millones de euros se debe principalmente a:

- Disminución del gasto por deuda con empresas del grupo y asociadas desde 283,8 millones de euros en 2012 a 230,8 millones de euros en 2013, por el efecto de la minoración del tipo medio del período y la reducción de deuda media.
- Disminución de gastos por deuda con terceros (-16,5 millones de euros), siendo la principal partida los intereses de demora por las expropiaciones realizadas, que pasó de 30,9 millones de euros en 2012 a 13,8 millones de euros en 2013 (una reducción de 17,1 millones de euros).

El resultado neto del 2013 se sitúa en 580,1 millones de euros, frente a unas pérdidas en 2012 de 70,8 millones de euros, mostrando claramente la entrada en rentabilidad de la Compañía.

4.2 Balance, estructura de capital y estado de flujos de caja

Activo neto y estructura de capital

El total activos decrece en 2013 respecto a 2012, como consecuencia del descenso en el Inmovilizado no financiero y adicionalmente porque la dotación a la amortización del ejercicio (817,1 millones de euros) es inferior al importe de altas de inmovilizado del ejercicio (350,4 millones de euros).

La disminución en los Activos no corrientes se ve compensada en parte con un incremento en el activo corriente debido a una mejora de generación de caja de la sociedad que se ve reflejada en las operaciones corrientes con el Ente Público Aena (que dan lugar a un saldo deudor positivo en la c/c con su accionista en

el epígrafe “inversiones en empresas del grupo y asociadas”) y a un aumento del crédito que Aena Aeropuertos, S.A. y Aena Desarrollo Internacional, S.A. mantiene con su accionista en concepto de bases imponibles negativas, y otras deducciones activadas por consolidación fiscal, originadas por el Impuesto de Sociedades del ejercicio.

La mejora en la generación de flujos de explotación de la Compañía y el ahorro en costes, junto con una mejora en los plazos de pago a proveedores, y la planificación de inversiones efectuada (que se traducen en una reducción importante del saldo de los epígrafes “Acreedores comerciales” y “otros pasivos financieros”), han contribuido a una mejora considerable del Fondo de maniobra habitualmente negativo de la Sociedad (por operativa y financiación de la Compañía), desde los 1.662,5 millones de euros de 2012, hasta los 1.252,9 millones de euros de 2013.

El Patrimonio neto crece fuertemente como consecuencia de los resultados del ejercicio 2013 (580,1 millones de euros frente a las pérdidas de 70,1 millones de euros del ejercicio 2012).

Por su parte, el endeudamiento se reduce también de forma significativa. El ratio de endeudamiento (calculado como la deuda financiera neta dividida entre el EBITDA ajustado) pasa de un valor de 10,0x en 2012 a 7,0x en 2013.

Explicaciones del estado de flujos de efectivo

Flujos netos de efectivo de actividades de explotación

Los principales cobros de las operaciones corresponden a cobros realizados a clientes, tanto de compañías aéreas como de arrendatarios comerciales, en tanto que los principales pagos operativos corresponden a pagos a acreedores por prestación de servicios diversos, personal e impuestos locales y estatales.

El efectivo generado por las operaciones antes de variación del capital circulante crece de forma significativa en 2013 (+35,5%), hasta 1.613,3 millones de euros, desde los 1.191 millones de euros de 2012, principalmente como consecuencia del incremento del EBITDA. Dicho incremento del EBITDA se deriva fundamentalmente de una contención y ahorro del gasto, y la mejora de los ingresos..

Los intereses pagados responden principalmente al pago de los intereses por “deuda espejo” con el Grupo (229,7 millones de euros), y pagos de otros intereses (28,6 millones de euros). Los pagos por intereses experimentan una disminución motivada por la reducción de la deuda media, así como del tipo medio de la misma.

Por su parte, el pago por Impuesto de Sociedades en 2013 ha ascendido a 112,2 millones de euros, derivado del cumplimiento de la normativa sobre pagos fraccionados de dicho impuesto.

Como consecuencia de todo lo anterior, el efectivo neto generado por las actividades de explotación ha crecido notablemente hasta los 1.189,6 millones de euros, desde los 906,5 millones de euros de 2012.

Flujos netos de efectivo de actividades de inversión

Los principales pagos relativos a flujos de inversión corresponden a adquisiciones y reposiciones de inmovilizado no financiero relativos a infraestructura aeroportuaria.

Durante 2013 estos pagos han disminuido de manera significativa, hasta 492,3 millones de euros desde los 815,4 millones de euros de 2012. Así, las inversiones efectuadas en 2013, se han correspondido principalmente con inversiones de mejora de las instalaciones, seguridad operacional y apoyo a la estrategia de incremento de ingresos comerciales.

1775
12

Flujos de efectivo de actividades de financiación

- Los principales flujos de financiación positivos corresponden a nueva deuda suscrita con la matriz en aplicación de los contratos de financiación existentes entre ambas. El importe de deuda nueva a largo plazo desembolsada en 2013 asciende a 294,8 millones de euros (715,5 millones de euros en 2012).
- Por su parte, los principales flujos de financiación negativos corresponden a la devolución de dicha deuda con la matriz (epígrafe "Devoluciones de financiación del grupo"). Las amortizaciones de deuda ascienden a 807,8 millones de euros, por propio cumplimiento del calendario de pagos. No se ha refinanciado ninguna deuda bancaria.
- Además, la Compañía ha saldado deudas a corto plazo por 139,4 M€ reconocidas con su matriz.

4.3 Descripción de los principales riesgos financieros

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. La Sociedad emplea instrumentos financieros derivados para cubrir determinadas exposiciones al riesgo.

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

Existe un contrato de reconocimiento de deuda financiera entre Aena Aeropuertos S.A. y su matriz, con origen en la Aportación no dineraria que dio lugar a la creación de Aena Aeropuertos S.A. (véase Nota 1), por el cual se asumió el 94,9% de la Deuda bancaria de la matriz.

A continuación se indican los principales riesgos de carácter financiero:

4.3.1 Factores de riesgo de mercado

Riesgo de tipo de cambio

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

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

El riesgo de tipo de interés de la Sociedad está vinculado a la deuda financiera suscrita con la matriz a través del "préstamo espejo" al constituirse la sociedad anónima. Los préstamos emitidos a tipos variables exponen a la Sociedad a riesgo de tipo de interés de los flujos de efectivo, que está parcialmente compensado por el efectivo mantenido a tipos variables. Los préstamos a tipo de interés fijo exponen a la Sociedad a riesgos de tipo de interés de valor razonable.

El objetivo de la Sociedad en la gestión de tipo de interés es la optimización del gasto financiero dentro de los límites de riesgo establecidos, siendo 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. El 95,23% del valor de dichos derivados se está imputando a la Sociedad, dado que cubren el riesgo del tipo de interés de dicha proporción de algunos préstamos.

A 31 de diciembre de 2013, si el tipo de interés de los préstamos a tipo variable se hubiera incrementado o hubiera disminuido en 20 puntos básicos, manteniéndose el resto de las variables constantes, el beneficio antes de impuestos del año habría sido 10.800 miles de euros mayor y 10.800 miles de euros menor, respectivamente (2012: 9.200 miles de euros mayor y 9.200 miles de euros menor, respectivamente). No obstante, el Marco Regulatorio establecido por la Ley 1/2011 de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea establece un sistema de actualización de tarifas que protege a Aena frente a incrementos de los costes de financiación, toda vez que posibilita la recuperación de sus costes de capital, vía la remuneración de la base de activos, según legislación vigente.

4.3.2 Riesgo de crédito

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

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

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

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

4.3.3 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 por la entidad matriz una política de financiación a largo plazo, así como la contratación de líneas de liquidez a corto y medio plazo. Por tanto, la entidad que obtiene la financiación con el exterior es la sociedad matriz, que financia a Aena Aeropuertos, S.A. mediante contratos de reconocimiento de deuda y deuda intragrupo.

La política de riesgo de crédito y la operativa de la Sociedad en su sector conduce a períodos medios de cobro muy favorables. Aunque al 31 de diciembre de 2013 la Sociedad presenta un fondo de maniobra negativo de 1.252.877 miles de euros (2012: 1.662.508 miles de euros), y un beneficio del ejercicio de 580.076 miles de euros (2012: 70.783 miles de euros de resultado negativo del ejercicio), no se considera que exista un riesgo para hacer frente a sus compromisos en el corto plazo dados los flujos de caja operativos positivos que han permitido una reducción del fondo de maniobra negativo en los últimos ejercicios y que la Sociedad prevé que sigan siendo positivos en el corto plazo.

Adicionalmente, para poder atender a los compromisos de inversión y sus deudas en el corto plazo la Sociedad cuenta con el apoyo financiero de su accionista, a través de líneas de crédito aprobadas y no dispuestas por la matriz por importe de 425 millones de euros y sus propios flujos de explotación. En estas circunstancias, los Administradores de la Sociedad consideran que no existirán problemas para satisfacer los compromisos de pago.

5. ÁREAS DE NEGOCIO

5.1 Ingresos aeronáuticos

Los ingresos totales de 2013 alcanzaron los 2.217,5 M€, con un incremento respecto a 2012 de un 12,2%.

Aena Aeropuertos operaba a finales de 2013 cerca de 3.100 rutas, de las cuáles 314 (el 10%) se crearon a lo largo del año. Con la finalidad de identificar y desarrollar nuevas rutas estratégicas, Aena Aeropuertos participó en siete foros internacionales destacados: Routeseuropa (Budapest), Routes Mundial (Las Vegas), Conferencias de Slots de IATA de Verano (Dallas) Conferencia IATA de invierno (Copenhague) y las ferias internacionales de turismo de FITUR-Madrid, ITB-Berlín y MITT-Moscú. Se mantuvieron 342 reuniones con 139 compañías aéreas, 37 Aeropuertos internacionales y 18 empresas o instituciones, con el fin de promocionar los aeropuertos españoles, facilitarles su labor y resolver aquellos temas que son considerados relevantes en el desarrollo de su actividad. Uno de los ejes sobre los que descansa la labor de promoción de la conectividad aeroportuaria es la coordinación de la acción comercial con las instituciones locales, regionales y nacionales con competencias en materia de turismo. Aena Aeropuertos está impulsando la creación de los Comités de Coordinación Aeroportuaria, donde, entre otros temas, se trabajará para potenciar el tráfico aéreo. Ya en diciembre de 2013 se constituyó el Comité de Coordinación Aeroportuaria de Madrid.

5.2 Ingresos comerciales y fuera de terminal

Aena Aeropuertos tiene como uno de sus objetivos primordiales la optimización de los ingresos comerciales y los ingresos de fuera de terminal, derivados de las distintas líneas de negocio presentes en los aeropuertos, así como, la satisfacción de las necesidades y demandas de los diversos usuarios. En 2013, los ingresos ordinarios de comercial y de fuera de terminal, alcanzaron la cifra de 699,6 millones de euros (un 24,3% del total de los ingresos ordinarios) incrementándose un 3% respecto a 2012 (21 millones de euros más). Hay que destacar que la mayor parte de las medidas se han implantado en 2013 por lo que tendrán su reflejo en los próximos años.

Esta mejora se ha producido en un contexto de descenso del tráfico de pasajeros (-3,5%), por lo que se ha traducido en un incremento del ratio de ingresos comerciales (incluidos fuera de terminal) por pasajero comercial, pasando de 3,52 €/pasajero en 2012 a 3,75 €/pasajeros en 2013, si bien el conjunto de medidas adoptadas todavía no se han desarrollado en su totalidad por lo que tendrán un impacto positivo muy significativo en los próximos años.

Esta actividad engloba dos áreas según se exploten los servicios dentro de las terminales (tiendas libres de impuestos, tiendas especializadas, servicios de restauración, publicidad, alquiler de vehículos, salas vip, servicios bancarios y consumos/suministros) o fuera de las terminales (aparcamientos y activos diversos de naturaleza industrial e inmobiliaria, como terrenos, almacenes, hangares y carga aérea).

5.2.1 Servicios comerciales

Los ingresos de 2013 alcanzaron 553,6 millones de euros, un 3,7% superiores a los alcanzados en 2012. Los nuevos contratos de Tiendas libres de Impuestos y de restauración han permitido el incremento a pesar de la evolución no favorable del tráfico de pasajeros vinculado a la situación macroeconómica.



Estas cifras han sido posibles gracias a la dinamización y replanteamiento de la actividad comercial mediante diversas estrategias puestas en marcha durante 2013, entre las que las dos principales fueron:

- el incremento y optimización de las superficies comerciales (rediseño de tiendas libres de impuestos en pasantes) de cara a maximizar el aprovechamiento de los flujos de pasajeros.
- y en segundo lugar, la optimización de los procesos de licitación de concesiones comerciales (mejora del mix comercial, incorporación de marcas relevantes de ámbito nacional e internacional) y el desarrollo de acciones promocionales y de marketing.

5.2.2 Servicios fuera del terminal

Los servicios que se desarrollan fuera de las terminales, los componen los aparcamientos y activos diversos de naturaleza industrial e inmobiliaria, como terrenos, almacenes, hangares y carga aérea. En 2013, estos ingresos alcanzaron los 146,2 millones de euros, un 0,5% más que en 2012.

6. RECURSOS HUMANOS

6.1 Datos de plantilla

El número total de trabajadores, incluido el personal de Aena Internacional, a 31 de diciembre de 2013, es de 7.320, lo que supone una reducción del 13,3% respecto a 2012.

6.2 Selección y formación

En lo relativo a selección del personal de Aena Aeropuertos, las actuaciones desarrolladas han sido:


a) Titulados, Estructura y Directivos:

- Durante el 2013, no se han llevado a cabo procesos de selección externa para titulados.
- En relación a la cobertura de puestos de estructura, se han gestionado 92 procesos de promoción interna.
- Asimismo, se ha continuado con el programa de identificación y gestión de Talento en colaboración con todas las unidades de Aena.
- Se ha puesto en marcha el “Plan de Emancipación Joven”, adscrito al Ministerio de Fomento, con la incorporación de 36 becarios en el segundo semestre de 2013.

b) Plantilla de Convenio:

- De conformidad con lo establecido en el Plan de Viabilidad de Aena, se llevaron a cabo dos procesos:
 - o Movilidad Geográfica Voluntaria y Movilidad Funcional, dirigido a empleados de Aeropuertos del Grupo III, iniciado el 18 de febrero, por la cual se redistribuyeron trabajadores a otros Centros u Ocupaciones.
 - o Provisión Interna para Niveles C al F, por la que 163 candidatos promocionaron a otras Ocupaciones o Centros.

Adicionalmente, durante el año 2013 se ha realizado un importante impulso a la formación tanto en el área de estructura/directivos, como en la plantilla de convenio.



Como resultado, el personal de Aena Aeropuertos ha realizado un total de 212.661 horas de formación. En el caso de personal de estructura se han formado 1.671 personas de una plantilla media de 1.694 personas (98,6%), mientras que para la plantilla de convenio, se ha formado a 5.706 personas de un total de 6.241 (plantilla media) lo que supone un 91,4%.

7. CONTRATACIÓN

7.1 Contratación general de proveedores

Durante el ejercicio 2013 el importe total adjudicado por Aena Aeropuertos ascendió a 516,4 millones de euros (impuestos excluidos).

El volumen de contratación adjudicado de forma centralizada supuso el 91,1% (470,3 millones de euros), frente al 8,9% (46,1 millones de euros) adjudicado por los aeropuertos de forma descentralizada.

El desglose de los expedientes adjudicados según sus naturalezas ha sido el siguiente (millones de euros):

<u>Inversión centralizada</u>	
Obra	11,5
Suministros	56,0
Asistencias, Consultorías y Servicios	7,6
<u>Gastos centralizados</u>	
Obras	0,34
Suministros	4,1
Asistencias y Servicios	390,8
<u>Inversión descentralizada:</u>	
Obras	21,1
Suministros	4,6
Asistencias, Consultorías y Servicios	0,3
<u>Gastos descentralizados:</u>	
Obras	0,9
Suministros	4,1
Asistencias y Servicios	15,0

7.2 Contratación comercial de clientes

Durante el ejercicio 2013 el volumen total de contratación adjudicada relativa a arrendamientos destinados a la actividad comercial ascendió a 50,7 millones de euros (impuestos excluidos) para la primera anualidad del contrato.

La distribución del importe de los contratos de arrendamiento comercial adjudicados centralizadamente, por línea de negocio, fue la siguiente:

Líneas de negocio	Nº Exp.	Importe Adjudicación (1ª Anualidad)	% Importe Adjudicación
Agencias de viaje	3	103.371	0,2%
Arrendamiento de terrenos	1	2.781	0,0%
Bares y restaurantes	22	13.273.095	26,2%
Centro de atención al pasajero	1	240.847	0,5%
Concesiones telecomunicaciones	1	1.094.193	2,2%
Máquinas	15	5.994.197	11,8%
Otros ingresos comerciales	2	82.877	0,2%
Otros servicios al pasajeros	3	214.625	0,4%
Servicios financieros	9	8.552.791	16,9%
Tiendas en régimen fiscal normal	66	12.884.142	25,4%
Tiendas de lujo	9	8.255.476	16,3%
Total general	132	50.698.395	100,0%

8. RESPONSABILIDAD SOCIAL CORPORATIVA

La Política de Responsabilidad Social Corporativa de Aena Aeropuertos permite unificar y reforzar su identidad, cultura y pautas de conducta, y servir de herramienta para orientar y guiar sus actuaciones en cuestiones de orden económico, social, ambiental y ético de forma transversal en toda la Compañía. Durante 2013 se ha mantenido la línea de trabajo sobre la base de los resultados alcanzados en ejercicios precedentes, destacando:

- Reporte del desempeño en responsabilidad Corporativa de Aena Aeropuertos a través de la publicación de la Memoria de Responsabilidad Corporativa 2012 de Aena Aeropuertos, verificada externamente por Aenor y por la Global Reporting Initiative (GRI), con un nivel de reporte B+.
- Contribuir a reforzar el posicionamiento y reputación corporativa de Aena Aeropuertos impulsando y desarrollando actuaciones relacionadas con la difusión de valores corporativos a nivel interno a través del Boletín RC mensual, la Revista Aena, etc.
- La participación activa en actividades de benchmarking externo con las principales instituciones de referencia en materia de responsabilidad corporativa.
- La presentación a premios y reconocimientos de buenas prácticas de Aena Aeropuertos (Corresponsables, Actualidad Económica, Premios de Naciones Unidas a los Servicios Públicos - UNPSA-, etc.).

8.1 Desempeño económico

Aena ha continuado trabajando con el objetivo de materializar el nuevo modelo de gestión aeroportuaria poniendo en valor a Aena Aeropuertos como empresa líder, prestadora de servicios de calidad, eficiente y con capacidad para su proyección internacional.

Asimismo, se mantiene la apuesta por la incorporación de criterios de responsabilidad en las relaciones comerciales con terceras partes, fomentando la transparencia y la competencia de mercado. Una oferta comercial variada y de calidad, teniendo en cuenta las necesidades y expectativas de los grupos de interés, y dotando a las instalaciones aeroportuarias de un valor añadido, sigue siendo una máxima en la gestión.

8.2 Desempeño ambiental

Para Aena Aeropuertos, como empresa líder en servicios de transporte aéreo, es un factor clave la búsqueda de la sostenibilidad en aspectos tales como la compatibilización de las operaciones aéreas y del desarrollo de las infraestructuras aeroportuarias con los entornos locales, la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, la minimización del impacto acústico, así como todo lo relacionado con el impulso de actuaciones que permitan aumentar la eficiencia energética y el uso de energías renovables. Todo ello en sintonía con los objetivos estratégicos de la empresa y su Política Medioambiental y Energética.

En el área de desempeño ambiental, destacar las siguientes actuaciones:

- Planes de Aislamiento Acústico. En 2013 se ha concluido la insonorización de 807 viviendas incluidas en los Planes de diferentes aeropuertos.
- Evaluación de impacto ambiental de proyectos e instrumentos de planificación.
- Evaluaciones acústicas y atmosféricas. Elaboración de planes de acción asociados a los Mapas Estratégicos de Ruido de los aeropuertos y obtención de las Certificaciones "Airport Carbon Accreditation".
- Elaboración de estudios de caracterización y gestión de suelos.
- Actuaciones en materia de eficiencia energética y energías renovables, de acuerdo con el Plan de Ahorro y Eficiencia Energética.
- Diseño e implantación del Sistema de Gestión Integrado de la Calidad (ISO 9001) y el Medio Ambiente (ISO 14001), que permita el control y seguimiento de todos los procesos desde una perspectiva integrada y proporcione una certificación única.

8.3 Desempeño social

El desarrollo de buenas prácticas realizadas durante estos últimos años con el establecimiento de convenios de colaboración con entidades sociales, ha permitido consolidar en el ámbito de nuestros grupos de interés, proyectos solidarios que benefician a colectivos en exclusión social. En el año 2013 cabe destacar las siguientes actuaciones:

En el ámbito de la dimensión social interna:

- Desarrollo de la política de conciliación de la vida familiar y laboral: 1.742 servicios dentro del Programa de Atención al Empleado (PAE).
- Consolidación del Programa de Atención Integral (servicios de orientación, counselling, derivación a recursos sociales y "protocolos vitales" o servicios en contextos de nacimiento, fallecimiento, discapacidad, mis padres envejecen y movilidad geográfica).
- Programa de Tratamiento y Prevención de conductas adictivas y Programas de Apoyo Emocional y Educación para la Salud.
- Programa de Ayudas Sociales: gestión de más de 11.000 ayudas para trabajadores y sus hijos.

En el ámbito de la dimensión social externa:

Aena mantiene su apuesta por la integración de los valores de la sostenibilidad en su gestión empresarial y en la relación con sus grupos de interés, adaptando sus estrategias de negocio a favor de la promoción de mejoras para las comunidades con las que interactúa y la sociedad en general, y especialmente a los colectivos más desfavorecidos.

- Atención a Personas con Movilidad Reducida (PMR). Se ha suscrito un acuerdo específico de colaboración con CERMI (Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad) y se ha publicado el nuevo Manual Técnico para la Accesibilidad Aeroportuaria. El esfuerzo realizado ha sido

reconocido en el ámbito internacional, destacando que el servicio PMR de Aena Aeropuertos, ha recibido de Naciones Unidas el reconocimiento internacional a la excelencia más prestigioso del sector público, el primer premio al mejor servicio público, Premios UNPSA 2013. Durante este año se han efectuado cerca de 1,1 millones de asistencias manteniendo los niveles más altos de calidad.

- Potenciación del Proyecto “Espacios Solidarios”, ampliando su implantación a trece Aeropuertos de la red y el desarrollo de campañas de sensibilización de grandes entidades como Unicef, Intermon-Oxfam y Aldeas Infantiles. El total de usos/días fue de 1.567, participaron 51 entidades, y una media de 49,8% de ocupación anual.

8.4 Alianzas

En materia de Responsabilidad Corporativa, Aena Aeropuertos trabaja para estar alineada con el resto de empresas, e incluso si es posible situarse en la vanguardia. Con el objetivo de intercambiar y difundir buenas prácticas en sostenibilidad, a la vez que contribuir a dar a conocer productos y servicios, en 2013 se ha mantenido una línea de estrecha colaboración con algunas de las asociaciones y entidades más representativas en la materia, como Forética, el Club de Excelencia en Sostenibilidad, el Club Ability o la Fundación Corresponsables, a las que están asociadas grandes corporaciones públicas y privadas del país.

Asimismo, se mantiene la línea de colaboración con representantes del sector para la promoción de la educación, la ciencia, la formación de empleados, la promoción de la cultura, el deporte, la solidaridad, etc.

9. PERSPECTIVAS DE TRÁFICO PARA 2014

De acuerdo a los últimos datos publicados por el Instituto de Estudios Turísticos referidos al mes de febrero de 2014, la entrada de turistas internacionales a España creció un 11,8% con respecto al mismo periodo del año anterior, hasta alcanzar los 6,2 millones, lo que refuerza la tendencia mostrada en el 2013, como ya se ha comentado con anterioridad, estableció un record en el número de turistas internacionales que visitaron España con 60,7 millones.

Esta misma fuente confirma que el 82,5% de los turistas internacionales que accedieron a España en enero de 2014, lo hicieron a través de los aeropuertos, lo que supone un significativo incremento del 12,1% frente al mismo mes del año anterior.

Estas cifras confirman la tendencia de crecimiento del tráfico iniciada en los últimos meses de 2013 y que han permitido encadenar cuatro meses de crecimientos consecutivos en el conjunto de la red de aeropuertos de Aena (desde noviembre de 2013 a febrero de 2014) después de 22 meses consecutivos de descensos.


Los últimos datos de tráfico disponibles a febrero de 2014, permiten destacar la evolución del aeropuerto de Madrid/Barajas, que ha cambiado la tendencia después de 25 meses consecutivos de descensos en el tráfico de pasajeros, registrando un incremento del +1,6% en febrero de 2014. Por su parte, los aeropuertos turísticos de la red de Aena están registrando crecimientos significativos (Málaga-Costa del Sol +10,2%, Alicante +8,5%, aeropuertos canarios +8,4%).

En definitiva, tanto el comportamiento del turismo internacional como los datos del tráfico de pasajeros en la red de Aena, que a su vez están estrechamente vinculados al ciclo económico global, suponen un cambio de tendencia en la evolución del tráfico de la red que permiten atisbar signos de recuperación respecto a la evolución del tráfico aéreo a futuro.

10. HECHOS POSTERIORES AL CIERRE DEL EJERCICIO

No se han producido hechos significativos posteriores a la fecha del cierre del ejercicio y hasta la fecha de formulación de las presentes cuentas anuales, diferente del que se menciona a continuación:

- Con fecha 19 de marzo de 2014 la Dependencia de Control Tributario y Aduanero notificó a la Entidad Aena Aeropuertos, S.A. el inicio de actuaciones de comprobación e investigación en relación al Impuesto sobre el Valor Añadido del ejercicio 2013.



FORMULACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES INDIVIDUALES E INFORME DE GESTIÓN DEL EJERCICIO 2013

El Consejo de Administración de la sociedad Aena Aeropuertos, S.A. en fecha 24 de marzo de 2014, y en cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 253 de la Ley de Sociedades de Capital y del artículo 37 del Código de Comercio, procede a formular las Cuentas anuales individuales y el Informe de gestión del ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2013, los cuales vienen constituidos por los documentos anexos que preceden a este escrito.

Cargo	Nombre	Firma
Presidente:	José Manuel Vargas	
Consejeros:	Juan Ignacio Acha-Orbea	
Consejeros:	Jose Manuel Rodriguez de Castro	
Consejeros:	José María Araúzo	
Consejeros:	Pilar Arranz Notario	
Consejeros:	Victoria Marcos Cabrero *	
Consejeros:	Francisco Cal Pardo	
Consejeros:	Pedro Francisco Duque Duque	
Consejeros:	José Jaume Pons	
Consejeros:	Marta Blanco Quesada	
Consejeros:	Ginés de Rus Mendoza	
Consejeros:	Pablo Vázquez Vega	
Secretario:		

* Se corrige errata en el apellido,

** Por baja médica del Secretario del Consejo, Actuó como TAL, en base a lo dispuesto en el artículo 12º de los estatutos sociales, D. José Manuel Rodríguez de Castro.

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

Informe de auditoría, cuentas anuales consolidadas
e informe de gestión consolidado del ejercicio 2013

INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS

Al Accionista Único de Aena Aeropuertos, S.A.:

Hemos auditado las cuentas anuales consolidadas de Aena Aeropuertos, S.A. (la "Sociedad") y sociedades dependientes (el "Grupo") que comprenden el estado de situación financiera consolidado al 31 de diciembre de 2013, la cuenta de resultados consolidada, el estado del resultado global consolidado, el estado de cambios en el patrimonio neto consolidado, el estado de flujos de efectivo consolidado y la memoria consolidada correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha. Como se indica en la nota 2 de la memoria adjunta, los administradores de la Sociedad son responsables de la formulación de las cuentas anuales del Grupo, de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera, adoptadas por la Unión Europea, y demás disposiciones del marco normativo de información financiera aplicable al Grupo. 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 del ejercicio 2013 adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio consolidado y de la situación financiera consolidada de Aena Aeropuertos, S.A. y sociedades dependientes al 31 de diciembre de 2013 así como de los resultados consolidados de sus operaciones y de los flujos de efectivo consolidados correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera, adoptadas por la Unión Europea, y demás disposiciones del marco normativo de información financiera que resultan de aplicación.

El informe de gestión consolidado adjunto del ejercicio 2013 contiene las explicaciones que los administradores de Aena Aeropuertos, S.A. 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 2013. 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. y sociedades dependientes.

PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L.



Alejandro García López
Socio-Auditor de Cuentas

7 de abril de 2014



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

AENA AEROPUERTOS, S.A. (SOCIEDAD UNIPERSONAL) Y SOCIEDADES DEPENDIENTES
Cuentas anuales consolidadas al 31 de diciembre de 2013

1-7-75

Índice

	Página
Estados financieros.....	4
Notas a las cuentas anuales consolidadas.....	10
1 Información general.....	10
2 Resumen de las principales políticas contables.....	13
2.1 Bases de presentación	13
2.2 Consolidación.....	19
2.3 Información financiera por segmentos.....	24
2.4 Transacciones en moneda extranjera.....	24
2.5 Inmovilizado material	25
2.6 Activos intangibles	25
2.7 Inversiones inmobiliarias	26
2.8 Pérdidas por deterioro de valor de los activos no financieros	27
2.9 Costes por intereses.....	29
2.10 Activos financieros.....	29
2.11 Instrumentos financieros derivados y actividad de cobertura.....	31
2.12 Existencias.....	31
2.13 Cuentas comerciales a cobrar	32
2.14 Efectivo y equivalentes al efectivo.....	32
2.15 Capital social.....	32
2.16 Cuentas comerciales a pagar.....	32
2.17 Deuda financiera.....	32
2.18 Impuestos corrientes y diferidos.....	33
2.19 Prestaciones a los empleados.....	34
2.20 Provisiones y pasivos contingentes.....	36
2.21 Reconocimiento de Ingresos.....	37
2.22 Arrendamientos.....	39
2.23 Subvenciones oficiales.....	39
2.24 Acuerdos de concesión de servicios.....	39
2.25 Actividades con incidencia en el medio ambiente	40
2.26 Activos controlados conjuntamente.....	40
2.27 Comparación de la información.....	40
3 Gestión del riesgo financiero.....	41
3.1 Factores de riesgo financiero.....	41
3.2 Gestión del capital.....	43
3.3 Estimación del valor razonable.....	43
4 Estimaciones y juicios contables.....	45
4.1 Estimaciones y juicios contables más importantes.....	45
4.2 Juicios importantes al aplicar las políticas contables de la entidad.....	47
5 Información financiera por segmentos.....	47
6 Inmovilizado material.....	51
7 Activos intangibles.....	55
8 Inversiones inmobiliarias.....	57
9 Inversiones en asociadas.....	58
10 (a) Instrumentos financieros por categoría.....	60
10 (b) Calidad crediticia de los activos financieros.....	61
11 Activos financieros disponibles para la venta.....	62
12 Instrumentos financieros derivados.....	63
13 Clientes y cuentas a cobrar.....	66
14 Existencias.....	67
15 Efectivo y equivalentes al efectivo.....	68
16 Capital y prima de emisión.....	68
17 Ganancias / (pérdidas) acumuladas.....	69
18 Otras reservas.....	69
19 Proveedores y otras cuentas a pagar.....	70
20 Deuda financiera.....	71

1774

	Página
21 Impuestos diferidos.....	73
22 Prestaciones a los empleados.....	75
23 Provisiones y contingencias.....	78
24 Subvenciones.....	83
25 Compromisos.....	83
26 Otras (pérdidas) / ganancias – netas.....	86
27 Gastos por prestaciones a los empleados.....	86
28 Otros ingresos de explotación.....	87
29 Otros gastos de explotación.....	87
30 Ingresos y gastos financieros.....	88
31 Impuesto sobre las ganancias.....	88
32 Ganancias por acción.....	90
33 Transacciones con partes vinculadas	90
34 Otra información.....	94
35 Hechos posteriores a la fecha de balance	95



Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados 2013

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

Estado de situación financiera consolidado al 31 de diciembre de 2013 y 2012

	Nota	2013	2012
ACTIVOS			
Activos no corrientes			
Inmovilizado material	6	15.230.817	15.781.467
Activos intangibles	7	108.738	115.727
Inversiones Inmobiliarias	8	150.646	129.256
Inversiones en asociadas	9	100.816	58.443
Otras cuentas a cobrar	13	148.825	68.086
Activos por impuestos diferidos	21	76.213	62.259
Activos financieros disponibles para la venta	11	4.908	57.769
Otros activos financieros	10	1.822	1.433
		15.822.785	16.274.440
Activos corrientes			
Existencias	14	4.621	4.178
Cientes y otras cuentas a cobrar	13	605.555	430.200
Efectivo y equivalentes al efectivo	15	12.377	8.210
		622.553	442.588
Total activos		16.445.338	16.717.028
PATRIMONIO NETO Y PASIVOS			
Patrimonio neto atribuible a los propietarios de la dominante			
Capital ordinario	16	1.500.000	1.500.000
Prima de emisión	16	1.100.868	1.100.868
Ganancias/(pérdidas) acumuladas	17	450.533	(146.101)
Diferencias de conversión acumuladas	18	(5.871)	(1.014)
Otras reservas	18	(6.403)	(16.414)
Total patrimonio neto		3.039.127	2.437.339
Pasivos			
Pasivos no corrientes			
Deuda financiera	20	10.374.038	11.033.570
Instrumentos financieros derivados	12	4.323	9.455
Pasivos por impuestos diferidos	21	196	208
Prestaciones a los empleados	22	6.618	6.783
Provisiones para otros pasivos y gastos	23	252.167	433.188
Subvenciones	24	621.411	665.394
Otros pasivos a largo plazo	19	236.156	3.773
		11.494.909	12.152.371
Pasivos corrientes			
Proveedores y otras cuentas a pagar	19	446.574	761.382
Deuda financiera	20	1.099.823	1.052.112
Instrumentos financieros derivados	12	4.983	13.398
Subvenciones	24	47.940	23.000
Provisiones para otros pasivos y gastos	23	311.982	277.426
		1.911.302	2.127.318
Total pasivos		13.406.211	14.279.689
Total patrimonio neto y pasivos		16.445.338	16.717.028

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

1774

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

Cuenta de resultados consolidada de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2013 y 2012

	Nota	2013	2012
Actividades continuadas			
Ingresos ordinarios	5	2.876.762	2.598.474
Otros ingresos de explotación	28	7.168	7.445
Trabajos realizados por la empresa para su activo		5.639	6.504
Aprovisionamientos		(196.135)	(198.587)
Gastos de personal	27	(334.338)	(508.909)
Otros gastos de explotación	29	(796.365)	(883.438)
Amortización del Inmovilizado	6,7,8	(817.732)	(833.421)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras		40.205	32.226
Excesos de provisiones		1.871	26.908
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado	6	(56.062)	(25.676)
Otras ganancias / (pérdidas) – netas	26	10.775	(524)
Resultado de explotación		741.788	221.002
Ingresos financieros	30	57.464	2.168
Gastos financieros	30	(241.088)	(296.834)
Otros ingresos/(gastos) financieros – netos	30	(65.421)	(27.478)
Gastos financieros – netos		(249.045)	(322.144)
Participación en el resultado de asociadas	9	4.718	8.894
Resultado antes de Impuestos		497.461	(92.248)
Impuesto sobre las ganancias	31	99.194	28.722
Resultado del ejercicio atribuible al accionista de la dominante		596.655	(63.526)
Resultados por acción (Euros por acción)	32		
Resultados básicos por acción para el resultado del ejercicio		3,98	(0,42)
Resultados diluidos por acción para el resultado del ejercicio		3,98	(0,42)

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

1-7-74

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

Estado del resultado global consolidado de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2013 y 2012

	Nota	2013	2012
Resultado del ejercicio		596.655	(63.526)
Otro resultado global:			
Elementos que no se reclasificarán a resultados		-	-
		-	-
Elementos que podrían reclasificarse posteriormente a resultados:			
- Cobertura de flujos de efectivo		10.679	7.735
- Participación en otro resultado global de asociadas		(668)	-
- Diferencias de conversión de moneda extranjera		(4.857)	3.682
		5.154	11.417
Otro resultado global del ejercicio, neto de impuestos	18	5.154	11.417
Resultado global del ejercicio atribuible al accionista de la dominante		601.809	(52.109)

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

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

1774

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

Estado de cambios en el patrimonio neto consolidado de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2013 y 2012

	Nota	Atribuibles a propietarios de la dominante						Total patrimonio neto
		Capital social (Nota 16)	Prima de emisión (Nota 16)	Ganancias acumuladas (Nota 17)	Reservas de cobertura (Nota 18)	Diferencias de conversión acumuladas (Nota 18)	Participación en otro resultado global de asociadas (Nota 18)	
Saldo a 1 de enero de 2012		1.500.000	1.100.868	(82.820)	(24.149)	(4.696)	-	2.489.203
Resultado del ejercicio	17	-	-	(63.526)	-	-	-	(63.526)
Otro resultado global del ejercicio	del 18	-	-	-	7.735	3.682	-	11.417
Resultado global total del ejercicio		-	-	(63.526)	7.735	3.682	-	(52.109)
Otros movimientos	17	-	-	245	-	-	-	245
Total aportaciones de y distribuciones a propietarios reconocido directamente en patrimonio neto		-	-	245	-	-	-	245
Saldo a 31 diciembre 2012		1.500.000	1.100.868	(146.101)	(16.414)	(1.014)	-	2.437.339
Resultado del ejercicio	17	-	-	596.655	-	-	-	596.655
Participación en otro resultado global de asociadas	9	-	-	-	-	-	(668)	(668)
Otro resultado global del ejercicio	del 18	-	-	-	10.679	(4.857)	-	5.822
Resultado global total del ejercicio		-	-	596.655	10.679	(4.857)	(668)	601.809
Otros movimientos	17	-	-	(21)	-	-	-	(21)
Total aportaciones de y distribuciones a propietarios reconocido directamente en patrimonio neto		-	-	(21)	-	-	-	(21)
Saldo a 31 de diciembre de 2013		1.500.000	1.100.868	450.533	(5.735)	(5.871)	(668)	3.039.127

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

1.7.74

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

Estado de flujos de efectivo consolidado de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2013 y 2012

	Nota	2013	2012
Resultado antes de Impuestos		497.461	(92.248)
Ajustes por:		1.117.779	1.288.204
- Depreciación y amortización	6, 7, 8	817.732	833.421
- (Beneficio)/pérdida por bajas de inmovilizado		56.062	25.676
- Pérdidas/(ganancias) en el valor razonable de instrumentos financieros derivados	30	12.279	27.396
- Imputación de subvenciones	24	(40.205)	(32.226)
- Correcciones valorativas por deterioro de créditos comerciales		5.724	27.866
- Variación de provisiones	23	33.364	120.096
- Deterioro de activos financieros disponibles para la venta	11	52.861	-
- Ingresos financieros	30	(57.464)	(2.168)
- Gastos financieros	30	241.369	296.834
- Otros Ingresos y gastos		775	203
- Participación en pérdida/(ganancia) de las asociadas	9	(4.718)	(8.894)
Variaciones en capital circulante:		(34.438)	62.167
- Existencias	14	(443)	1.046
- Clientes y otras cuentas a cobrar	13	22.885	(4.275)
- Otros activos corrientes		(17.640)	(3.732)
- Proveedores y otras cuentas a pagar	19	(302.133)	61.805
- Otros pasivos corrientes		-	(2.775)
- Otros activos y pasivos no corrientes		262.893	10.098
Efectivo generado por las operaciones		383.890	(344.176)
Intereses pagados		(271.404)	(344.192)
Cobros de intereses		192	121
Impuestos pagados		(112.228)	(51)
Otros cobros (pagos)		(450)	(54)
Efectivo neto generado por actividades de explotación		1.196.912	913.947

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

Estado de flujos de efectivo consolidado de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2013 y 2012

	Nota	2013	2012
Flujos de efectivo de actividades de Inversión			
Adquisiciones de inmovilizado material		(468.363)	(795.096)
Adquisiciones de activos intangibles		(23.847)	(19.888)
Adquisiciones de inversiones inmobiliarias		(95)	(421)
Empresas del grupo y asociadas		(67.766)	-
Pagos por adquisiciones de otros activos financieros		(39)	(16)
Cobros otros activos financieros		-	255
Dividendos recibidos		9.891	1.854
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión		(550.219)	(813.312)
Flujos de efectivo de actividades de financiación			
Ingresos por la emisión de acciones ordinarias		-	-
Ingresos por recursos ajenos (Subvenciones FEDER)		16.143	17.539
Ingresos de financiación del Grupo		294.800	715.500
Devoluciones de deudas con entidades de crédito		(3.308)	(3.344)
Devoluciones de financiación del Grupo		(949.770)	(825.436)
Otros		(391)	-
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación		(642.526)	(95.741)
(Disminución)/aumento neto de efectivo y equivalentes al efectivo		4.167	4.894
Efectivo, equivalentes al efectivo al Inicio del ejercicio		8.210	3.316
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio		12.377	8.210

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

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

Notas a las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2013

1 Información general

Aena Aeropuertos, S.A. ("la Sociedad", o "Aena Aeropuertos") es la sociedad dominante de un grupo de sociedades (el "Grupo") que al cierre del ejercicio 2013 estaba integrado por 3 sociedades dependientes y 6 sociedades asociadas (véase Nota 2.2). Aena Aeropuertos se creó como entidad legal independiente en virtud del artículo 7 del Real Decreto Ley 13/2010 de 3 de diciembre por el que se habilitó al Consejo de Ministros para constituir la sociedad. La autorización para la constitución efectiva tuvo lugar el 25 de febrero de 2011 en el acuerdo del Consejo de Ministros de dicha fecha en el que se autorizó la constitución de la sociedad mercantil estatal Aena Aeropuertos, S.A. de acuerdo con lo previsto en el artículo 166 de la Ley 33/2003 de 3 de noviembre del Patrimonio de las Administraciones Públicas (LPAP).

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

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

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

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

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

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

1-7-14

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

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

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

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

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

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

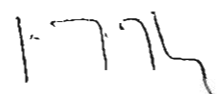
f) Todo el personal de la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" necesario para la prestación de los servicios de la actividad aeroportuaria se aporta y se integra en la Sociedad con los mismos convenios colectivos y pactos vigentes, respetándose la antigüedad y cualquier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

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

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

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

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



Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra Indicación)

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

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

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

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

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

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

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

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

1.7.14

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

2 Resumen de las principales políticas contables

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

2.1 Bases de presentación

Tal y como se describe en la Nota 1 anterior, Aena Aeropuertos se constituyó como entidad legal independiente y como grupo durante el ejercicio 2011 por efecto de la aportación no dineraria de todos los activos y pasivos afectos a la actividad aeroportuaria. Anteriormente a la creación de Aena Aeropuertos, la actividad económica de gestión y explotación de los servicios aeroportuarios llevada a cabo por la Sociedad dominante y sus sociedades dependientes y asociadas figuraba integrada en la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea".

En el marco del proceso de reorganización de la actividad aeroportuaria establecido por el Real decreto Ley 13/2010, la aportación no dineraria mencionada anteriormente se ha considerado como una reorganización empresarial dentro de la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" y consecuentemente estas cuentas anuales consolidadas presentan la información financiera de Aena Aeropuertos y de sus sociedades dependientes para los ejercicios 2013 y 2012 como si está siempre hubiera existido como una unidad económica separada, independientemente de su creación como entidad legal, teniendo además en cuenta que ha sido gestionada separadamente y ha estado bajo el control de la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" antes y después de la transacción.

Las cuentas anuales consolidadas del Grupo se han preparado de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea (NIIF-UE, en adelante las "NIIF") y las interpretaciones CINIIF en vigor al 31 de diciembre de 2013 así como con la legislación mercantil aplicable a las entidades que preparan información financiera conforme a las NIIF.

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

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

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

Estas cuentas anuales consolidadas han sido aprobados por el Consejo de Administración el 24 de marzo de 2014.

2.1.1 Cambios de estimación

Durante el ejercicio 2012 la Sociedad re-estimó las vidas útiles de las pistas y calles de rodaje, edificios terminales y edificios de aparcamiento conforme a lo establecido en la NIC 16. Este cambio de estimación se ha realizado de forma prospectiva desde el 1 de enero de 2012 de acuerdo con lo indicado en la NIC 8.

La principal razón que justificó la modificación de la vida útil estimada radica en la revisión efectuada por la Sociedad de las vidas útiles para las principales clases de activos a través de su departamento técnico interno, cuyos cálculos e informes concluyeron que debían incrementarse. Tales modificaciones se efectuaron con el conocimiento de la Dirección General de Aviación Civil y las compañías aéreas.

1.7.74

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

Para la consideración y estimación de los valores de vida útil de los distintos componentes de las pistas y calles de rodaje, edificios terminales y edificios de aparcamiento, se aplicaron por una parte criterios convencionales establecidos para este tipo de infraestructuras y con usos similares, una calidad media estándar bajo condiciones extremas, y por otra, la extensa experiencia que se posee en este tipo de infraestructuras. Concretamente tuvo en cuenta la distinta tipología existente dentro de la red de aeropuertos, y que Aena Aeropuertos dispone en cada uno de sus aeropuertos de una unidad dedicada en exclusiva al mantenimiento del mismo, apoyada técnicamente por diversas unidades de los Servicios Centrales.

En la tabla adjunta se muestran las diferentes clases de activos sobre los cuales se aplicaron las nuevas vidas útiles, el importe en libros, el segmento al que pertenecían, así como la vida útil que se aplicó hasta el 31 de diciembre de 2011 y la vida útil que se ha aplicado a partir del 1 de enero de 2012:

<u>Clase de activos</u>	Miles de euros		Años	
	Importe en libros 31/12/2012	Segmento	Vida útil hasta 31/12/2011	Vida útil a partir de 1/1/2012
Pistas y calles de rodaje	1.772.073	Aeropuertos	25	44
Edificios terminales	3.461.526	Aeropuertos	32	40
Edificios de aparcamiento	425.375	Aeropuertos	32	51
Total	5.658.974			

De no haberse llevado a cabo el cambio de estimación, esto hubiera tenido un efecto sobre el epígrafe de Amortización del inmovilizado de aproximadamente 97.950 y 81.067 miles de euros como mayor amortización en los ejercicios 2012 y 2013, respectivamente.

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

El Grupo ha adoptado las siguientes normas por primera vez durante el ejercicio financiero que comienza a partir de 1 de enero de 2013:

Modificación a la NIC 1, "Presentación de estados financieros" en relación con otro resultado global. El principal cambio resultante de estas modificaciones es un requisito de que las entidades agrupen las partidas presentadas en "otro resultado global" basándose en si potencialmente son reclasificables a resultados con posterioridad (ajustes de reclasificación). Esta norma no ha tenido un efecto significativo sobre las cuentas anuales consolidadas del Grupo.

Modificación a la NIC 12, "Impuesto diferido: Recuperación de los activos subyacentes". Ofrece un enfoque práctico para valorar los activos y pasivos por impuesto diferido relacionados con inversiones inmobiliarias valoradas a valor razonable, una de las opciones de valoración ofrecida por la NIC 40 "Inversiones inmobiliarias". En cuanto a la valoración de estos impuestos diferidos, la modificación introduce la presunción refutable de que los beneficios económicos inherentes en las inversiones inmobiliarias valoradas a valor razonable se recuperarán a través de la venta de los inmuebles y no a través de su uso. La modificación incorpora la guía previamente incluida en la SIC 21 "Impuesto sobre las ganancias – Recuperación de activos no depreciables revalorizados" en la NIC 12, dejando claro que sus requisitos no aplican a las inversiones inmobiliarias valoradas a valor razonable. Esta norma no ha tenido un efecto significativo sobre las cuentas anuales consolidadas del Grupo.

NIC 19, "Retribuciones a los empleados", eliminan el enfoque del corredor y calculan los costes financieros sobre una base neta. Esta norma no ha tenido un efecto significativo sobre las cuentas anuales consolidadas del Grupo.

Modificación a la NIIF 7, "Instrumentos financieros: Información a revelar", sobre la compensación de activo y pasivo. Esta modificación incluye nueva información a revelar para facilitar la comparación entre aquellas entidades que preparan estados financieros conformes con NIIF y aquellas que preparan estados financieros bajo US GAAP. Esta norma no ha tenido un efecto significativo sobre las cuentas anuales consolidadas del Grupo.

1.7.74
14

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

NIIF 13, "Valoración del valor razonable", se propone mejorar la consistencia y reducir la complejidad proporcionando una definición precisa del valor razonable y una única fuente de valoración del mismo y requisitos de información a revelar para usar en las NIIFs. Los requerimientos, que están muy alineados entre NIIF y US GAAP, no se extienden sobre el uso de la contabilización a valor razonable, pero proporcionan una guía sobre cómo debería aplicarse cuando su uso ya está exigido o permitido por otras normas dentro de las NIIFs. Esta norma no ha tenido un efecto significativo sobre las cuentas anuales consolidadas del Grupo.

Las mejoras anuales 2011 abordan 6 aspectos del ciclo de presentación de información financiera que comprende 2009-2011. Incluye cambios a NIIF 1, "Adopción por primera vez de las NIIF", NIC 1, "Presentación de estados financieros", NIC 16 "Inmovilizado material", NIC 32, "Instrumentos financieros: Presentación", y NIC 34, "Información financiera intermedia". Esta norma no ha tenido un efecto significativo sobre las cuentas anuales consolidadas del Grupo.

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

A la fecha de estas cuentas anuales consolidadas, la Unión Europea ha adoptado nuevas normas, modificaciones e interpretaciones de normas ya existentes, cuya fecha de entrada en vigor está prevista para los períodos contables que comiencen a partir del 1 de enero de 2014 o posteriores, pero que el Grupo no ha adoptado de forma anticipada:

Área	Requisitos fundamentales	Fecha efectiva
NIIF 10, "Estados financieros consolidados"	El objetivo de NIIF 10 es establecer los principios para la presentación y preparación de estados financieros consolidados cuando una entidad controla una o más entidades. Define el principio de control, y establece los controles como base para la consolidación. Indica cómo aplicar el principio de control para identificar si un Inversor controla a una invertida y por tanto debe consolidarla. También proporciona los requerimientos contables para la preparación de estados financieros consolidados. El Grupo está analizando el impacto que la nueva norma pueda tener sobre las cuentas anuales consolidadas del Grupo, aunque de manera preliminar no se prevén cambios en las estructuras de control dentro del perímetro de consolidación.	1 de enero de 2014
NIIF 11, "Acuerdos conjuntos"	La NIIF 11 es una reflexión más realista de los acuerdos conjuntos que se centra en los derechos y obligaciones del acuerdo en vez de en su forma legal. Existen dos tipos de acuerdo conjunto: operaciones conjuntas ("joint operations") y negocios conjuntos ("joint ventures"). Las operaciones conjuntas surgen si un operador conjunto tiene derechos sobre los activos y obligaciones relativos al acuerdo y en consecuencia contabiliza su participación en los activos, pasivos, ingresos y gastos. Los negocios conjuntos surgen cuando el operador conjunto tiene derechos sobre los activos netos del acuerdo y por tanto el patrimonio neto reconoce su participación. Deja de permitirse la consolidación proporcional en negocios conjuntos. El Grupo está analizando el impacto que la nueva norma pueda tener sobre las cuentas anuales consolidadas del Grupo, aunque preliminarmente no se prevé un impacto significativo sobre las cuentas anuales consolidadas.	1 de enero de 2014
NIIF 12, "Información a revelar sobre participaciones en otras entidades"	La NIIF 12 incluye los requerimientos de información a revelar para todas las formas de participaciones en otras entidades, incluyendo acuerdos conjuntos, asociadas, vehículos con propósitos especiales y otros vehículos fuera de balance. El Grupo está analizando el impacto que la nueva norma pueda tener sobre las cuentas anuales consolidadas del Grupo.	1 de enero de 2014
NIC 27 (revisada 2011), "Estados financieros separados"	La NIC 27 (revisada 2011) incluye las disposiciones sobre estados financieros separados que permanecen después de que las disposiciones sobre control se hayan incluido en la nueva NIIF 10. El Grupo está analizando el impacto que la nueva norma pueda tener	1 de enero de 2014

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

Área	Requisitos fundamentales	Fecha efectiva
	sobre las cuentas anuales consolidadas del Grupo, aunque preliminarmente no se prevé un impacto significativo sobre los estados financieros consolidados.	
NIC 28 (revisada 2011), "Asociadas y negocios conjuntos"	La NIC 28 (revisada 2011) incluye los requerimientos para negocios conjuntos, así como para asociadas, que se contabilizan por el método de la participación siguiendo la emisión de la NIIF 11. El Grupo está analizando el impacto que la nueva norma pueda tener sobre las cuentas anuales consolidadas del Grupo.	1 de enero de 2014
Modificación a NIC 32, "Instrumentos financieros: Presentación", sobre compensación de activo y pasivo	Son modificaciones a la guía de aplicación de la NIC 32 y aclaran algunos de los requerimientos para la compensación de activos y pasivos financieros en el balance. No se espera que la modificación tenga un efecto significativo en las cuentas anuales consolidadas del Grupo.	1 de enero de 2014
Modificaciones a NIIF 10 y 12 y NIC 27 sobre consolidación de entidades de inversión	Estas modificaciones implican que muchos fondos y entidades similares estarán exentas de consolidar la mayoría de sus dependientes. En vez de ello, las valorarán a valor razonable con cambios en resultados. Las modificaciones dan una excepción para las entidades que cumplen con la definición de "entidad de inversión" y que presentan características concretas. También se han introducido modificaciones a la NIIF 12 para introducir los requerimientos de información que una entidad de inversión necesita revelar. No se espera que la modificación tenga un efecto significativo en las cuentas anuales consolidadas del Grupo.	1 de enero de 2014
Modificación a NIC 36 "Pérdidas por deterioro del valor", sobre desgloses del importe recuperable	Esta modificación establece la información a revelar sobre el importe recuperable de activos deteriorados si ese importe se basa en el valor razonable menos los costes de venta. No se espera que la modificación tenga un efecto significativo en las cuentas anuales consolidadas del Grupo.	1 de enero de 2014
Modificación a NIC 39 "Instrumentos financieros: Reconocimiento y valoración", sobre "Novación de derivados".	Esta modificación introduce una exención de ámbito restringido a la interrupción de la contabilidad de cobertura cuando la novación de un instrumento de cobertura a una cámara de contrapartida central cumpla determinados requisitos. El Grupo está analizando el impacto que la nueva norma pueda tener sobre las cuentas anuales consolidadas del Grupo.	1 de enero de 2014

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

A la fecha de formulación de estas cuentas anuales consolidadas, el IASB y el IFRIC habían publicado las normas, modificaciones e Interpretaciones que se detallan a continuación, que están pendientes de adopción por parte de la Unión Europea.

Área	Requisitos fundamentales	Fecha efectiva
Mejoras anuales 2010-2012	Estas mejoras anuales abordan 7 aspectos de presentación de información financiera que comprende 2010-2012: <ul style="list-style-type: none"> • NIIF 2 "Pagos basados en acciones": Definición de condición para la irrevocabilidad de la concesión. • NIIF 3 "Combinaciones de negocios": Contabilización de la contraprestación contingente en una combinación de negocios. • NIIF 8 "Segmentos de explotación": Agregación de segmentos de explotación y conciliación del total de los activos de los segmentos sobre los que se informa con los activos de la entidad. 	1 de julio de 2014

1774

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

Área	Requisitos fundamentales	Fecha efectiva
	<ul style="list-style-type: none"> • NIIF 13 “Valoración del valor razonable”: Cuentas comerciales a cobrar y a pagar a corto plazo. • NIC 16 “Inmovilizado material”: Método de revalorización – re expresión proporcional de la amortización acumulada. • NIC 24 “Información a revelar sobre partes vinculadas”: Personal clave de dirección. • NIC 38 “Activos intangibles”: Método de revalorización – re expresión proporcional de la amortización acumulada. 	
Mejoras anuales 2011-2013	<p>Estas mejoras anuales abordan 4 aspectos de presentación de información financiera que comprende 2011-2013:</p> <ul style="list-style-type: none"> • NIIF 1 “Adopción por primera vez de las NIIF”: Significado de “NIIFs efectivas”. • NIIF 3 “Combinaciones de negocios”: Excepciones al alcance para negocios conjuntos. • NIIF 13 “Valoración del valor razonable”: Alcance del párrafo 52 (excepción cartera). • NIC 40 “Inversiones inmobiliarias”: Aclaración de la interrelación entre NIIF 3 y NIC 40 cuando se clasifica un inmueble como inversión inmobiliaria o inmueble ocupado por el dueño. 	1 de julio de 2014
Modificaciones a la NIC 19, “Planes de prestación definida. Aportaciones del empleado”	<p>Esta modificación aplica a las aportaciones de los empleados o terceras partes a planes de prestación definida. El objetivo es simplificar el tratamiento contable de las aportaciones que son independientes del número de años de servicio, por ejemplo, aportaciones de los empleados que se calculan de acuerdo a un porcentaje fijo del salario.</p> <p>La NIC 19 (revisada en 2011) distingue entre aportaciones de los empleados relacionadas con el servicio prestado y aquellas otras no ligadas al servicio. La modificación actual distingue además entre aportaciones que están ligadas al servicio sólo en el ejercicio en que surgen y aquellas que están ligadas al servicio en más de un ejercicio. La modificación permite que las aportaciones que están ligadas al servicio, y no varían con la duración del servicio del empleado, se deduzcan del coste de las prestaciones devengadas en el ejercicio en que se presta el correspondiente servicio. Las aportaciones ligadas al servicio, y que varían de acuerdo con la duración del servicio del empleado, deben extenderse durante el periodo de prestación del servicio usando el mismo método de asignación que se aplica a las prestaciones; lo que implica que sea bien de acuerdo con la fórmula del plan de pensiones, o, cuando el plan proporcione un nivel significativamente más alto de prestación para el servicio en años posteriores, sobre una base lineal.</p>	1 de julio de 2014
CINIIF 21, “Gravámenes”	La CINIIF 21 es una interpretación de la NIC 37. La NIC 37 establece las condiciones para el reconocimiento de un pasivo, una de las cuales es que la entidad tenga una obligación presente como consecuencia de un suceso pasado. La interpretación aclara que el suceso que obliga y que da lugar a un pasivo por el pago de un gravamen es la actividad descrita en la correspondiente legislación que provoca el pago del gravamen.	1 de enero de 2014
NIIF 9, “Instrumentos financieros”	La emisión de la NIIF 9 “Instrumentos financieros” en noviembre de 2009 representaba el primer paso en el proyecto integral del IASB para sustituir la NIC 39, “Instrumentos financieros: Reconocimiento y valoración”. La NIIF 9 simplifica la contabilización de los activos financieros e introduce nuevos requisitos para su clasificación y valoración. Requiere que los activos financieros que se mantienen principalmente para cobrar flujos de efectivo que representan el pago de principal e intereses se valoran a coste amortizado, mientras que los demás activos financieros, incluyendo los mantenidos para su negociación, se valoran a valor razonable. Por tanto, sólo se requiere un modelo de deterioro del valor para los activos financieros registrados a coste amortizado. En octubre de 2010, el IASB actualizó el contenido de la NIIF 9 para incorporar los criterios de	1 de enero de 2015

17

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

Área	Requisitos fundamentales	Fecha efectiva
	<p>reconocimiento y valoración posterior de pasivos financieros y los criterios de baja de instrumentos financieros. No se ha modificado los anteriores requisitos de la NIC 39 en estos aspectos, excepto en lo relativo al registro posterior de pasivos financieros designados a valor razonable con cambios en resultados. Para los mismos, se contempla que las variaciones de valor razonable derivadas de la consideración del propio riesgo de crédito se registren como ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio. Los importes registrados en el patrimonio no se reciclan a resultados, aun cuando podrán reclasificarse a otras partidas de patrimonio neto. No obstante, si se identificara, en el momento inicial de reconocimiento de dichos pasivos, que dicho registro contable implicaría un desajuste con la valoración de activos financieros asociados, todos los cambios de valor se imputarían a resultados. De momento, los requisitos actuales de la NIC 39 en cuanto al deterioro de activos financieros y la contabilidad de coberturas siguen siendo de aplicación.</p> <p>Dentro del proyecto del IASB de reemplazar la NIC 39 en su totalidad por la NIIF 9, se ha publicado el documento "NIIF 9: Instrumentos financieros – Contabilidad de coberturas" que supone la incorporación a la NIIF 9 de los requerimientos relativos a la contabilidad de cobertura. Estas modificaciones a la NIIF 9 suponen una reforma sustantiva de la contabilidad de cobertura que alinea de una manera más estrecha la contabilidad de cobertura con la gestión del riesgo y deberían resultar en información más útil para la toma de decisiones por parte de los usuarios de los estados financieros. Estos nuevos requerimientos también establecen un enfoque más basado en principios en vez de en reglas para la contabilidad de cobertura y abordan inconsistencias y debilidades en el actual modelo de la NIC 39.</p> <p>Los cambios más importantes son los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Pruebas de efectividad de la cobertura y posibilidad de aplicar contabilidad de cobertura:</i> La NIIF 9 relaja los requerimientos para la efectividad de la cobertura y, en consecuencia, para aplicar contabilidad de cobertura. Bajo la NIC 39, una cobertura debe ser altamente eficaz, tanto de forma prospectiva como retrospectiva. La NIIF 9 sustituye esta línea exigiendo una relación económica entre la partida cubierta y el instrumento de cobertura y que el ratio cubierto sea el mismo que la entidad usa en realidad para su gestión del riesgo. • <i>Partidas cubiertas:</i> Los nuevos requerimientos modifican lo que califica como una partida cubierta, principalmente eliminando restricciones que actualmente impiden que algunas estrategias de cobertura económicamente racionales califiquen para contabilidad de cobertura. • <i>Instrumentos de cobertura:</i> Se relajan las reglas sobre el uso de algunos instrumentos de cobertura. • <i>Contabilización, presentación e información a revelar:</i> Los requerimientos referentes a la contabilización y presentación de la contabilidad de cobertura de la NIC 39 permanecen prácticamente sin cambios en la NIIF 9. Sin embargo, las entidades ahora tendrán que reclasificar las pérdidas y ganancias acumuladas en el patrimonio neto sobre una cobertura de flujo de efectivo al importe en libros de una partida cubierta no financiera cuando se reconozca inicialmente. Además, se han incluido requerimientos adicionales de información bajo la nueva norma. <p>Adicionalmente, como parte de las modificaciones, aunque no se refiere a la contabilidad de cobertura, también se modifica la NIIF 9 para permitir a las entidades adoptar de forma anticipada el requisito de reconocer en otro resultado global los cambios en el valor razonable atribuibles a cambios en el riesgo de crédito propio de la entidad (para los pasivos financieros que se valoren a valor razonable). Esto puede aplicarse sin tener que adoptar el resto de la NIIF 9.</p>	

1.774

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

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

2.2 Consolidación

(a) Dependientes

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

El detalle de sociedades dependientes del Grupo al 31 de diciembre de 2013 y 2012 es el siguiente:

Sociedad y Domicilio Social	Actividad	%		Titular de la Participación	Método de Consolidación
		Directo	Indirecto		
Sociedades dependientes:					
Aena Desarrollo Internacional, S.A. Arturo Soria, 109 Madrid (1)	Explotación, conservación, gestión y administración de infraestructuras aeroportuarias, así como los servicios complementarios.	100	-	Aena Aeropuertos, S.A.	Integración global
Concesionaria del Aeropuerto de Madrid-Barajas, S.A.U. Aeropuerto Madrid-Barajas, Avenida de la Hispanidad s.n. 28042 Madrid	Inactiva	100	-	Aena Aeropuertos, S.A	Integración global
Concesionaria del Aeropuerto Barcelona-El Prat, S.A.U. Aeropuerto Barcelona-El Prat, Prat de Llobregat s.n. 08820 Barcelona	Inactiva	100	-	Aena Aeropuertos, S.A	Integración global

(1) Sociedades auditadas por la red PwC

Al 31 de diciembre de 2013 y 2012 ninguna de las sociedades dependientes cotiza en bolsa y todas cierran su ejercicio contable el 31 de diciembre. En cumplimiento del artículo 155 de la Ley de Sociedades de Capital, la Sociedad ha notificado a todas estas sociedades que, por sí misma o por medio de otra sociedad filial, posee más del 10% del capital.

El 17 de octubre de 2012 la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea", socio único de Aena Aeropuertos, S.A. adoptó: (1) la aprobación de los balances de fusión de Centros Logísticos Aeroportuarios, S.A. (CLASA) al 31 de diciembre de 2011 y (2) la fusión por absorción entre Aena Aeropuertos, S.A. (sociedad absorbente) y CLASA (sociedad absorbida) con extinción sin liquidación de ésta última, que transmite en bloque todo su patrimonio a Aena Aeropuertos, S.A., con efectos contables el 1 de enero de 2012.

La fusión se efectuó acogiéndose al Régimen Fiscal de Neutralidad establecido en el Capítulo VIII, del Título VII del Real Decreto Legislativo 4/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido del Impuesto de Sociedades, siendo así mismo de aplicación las exenciones y reducciones previstas en artículos 168.4 y 5 de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas, por lo que se acordó solicitar la exención del Impuesto sobre transmisiones patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados conforme al régimen referido.

Al tratarse de una fusión por absorción en la que la Aena Aeropuertos, S.A. (sociedad absorbente) es titular de forma directa de todas las acciones de CLASA (sociedad absorbida) no son necesarios los informes de administradores ni de expertos sobre el proyecto de fusión, no es necesario ningún aumento de capital de la sociedad absorbente, ni la aprobación de la fusión por la Junta General de Accionistas de la sociedad absorbida. Asimismo, no existen aportaciones de industrias ni prestaciones accesorias de ningún tipo en CLASA.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 44 del Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los trabajadores, regulador del supuesto de sucesión de empresa, la sociedad absorbente se subrogará en los derechos y obligaciones laborales de los trabajadores de la sociedad absorbida vinculados a las unidades económicas constituidas por el patrimonio objeto de la fusión. Esta fusión no ha tenido ningún impacto de género en los órganos de administración, ni en la política de responsabilidad social de la empresa de la sociedad absorbente. El Grupo contabilizó esta fusión como una combinación de negocios de entidades bajo control común, de acuerdo con la política contable descrita en esta nota.

1.7.74

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

(b) Asociadas

Asociadas son todas las entidades sobre las que el Grupo ejerce influencia significativa pero no tiene control que, generalmente, viene acompañada por una participación de entre un 20% y un 50% de los derechos de voto. Las inversiones en asociadas se contabilizan por el método de puesta en equivalencia. Bajo el método de puesta en equivalencia, la inversión se reconoce inicialmente a coste, y el importe en libros se incrementa o disminuye para reconocer la participación del inversor en los resultados de la asociada después de la fecha de adquisición. La inversión del Grupo en asociadas incluye el fondo de comercio identificado en la adquisición.

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

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

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

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

1774

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

El detalle de sociedades asociadas al 31 de diciembre de 2013 y 2012 es el siguiente:

Sociedad y Domicilio	Actividad	%		Valor de las inversiones en asociadas		Titular de la Participación	Método de Consolidación
		Directo	Indirecto	31.12.13	31.12.12		
Sociedades asociadas: Restauración de Aeropuertos Españoles, S.A. (RAESA) Aeropuerto de Madrid-Barajas Madrid (1)	Explotación de la restauración del Aeropuerto de Madrid-Barajas. Sociedad en proceso de liquidación	48,99	-	596	1.135	Aena Aeropuertos, S.A.	Puesta en equivalencia
Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A. de CV (AMP) México DF (1)	Operador aeropuertos del Pacífico GAP.	-	33,33	49.667	51.753	Aena Desarrollo Internacional, S.A.	Puesta en equivalencia
Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. (SACSA) Aeropuerto Rafael Núñez Cartagena de Indias – Colombia (1)	Explotación de Aeropuerto de Cartagena.	-	37,89	3.422	3.127	Aena Desarrollo Internacional, S.A.	Puesta en equivalencia
Aeropuertos del Caribe, S.A. (ACSA) Aeropuerto Ernesto Cortissoz Barranquilla – Colombia (1)	Explotación de Aeropuerto de Barranquilla.	-	40	-	-	Aena Desarrollo Internacional, S.A.	Puesta en equivalencia
Aerocall, S.A. Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón Cali - Colombia (1)	Explotación del Aeropuerto de Cali.	-	33,34	2.602	2.428	Aena Desarrollo Internacional, S.A.	Puesta en equivalencia
London Luton Airport Holdings III Limited Aeropuerto London Luton Luton - Reino Unido (1)	Tenencia de participaciones en la sociedad que ostenta la licencia de la explotación del Aeropuerto de Luton	-	40	44.529	-	Aena Desarrollo Internacional, S.A.	Puesta en equivalencia

(1) Sociedades auditadas por otros auditores

Al 31 de diciembre de 2013 y 2012 ninguna de las sociedades asociadas cotiza en bolsa.

El Grupo está analizando alternativas con relación a la inversión en Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A. de CV. Al cierre del ejercicio 2013, el Grupo ha mantenido la inversión en Aeropuertos Mexicanos del Pacífico como inversión en asociada, ya que a dicha fecha no se reunían todos los requisitos establecidos por la NIIF 5, Activos no corrientes mantenidos para la venta para clasificar dicha inversión como un activo mantenido para la venta.

1774

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

A raíz del proceso de desinversión por TBI (Nota 11), con fecha 27 de noviembre de 2013 la subsidiaria Aena Desarrollo Internacional, S.A. (ADI) suscribió, por un importe de 39,4 millones de libras esterlinas (correspondientes a 47,3 millones de euros), sin que se produjese salida de caja por la percepción de los dividendos de ACDL (Nota 11), acciones representativas del 40% del capital de la sociedad London Luton Airport Holdings III limited (LLAHL III), siendo Aerofi S.a.r.l. (Aerofi) el otro accionista de la misma con una participación del 60%. LLAHL III representa una sociedad instrumental creada con el objetivo, a través de su subsidiaria al 100% London Luton Airport Holdings II Limited (LLAHL II), quien a su vez posee al 100% de London Luton Airport Holdings I Limited (LLAHL I), de llevar a cabo la adquisición, con fecha 27 de noviembre de 2013, de London Luton Airport Group Limited, sociedad gestora del aeropuerto de Luton en el Reino Unido, a TBI Airport Holdings Limited por un importe total de 394,4 millones de libras esterlinas (correspondientes a 473,4 millones de euros). A la fecha de emisión de estas Cuentas Anuales Consolidadas, la Sociedad se encuentra en proceso de evaluación de los valores razonables de dicha adquisición, estimando preliminarmente que los efectos no serán significativos.

En el marco de la transacción, ADI y Aerofi suscribieron un acuerdo por el que ADI tiene la opción de adquirir acciones de Aerofi representativas del 11% del capital social de LLAHL III, durante un periodo de once meses a partir del 27 de noviembre de 2013, a un precio equivalente al precio de suscripción de dichas acciones ajustado por ciertos factores ligados a los dividendos percibidos por Aerofi, los costes financieros del 51% de la deuda suscrita por Aerofi en LLAHL II, a una rentabilidad de accionista y por las emisiones de nuevas acciones de LLAHL III que se hayan podido producir durante el periodo de ejercicio. Asimismo, el ejercicio de la opción por parte de ADI implicará la asunción por parte de esta del 51% de la deuda suscrita por Aerofi en LLAHL II por importe de 94 millones de libras esterlinas (correspondientes a 112,8 millones de euros).

El ejercicio de dicha opción por parte de ADI está sujeto a una serie de condiciones suspensivas ligadas a la realización de la adquisición (condición ya satisfecha), a la obtención de la aprobación del Consejo de Ministros al ejercicio de la opción o a la pérdida de la condición de sociedad mercantil estatal por parte de ADI, y a la obtención de cualquier autorización regulatoria en relación con el ejercicio de la opción. La Sociedad, al evaluar el método de reconocimiento de la inversión en LLAHL III, ha considerado los derechos de voto potenciales derivados de la opción y las condiciones suspensivas de la misma que al cierre no estaban satisfechas, de acuerdo con la política contable descrita en la Nota 2.2. (a). Consecuentemente, la inversión en LLAHL III se ha registrado como una participación en asociada, al mantener el grupo influencia significativa sobre la misma, y se ha contabilizado por el método de puesta en equivalencia.

Asimismo, en el mismo acuerdo entre ADI y Aerofi mencionado anteriormente, se establece que, en el caso en que ADI no ejerza su opción de compra sobre el 11% de LLAHL III, Aerofi tiene a su vez la opción de adquirir la participación del 40% que ADI ostenta en LLAHL III, durante los once meses que siguen la finalización del periodo de ejercicio de ADI, la fecha en que las partes establezcan que las condiciones suspensivas mencionadas anteriormente no pueden cumplirse o la fecha en la que ADI notifique a Aerofi su intención de no ejercer la opción durante el periodo de ejercicio. El precio de ejercicio de la opción por parte de Aerofi estará representado por el precio de suscripción de las acciones representativas del 40% del capital de LLAHL III, ajustado por la misma rentabilidad de accionista mencionada anteriormente y por las emisiones de nuevas acciones de LLAHL III que se hayan podido producir durante el periodo de ejercicio.

Adicionalmente, las dos opciones de compra cumplen con la definición de instrumento financiero derivado. El Grupo ha estimado que la probabilidad de ocurrencia de cada opción, en función a la estimación realizada de las contingencias a las que están sujetas es del 50%. Aplicando la misma ponderación a la probabilidad de ejercicio de cada opción el valor neto de ambas opciones es de 255 miles de euros (derivado activo por importe de 39 miles de euros y derivado pasivo por importe de 294 miles de euros).

Las hipótesis utilizadas para la estimación del valor de la opción call han sido las siguientes:

	Opción call 1	Opción call 2
Importe	11% importe inicial	40% importe inicial
Volatilidad	17,85%	17,85%
Duración	11 meses	22 meses

El 8 de agosto de 2013 la sociedad Aena Desarrollo Internacional recibió una comunicación de Aerocali donde se indica que la sociedad Desarrollo de Concesiones Aeroportuarias está interesada en la venta de su participación en Aerocali y

17714

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

solicita a Aena Desarrollo Internacional que confirme su intención de ejercer el derecho de preferencia. El 29 de agosto de 2013 la sociedad Aena Desarrollo Internacional comunicó su potencial intención de aceptar la oferta y adquirir 63.335 participaciones adicionales, un 16,67%, alcanzando un 50% en Aerocali, e indica que la transmisión de las mismas y pago del precio estarán sujetos a la obtención de las autorizaciones administrativas que resultan de aplicación. La fecha para ejercer el derecho de preferencia es el 31 de marzo de 2014. Al 31 de diciembre de 2013 no se ha concretado la compra de las acciones de Aerocali.

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 2013 fue de 69,80 pesos mexicanos (MXN) (2012: 77,61 pesos mexicanos (MXN)).

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

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

2.3. Información financiera por segmentos

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

El Presidente y Consejero Delegado consideran el negocio desde la perspectiva de las distintas actividades de negocio del Grupo. Sobre la base de lo anterior, la máxima autoridad en la toma de decisiones analiza el negocio del Grupo en base a 4 segmentos de explotación: Aeropuertos, que incluye las actividades aeronáuticas y comerciales del Grupo, Servicios fuera de terminal, Internacional y Otros. En la Nota 5 de la presente memoria se refleja la información financiera detallada por segmentos.

2.4. Transacciones en moneda extranjera

(a) Moneda funcional y de presentación

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

(b) Transacciones y saldos

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

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

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

patrimonio neto en el epígrafe Diferencias de Conversión.

2.5. Inmovilizado material

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

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

Los terrenos no se amortizan. La amortización en otros elementos de inmovilizado material se calcula usando el método lineal para asignar la diferencia entre el coste de los activos y sus valores residuales durante las vidas útiles estimadas, que se indican a continuación:

	A partir de 1/1/12 (véase Nota 2.1.1)
▪ Construcciones	12-51 años
▪ Instalaciones técnicas	4-15 años
▪ Maquinaria	5-20 años
▪ Otras instalaciones	6-12 años
▪ Mobiliario	4-13 años
▪ Otro inmovilizado	5-7 años

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

	A partir de 1/1/12
▪ Terminales de pasajeros y mercancías	32-40 años
▪ Obra civil aeroportuaria	25-44 años
▪ Equipamiento terminales	4-13 años
▪ Transporte de pasajeros entre terminales	15-50 años
▪ Equipamiento obra civil aeroportuaria	15 años

El valor residual y la vida útil de los activos se revisan, y ajustan si es necesario, en la fecha de cada balance.

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

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

2.6. Activos intangibles

(a) Aplicaciones informáticas

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

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

- Técnicamente, es posible completar la producción del activo intangible de forma que pueda estar disponible para su utilización o su venta;

1.774

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra Indicación)

- El Grupo tiene intención de completar el activo intangible en cuestión, para usarlo o venderlo;
- El Grupo tiene capacidad para utilizar o vender el activo intangible;
- Se puede demostrar la forma en que el activo intangible vaya a generar probables beneficios económicos en el futuro;
- Existe disponibilidad de los adecuados recursos técnicos, financieros o de otro tipo, para completar el desarrollo y para utilizar o vender el activo intangible; y
- El desembolso atribuible al activo intangible durante su desarrollo puede valorarse de forma fiable.

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

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

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

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

(b) Gastos de desarrollo

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

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

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

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

(c) Otro inmovilizado intangible

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

2.7. Inversiones inmobiliarias

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

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

1-774

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

2.8. Pérdidas por deterioro de valor de los activos no financieros

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

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

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

Durante el ejercicio 2010, las prestaciones patrimoniales se han establecido a través de la Ley de Presupuestos del Estado para ese año y a través de otras normas entre las que destaca la Ley 25/1999 que recogía las bases de cálculo de los precios de las prestaciones patrimoniales. En base a la normativa mencionada anteriormente, toda actividad realizada en terrenos de dominio público estaba sujeta a las prestaciones patrimoniales, por tanto la fijación de las tarifas asociadas a los activos afectos a la explotación en dichos terrenos, sustancialmente la infraestructura aeroportuaria en su conjunto y los aparcamientos en su conjunto, tenía en cuenta el coste invertido en dichos activos y los gastos necesarios para su funcionamiento, por lo que en la determinación del valor recuperable de dichos activos el Grupo ha considerado los flujos procedentes de las prestaciones patrimoniales y los generados directamente por cada activo o grupo de activos. A partir del ejercicio 2011, la normativa aplicable a las prestaciones patrimoniales es la Ley 1/2011 que regula la determinación de las prestaciones patrimoniales asociadas a los activos afectos a la actividad aeroportuaria, estableciendo un criterio único de recuperación de los activos, con la diferencia, respeto al periodo anterior, que dicha Ley considera en el cálculo de las prestaciones patrimoniales exclusivamente las inversiones y costes de la red de aeropuertos en su conjunto, excluyendo los aparcamientos que anteriormente se incluían. Tal y como se ha mencionado anteriormente, la Sociedad dominante considera como una unidad generadora de efectivo a la red de aeropuertos en su conjunto, a la luz de la normativa reguladora de las prestaciones patrimoniales, debido principalmente a las siguientes razones:

- Los aeropuertos individualmente no tienen independencia en la gestión de ingresos al ser la gestión conjunta y las tasas calculadas en función de la globalidad de la red.
- El control de la operativa aeroportuaria se realiza por parte de la gerencia de la Sociedad dominante de forma conjunta.
- Las tarifas que recibe la Sociedad dominante por la realización de su actividad son calculadas teniendo en cuenta prácticamente la totalidad de las actividades que realiza la Sociedad dominante y busca un equilibrio presupuestario de forma que la rentabilidad de los ingresos comerciales, generan una disminución de tarifas aeronáuticas siendo los beneficiados los usuarios de la infraestructura aeroportuaria, de acuerdo con lo establecido en el RD Ley 20/2012 (véase nota 2.21).
- Por último, el marco regulatorio establecido en la Ley 1/2011 establece que las tarifas sean calculadas en función de la globalidad de la red permitiendo la recuperación de los costes de la Red en su conjunto y no a nivel de aeropuertos individualmente.

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

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

- Los ingresos generados por la red de aparcamientos son íntimamente dependientes de la actividad aeroportuaria, toda vez que no pueden operarse con independencia del resto de activos integrantes la red, por lo que la recuperación de dichos activos se considera también en su conjunto, considerando la actividad de los aparcamientos como accesoria con respecto a la actividad aeroportuaria.
- La gestión que se lleva a cabo de los aparcamientos se realiza en consideración del conjunto de ellos, por la interdependencia con los activos aeroportuarios y por la naturaleza de servicio obligatorio que se debe prestar en relación con la actividad aeroportuaria. En este sentido, cabe indicar que la Dirección de la Sociedad dominante evalúa la suficiencia de las infraestructuras en los aeropuertos en función del tráfico y al ser los aparcamientos parte del servicio aeroportuario, las decisiones de inversiones, gestión y operaciones son tomadas considerando el tráfico de viajeros.
- La fijación de los precios de los aparcamientos se basa en las características descritas anteriormente, por lo tanto dichos precios son asimilables a precios fijados atendiendo a parámetros de servicios públicos, por lo que los aparcamientos deberán considerarse en su conjunto y no de forma separada, ya que su existencia está condicionada a la existencia de los activos aeroportuarios en su conjunto.
- El servicio de aparcamiento es considerado como un servicio público obligatorio para la prestación del servicio aeroportuario de acuerdo con la normativa de Ordenación de los aeropuertos de interés general y sus zonas de servicios.

En relación con el cálculo del valor recuperable, el procedimiento implantado por la Dirección de la Sociedad dominante para la realización de las pruebas de deterioro a nivel de las unidades generadoras de efectivo, cuando proceda, es el siguiente:

- La Dirección prepara anualmente un plan de negocio (Programa de Actuación Plurianual) abarcando generalmente un espacio temporal de cinco ejercicios, incluido el ejercicio en curso. Los principales componentes de dicho plan, que es la base del test de deterioro, son los siguientes:
 - Proyecciones de resultados.
 - Proyecciones de inversiones y capital circulante.
- Otras variables que influyen en el cálculo del valor recuperable son:
 - Tipo de descuento a aplicar, entendiendo éste como la media ponderada del coste de capital, siendo las principales variables que influyen en su cálculo, el coste de los pasivos y los riesgos específicos de los activos.
 - Tasa de crecimiento de los flujos de caja empleada para extrapolar las proyecciones de flujos de efectivo más allá del período cubierto por los presupuestos o previsiones.
- Los Programas de Actuación Plurianual son preparados en función de las mejores estimaciones disponibles y son aprobados por el Consejo de Administración.

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

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

1774

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

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

Adicionalmente, durante el ejercicio 2013 ha entrado en vigor el Real Decreto Ley 11/2013, de 2 de agosto, para la protección de los trabajadores a tiempo parcial y otras medidas urgentes en el orden económico y social, que modifica la letra c) del artículo 92 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, con el fin de ajustar la fórmula de cálculo del déficit prevista en dicha letra, para que, como consecuencia del acuerdo alcanzado con diversas asociaciones de compañías aéreas, el incremento máximo de las prestaciones patrimoniales de carácter público a percibir por Aena Aeropuertos, S.A. se modere, de manera que el límite máximo de incremento previsto inicialmente para los tres primeros años de aplicación de la fórmula prevista en el artículo 92 antes citado, se extienda hasta el año 2018, y asimismo el período de recuperación del déficit que ello genere, se amplíe hasta cinco años. Con esta medida se facilita la recuperación del transporte aéreo y con ella la del sector turístico español. De acuerdo con lo dispuesto en la disposición adicional segunda, los incrementos de las tarifas unitarias previstos se aplicaran sobre las cuantías exigibles en 2013 por cada una de las prestaciones patrimoniales de carácter público que percibe Aena Aeropuertos, S.A., según legislación vigente. Si bien dichas normativas no han tenido impacto sobre la determinación de las unidades generadoras de efectivo en los ejercicios 2012 y 2013, en adelante la determinación de las unidades generadoras de efectivo se podría ver afectada por esta normativa, de acuerdo con los criterios establecidos para el cálculo de las prestaciones patrimoniales.

2.9 Costes por intereses

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

2.10 Activos financieros

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

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

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

Los activos financieros y los pasivos financieros se compensan, y presentan por un neto en el balance, cuando existe un derecho, exigible legalmente, de compensar los importes reconocidos, y el Grupo tiene la intención de liquidar por el neto, o de realizar el activo y cancelar el pasivo simultáneamente. Durante el ejercicio 2013 no se han compensado activos y pasivos financieros por no cumplirse los requisitos para ello.

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

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

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

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

(b) Préstamos y cuentas a cobrar

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

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

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

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

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

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

(c) Activos financieros disponibles para la venta

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

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

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

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

1774

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

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

2.11 Instrumentos financieros derivados y actividades de cobertura

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

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

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

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

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

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

2.12 Existencias

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

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

2.13 Cuentas comerciales a cobrar

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

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

2.14 Efectivo y equivalentes al efectivo

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

2.15 Capital social

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

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

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

2.16 Cuentas comerciales a pagar

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

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

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

2.17 Deuda financiera

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

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

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

1.774

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

2.18 Impuestos corrientes y diferidos

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

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

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

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

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

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

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

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

Las sociedades que han integrado el Grupo fiscal en los ejercicios 2013 y 2012 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) – fusionada con Aena Aeropuertos, S.A. en 2012
5. Concesionaria del Aeropuerto Madrid-Barajas, S.A.
6. Concesionaria del Aeropuerto Barcelona-El Prat, S.A.

1.7.74

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

2.19 Prestaciones a los empleados

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

(a) *Compromisos laborales a largo plazo*

- Planes de aportación definida

Un compromiso post- empleo de aportación definida es un compromiso bajo el cual el Grupo paga aportaciones fijas a un fondo y no tiene ninguna obligación, ni legal ni implícita, de realizar aportaciones adicionales si el fondo no posee activos suficientes para pagar a todos los empleados las prestaciones relacionadas con los servicios prestados en el ejercicio corriente y en ejercicios anteriores. Para los compromisos de aportación definida el Grupo paga aportaciones a planes de seguros de pensiones gestionados de forma pública o privada sobre una base obligatoria, contractual o voluntaria. Una vez que se han pagado las aportaciones, el Grupo no tiene obligaciones de pago adicionales.

- Planes de prestación definida

Un compromiso con empleados de prestación definida es un compromiso que establece el importe de la prestación que recibirá un empleado en el momento de su jubilación, normalmente en función de uno o más factores como la edad, años de servicio y remuneración.

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

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

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

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

Premios de permanencia

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

Las hipótesis más relevantes tenidas en cuenta para la obtención del cálculo actuarial son las siguientes:

1775

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

	31-12-2013	31-12-2012
Tipo de interés técnico	2,80%	3,0%
Crecimiento salarial	2,00%	2,0%
Tabla de mortalidad	PERMF 2000 NP	PERMF 2000 NP
Sistema financiero utilizado	Capitalización individual	Capitalización individual
Método de devengo	Projected Unit Credit	Projected Unit Credit
Edad de jubilación	65 años	65 años
Tablas de Invalidez	OM 77	OM 77

Premios de jubilación anticipada

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

Durante el ejercicio 2004 tuvo lugar la exteriorización de los premios de jubilación anticipada, mediante la contratación el 25 de marzo de 2004 de un seguro de vida con pago único con Mapfre Vida.

Las principales hipótesis actuariales utilizadas han sido las siguientes:

	31-12-2013	31-12-2012
Tipo de interés técnico	2,90%	1,00%
Crecimiento salarial a largo plazo	3,00%	3,00%
Rentabilidad Fondo Aportación Definida	4,00%	4,00%
Tipo garantizado Mapfre	3,10%	3,10%
Tabla de mortalidad	PERMF 2000 NP	PERMF 2000 NP
Sistema financiero utilizado	Capitalización individual	Capitalización individual
Método de devengo	Projected Unit Credit	Projected Unit Credit
Edad de jubilación	Entre 60 y 63 años y 11 meses	Entre 60 y 63 años y 11 meses

Planes de pensiones

De acuerdo con el Convenio Colectivo, el Grupo debería mantener un plan de pensiones de aportación definida. Sin embargo, el Real Decreto Ley 17/2012 de 27 de diciembre y el Real Decreto Ley 20/2011 de 31 de diciembre, respectivamente, establecen que las empresas públicas empresariales no pueden realizar aportaciones a planes de pensiones de empleado o contratos de seguro colectivo que incluyan la cobertura de la contingencia de jubilación, por lo que la previsión del Convenio Colectivo no ha sido aplicable en los ejercicios 2012 ni 2013. Véase nota 22 c).

1.775

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

(b) Indemnizaciones por cese

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

Como consecuencia del Plan de Eficiencia Aeroportuaria aprobado por el Ministerio de Fomento en junio de 2012 para adecuar la oferta de servicios de 17 aeropuertos y 2 helipuertos a la demanda real que se presente en cada momento y que ha conllevado a la reducción del horario operativo y la existencia de un excedente de personal, el 31 de octubre de 2012 se suscribió un Acta de Acuerdo entre la representación del Grupo de empresas AENA y los representantes de las organizaciones sindicales pertenecientes a la coordinadora sindical estatal, donde se aprueba el Plan Social de Desvinculaciones Voluntarias (PSDV) en el seno de un procedimiento de regulación de empleo.

Este plan aplicaba a los trabajadores que se encontrasen activos o en situación asimilada al momento de la firma del mencionado acuerdo, que voluntariamente desearan adherirse a él y fuesen trabajadores fijos de la empresa y menores de 64 años al 31 de diciembre de 2012. El PSDV no era de aplicación a los trabajadores en situación de jubilación parcial y en relación con el "colectivo SEI" (Bomberos) no debían encontrarse en situación de poder acceder a la jubilación con derecho a percibir el 100% de la correspondiente pensión, en base a lo establecido en el RD 383/2008.

Al 31 de diciembre de 2012 se habían adherido al PSDV trabajadores cuyas salidas se efectuaron de forma escalonada hasta el 30 de junio de 2013. La Sociedad contrató con el BBVA Seguros una póliza para hacer frente a los pagos de las indemnizaciones correspondientes, así mismo, contrató una agencia para que facilite la reinserción laboral a los empleados (Nota 23). En el ejercicio 2013 se produjeron la totalidad de las salidas previstas en el PSDV.

2.20 Provisiones y pasivos contingentes

Las provisiones se reconocen cuando:

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

No se reconocen provisiones para pérdidas de explotación futuras.

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

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

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

1.774

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

2.21 Reconocimiento de ingresos

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

Los ingresos ordinarios se reconocen de la siguiente forma:

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

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

Aeronauticos (Prestaciones públicas patrimoniales):

La fijación de la tarifas de las prestaciones públicas patrimoniales se realiza de acuerdo con el RD Ley 1/2011, de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y modifica la Ley 21/2003, de 7 de Julio, de Seguridad Aérea. Asimismo en el artículo 69 del RD Ley 1/2011 se definen los siguientes conceptos como prestaciones patrimoniales de carácter público:

- Utilización de las pistas de los aeropuertos civiles y de utilización conjunta y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil por las aeronaves y la prestación de los servicios precisos para dicha utilización, distintos de la asistencia en tierra a las aeronaves, pasajeros y mercancías.
- Servicios de tránsito aéreo de aeródromo que facilite el gestor aeroportuario, sin perjuicio de que tales servicios se presten a través de los proveedores de servicios de tránsito aéreo debidamente certificados que hubieren sido contratados por aquél y designados al efecto por el Ministerio de Fomento.
- Servicios de meteorología que facilite el gestor aeroportuario, sin perjuicio de que tales servicios se presten a través de los proveedores de servicios de meteorología debidamente certificados y, además, designados al efecto por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.
- Servicios de inspección y control de pasajeros y equipajes en los recintos aeroportuarios.
- Utilización, por parte de los pasajeros, de las zonas terminales aeroportuarias no accesibles a los visitantes, así como de las facilidades aeroportuarias complementarias.
- Servicios que permiten la movilidad general de los pasajeros y la asistencia necesaria a las personas con movilidad reducida (PMRs) para permitirles desplazarse desde un punto de llegada al aeropuerto hasta la aeronave, o desde ésta a un punto de salida, incluyendo el embarque y desembarque.
- Utilización de las zonas de estacionamiento de aeronaves habilitadas al efecto en los aeropuertos.
- Utilización de las instalaciones aeroportuarias para facilitar el servicio de embarque y desembarque de pasajeros a las compañías aéreas a través de pasarelas telescópicas o la simple utilización de una posición de plataforma que impida la utilización de la correspondiente pasarela a otros usuarios.
- Utilización del recinto aeroportuario en las operaciones de carga y descarga de mercancías.
- Utilización del recinto aeroportuario para el transporte y suministro de combustibles y lubricantes, cualquiera que sea el modo de transporte o suministro.
- Utilización del recinto aeroportuario para la prestación de servicios de asistencia en tierra que no se encuentre gravado por otra contraprestación específica.

1.774

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

El artículo 91 del RD Ley 1/2011 establece que la Ley de Presupuestos Generales del Estado de cada año podrá modificar o actualizar las prestaciones patrimoniales públicas de acuerdo con los criterios definidos en el artículo 92 y se ajustará a la propuesta de la Autoridad Estatal de Supervisión tras el procedimiento de transparencia y consulta previsto en el RD Ley 1/2011.

En el RD Ley 20/2012, de 13 de julio, de medidas para garantizar la estabilidad presupuestaria y de fomento de la competitividad en el Título VI se modifica la actualización de las prestaciones públicas patrimoniales percibidas por Aena Aeropuertos, S.A., al objeto de cambiar la fórmula de actualización, y en la cual los ingresos, gastos e inversiones derivados de servicios comerciales y actividades no estrictamente aeronáuticas no se incluyen a efectos de la determinación de las tarifas aeroportuarias.

No obstante de lo anterior, con objeto de suavizar el incremento de tarifas aeroportuarias, se establece que a partir del año 2014 y durante un periodo de cinco años, para la obtención de los Ingresos Regulados Requeridos, se adicionará al resultado que arroje la fórmula, los Gastos de Explotación generados por las actividades relacionadas con los precios privados de las Áreas Terminales y se deducirán así mismo, los Ingresos correspondientes a los precios privados derivados de dichas Áreas Terminales, afectados ambos por el coeficiente corrector K, que está representado en el año 2014 por el 80% de los ingresos comerciales, en 2015 por el 60%, en 2016 por el 40%, en 2017 por el 20% y el 0% en el ejercicio 2018.

En el artículo 86 de la Ley 22/2013, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2014 se establece el incremento de tarifas cuya vigencia será desde el 1 de marzo de 2014, la cuantía de las prestaciones patrimoniales de carácter público de Aena Aeropuertos, S.A., establecidas en el Título VI, Capítulos I y II de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, se incrementan en el 0,9 por 100 respecto de las cuantías del 2013.

Comercial:

Los ingresos por alquileres de espacios comerciales localizados dentro de las infraestructuras aeroportuarias se reconocen linealmente, siempre y cuando otro criterio no refleje mejor la sustancia económica de los acuerdos de alquiler estipulados con las contrapartes. La parte contingente de los ingresos por alquileres relacionada con los niveles variables de ingresos generados por los espacios comerciales, se reconoce como ingreso en el periodo en que se devenga.

Servicios fuera de terminal:

Los ingresos por servicios fuera de terminal corresponden a la gestión de aparcamientos, alquiler de terrenos, almacenes y hangares, y gestión y explotación de los centros de carga. Los ingresos por contratos de arrendamiento se reconocen linealmente sobre la base de los acuerdos de alquiler estipulados con las contrapartes. La parte condicional de los cobros por alquileres, se reconocen como ingreso en el periodo en que se devengan. Los ingresos por aparcamientos se reconocen en la medida que los servicios son prestados.

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

1.774

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

2.22 Arrendamientos

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

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

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

2.23 Subvenciones oficiales

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

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

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

2.24 Acuerdos de concesión de servicios

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

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

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

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

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

- los ingresos ordinarios por las tarifas recibidas de los usuarios de la infraestructura se reconocen en cada período;
- los gastos operativos y de mantenimiento que no representan una ampliación de la vida útil de los activos se cargan a la cuenta de resultados en el ejercicio en que se producen;
- los activos intangibles se amortizan de manera lineal durante la vida de la concesión;

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

- los gastos financieros devengados durante el periodo de construcción del activo se capitalizan como mayor valor del activos y se reconocen como gastos posteriormente a la puesta en explotación del activo;
- el coste total de construcción o de adquisición se reconoce como activo intangible y los beneficios atribuidos a la fase de construcción de la infraestructura se reconocen mediante el método del porcentaje de realización, con base en el valor razonable asignado a la fase de construcción y la fase de concesión.

2.25 Actividades con incidencia en el medio ambiente

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

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

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

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

2.26 Activos controlados conjuntamente

La Sociedad dominante mantiene intereses en activos controlados conjuntamente con el Ministerio de Defensa para la explotación de Bases Aéreas Abiertas al Tráfico Civil. Los intereses del Grupo en estos activos se reconocen por su porción de los activos controlados de forma conjunta, clasificados de acuerdo con su naturaleza, cualquier pasivo en que haya incurrido; su parte de los pasivos en los que haya incurrido conjuntamente con los otros partícipes, en relación con el negocio conjunto; cualquier ingreso por venta o uso de su parte en la producción del negocio conjunto, junto con su porción de cualquier gasto en que haya incurrido el negocio conjunto, y cualquier gasto en que haya incurrido en relación con su participación en el negocio conjunto.

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

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

2.27 Comparación de la información

En cumplimiento con la normativa vigente se presentan a efectos comparativos, las cifras correspondientes a los ejercicios terminados a 31 de diciembre de 2013 y 2012.

En el Estado de Flujos de Efectivo del ejercicio 2012 se ha reclasificado 207.540 miles de euros de Flujos de Efectivo de las actividades de explotación a Flujos de Efectivo de actividades de financiación por el efecto de la cuenta de cash pooling con la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea".

Asimismo, en el ejercicio 2012 se han reclasificado 68.086 miles de euros del epígrafe "Clientes y otras cuentas a cobrar" a "Inversiones en asociadas no corrientes", por el saldo fiscal con la empresa matriz a fin de presentar las cifras comparativas.

Las cifras en las cuentas anuales consolidados se expresan en miles de euros, salvo indicación en contrario.

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

3 Gestión del riesgo financiero

3.1 Factores de riesgo financiero

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

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

Existe un contrato de reconocimiento de deuda financiera entre Aena Aeropuertos S.A. y su matriz, con origen en la Aportación no dineraria que dio lugar a la creación de Aena Aeropuertos S.A. (véase Nota 1), por el cual se asumió el 94,9% de la Deuda bancaria de la matriz. Adicionalmente, véase Nota 33.

(a) Riesgo de mercado

(i) Riesgo de tipo de cambio

El Grupo no realiza habitualmente transacciones comerciales significativas en divisa distinta del euro.

El riesgo de tipo de cambio se origina porque el Grupo posee varias inversiones minoritarias en el extranjero, cuyos activos netos están expuestos al riesgo de conversión de moneda extranjera. El riesgo de tipo de cambio sobre los activos netos de las operaciones en el extranjero del Grupo se gestiona, principalmente, mediante recursos ajenos denominados en las correspondientes monedas extranjeras.

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

El riesgo de tipo de interés del Grupo surge de la deuda financiera. Los préstamos emitidos a tipos variables exponen al Grupo a riesgo de tipo de interés de los flujos de efectivo, que está parcialmente compensado por el efectivo mantenido a tipos variables. Los préstamos a tipo de interés fijo exponen al Grupo a riesgos de tipo de interés de valor razonable.

El objetivo del Grupo en la gestión de tipo de interés es la optimización del gasto financiero dentro de los límites de riesgo establecidos, siendo las variables de riesgo el Euribor a tres meses (utilizado para la deuda a largo plazo) y el Euribor a un mes (usado en pólizas de crédito).

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

Los gastos financieros se deben principalmente a la deuda financiera reconocida con la 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 12. El coste del 95,23% de dichos derivados se está imputando a la Sociedad, dado que cubren el riesgo del tipo de interés de dicha proporción de algunos préstamos.

A 31 de diciembre de 2013, si el tipo de interés de los préstamos a tipo variable se hubiera incrementado o hubiera disminuido en 20 puntos básicos, manteniéndose el resto de las variables constantes, el beneficio antes de impuestos del año habría sido 10.800 miles de euros mayor y 10.800 miles de euros menor, respectivamente (2012: 9.200 miles de euros mayor y 9.200 miles de euros menor, respectivamente). No obstante, el Marco Regulatorio establecido por la Ley 1/2011 de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea (véase Notas 2.8 y 2.21) establece un sistema de actualización de tarifas que protege a Aena frente a incrementos de los costes de financiación, toda vez que posibilita la recuperación de sus costes de capital, vía la remuneración de la base de activos, según legislación vigente.

1.7.74

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

(b) Riesgo de crédito

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

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

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

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

(c) Riesgo de liquidez

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

Con el objetivo de mantener liquidez suficiente para cubrir un mínimo de doce meses de necesidades financieras se ha establecido por la entidad matriz una política de financiación a largo plazo, así como la contratación de líneas de liquidez a corto y medio plazo. Por tanto, la entidad que obtiene la financiación con el exterior es la sociedad matriz, que financia Aena Aeropuertos, S.A. mediante contratos de reconocimiento de deuda y deuda intragrupo.

La política de riesgo de crédito y la operativa de la sociedad dominante en su sector conduce a períodos medios de cobro muy favorables. Aunque al 31 de diciembre de 2013 el Grupo presenta un fondo de maniobra negativo de 1.288.749 miles de euros (2012: 1.684.730 miles de euros), y un beneficio del ejercicio después de impuestos de 596.655 miles de euros (2012: 63.526 miles de euros de pérdida del ejercicio), no se considera que exista un riesgo para hacer frente a sus compromisos en el corto plazo dados los flujos de caja operativos positivos que han permitido una reducción del fondo de maniobra negativo en los últimos ejercicios y que la Sociedad dominante prevé que sigan siendo positivos en el corto plazo. Adicionalmente, para poder atender a los compromisos de inversión y sus deudas en el corto plazo la Sociedad dominante cuenta con el apoyo financiero de su accionista, a través de líneas de crédito aprobadas y no dispuestas por su accionista por importe de 425 millones de euros, y sus propios flujos de explotación. En estas circunstancias, los Administradores de la Sociedad dominante consideran que no existirán problemas para satisfacer los compromisos de pago.

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

1.774

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

	Menos de 1 año	De 2 a 5 años	Más de 5 años	Total
Al 31 de diciembre de 2013				
Deuda financiera (excluyendo pasivos por arrendamiento financiero y otros pasivos financieros) (Nota 20)	1.027.876	3.789.385	6.580.279	11.397.540
Pasivos por arrendamientos financieros (Nota 20)	516	1.117	-	1.633
Otros pasivos financieros (Nota 20)	71.431	484	2.773	74.688
Derivados (Nota 12)	4.983	4.323	-	9.306
Cuentas comerciales a pagar y otras cuentas a pagar (excluyendo anticipos de clientes) (Nota 19)	398.729	-	-	398.729
Al 31 de diciembre de 2012				
Deuda financiera (excluyendo pasivos por arrendamiento financiero, otros pasivos financieros y cuenta corriente con Entidad dominante última) (Nota 20)	887.437	3.785.911	7.242.778	11.916.126
Pasivos por arrendamientos financieros (Nota 20)	490	1.634	-	2.124
Otros pasivos financieros (Nota 20)	24.780	595	2.652	28.027
Cuenta corriente con Entidad dominante última (Nota 20)	139.405	-	-	139.405
Derivados (Nota 12)	13.398	9.455	-	22.853
Cuentas comerciales a pagar y otras cuentas a pagar (excluyendo anticipos de clientes) (Nota 19)	745.449	-	-	745.449

3.2 Gestión del capital

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

El Grupo hace un seguimiento del capital en base al índice de endeudamiento. Este índice se calcula como la deuda financiera neta dividida entre el EBITDA ajustado. La deuda financiera neta se calcula como el total de los recursos ajenos (incluyendo "préstamos corrientes y no corrientes" como se muestra en el balance consolidado) menos el efectivo y equivalentes al efectivo. El EBITDA ajustado se calcula conforme a lo establecido en la nota 5.

Los ratios de endeudamiento a 31 de diciembre de 2013 y 2012 son los siguientes:

	2013	2012
Deuda financiera (Nota 20)	11.473.861	12.085.682
Menos: Efectivo y equivalentes al efectivo (Nota 15)	(12.377)	(8.210)
Cash pooling - saldo deudor (Nota 33)	(67.766)	-
Deuda financiera neta	11.393.718	12.077.472
EBITDA ajustado (nota 5)	1.610.023	1.214.567
Deuda financiera neta/EBITDA ajustado	7,1 X	9,9 X

La variación en el ratio de endeudamiento responde al efecto agregado de la mejora del EBITDA derivada fundamentalmente de una contención y ahorro del gasto, siendo especialmente significativa la reducción de los gastos de personal, y de la amortización de deuda con la sociedad dominante del grupo conforme al calendario de amortización de la misma, y de una mejora de los ingresos comerciales, adecuación de las tarifas, según legislación vigente.

3.3 Estimación del valor razonable

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

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

1.774

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

- Datos para el activo o el pasivo que no están basados en datos observables de mercado (esto es, datos no observables) (Nivel 3).

La siguiente tabla presenta los activos y pasivos del Grupo valorados a valor razonable a 31 de diciembre de 2013.

	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Saldo total
Pasivos				
Derivados	-	9.306	-	9.306
Total pasivos	-	9.306	-	9.306

La siguiente tabla presenta los activos y pasivos del Grupo valorados a valor razonable a 31 de diciembre de 2012.

	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Saldo total
Pasivos				
Derivados	-	22.853	-	22.853
Total pasivos	-	22.853	-	22.853

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

a) Instrumentos financieros en Nivel 1:

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

b) Instrumentos financieros en Nivel 2:

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

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

Las técnicas específicas de valoración de Instrumentos financieros incluyen:

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

1774

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

4 Estimaciones y juicios contables

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

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

4.1 Estimaciones y juicios contables más importantes

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

- (a) Deterioro de Activos intangibles, Inmovilizado material e inversiones inmobiliarias.
- (b) Vidas útiles de Inmovilizado material.
- (c) Provisiones.
- (d) Instrumentos financieros derivados.
- (e) Pérdida por deterioro en los activos financieros disponibles para la venta.

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

A la fecha de preparación de las presentes cuentas anuales consolidadas no se esperan cambios relevantes en las estimaciones, por lo que no existen perspectivas de ajuste significativo a los valores en los activos y pasivos reconocidos a 31 de diciembre de 2013 y 2012.

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

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

17.75

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

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

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

(b) Vidas útiles de Inmovilizado material

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

(c) Provisiones

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

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

(d) Instrumentos financieros derivados

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

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

1774

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

(e) Pérdida por deterioro en los activos financieros disponibles para la venta

En el ejercicio 2013, Airport Concessions and Development Limited (ACDL), a través de su filial TBI, completó la venta de varios aeropuertos (ver nota 11). Como parte de este proceso, el Grupo ha recibido dividendos por 56.928 miles de euros y a raíz de las desinversiones efectuadas por ACDL a través de TBI, el Grupo reconoció una pérdida por deterioro en dicha inversión tras la recuperación del capital y pagos de dividendos realizado y explicado anteriormente, que asciende a 52.861 miles de euros. Este deterioro se genera como consecuencia de la reducción de capital efectuada tras la venta de las participaciones del Grupo TBI, y por lo tanto, de la disminución del valor recuperable de la inversión en comparación con el coste.

4.2 Juicios importantes al aplicar las políticas contables de la entidad

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

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

(b) Recuperabilidad de deducciones fiscales por inversión en Canarias

En el ejercicio 2013 la Dirección de Aena Aeropuertos ha decidido compensar las deducciones fiscales por inversión en Canarias sobre la cuota íntegra estatal.

Asimismo, la Dirección de Aena Aeropuertos ha decidido activar las deducciones fiscales por inversión en Canarias que ascienden a 138.921 miles de euros, las cuales serán utilizadas en los próximos ejercicios por el Grupo fiscal con base en las proyecciones de resultados fiscales (ver nota 21).

5 Información financiera por segmentos

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

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

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

El segmento de Internacional corresponde con la actividad de desarrollo internacional del Grupo, que coincide con las operaciones de la subsidiaria Aena Desarrollo Internacional, S.A., que consiste en inversiones minoritarias en otros gestores aeroportuarios, principalmente en México, Colombia y Reino Unido (ver nota 2.2).

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

El segmento de Otros incluye principalmente cantidades no asignables a los segmentos operativos correspondientes a las actividades corporativas del Grupo.

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

El Presidente y Consejero Delegado evalúa el rendimiento de los segmentos operativos en base al EBITDA (definido como el resultado de explotación antes del resultado financiero, del impuesto sobre las ganancias y de las amortizaciones, o Earnings Before Interest, Tax, Depreciation and Amortization). Durante el ejercicio 2013 el EBITDA calculado de la manera explicada anteriormente, se ajustó por los efectos ligados al Plan Social de Desvinculaciones Voluntarias y los deterioros y bajas de inmovilizado (2012: se ajustó por los costes ligados al Plan Social de Desvinculaciones Voluntarias y los deterioros y bajas de inmovilizado).

La información financiera por segmentos que se ha suministrado a la máxima autoridad para la toma de decisiones para los ejercicios 2013 y 2012 se obtiene de los sistemas de información de gestión del Grupo, no difiere significativamente de la información preparada bajo las NIIF y se ha valorado de acuerdo con criterios uniformes a los aplicados en estas cuentas anuales consolidadas. La información financiera por segmentos se presenta tal y como se analiza en la actualidad por la máxima autoridad en la toma de decisiones. Durante los ejercicios presentados no se han modificado los criterios de distribución de costes entre segmentos.

La información financiera por segmentos para los ejercicios 2013 y 2012 es la siguiente (en miles de euros):

31 de diciembre de 2013	Aeropuertos				Sub Total	Internacional	Ajustes	Total consolidado
	Aeronáutico	Comercial	Servicios fuera de terminal	Otros				
Ingresos ordinarios-	2.171.357	552.789	146.178	-	2.870.324	8.091	(1.653)	2.876.762
<i>Clientes externos</i>	2.171.349	552.789	146.178	-	2.870.316	6.446	-	2.876.762
<i>Intersegmentos</i>	8	-	-	-	8	1.645	(1.653)	-
Otros ingresos de explotación	46.160	5.016	3.545	-	54.721	162	-	54.883
Total Ingresos	2.217.517	557.805	149.723	-	2.925.045	8.253	(1.653)	2.931.645
Aprovisionamientos	(197.890)	-	-	-	(197.890)	-	1.755	(196.135)
Personal	(292.253)	(27.425)	(12.785)	-	(332.463)	(1.875)	-	(334.338)
Otros gastos de explotación	(626.355)	(103.965)	(61.690)	-	(792.010)	(4.253)	(102)	(796.365)
Amortizaciones	(699.869)	(65.932)	(51.307)	-	(817.108)	(624)	-	(817.732)
Deterioros y bajas de inmovilizado	(39.423)	(5.783)	(10.856)	-	(56.062)	-	-	(56.062)
Otros resultados	5.945	3.766	1.064	-	10.775	-	-	10.775
Total gastos	(1.849.845)	(199.339)	(135.574)	-	(2.184.758)	(6.752)	1.653	(2.189.857)
EBITDA	1.067.541	424.398	65.456	-	1.557.395	2.125	-	1.559.520
Plan Social de Desvinculaciones Voluntarias (PSDV)	4.766	524	269	-	5.559	-	-	5.559
Deterioros y bajas de inmovilizado	(39.423)	(5.783)	(10.856)	-	(56.062)	-	-	(56.062)
EBITDA ajustado	1.102.198	429.657	76.043	-	1.607.898	2.125	-	1.610.023
Resultado de explotación	367.672	358.466	14.149	-	740.287	1.501	-	741.788
Resultado financiero	(220.289)	(15.897)	(17.984)	-	(254.170)	4.370	755	(249.045)
Participación en el resultado de asociadas	-	(539)	-	-	(539)	5.257	-	4.718
Resultado antes de Impuestos	147.383	342.030	(3.835)	-	485.578	11.128	755	497.461
Total Activo					16.417.491	161.549	(133.702)	16.445.338
Total Pasivo					13.405.491	37.348	(36.628)	13.406.211

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

31 de diciembre de 2012	Aeropuertos		Servicios fuera de terminal	Otros	Sub Total	Internacional	Ajustes	Total consolidado
	Aeronáutico	Comercial						
Ingresos ordinarios-	1.910.395	533.592	145.511	-	2.589.498	10.103	(1.127)	2.598.474
Cientes externos	1.910.366	533.592	145.511	-	2.589.469	9.005	-	2.598.474
Intersegmentos	29	-	-	-	29	1.098	(1.127)	-
Otros ingresos de explotación	66.612	3.833	2.424	-	72.869	214	-	73.083
Total Ingresos	1.977.007	537.425	147.935	-	2.662.367	10.317	(1.127)	2.671.557
Aprovisionamientos	(199.685)	-	-	-	(199.685)	-	1.098	(198.587)
Personal	(442.796)	(43.720)	(20.068)	-	(506.584)	(2.325)	-	(508.909)
Otros gastos de explotación	(719.366)	(100.184)	(60.645)	-	(880.195)	(3.272)	29	(883.438)
Amortizaciones	(715.694)	(66.367)	(50.686)	-	(832.747)	(674)	-	(833.421)
Deterioros y bajas de inmovilizado	(20.096)	(3.474)	(1.372)	(153)	(25.095)	(581)	-	(25.676)
Otros resultados	(607)	123	(40)	-	(524)	-	-	(524)
Total gastos	(2.098.244)	(213.622)	(132.811)	(153)	(2.444.830)	(6.852)	1.127	(2.450.555)
EBITDA	594.457	390.170	65.810	(153)	1.050.284	4.139	-	1.054.423
Plan Social de Desvinculaciones Voluntarias (PSDV)	(116.920)	(12.224)	(5.324)	-	(134.468)	-	-	(134.468)
Deterioros y bajas de inmovilizado	(20.096)	(3.474)	(1.372)	(153)	(25.095)	(581)	-	(25.676)
EBITDA ajustado	731.473	405.868	72.506	-	1.209.847	4.720	-	1.214.567
Resultado de explotación	(121.237)	323.803	15.124	(153)	217.537	3.465	-	221.002
Resultado financiero	(277.622)	(19.837)	(20.873)	-	(318.332)	1.132	(4.944)	(322.144)
Participación en el resultado de asociadas	-	(667)	-	-	(667)	9.561	-	8.894
Resultado antes de Impuestos	(398.859)	303.299	(5.749)	(153)	(101.462)	14.158	(4.944)	(92.218)
Total Activo					16.696.170	156.606	(135.748)	16.717.028
Total Pasivo					14.273.727	48.823	(42.861)	14.279.689

La columna de ajustes incluye principalmente los ajustes de consolidación.

La conciliación del EBITDA y el EBITDA ajustado con el Resultado del ejercicio para los ejercicios al 31 de diciembre de 2013 y 2012 es la siguiente:

Concepto	31 de diciembre de 2013	31 de diciembre de 2012
Total EBITDA ajustado	1.610.023	1.214.567
Deterioros y bajas de inmovilizado	(56.062)	(25.676)
Plan Social de desvinculaciones voluntarias	5.559	(134.468)
Total EBITDA segmentos	1.559.520	1.054.423
Amortización del inmovilizado	(817.732)	(833.421)
Gastos financieros – netos	(249.045)	(322.144)
Participación en el resultado de asociadas	4.718	8.894
Impuesto sobre las ganancias	99.194	28.722
Resultado del ejercicio	596.655	(63.526)

1774

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

Información a nivel de entidad

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

	2013	2012
Servicios Aeroportuarios	2.171.357	1.910.395
Prestaciones Patrimoniales	2.088.905	1.821.555
Aterrizajes	570.589	547.877
Estacionamientos	25.750	25.955
Pasajeros	950.376	787.774
Pasarelas telescópicas	96.890	91.451
Carga	11.424	10.207
Seguridad	330.089	261.812
Handling	72.968	68.309
Carburante	30.819	28.170
Servicios aproximación	-	-
Resto servicios aeroportuarios ⁽¹⁾	82.452	88.840
Servicios Comerciales	552.789	533.592
Arrendamientos	30.015	35.288
Tiendas	72.929	77.147
Tiendas Duty Free	140.925	121.969
Restauración	92.417	83.953
Rent a car	98.529	95.590
Publicidad	25.904	24.953
Resto ingresos comerciales ⁽²⁾	92.070	94.692
Servicios fuera de terminal	146.178	145.511
Aparcamiento	89.152	91.515
Terrenos	13.284	12.689
Almacenes y hangars	21.966	17.817
Centros Logísticos de Carga	21.776	23.490

El Grupo desarrolla sus operaciones en España, excepto por el segmento de Internacional que mantiene sus inversiones principales en México, Colombia y Reino Unido, por lo que la totalidad de los ingresos procedentes de clientes externos se realiza en el territorio nacional y el total de activos no corrientes está localizado en el mismo.

Un importe aproximado de ingresos ordinarios de 297.542 miles de euros, 289.608 miles de euros y 255.624 miles de euros para el ejercicio 2013 corresponden a tres clientes, respectivamente (dos clientes para el ejercicio 2012: 565.910 miles de euros y 269.958 miles de euros, respectivamente). Estos ingresos corresponden al segmento de Aeropuertos.

1.774

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

6 Inmovilizado material

	Terrenos y construcciones	Instalaciones técnicas y maquinaria	Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	Otro inmovilizado	Inmovilizado en curso	Total
A 1 de enero de 2012						
Coste	15.311.145	1.221.517	4.135.668	138.725	1.371.637	22.178.692
Amortización acumulada	(3.735.168)	(656.973)	(1.588.227)	(132.331)	-	(6.112.699)
Importe neto en libros a 1 de enero 2012	11.575.977	564.544	2.547.441	6.394	1.371.637	16.065.993
Altas	317.456	31.581	83.466	721	191.755	624.979
Bajas	(68.051)	(52.630)	(67.024)	(725)	(28.931)	(217.361)
Traspasos (Notas 7 y 8)	669.765	55.628	209.147	1.774	(939.271)	(2.957)
Dotación a la amortización	(396.289)	(82.699)	(324.249)	(1.721)	-	(804.958)
Bajas Amortización Acumulada	26.155	43.664	56.372	1.037	-	127.228
Deterioro	-	-	-	(582)	(10.875)	(11.457)
Importe neto en libros a 31 de diciembre 2012	12.125.013	560.088	2.505.153	6.898	584.315	15.781.467
A 31 de diciembre de 2012						
Coste	16.230.315	1.256.096	4.361.257	140.495	595.190	22.583.353
Amortización acumulada	(4.105.302)	(696.008)	(1.856.104)	(133.015)	-	(6.790.429)
Deterioro	-	-	-	(582)	(10.875)	(11.457)
Importe neto en libros a 31 de diciembre 2012	12.125.013	560.088	2.505.153	6.898	584.315	15.781.467
Altas	115.686	14.624	59.750	157	143.512	333.729
Bajas	(67.734)	(34.402)	(102.028)	(588)	(58.946)	(263.698)
Traspasos (Notas 7 y 8)	163.646	35.591	77.830	148	(329.579)	(52.364)
Dotación a la amortización	(386.952)	(79.256)	(317.733)	(1.856)	-	(785.797)
Ajuste de amortización	54	29	62	-	-	145
Traspasos de amortización (Notas 7 y 8)	22.654	(668)	373	(93)	-	22.266
Bajas Amortización Acumulada	56.362	31.203	96.042	587	-	184.194
Bajas de deterioro acumulado	-	-	-	-	10.875	10.875
Importe neto en libros a 31 de diciembre 2013	12.028.729	527.209	2.319.449	5.253	350.177	15.230.817
A 31 de diciembre de 2013						
Coste	16.441.913	1.271.909	4.396.809	140.212	350.177	22.601.020
Amortización acumulada	(4.413.184)	(744.700)	(2.077.360)	(134.377)	-	(7.369.621)
Deterioro	-	-	-	(582)	-	(582)
Importe neto en libros a 31 de diciembre 2013	12.028.729	527.209	2.319.449	5.253	350.177	15.230.817

Al cierre de los ejercicios 2013 y 2012 no existen elementos de inmovilizado material sujetos a garantías.

La cuenta de resultados incluye gastos por arrendamiento por importe de 1.185 miles de euros (2012: 1.528 miles euros) y 471 miles de Euros (2012: 620 miles de euros) correspondientes a alquiler de maquinaria e inmuebles, respectivamente.

Las principales adiciones que se han registrado en los ejercicios 2013 y 2012 se detallan a continuación:

1.774

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

Terrenos y construcciones

En 2013 las adiciones de terrenos corresponden principalmente a los terrenos adquiridos para llevar a cabo las ampliaciones de diversos aeropuertos, destacando: A Coruña, Vigo, Burgos, Girona, Barcelona, Reus, Vitoria, Córdoba e Ibiza. Así mismo, en construcciones destacan el aparcamiento en altura del aeropuerto de Madrid-Barajas; la ampliación de la pista de vuelo de Córdoba; la ampliación de la terminal de pasajeros de Gran Canaria, dique sur; aparcamiento terminal "La Paloma" de Bilbao; los trabajos en el edificio terminal T3 de Alicante; la ampliación del campo de vuelos de Málaga; nueva área terminal y ferroviaria en el aeropuerto de Barcelona; y el aparcamiento bajo la ampliación de la plataforma de La Palma.

En el 2012 las adiciones en terrenos correspondían, principalmente, a los terrenos adquiridos para llevar a cabo ampliaciones en diversos aeropuertos destacando: Córdoba, Málaga, Burgos y Coruña. Adicionalmente, en construcciones destacaban la central eléctrica, reforma del sistema eléctrico y la ampliación de la terminal 2 del aeropuerto de Valencia, en Vigo la ampliación del edificio terminal y la adecuación de canales de drenaje y presas en el campo de vuelo de Barcelona.

Instalaciones y Otro Inmovilizado

Las adiciones más representativas del ejercicio 2013 corresponden a:

- Plan de renovación de sistemas de detección de explosivos (EDS) en varios aeropuertos.
- Mejoras de las losas de plataformas de Tenerife Norte.
- Adecuación de canales de drenaje y RESA's en el aeropuerto de Barcelona.
- Modernización del sistema de climatización del edificio terminal de Tenerife Norte.
- Adecuación de la acometida eléctrica al módulo de carga sur de Barajas (Madrid).
- Equipamiento de sistema WiFi en la Terminal 1 de Barajas (Madrid).
- Remodelación del sistema eléctrico y control en Lanzarote.
- Nuevos grupos electrógenos y nueva línea de acometida al Edificio terminal de Bilbao.
- Sistema de control de plazas libres del aparcamiento de Alicante.
- Integración ambiental y paisajística de la Planta separadora de Hidrocarburos de Málaga.

Las adiciones más representativas del ejercicio 2012 corresponden a:

- Sistema de inspección equipajes bodega ampliación Edificio Terminal de Valencia.
- Pasarelas de embarque y equipos servicio aeronaves en varios aeropuertos.
- Sistema automatizado de tratamiento e inspección equipajes en Fuerteventura.
- Unificación tensiones y mejoras en la red de distribución y gestión eléctrica en el aeropuerto Tenerife Sur.
- Sistema automatizado de tratamiento e inspección equipajes en Santiago de Compostela.
- Adecuación y mejora sistema de climatización Edificio Terminal de Tenerife Norte.
- Nuevos grupos electrógenos y nueva línea de acometida Edificio Terminal de Bilbao.

De las bajas producidas durante el ejercicio la mayoría se corresponden a instalaciones y construcciones en los aeropuertos de Madrid, Barcelona y Málaga.

1.774

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra Indicación)

Las principales bajas en el ejercicio 2012 se corresponden a retiros de instalaciones y otros activos en los Aeropuertos de Palma de Mallorca, Barajas, Barcelona y Girona. Adicionalmente, durante el ejercicio 2012 la Sociedad ha traspasado al Ente Público Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" inmovilizado material y en curso por 34.853 miles de euros de coste y 18.900 miles de euros de amortización acumulada que figuran en el movimiento en la línea de bajas.

Inmovilizado en curso

Los principales conceptos que se encuentran en curso para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2013 se corresponden con la ampliación del edificio terminal y del aparcamiento del aeropuerto de Gran Canaria, la ampliación de la pista de vuelos del aeropuerto de A Coruña y la regeneración de plataforma del aeropuerto de Sevilla, la mejora de los espacios comerciales de la T4 y T4S de Barajas, el nuevo área terminal de Santiago y la construcción de un nuevo aparcamiento P3 en Gran Canaria, construcción de nueva central eléctrica en Asturias y ampliación de plataforma de estacionamiento de aeronaves en zona Sur del aeropuerto de Santiago, principalmente.

Los principales conceptos que se encuentran en curso para los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2012 corresponden a la ampliación de campos de vuelos en Málaga, adecuación del edificio terminal en Ibiza, ampliación de la Terminal T-2 en Gran Canaria y ampliación de pistas de vuelos en La Coruña.

En el ejercicio 2013 se han dado de baja 41.550 miles de euros de activos en curso que, como consecuencia del Plan de Ajuste realizado por la Sociedad dominante tanto en gasto como en inversión, no tienen continuidad en el plan de inversiones del Grupo. Adicionalmente, en el 2013 se han dado de baja activos en curso deteriorados en el ejercicio 2012 por valor de 10.875 con el correspondiente deterioro acumulado.

Capitalización de Intereses

Durante el año, el Grupo ha capitalizado costes por intereses por importe de 8.765 miles de Euros (2012: 21.921 miles de Euros). Los costes por intereses se capitalizaron al tipo medio ponderado de la deuda de la Sociedad (2013: 1,84%; 2012: 2,19%).

Deterioro de valor de inmovilizado material:

Al cierre de los ejercicios 2013 y 2012 la Sociedad efectuó el test de deterioro para la red de aeropuertos no identificando impactos significativos en las cuentas anuales al 31 de diciembre de 2013, y al 31 de diciembre 2012, respectivamente, inclusive después de aplicar sensibilidades sobre las variables utilizadas. Las principales premisas utilizadas fueron:

	2013	2012
Tasa de crecimiento	2,00%	2,00%
Tasa de descuento	6,14%	7,77%

En 2013 la Dirección de la Sociedad dominante no ha reconocido deterioro de activos. En 2012 se identificaron 10.785 miles de euros por obras que no serán efectuadas en el corto plazo debido a la política de reducción de costes y de inversiones, decidiendo reconocer un deterioro por estos activos, los cuales en 2013 se han dado de baja.

1.7.7

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

La partida de inmovilizado material incluye un sistema automatizado de inspección de vuelo (consola) que se encuentran bajo contratos de arrendamiento financiero, en los que el Grupo es el arrendatario, cuyos importes se muestran a continuación:

	31 de diciembre de	
	2013	2012
Coste – arrendamientos financieros capitalizados	2.477	2.477
Amortización acumulada	(880)	(734)
Importe neto en libros	1.597	1.743

Al 31 de diciembre de 2013 el inmovilizado material incluye bienes arrendados a terceros cuyo valor representa el 8,05% del total inmovilizado material (2012: 9,46%).

Limitaciones

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

Activos Controlados conjuntamente

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

	31 de diciembre de	
	2013	2012
- Activos no corrientes	294.155	306.494
- Pasivos no corrientes /corrientes	-	-
Activos netos	294.155	306.494
	2013	2012
- Ingresos	25.138	24.875
- Gastos	(47.619)	(70.573)
Beneficio después de impuestos	(22.481)	(45.698)

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

1.774

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

7 Activos intangibles

	Concesiones	Desarrollo	Aplicaciones Informáticas	Otro inmovilizado intangible	Otro inmovilizado intangible en curso	Total
Coste						
A 1 de enero de 2012	18.126	1.586	147.007	136.382	41.837	344.938
Altas	-	-	11.294	144	22.098	33.536
Bajas	(536)	(595)	(11.886)	(1.076)	(1.421)	(15.514)
Traspasos (Nota 6 y 8)	-	(4)	17.080	1.003	(15.316)	2.763
A 31 de diciembre de 2012	17.590	987	163.495	136.453	47.198	365.723
Altas	90	-	9.388	19	7.080	16.577
Bajas	(51)	(172)	(7.077)	(1.008)	(192)	(8.500)
Traspasos (Nota 6 y 8)	25	-	20.199	(675)	(14.299)	5.250
A 31 de diciembre de 2013	17.654	815	186.005	134.789	39.787	379.050
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas						
A 1 de enero de 2012	(3.161)	(982)	(101.978)	(130.850)	-	(236.971)
Dotación a la amortización	-	-	(22.255)	(1.655)	-	(23.910)
Bajas	-	(5)	9.817	1.073	-	10.885
A 31 de diciembre de 2012	(3.161)	(987)	(114.416)	(131.432)	-	(249.996)
Dotación a la amortización	(686)	-	(27.094)	(1.048)	-	(28.828)
Bajas	27	172	7.070	960	-	8.229
Traspasos (Nota 6 y 8)	(3)	-	(525)	946	-	418
Ajustes	(342)	-	207	-	-	(135)
A 31 de diciembre de 2013	(4.165)	(815)	(134.758)	(130.574)	-	(270.312)

	Concesiones	Desarrollo	Aplicaciones Informáticas	Otro inmovilizado intangible	Otro inmovilizado intangible en curso	Total
Importe neto en libros						
Coste	17.590	987	163.495	136.453	47.198	365.723
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(3.161)	(987)	(114.416)	(131.432)	-	(249.996)
A 31 de diciembre de 2012	14.429	-	49.079	5.021	47.198	115.727
Coste	17.654	815	186.005	134.789	39.787	379.050
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(4.165)	(815)	(134.758)	(130.574)	-	(270.312)
A 31 de diciembre de 2013	13.489	-	51.247	4.215	39.787	108.738

Al cierre de los ejercicios 2013 y 2012 no existen elementos de inmovilizado intangible sujetos a garantías.

Del total de los costes activados al 31 de diciembre de 2013 en las distintas clases de Inmovilizado intangible, se incluyen activos en curso de acuerdo con el siguiente detalle (en miles de euros):

	2013	2012
Desarrollo	1.000	1.000
Aplicaciones informáticas	6.035	21.175
Otro inmovilizado intangible	32.752	25.023
Total	39.787	47.198

El epígrafe "Otro inmovilizado intangible" recoge principalmente los planes directores para los aeropuertos.

Durante el ejercicio 2013 se han activado un total de 242 miles de euros (2012: 699 miles de euros) de gastos financieros asociados al inmovilizado intangible.

1.774

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

Concesiones:

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

Helipuerto de Ceuta:

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

Helipuerto de Algeciras:

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

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

El Grupo ha efectuado tests de deterioro de los activos Intangibles no amortizados no identificando ajustes al 31 de diciembre de 2013 y 2012, inclusive después de aplicar sensibilidades sobre las variables utilizadas.

El importe recuperable de una UGE se determina en base a cálculos del valor en uso. Estos cálculos usan proyecciones de flujos de efectivo basadas en presupuestos financieros aprobados por la dirección que cubren un período de cinco años, incluido el ejercicio en curso. Los flujos de efectivo más allá del período de cinco años, incluido el ejercicio en curso, se extrapolan usando las tasas de crecimiento estimadas indicadas a continuación.

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

	2013	2012
Tasa de crecimiento	2,00%	2,00%
Tasa de descuento	6,14%	7,77%

El Grupo ha realizado los cálculos de valor recuperable sobre la base de los resultados aprobados por la Dirección proyectados durante un período de cuatro ejercicios. Las tasas de crecimiento medio ponderado son coherentes con las previsiones incluidas en los informes del sector. Los tipos de descuento usados son después de impuestos y reflejan riesgos específicos relacionados con las actividades del Grupo.

1.7.7

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

8 Inversiones inmobiliarias

	Terrenos y construcciones	Instalaciones técnicas y otro inmovilizado	Total
Coste			
A 1 de enero de 2012	162.851	6.079	168.930
Altas	594	-	594
Bajas	(114)	-	(114)
Traspasos	194	-	194
A 31 de diciembre de 2012	163.525	6.079	169.604
Altas	67	-	67
Traspasos (Nota 6 y 7)	46.874	240	47.114
A 31 de diciembre de 2013	210.466	6.319	216.785
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas			
A 1 de enero de 2012	(33.133)	(2.662)	(35.795)
Dotación a la amortización	(2.580)	(1.973)	(4.553)
A 31 de diciembre de 2012	(35.713)	(4.635)	(40.348)
Dotación a la amortización	(2.699)	(408)	(3.107)
Traspasos (Nota 6 y 7)	(22.677)	(7)	(22.684)
A 31 de diciembre de 2013	(61.089)	(5.050)	(66.139)
Importe neto en libros			
Coste	163.525	6.079	169.604
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(35.713)	(4.635)	(40.348)
A 31 de diciembre de 2012	127.812	1.444	129.256
Coste	210.466	6.319	216.785
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(61.089)	(5.050)	(66.139)
A 31 de diciembre de 2013	149.377	1.269	150.646

Al cierre de los ejercicios 2013 y 2012 no existen elementos de inversiones inmobiliarias sujetos a garantías.

La política de la Sociedad es formalizar pólizas de seguros para cubrir posibles riesgos a que están sujetos los diversos elementos de sus inversiones inmobiliarias. Al cierre de los ejercicios 2013 y 2012 la Sociedad tiene razonablemente cubiertos estos riesgos.

En el ejercicio 2013 se han traspasado 24.430 miles de euros de valor neto contable de inmovilizado material a inversiones inmobiliarias por ser activos que se encuentran arrendados a terceros o cuentan con un plan para ser arrendados.

Al 31 de diciembre de 2013 y 2012 no existen inversiones inmobiliarias totalmente amortizadas.

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

	2013	2012
Ingresos derivados de rentas	52.556	45.486
Gastos directos de explotación	(35.473)	(27.240)

1771

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

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

	2013	2012
Terrenos	453.433	371.920
Construcciones	598.241	290.348
Total	1.051.674	662.268

El incremento de los flujos del 2013, se debe principalmente a la incorporación de nuevos activos inmobiliarios y a la disminución de la tasa de descuento.

El cálculo del valor razonable de nivel 3 se ha obtenido mediante cálculos internos basados en descuentos de flujos de efectivo. Las principales hipótesis utilizadas son las siguientes:

	2013	2012
Tasa de crecimiento	2,00%	2,00%
Tasa de descuento	6,14%	7,00%

Dicha tasa de descuento es después de impuestos y refleja riesgos específicos en atención a las características del negocio inmobiliario.

9 Inversiones en asociadas

El detalle y movimiento a 2013 y 2012 del epígrafe es el siguiente (en miles de euros):

							2013
	Valor inicial de la participación	Altas	Aportación resultados ejercicios	Dividendos recibidos	Diferencias de conversión	Otros	Valor final de la participación
RAESA	1.135	-	(539)	-	-	-	596
SACSA	3.127	-	2.203	(1.362)	(546)	-	3.422
AMP	51.753	-	4.753	(2.854)	(3.985)	-	49.667
ACSA	-	-	-	-	-	-	-
AEROCALI	2.428	-	1.678	(1.227)	(277)	-	2.602
LUTON (*)	-	47.287	(3.377)	-	(49)	668	44.529
Total	58.443	47.287	4.718	(5.443)	(4.857)	668	100.816

(*) Corresponde con la sociedad holding tenedora de las acciones de la sociedad que explota el aeropuerto de Luton, el resultado del periodo comprendido entre la fecha de adquisición y el 31 de diciembre de 2013 incluye costes de financiación y adquisición. La sociedad gestora del aeropuerto de Luton ha cerrado el ejercicio 2013 con unos ingresos totales estimados de 144,1 millones de euros y un EBITDA de 47,7 millones de euros (cifras no auditadas).

1774

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

2012

	Valor inicial de la participación	Aportación resultados ejercicios	Dividendos recibidos	Diferencias de conversión	Valor final de la participación
RAESA	1.895	(667)	(93)	-	1.135
SACSA	2.665	2.080	(1.637)	19	3.127
AMP	47.511	6.234	(5.404)	3.412	51.753
ACSA	1.090	-	(1.240)	150	-
AEROCALI	2.026	1.247	(946)	101	2.428
Total	55.187	8.894	(9.320)	3.682	58.443

La información auditada relativa a las empresas asociadas a fecha 31 de diciembre 2013 y 2012 valoradas en euros al tipo de cambio correspondientes de cada uno de los ejercicios es el siguiente:

Nombre	País de constitución	Activos	Pasivos	Ingresos	Beneficio/ (Pérdida)	% de participación
31 diciembre 2013:						
- RAESA	España	1.877	659	20.834	(1.101)	48,99%
- SACSA	Colombia	21.454	12.424	25.510	5.813	37,89%
- AMP	México	169.486	26.842	10.355	14.263	33,33%
- ACSA	Colombia	1.603	1.333	-	-	40%
- AEROCALI	Colombia	16.465	8.658	28.900	5.034	33,34%
- LUTON (*)	Reino Unido	661.482	550.158	10.584	(8.443) (*)	40,00%
31 diciembre 2012:						
- RAESA	España	16.024	13.705	75.086	(1.361)	48,99%
- SACSA	Colombia	18.475	10.228	23.405	5.490	37,89%
- AMP	México	172.792	23.892	9.196	18.701	33,33%
- ACSA	Colombia	1.822	1.515	140	(225)	40%
- AEROCALI	Colombia	15.250	7.965	26.739	3.742	33,34%

(*) Corresponde con la sociedad holding tenedora de las acciones de la sociedad que explota el aeropuerto de Luton, el resultado del periodo comprendido entre la fecha de adquisición y el 31 de diciembre de 2013 incluye costes de financiación y adquisición. La sociedad gestora del aeropuerto de Luton ha cerrado el ejercicio 2013 con unos ingresos totales estimados de 144,1 millones de euros y un EBITDA de 47,7 millones de euros (cifras no auditadas).

177

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra Indicación)

10 (a) Instrumentos financieros por categoría

	31 de diciembre de 2013			
	Préstamos y partidas a cobrar	Derivados de cobertura	Disponibles para la venta	Total
Activos en balance				
Activos financieros disponibles para la venta (Nota 11)	-	-	4.908	4.908
Otros activos financieros	1.822	-	-	1.822
Clientes y otras cuentas a cobrar (excluyendo pagos anticipados y activos no financieros) (Nota 13)	639.024	-	-	639.024
Efectivo y equivalentes al efectivo (Nota 15)	12.377	-	-	12.377
Total	653.223	-	4.908	658.131

	31 de diciembre de 2013			
	Pasivos a valor razonable con cambios en resultados	Derivados de cobertura	Otros pasivos financieros a coste amortizado	Total
Pasivos en balance				
Deuda financiera (excluidos los pasivos por arrendamiento financiero) (Nota 20)	-	-	11.472.228	11.472.228
Pasivos por arrendamiento financiero (Nota 20)	-	-	1.633	1.633
Instrumentos financieros derivados (nota 12)	-	9.306	-	9.306
Proveedores y otras cuentas a pagar (excluyendo pasivos no financieros) (Nota 19)	-	-	356.996	356.996
Total	-	9.306	11.830.857	11.840.163

	31 de diciembre de 2012			
	Préstamos y partidas a cobrar	Derivados de cobertura	Disponibles para la venta	Total
Activos en balance				
Activos financieros disponibles para la venta (Nota 11)	-	-	57.769	57.769
Otros activos financieros	1.433	-	-	1.433
Clientes y otras cuentas a cobrar (excluyendo pagos anticipados y activos no financieros) (Nota 13)	381.851	-	-	381.851
Efectivo y equivalentes al efectivo (Nota 15)	8.210	-	-	8.210
Total	391.494	-	57.769	449.263

17.74

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

	31 de diciembre de 2012			
	Pasivos a valor razonable con cambios en resultados	Derivados de cobertura	Otros pasivos financieros a coste amortizado	Total
Pasivos en balance				
Deuda financiera (excluidos los pasivos por arrendamiento financiero) (Nota 20)	-	-	12.083.558	12.083.558
Pasivos por arrendamiento financiero (Nota 20)	-	-	2.124	2.124
Instrumentos financieros derivados (nota 12)	-	22.853	-	22.853
Proveedores y otras cuentas a pagar (excluyendo pasivos no financieros) (Nota 19)	-	-	712.496	712.496
Total	-	22.853	12.798.178	12.821.031

10 (b) Calidad crediticia de los activos financieros

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

(En millones de euros)	31 de diciembre de	
CLIENTES	2013	2012
Clientes con calificación crediticia externa (Fuente Reuters)		
BBB	1,7	4,0
BB+	0,5	-
B	4,3	1,8
Clientes sin calificación crediticia externa		
Grupo 1	2,7	2,1
Grupo 2	268,3	256,3
Grupo 3	-	-

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

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

1774

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

11 Activos financieros disponibles para la venta

	31 de diciembre de	
	2013	2012
A 1 de enero	57.769	57.769
Bajas	-	-
Pérdida por deterioro	(52.861)	-
A 31 de diciembre	4.908	57.769

En el ejercicio 2013, Airport Concessions and Development Limited (ACDL), a través de su filial TBI, completó la venta de los aeropuertos de Cardiff, Belfast Internacional y Stockholm Skavsta, London Luton Airport, las concesiones de terminal del aeropuerto de Orlando Sanford y del negocio de gestión aeroportuaria de TBI en Estados Unidos.

En línea con el plan de desinversiones, el 25 de octubre de 2013 los accionistas de ACDL decidieron reducir el capital social y cancelar la prima por emisión de acciones, destinando a reservas de libre disposición 546.941 miles de libras. En este sentido, en ejercicio 2013 ACDL aprobó dos dividendos por 394.400 miles de libras (472.873 miles de euros) y 81.005 miles de libras (96.406 miles de euros), de los cuales el Grupo ha recibido un total de 56.928 miles de euros (2012: 1.854). El primer dividendo por 47,3 millones de euros no generó flujo de efectivos (Nota 2.2).

En el ejercicio 2013, y a raíz de las desinversiones efectuadas por ACDL a través de TBI, el Grupo reconoció una pérdida por deterioro en dicha inversión que asciende a 52.861 miles de euros (Nota 30). Este deterioro se genera como consecuencia de la disminución del valor recuperable de la inversión como consecuencia de la desinversión mencionada anteriormente.

Adicionalmente, en el ejercicio 2013 el Grupo recibió un dividendo de Europea Satellite Services Provider SAA (ESSP SAS) de 250 miles de euros (2012: 0).

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

Nombre y Domicilio	Actividad	Fracción del Capital		Titular de la Participación
		2013	2012	
Agencia Barcelona Regional Edificio Centreservei, Zona Franca Carrer 60, 25-27 Barcelona	Realización de análisis y prospecciones sobre aspectos urbanísticos, territoriales y medioambientales. Proyección, promoción, gestión, desarrollo, dirección, asesoramiento, ejecución y explotación de todo tipo de obras, edificaciones e infraestructuras y sistemas urbanos en el área metropolitana.	11,76	11,76	Aena Aeropuertos, S.A.
Airport Concessions and Development Limited (ACDL) 10, Upper Bank St- London - U.K.	Gestión de activos financieros del grupo aeroportuario TBI.	10	10	Aena Desarrollo Internacional, S.A.
European Satellite Service Provider, SAS (ESSP SAS) Toulouse - Francia	Explotación del sistema de navegación por satélite.	16,67	16,67	Aena Desarrollo Internacional, S.A.
European Satellite Service Provider (ESSP EEIG) European Economic Interest Grouping - Bruselas - Bélgica ⁽¹⁾	Explotación del sistema de navegación por satélite (Sociedad Liquidada)	-	-	Aena Desarrollo Internacional, S.A.

1.774

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

El valor de las participaciones 31 de diciembre de 2013 y 2012 es el siguiente (en miles de euros):

Nombre y Domicilio	Importe de la participación	
	2013	2012
Agencia Barcelona Regional Edificio Centreservei, Zona Franca Carrer 60, 25-27 Barcelona	180	180
Airport Concessions and Development Limited (ACDL) 10, Upper Bank St- London – U.K.	4.561	57.422
European Satellite Service Provider, SAS (ESSP SAS) Toulouse – Francia	167	167
	4.908	57.769

Ninguna de estas sociedades cotiza en bolsa.

Al 31 de diciembre de 2013 y 2012 no se ha podido estimar con fiabilidad su valor razonable. Por este motivo, estas participaciones se hallan valoradas a coste, habiéndose hallado la corrección valorativa aplicable, en su caso, como la diferencia entre el valor en libros de éstas y su valor recuperable.

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

	31 de Diciembre de	
	2013	2012
Libras	4.561	57.422
Euros	347	347
Total	4.908	57.769

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

12 Instrumentos financieros derivados

	31 de diciembre de			
	2013		2012	
	Activos	Pasivos	Activos	Pasivos
Permutas de tipo de interés - coberturas flujos de efectivo	-	9.306	-	22.853
Permutas de tipo de interés - negociación	-	-	-	-
Total	-	9.306	-	22.853
Menos parte no corriente:				
Permutas de tipo de interés - coberturas flujos de efectivo	-	4.323	-	9.455
Permutas de tipo de interés - negociación	-	-	-	-
	-	4.323	-	9.455
Parte corriente	-	4.983	-	13.398

El desglose de los instrumentos financieros derivados existente al 31 de diciembre de 2013 y 2012 es el que se muestra en el cuadro anterior. De acuerdo con lo descrito en la nota 33 existe un contrato de financiación entre la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" y Aena Aeropuertos por el que se transfiere la financiación asignada a Aena Aeropuertos, S.A. en la aportación de la rama de actividad (ver Nota 1) y las obligaciones que pudieran existir en los contratos con las instituciones financieras que financiaron a la Entidad Pública Empresarial. Las permutas de tipo de interés desglosadas a continuación corresponden a los contratos originales firmados entre la Entidad Pública Empresarial y las instituciones financieras correspondientes, siendo el titular de la obligación del cumplimiento de dicho contrato la Entidad Pública Empresarial. Como consecuencia de la firma del contrato entre Aena Aeropuertos y la Entidad Pública Empresarial, la valoración y la contabilización del efecto de los contratos de permuta de tipo de interés correspondiente a la financiación entre ambas entidades, se ha realizado en el balance de la sociedad.

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

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

Durante los ejercicios 2013 y 2012 no se han originado pérdidas de los derivados de cobertura, siendo éstos eficaces al 100%.

Permutas de tipo de interés

Los importes del principal nominal de los contratos de permuta de tipo de interés pendientes a 31 de diciembre 2013 ascienden a 291.500 Miles de euros (2012: 1.425.650 Miles de euros).

A 31 de diciembre de 2013, los tipos de interés fijo por permuta varían entre un 0,98% y un 2,57% (2012: 0,97% a 2,8025%) y los principales tipos de interés variable son EURIBOR 3 Meses y 6 Meses. Estos préstamos y derivados de la matriz tienen como destino la financiación de los aeropuertos y por tanto, la matriz imputa a la Sociedad los costes por intereses y amortizaciones de los mismos. Las pérdidas y ganancias reconocidas en la reserva de cobertura del patrimonio neto en contratos de permuta de tipo de interés a 31 de diciembre de 2013 y 2012 se irán transfiriendo a la cuenta de resultados de forma continua hasta que se reembolsen los préstamos bancarios.

La máxima exposición al riesgo crediticio en la fecha de balance es el valor razonable de los derivados financieros de activo en el balance.

Todos los derivados de tipo de interés calificados de cobertura pertenecen a la sociedad matriz Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea". Sus principales características son las siguientes:

	Clasificación	Tipo	Importe Contratado (Miles Euros)	Fecha de contratación	Fecha de inicio del derivado	Vencimiento	Fecha designación de la cobertura
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	Swap de tipo de interés fijo al 2,57% contra tipo de interés variable	255.000	28-07-10	15-12-11	15-03-16	28-07-10
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	Swap de tipo de interés fijo al 2,8025% contra tipo de interés variable	1.194.391	02-10-09	15-03-11	15-03-13	02-10-09
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	Swap de tipo de interés fijo al 0,98% contra tipo de interés variable	66.500	13-12-12	13-12-12	13-12-17	13-12-12

La sociedad Aena Desarrollo internacional, S.A. contrató con fecha 1 de octubre de 2007 con "La Caixa" un derivado de tipos de interés, con la finalidad de controlar y disminuir el potencial impacto negativo de las oscilaciones de los tipos de interés variables en sus resultados. En particular este derivado cubre el efecto de las oscilaciones de los tipos de interés en la carga financiera asociada al préstamo concedido a la Sociedad por "La Caixa". Este instrumento derivado, al no cumplir las condiciones para reconocerse como un instrumento financiero de cobertura contable, se recogió en la cuenta "Derivados" del pasivo corriente y no corriente del balance al 31 de diciembre de 2012, con contrapartida en el resultado del ejercicio al no ser de cobertura. En octubre de 2012 venció este derivado.

Las principales características de estos instrumentos financieros derivados en 2012 son las siguientes (en miles de euros):

1-7-74

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

	Clasificación	Tipo	Importe Contratado (Miles Euros)	Fecha de contratación	Fecha de inicio del derivado	Vencimiento	Fecha designación de la cobertura
Swap de tipo de interés	Cobertura de tipo de interés	Swap de tipo de interés fijo al 4,83% contra tipo de interés variable	2.000	01-10-07	01-10-07	1-10-12	1-10-07

Instrumentos financieros de cobertura contable (tipo de cambio)

La Sociedad ha optado por designar como cobertura contable de flujos de efectivo entre los pagos (reembolsos) del préstamo suscrito por Aena Desarrollo Internacional en dólares estadounidenses (USD) con el Banco Santander (véase Nota 12) y los flujos monetarios, en USD, cobros que la Sociedad recibe en USD por la prestación de determinados servicios, en virtud de los diversos contratos para la gestión de los aeropuertos mexicanos. La Sociedad ha registrado los cambios de valor razonable (por tipo de cambio de cierre) de este instrumento de cobertura contable en la cuenta "Operaciones de cobertura" del epígrafe "Patrimonio neto" del balance al 31 de diciembre de 2013 y 2012 adjuntos. La cobertura se imputa en la cuenta de resultados consolidados dentro de la línea "Ingresos ordinarios". El detalle de esta cobertura es el siguiente:

- Ejercicio 2013:

	Clasificación	Vencimiento (*)	Ineficacia Registrada en Resultados Financieros en el Ejercicio 2013 (Miles de Euros)	Valor Razonable Registrado en el "Patrimonio Neto" al 31-12-13 (Miles de Euros)
Préstamo Aena Desarrollo Internacional USD	Cobertura de flujos de efectivo de tipo de cambio	08/10/2014	9	90

- Ejercicio 2012:

	Clasificación	Vencimiento (*)	Ineficacia Registrada en Resultados Financieros en el Ejercicio 2012 (Miles de Euros)	Valor Razonable Registrado en el "Patrimonio Neto" al 31-12-12 (Miles de Euros)
Préstamo Aena Desarrollo Internacional USD	Cobertura de flujos de efectivo de tipo de cambio	08/10/2014	6	229

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

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

Asimismo, en el ejercicio 2013 la sociedad Aena Desarrollo Internacional contrato un instrumento derivado por 30.000 miles de libras esterlinas para cubrirse de los posibles efectos de las oscilaciones en el tipo de cambio de la libra esterlina. Este instrumento derivado se liquidó en el ejercicio 2013 y al no cumplir las condiciones para reconocerse como instrumento financiero de cobertura se reconoció 625 miles de euros en el resultado del ejercicio, como ingreso.

1775

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

13 Clientes y otras cuentas a cobrar

	31 de diciembre de	
	2013	2012
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	390.835	379.981
Menos: provisión por pérdidas por deterioro de cuentas a cobrar	(129.352)	(115.745)
Clientes por ventas y prestaciones de servicios - neto	261.483	264.236
Clientes partes relacionadas (nota 33)	20.403	39.054
Otras cuentas a cobrar con partes relacionadas	328.554	68.086
Deudores varios	27.443	9.027
Personal	1.141	1.448
Otros créditos con las Administraciones Públicas	115.356	116.435
Total	754.380	498.286
Menos parte no corriente	148.825	68.086
Parte corriente	605.555	430.200

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

No existen importes significativos de los Clientes y otras cuentas a cobrar que estén denominados en moneda extranjera.

Al 31 de diciembre de 2013, las cuentas a cobrar de clientes pendientes de vencimiento y no provisionadas ascienden a 212.589 miles de euros (2012: 212.493).

Al 31 de diciembre de 2013, había cuentas a cobrar de clientes por importe de 48.894 miles de euros (2012: 51.743) que estaban vencidas y no provisionadas, ya que corresponden a liquidaciones y facturas que se encontraban en gestión a 31 de diciembre y que ya han sido cobradas.

El análisis de antigüedad de estas cuentas es el siguiente:

	31 de diciembre de	
	2013	2012
Hasta 3 meses	41.443	15.622
Entre 3 y 6 meses	272	10.064
Más de 6 meses	7.179	26.057
	48.894	51.743

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

	31 de diciembre de	
	2013	2012
Entre 3 y 6 meses	-	-
Más de 6 meses	129.352	115.745
	129.352	115.745

El importe de la provisión por deterioro de las cuentas a cobrar de clientes y de otras cuentas a cobrar es de 129.352 miles de euros a 31 de diciembre de 2013 (2012: 115.745).

1775

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

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

	31 de diciembre de	
	2013	2012
Saldo inicial	115.745	84.594
Provisión por deterioro del valor de cuentas a cobrar	5.558	54.492
Reversión de importes no utilizados	(9.981)	(26.311)
Otros movimientos	(106)	(623)
Ajuste apremio	18.136	3.593
A 31 de diciembre	129.352	115.745

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

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

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

El epígrafe de Deudores varios recoge principalmente imposiciones y depósitos con un vencimiento inferior a doce meses pero superior a tres meses.

El epígrafe de Otros créditos con las Administraciones Públicas recoge al 31 de diciembre de 2013 un importe de 81.010 miles de euros relacionado con cuentas a cobrar por subvenciones FEDER concedidas a la Sociedad dominante (2012: 77.224). El resto del epígrafe recoge al 31 de diciembre de 2013 y 2012 saldos deudores en concepto de impuestos indirectos.

El 4 de abril de 2013 la sociedad Aena Aeropuertos recibió una comunicación de la Dirección General Política Regional y Urbana de la Comunidad Europea informando la interrupción de los pagos hasta que se implementen las medidas correctivas en el Programa Operativo FEDER de Galicia (2007 – 2013). El 13 de diciembre de 2013 la Intervención General de la Administración del Estado (Oficina Nacional de Auditoría) emitió su dictamen favorable y lo remitió a la Comisión Europea. La Dirección del grupo espera que la interrupción de los pagos se resuelva en un corto plazo, debido a que las medidas correctivas requeridas fueron implantadas apropiadamente.

En el epígrafe de Otras cuentas a cobrar con partes relacionadas se recoge el crédito que Aena Aeropuertos, S.A. y Aena Desarrollo Internacional, S.A. mantiene con su accionista en concepto de bases imponibles negativas, pagos a cuenta no utilizados en el ejercicio y otras deducciones activadas por consolidación fiscal, originadas por la liquidación del Impuesto de Sociedades del ejercicio. Al 31 de diciembre de 2013 la cuenta a cobrar por este concepto asciende a 257.759 miles de euros (2012: 68.086). El Grupo ha clasificado estas cuentas a cobrar en el corto y largo plazo en función de las previsiones de utilización en el Impuesto de sociedades de los próximos ejercicios (ver nota 21). Asimismo, en este epígrafe se incluye la cuenta a cobrar con su accionista por el cash pooling (ver nota 33).

14 Existencias

	31 de diciembre de	
	2013	2012
Materias primas y otros aprovisionamientos	4.520	4.178
Anticipos a proveedores	101	-
	4.621	4.178

El saldo de materias primas y otros aprovisionamientos incluye principalmente materiales y repuestos utilizados en las operaciones aeroportuarias.

1.7.77

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

15 Efectivo y equivalentes al efectivo

	31 de diciembre de	
	2013	2012
Caja y bancos	12.377	8.210
Depósitos en entidades a corto plazo	-	-
Efectivo y equivalentes al efectivo	12.377	8.210

Al 31 de diciembre de 2013 y 2012 el Grupo no tiene descubiertos bancarios. El detalle del efectivo y equivalente de efectivo en moneda distinta al Euro es el siguiente:

	31 de diciembre de	
	2013	2012
Caja y bancos en dólares estadounidenses (USD)	2.625	1.247
Caja y bancos en libras esterlinas (GBP)	4.908	-

16 Capital social y prima de emisión

Las variaciones en el número de acciones y en el importe de Capital Social y Prima de Emisión de la Sociedad Dominante durante los ejercicios 2013 y 2012 son los siguientes:

	Nº de acciones	Capital social (miles de euros)	Prima de emisión (miles de euros)	Total (miles de euros)
A 31 de diciembre de 2012	150.000.000	1.500.000	1.100.868	2.600.868
A 31 de diciembre de 2013	150.000.000	1.500.000	1.100.868	2.600.868

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

El 6 de junio de 2011 el accionista único de la Sociedad dominante adoptó las siguientes decisiones:

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

Por efecto de las anteriores decisiones, el Capital social al 31 de diciembre de 2011 estaba constituido por 150.000.000 de acciones de valor nominal de 10 euros cada una. Durante los ejercicios 2013 y 2012 no se han producido variaciones al número de acciones, al Capital social o a la Prima de emisión. La prima de emisión es de libre disposición.

1.774

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

17 Ganancias / (pérdidas) acumuladas

A 1 de enero de 2012	(82.820)
Pérdidas del ejercicio	(63.526)
Dividendos	-
Otros movimientos	245
A 31 de diciembre de 2012	(146.101)
Beneficio del ejercicio	596.655
Dividendos	-
Otros movimientos	(21)
A 31 de diciembre de 2013	450.533

Al 31 de diciembre de 2013 y 2012 no existen reservas indisponibles.

El importe de los dividendos corresponde a los dividendos declarados por la sociedad Centro Logísticos Aeroportuarios, S.A. (CLASA), por los resultados generados en 2010 (4.280 miles de euros) que se atribuyen a la sociedad dominante última Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea", por haberse generado con anterioridad a la aportación no dineraria de 6 de junio de 2011 descrita en la Nota 1.

Propuesta de distribución de resultado

La aplicación del resultado del ejercicio 2013 y 2012 de la Sociedad dominante bajo Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007, y propuesta por el Consejo de Administración, es la siguiente:

	Miles de Euros	
	2013	2012
Base de reparto:		
Pérdidas y ganancias (Pérdidas)	580.076	(70.783)
Aplicación:		
Resultados negativos de ejercicios anteriores	164.585	(70.783)
Reserva Legal	58.008	-
Reserva Voluntaria	357.483	-

18 Otras reservas

	Nota	Derivados de Cobertura	Diferencias de Conversión	Resultados de asociadas	Total
A 1 de enero de 2012		(24.149)	(4.696)	-	(28.845)
Cobertura flujo de efectivo		(16.394)	-	-	(16.394)
Efecto fiscal	32	4.917	-	-	4.917
Transferencias a la cuenta de resultados		27.445	-	-	27.445
Efecto fiscal	32	(8.233)	-	-	(8.233)
Diferencias de conversión – asociadas	9	-	3.682	-	3.682
A 31 de diciembre de 2012		(16.414)	(1.014)	-	(17.428)
Cobertura flujo de efectivo		2.976	-	-	2.976
Efecto fiscal	32	(892)	-	-	(892)
Transferencias a la cuenta de resultados		12.279	-	-	12.279
Efecto fiscal	32	(3.684)	-	-	(3.684)
Cobertura flujo de efectivo - asociadas		-	-	(668)	(668)
Diferencias de conversión – asociadas	9	-	(4.857)	-	(4.857)
A 31 de diciembre de 2013		(5.735)	(5.871)	(668)	(12.274)

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

Otro resultado global, neto de impuestos

	Otras reservas	Ganancias/ (Pérdidas acumuladas)	Total Otro Resultado Global
31 de diciembre de 2013			
Partidas que podrían reclasificarse posteriormente a resultados:			
Cobertura de flujos de efectivo	10.679	-	10.679
Participación en otro resultado global de asociadas	(668)	-	(668)
Diferencias de conversión	(4.857)	-	(4.857)
	5.154	-	5.154
Total	5.154	-	5.154
31 de diciembre de 2012			
Partidas que no se reclasificarán a resultados:			
Partidas que podrían reclasificarse posteriormente a resultados:			
Cobertura de flujos de efectivo	7.735	-	7.735
Diferencias de conversión	3.682	-	3.682
	11.417	-	11.417
Total	11.417	-	11.417

19 Proveedores y otras cuentas a pagar

	31 de diciembre de	
	2013	2012
Proveedores	2.097	1.516
Acreedores varios	166.255	238.469
Acreedores partes relacionadas (Nota 33)	69.951	169.006
Proveedores de inmovilizado	91.705	268.611
Proveedores de inmovilizado partes relacionadas (Nota 33)	1.538	6.685
Personal	25.450	28.209
Seguridad Social y otros impuestos	41.733	32.953
Anticipos de clientes	47.845	15.933
	446.574	761.382

Todas las cuentas a pagar se encuentran denominadas en euros.

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

En 14 de febrero de 2013, Aena Aeropuertos, S.A. firmó tres contratos con World Duty Free Group España, S.A. para el alquiler de los locales comerciales de las tiendas duty free y duty paid de toda la red de aeropuertos de España. Estos contratos tienen vigencia hasta el 31 de octubre de 2020 y contemplaba un anticipo por 332.442 miles de euros, el cual se compensa periódicamente con la facturación. En este sentido, al 31 de diciembre de 2013 el anticipo a corto plazo asciende a 27.026 miles de euros, y el anticipo a largo plazo que se incluye en el epígrafe Otros pasivos a largo plazo, asciende a 233.043 miles de euros.

Información sobre los aplazamientos de pago efectuados a proveedores

El detalle de los pagos por operaciones comerciales realizadas durante el ejercicio y pendiente de pago al 31 de diciembre de 2013 y 2012 en relación con los plazos máximos legales previstos en la Ley 15/2010 es el siguiente:

1-7-74

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

	2013		2012	
	Miles Euros	%	Miles Euros	%
Pagos del ejercicio dentro del plazo máximo legal	821.058	84%	726.479	88%
Resto	152.101	16%	100.349	12%
Total pagos del ejercicio	973.159		826.828	
Plazo Medio de Pago Excedidos (Días)	71		78	
Saldo pendiente de pago al cierre que sobrepase el plazo máximo legal	9.573		13.563	

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

Se han reducido significativamente los plazos medios de pago excedidos adaptándose, al cierre de ejercicio, a los plazos que marca la Ley 15/2010.

20 Deuda financiera

	31 de diciembre de	
	2013	2012
No corriente		
Préstamos con partes relacionadas (Nota 33)	10.368.664	11.024.963
Préstamos con entidades de crédito	1.000	3.726
Pasivos por arrendamiento financiero	1.117	1.634
Otros pasivos financieros	3.257	3.247
	10.374.038	11.033.570
Corriente		
Préstamos con partes relacionadas (Nota 33)	1.025.175	884.659
Cuenta corriente con Entidad dominante última (Nota 33)	-	139.405
Préstamos con entidades de crédito	2.701	2.778
Pasivos por arrendamiento financiero	516	490
Otros pasivos financieros	71.431	24.780
	1.099.823	1.052.112

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

	Importe en libros		Valor razonable	
	31 de diciembre de		31 de diciembre de	
	2013	2012	2013	2012
Deuda financiera con el Grupo	10.368.664	11.024.963	9.700.022	10.692.014
Préstamos con entidades de crédito	1.000	3.726	1.000	3.726
Pasivos por arrendamiento financiero	1.117	1.634	1.117	1.634
Otros pasivos financieros	3.257	3.247	3.257	3.247
Total	10.374.038	11.033.570	9.705.396	10.700.621

El valor razonable de los recursos ajenos corrientes es igual a su valor en libros, ya que el impacto de aplicar el descuento no es significativo. Los valores razonables para la deuda con un plazo superior a un año se basan en los flujos de efectivo descontados a un tipo basado en el tipo de los recursos ajenos valorados a la curva cupón 0 más un “spread” del 1,66% (2012: la curva cupón 0 más un “spread” del 1%) y están en el Nivel 2 de la jerarquía de valor razonable.

1774

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

(a) Deuda financiera con el grupo

Véase nota 33

(b) Préstamos con entidades de crédito

Estos préstamos corresponden a la sociedad dependiente, Aena Desarrollo Internacional, S.A. Al 31 de diciembre de 2013 asciende a 3.701 miles de euros (2012: 6.504 miles de euros; 2011: 9.347 miles de euros). Estos préstamos fueron concedidos con el apoyo del Grupo.

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

	31 de diciembre de	
	2013	2012
Euros	2.510	3.585
Dólar estadounidense	1.191	2.919
Total	3.701	6.504

(c) Pasivos por arrendamiento financiero

Al cierre del ejercicio 2013 y 2012 la Sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional, S.A. tenía suscrito un contrato de arrendamiento financiero de un sistema automatizado de inspección en vuelo (consola) que se encuentra registrado como “inmovilizado material” del balance consolidado a 31 de diciembre de 2013 y 2012.

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

	31 de diciembre de	
	2013	2012
Pasivos por arrendamientos financiero brutos – pagos mínimos por arrendamiento:		
– Menos de un año	524	558
– Entre 1 y 5 años	1.123	1.643
– Más de 5 años	-	-
	1.647	2.201
Carga financiera futura por arrendamiento financiero	(14)	(77)
Valor actual de los pasivos por arrendamiento financiero	1.633	2.124

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

	31 de diciembre de	
	2013	2012
– Menos de un año	516	490
– Entre 1 y 5 años	1.117	1.634
– Más de 5 años	-	-
	1.633	2.124

Los pasivos por arrendamiento financiero están denominados en euros.

(d) Otros pasivos financieros

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

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

21 Impuestos diferidos

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

	31 de diciembre de	
	2013	2012
Activos por impuestos diferidos:		
– Activos por impuestos diferidos a recuperar en más de 12 meses	54.678	51.071
– Activos por impuestos diferidos a recuperar en 12 meses	21.535	11.188
	76.213	62.259
Pasivos por impuestos diferidos:		
– Pasivos por impuestos diferidos a recuperar en más de 12 meses	196	208
– Pasivos por impuestos diferidos a recuperar en 12 meses	-	-
	196	208
Activos por impuesto diferido (neto)	76.017	62.051

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

	2013	2012
A 1 de enero	62.051	58.330
Impuesto cargado/abonado en cuenta de resultados	998	3.115
Impuesto cargado/abonado relacionado con componentes del otro resultado global (Nota 18)	(4.577)	(3.316)
Otros	17.545	3.922
A 31 de diciembre	76.017	62.051

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

Pasivos por impuestos diferidos	Otros	Total
A 1 de enero de 2012	666	666
Otros	(458)	(458)
A 31 de diciembre de 2012	208	208
Otros	(12)	(12)
A 31 de diciembre de 2013	196	196

Activos por impuestos diferidos	Amortización	Pérdidas deterioro	Derivados	Otros	Total
A 1 de enero de 2012	43.561	2.433	10.589	2.413	58.996
Cargo/(abono) en cuenta de resultados	(423)	1.496	-	2.042	3.115
Cargo/(abono) en otro resultado global	-	-	(3.316)	-	(3.316)
Otros	-	2.838	-	626	3.464
A 31 de diciembre de 2012	43.138	6.767	7.273	5.081	62.259
Cargo/(abono) en cuenta de resultados	3.399	482	-	(2.883)	998
Cargo/(abono) en otro resultado global	-	-	(4.577)	-	(4.577)
Otros	2.090	(626)	-	16.069	17.533
A 31 de diciembre de 2013	48.627	6.623	2.696	18.267	76.213

1.774

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

Hasta el ejercicio 2012 el Grupo había generado una serie de deducciones que no tenía reconocidas (ver nota 4.2.b). A partir del ejercicio 2013 las siguientes deducciones han sido aplicadas en la liquidación del impuesto de sociedades y las deducciones pendientes se han reconocido en la cuenta fiscal con el accionista:

	Año de Generación	Año Vencimiento	Importe reconocido	Importe aplicado	Importe pendiente
Deducciones en Canarias por inversiones en activos fijos.	2008	2013	20.879	(20.879)	-
	2009	2014	38.523	(38.523)	-
	2010	2015	57.386	-	57.386
	2011	2016	42.744	-	42.744
	2012	2017	38.791	-	38.791
	2013	2018	37.011	(37.011)	-
Deducciones en Canarias por aportaciones a planes de pensiones.	2006	2021	129	-	129
	2007	2022	126	-	126
	2008	2023	122	-	122
	2009	2024	113	-	113
	2010	2025	66	-	66
Deducciones medioambientales	2006	2021	730	-	730
	2007	2022	771	-	771
Doble Imposición Interna.	2011	2018	220	-	220
	2012	2019	28	-	28
Deducción por actividades exportadoras	2001	2016	32	(32)	-
	2002	2017	187	(187)	-
	2006	2021	2.524	(2.524)	-
Doble Imposición Internacional	2003	2014	236	(236)	-
	2004	2015	232	(232)	-
	2006	2017	320	(320)	-
	2007	2018	536	(536)	-
	2008	2019	308	-	308
	2009	2020	268	-	268
	2010	2021	312	-	312
	2011	2022	350	-	350
	2012	2023	484	-	484
	2013	2024	450	-	450
Planes de pensiones	2006	2021	252	-	252
	2007	2022	179	-	179
	2008	2023	148	-	148
	2009	2024	103	(1)	102
	2010	2025	59	(1)	58
Fomento empleo minusválidos	2012	2027	167	-	167
I+D+It	2012	2030	321	-	321
Edición libros	2012	2027	1	-	1
Formación profesional	2001	2016	7	(7)	-
	2006	2021	332	(2)	330
	2007	2022	278	(1)	277
	2008	2023	329	-	329
	2009	2024	138	(2)	136
	2010	2025	44	(1)	43
	2011	2026	4	-	4
	2012	2027	3	-	3
Donaciones	2011	2021	7	-	7
	2012	2022	23	-	23
Total			246.273	(100.495)	145.778

1774

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

22 Prestaciones a los empleados

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

	31 de diciembre de	
	2013	2012
Obligaciones en balance para:		
- Premios de permanencia	6.618	6.783
- Planes de pensiones de prestación definida	-	-
Pasivos por prestaciones a los empleados	6.618	6.783
- Planes de pensiones de aportación definida (Otras cuentas a pagar)	5	5
- Planes de pensiones de prestación definida		
Total pasivos en balance	6.623	6.788
Cargos en la cuenta de resultados incluidos en el resultado de explotación:		
- Premios de permanencia	-	765
- Planes de pensiones de aportación definida	13	118
	13	883
Revaloraciones para:		
- Premios de permanencia	-	929
- Premios de jubilación anticipada		
	-	929

(a) Premios de permanencia

El Convenio Colectivo de Grupo de Empresas Aena (Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" y Aena Aeropuertos, S.A.) establece unos premios de permanencia por los servicios efectivamente prestados durante un período de 25, 30 o más años. La Sociedad provisiona el valor actual de la mejor estimación posible de las obligaciones comprometidas a futuro, en base a un cálculo actuarial.

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

	2013	2012
Valor actual de las obligaciones financiadas		
Valor razonable de los activos afectos al plan		
Déficit de financiación de planes	-	-
Valor actual de las obligaciones no financiadas	6.623	6.788
Total déficit de planes de pensiones de prestación definida	6.623	6.788
Impacto del requisito de financiación mínima / límite del activo	-	-
Pasivo reconocido en el balance	6.623	6.788

1-7-75

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

(b) Premios de jubilación anticipada

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

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

(c) Planes de pensiones de aportación definida

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

Sin embargo, para los ejercicios 2013 y 2012, la Sociedad dominante no ha efectuado dichas aportaciones debido a la supresión establecida en el Real Decreto Ley 17/2012 de 27 de diciembre y el Real Decreto Ley 20/2011 de 31 de diciembre, respectivamente. Donde se establece que las empresas públicas empresariales no pueden realizar aportaciones a planes de pensiones de empleado o contratos de seguro colectivo que incluyan la cobertura de la contingencia de jubilación.

1774

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

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

	Valor actual de obligación	Total
A 1 de enero de 2012	5.225	5.225
Coste por servicios corrientes	765	765
Gasto/(Ingreso) por intereses	265	265
	1.030	1.030
Recálculo de valoraciones:		-
- (Ganancias)/ Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	929	929
	929	929
Pagos del plan:		
- Pagos de prestaciones	(401)	(401)
A 31 de diciembre de 2012	6.783	6.783
Coste por servicios corrientes	-	-
Gasto/(Ingreso) por intereses	-	-
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	-	-
	-	-
Recálculo de valoraciones:		
- (Ganancias)/ Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	-	-
	-	-
Pagos del plan:		
- Pagos de prestaciones	(165)	(165)
A 31 de diciembre de 2013	6.618	6.618

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

Como en la última fecha de valoración, el valor actual de la obligación por prestaciones definidas estaba compuesto de aproximadamente 6.618 euros correspondientes a empleados activos.

1774

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

El gasto contable estimado relativo a los planes de prestaciones por jubilación (premios de permanencia y premios de jubilación anticipada) para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014 ascienden a 690 miles de euros.

El importe de prestaciones esperadas correspondiente a los premios a desembolsar a lo largo del año 2014 asciende a 418 miles de euros.

La duración media ponderada de las obligaciones por prestaciones definidas es de 14,3 años.

23 Provisiones y contingencias

El movimiento de este epígrafe para los ejercicios 2013 y 2012 se muestra a continuación:

	Actuaciones medioambientales	Responsabilidades	Impuestos	Expropiaciones e intereses de demora	Otras provisiones de explotación	Plan salidas desvinculación voluntaria	Total
Saldo a 1 de enero de 2013	169.801	37.002	53.030	314.990	1.323	134.468	710.614
Dotaciones	1.187	86.113	5.689	4.207	8.416	-	105.612
Incremento por descuento	4.995	-	-	13.489	-	-	18.484
Reversiones/Excesos	(5.714)	(1.810)	(1.265)	-	-	(5.529)	(14.318)
Aplicaciones	(10.959)	(319)	(360)	(122.134)	(1.099)	(103.436)	(238.307)
Traspasos	-	-	(17.936)	-	-	-	(17.936)
A 31 de diciembre de 2013	159.310	120.986	39.158	210.552	8.640	25.503	564.149

	Actuaciones medioambientales	Responsabilidades	Impuestos	Expropiaciones e intereses de demora	Otras provisiones de explotación	Plan salidas desvinculación voluntaria	Total
Saldo a 1 de enero de 2012	138.304	2.614	47.705	342.836	41.929	-	573.388
Dotaciones	35.047	35.609	10.014	56.724	1.322	134.468	273.184
Incremento por descuento	3.912	-	-	-	-	-	3.912
Reversiones/Excesos	-	(757)	(1.864)	-	(24.491)	-	(27.112)
Aplicaciones	(7.462)	(464)	(2.825)	(84.570)	(17.437)	-	(112.758)
A 31 de diciembre de 2012	169.801	37.002	53.030	314.990	1.323	134.468	710.614

Análisis del total de provisiones:

	31 de diciembre de	
	2013	2012
No corriente	252.167	433.188
Corriente	311.982	277.426
Total	564.149	710.614

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

Provisiones para actuaciones medioambientales

Dentro de este epígrafe se reconocen principalmente provisiones por 150.346 miles de euros (2012: 160.837 miles de euros) relacionadas con las obligaciones previstas para llevar a cabo las obras de aislamiento acústico e insonorización de zonas residenciales para cumplir con la normativa vigente en materia de ruidos generados por las infraestructuras aeroportuarias. La dotación asociada a estas provisiones se capitaliza como mayor valor de los activos aeroportuarios. Adicionalmente, se recogen en este epígrafe otros compromisos adquiridos en materia medioambiental. En los ejercicios 2013 y 2012 se efectuó una reversión por 5.714 miles de euros, correspondientes a la actualización de las premisas utilizadas en el cálculo.

Para mayores detalles sobre las actuaciones de la Sociedad en materia de insonorización véase la Nota 25.

Provisiones para responsabilidades

Dentro de este epígrafe se recogen principalmente provisiones realizadas sobre la base de las mejores estimaciones de los Directores del Grupo para hacer frente a riesgos relacionados con litigios, reclamaciones y compromisos en curso conocidos a la fecha de cierre del ejercicio para los que se espera que sea probable una salida de recursos en el medio o largo plazo. En los ejercicios 2013 y 2012 la dotación efectuada por la Sociedad correspondían, principalmente a reclamaciones efectuadas por empresas contratistas. Los Directores del Grupo no estiman que, del conjunto de responsabilidades en curso, puedan surgir pasivos adicionales que afectaran significativamente a estas cuentas anuales consolidadas.

Provisiones para impuestos

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

Provisiones por expropiaciones e intereses de demora

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

Otras provisiones de explotación

Este epígrafe recoge principalmente la provisión por bonificaciones aplicables a prestaciones patrimoniales de carácter público devengadas por las compañías aéreas que operan durante determinados periodos del año en los aeropuertos de las Islas Canarias, Islas Baleares, Ceuta y Melilla. Dichas bonificaciones se han incluido, durante los ejercicios 2013 y 2012 en los Presupuestos Generales del Estado como medidas de fomento del transporte aéreo en dichas regiones.

En el RD Ley 17/2012, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2013, se establecen las bonificaciones en las prestaciones patrimoniales públicas por apertura de rutas a nuevos destinos.

En el 2012 se efectuó una reversión por 24.122 miles de euros debido a que las compañías aéreas no efectuaron la solicitud de las devoluciones en la fecha prevista por la regulación.

Provisiones para plan de salidas y desvinculación voluntaria

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

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

Con el objetivo de llevar a cabo el citado plan, la Sociedad dominante firmó en octubre de 2012 un acuerdo con los representantes de los trabajadores que prevén una serie de medidas orientadas a la flexibilidad de horario, geográfica y funcional, así como condiciones de desvinculación voluntaria para aquellos empleados que tengan ciertos requisitos de acceso y que soliciten la desvinculación antes del 31 de diciembre de 2012. En relación con las solicitudes recibidas, la Sociedad dominante ha verificado el cumplimiento por los trabajadores que han realizado las solicitudes de las condiciones del plan y en enero de 2013 se ha producido la comunicación a dichos trabajadores de la aprobación de su solicitud y la conformidad de ellos con el plan. Las salidas de los trabajadores se han producido en el periodo entre enero de 2013 hasta el 30 de junio de 2013. El importe de las indemnizaciones se ha liquidado con cargo a la provisión dotada en 2012.

Al 31 de diciembre de 2013, la Sociedad dominante mantiene una provisión por 25.503 miles de euros correspondiente a la valoración del posible coste en el que podría incurrir la Sociedad dominante en relación con su Plan de desvinculaciones voluntarias por importe de las prestaciones de desempleo contributivas de las personas afectadas por dicho Plan, así como las cotizaciones a la Seguridad Social.

El plan de desvinculaciones voluntarias se consideró una prestación por terminación de empleo y el importe de la provisión por 134.468 miles de euros dotados en el ejercicio 2012 se estimó en base a cálculos actuariales cuyas hipótesis principales se resumen a continuación:

Tasa de descuento:	2,5%
Crecimiento salarial:	0,0%
Tipo de interés:	2,5%

La Sociedad dominante contrató en el ejercicio 2013 dos pólizas con el BBVA cuyas principales condiciones se explican a continuación:

- Una de ellas se constituye con el fin de garantizar el pago del fraccionamiento de las cuotas correspondientes al Convenio Especial de la Seguridad Social a suscribir por el propio tomador y los asegurados conforme a lo establecido en el artículo 20 de la orden TAS/2865/2003 por la que se regula el convenio especial en el Sistema de la Seguridad Social.
- La otra tiene por objeto Instrumentar los compromisos por pensiones asumidos por la Sociedad con su personal que se realizará por medio del Contrato de Seguro mediante el pago de las prestaciones aseguradas, la responsabilidad de la Aseguradora alcanza única y exclusivamente el pago de las prestaciones contempladas y en los boletines de adhesión /certificados individuales del seguro.

Pasivos contingentes

Al cierre de los ejercicios 2013 y 2012 el Grupo mantiene reclamaciones y controversias legales en su contra, en el transcurso normal de su negocio y como consecuencia natural de ello, que la Dirección considera obligaciones posibles para las que no es probable que se produzca una salida de recursos o para las que el importe de la obligación no puede ser estimado razonablemente.

Actuaciones medioambientales

Tal y como se ha descrito en el epígrafe de Provisiones para actuaciones medioambientales, como consecuencia de las actuaciones necesarias para dar cumplimiento a la normativa de carácter medioambiental relacionada con las distintas obras de ampliación y mejoras en la red de aeropuertos, la Sociedad dominante está obligada a realizar una serie de inversiones exigidas para minimizar el impacto de ruido en las viviendas afectadas por dichas obras. Al cierre de los ejercicios 2013 y 2012, la Sociedad dominante mantenía diversos procesos de reclamaciones que, en caso de resolverse de forma desfavorable, podrían dar lugar a pasivos exigibles que, al cierre de dichos ejercicios, no es posible cuantificar.

1.7.74

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

Expropiaciones

Asimismo, la Sociedad dominante se encuentra inmersa en juicios de reclamaciones a raíz de las expropiaciones realizadas que a los cierres de los ejercicios 2013 y 2012 no podían cuantificarse ya que estaban pendientes de resolución judicial y que podrían dar lugar a salidas adicionales de tesorería en concepto de expropiaciones

Reclamaciones a Ayuntamientos locales

Al cierre de 2013 la Sociedad dominante mantiene controversias legales con Ayuntamientos locales por discrepancias en las liquidaciones de tasas por concesiones comerciales por el uso privativo de bienes de dominio público.

Aeropuerto de Reus

El Tribunal Supremo dictó sentencia en febrero de 2010, por la que se acordaba la reversión de unas fincas en el Aeropuerto de Reus. En estos momentos no está valorado el importe que pueda suponer la imposibilidad de revertir las mismas, no habiéndose producido resolución judicial cuantificadora del importe de la reversión. En cualquier caso, la Dirección de la Sociedad estima que la indemnización sustitutoria no sería significativa.

Reclamación de tarifas por las líneas aéreas

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

Las aerolíneas que operan en España ampliaron su demanda contra el Estado Español, ante la Comisión Europea denunciando irregularidades en el sistema establecido por el derecho español para la actualización de las prestaciones a percibir por Aena Aeropuertos, S.A., en el ejercicio 2012. El sector aéreo pidió la intervención del órgano comunitario por el alza de precios de 2012 y tras la subida de 2013, además de urgir la creación de un órgano independiente supervisor del transporte aéreo. En el ejercicio 2013 se creó la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), que es un órgano independiente. Hasta su puesta en funcionamiento en octubre 2013, la supervisión de la propuesta de tarifas 2014 se atribuyó de forma temporal al Comité de Regulación Ferroviaria y Aeroportuaria (CRFA) actuando en el ejercicio de su labor de modo imparcial y transparente. El proceso de consultas de la propuesta de tarifas 2014 finalizó con un acuerdo plurianual de tarifas para el periodo 2014-2018. Tras el acuerdo alcanzado con las asociaciones de compañías aéreas estas han sugerido a sus asociadas el desistimiento de las reclamaciones producidas. En la actualidad han presentado desistimientos el 50% de las compañías. La Dirección de la Sociedad no estima que se puedan derivar consecuencias económicas en contra de la misma.

Reclamaciones de constructoras

Adicionalmente a lo anterior, al cierre de los ejercicios 2013 y 2012, existen reclamaciones presentadas por diversas sociedades de construcción frente a la Sociedad dominante, derivadas de la ejecución de diversos contratos de obras realizadas en la red de aeropuertos. Hasta el momento, se han obtenido sentencias parcialmente favorables a la Sociedad dominante por importe de 12,6 millones de euros para las que la Sociedad dominante estima que no se derivaran consecuencias económicas.

Contingencias laborales

Existen diversos procedimientos sobre el despido de trabajadores de contratas, iniciados en el año 2013 y los anteriores, que se encuentran en distintas fases de tramitación, sin que puedan darse por finalizados, al no haber recaído sentencia o no ser ésta firme.

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

En caso de que recayeran sentencias desfavorables para la Sociedad, podrían conllevar, para los trabajadores, el abono de diferencias salariales entre lo percibido de la empresa concesionaria y lo que les hubiera correspondido percibir según el Convenio Colectivo de la Sociedad (de ser superiores las retribuciones establecidas en este Convenio); y/o el abono de indemnizaciones por despido improcedente, si los despidos fueran declarados improcedentes, y se optara por la no readmisión.

Adicionalmente, hay otros despidos de trabajadores de la Sociedad, que en caso de recaer sentencia desfavorable habría que readmitir a los trabajadores o abonarles la indemnización correspondiente por despido improcedente, y en todo caso, abonarles los salarios de tramitación correspondientes.

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

Adicionalmente, existen procedimientos de impugnación de convocatorias (internas y externas), composición de bolsas de candidatos en reserva y derecho a suscribir contratos, iniciados en 2013 y en los años anteriores, que podrían conllevar la adjudicación de plazas a los reclamantes o su derecho a celebrar contratos. En caso de estimar judicialmente las demandas deberían adjudicarse las plazas a los reclamantes y abonarse los salarios o las diferencias salariales generadas.

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

En el año 2012, CC.OO. (Aeropuerto de Granada) demandó a la Sociedad dominante solicitando el abono de la paga extra de diciembre a los trabajadores de dicho aeropuerto.

Todos estos litigios de carácter laboral se estima que no serían significativos.

Reclamaciones por líneas aéreas

La Sociedad dominante mantiene reclamaciones y controversias por incidentes puntuales que han generado desperfectos en aeronaves en los aeropuertos de la red, a fecha 31 de diciembre 2013 la Dirección de la Sociedad dominante estima que no serían significativos.

Activos contingentes – Déficit de tarifa

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

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

1-7-14

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

Como resultado de este nuevo marco regulatorio, una parte significativa de los ingresos de Aena Aeropuertos tienen consideración de prestaciones patrimoniales de carácter público que, en consecuencia, deben establecerse, actualizarse y modificarse mediante una norma con rango de ley. Adicionalmente, la actualización o modificación de la mayor parte de estas prestaciones están sometidas, primero, a un procedimiento de transparencia y consulta con las asociaciones u organizaciones de compañías aéreas usuarias y, segundo, a un procedimiento de supervisión por parte de la autoridad de supervisión. El resultado será el que se incorpore al anteproyecto de ley que corresponda para su ulterior tramitación parlamentaria.

El artículo 92.2 c) de la Ley 21/2003 modificado en el RD Ley 11/2013 establece que el déficit en que se pudiera incurrir en los años 2013, 2014, 2015, 2016, 2017 y 2018, por la aplicación del ajuste de incremento máximo, podrá ser recuperado durante los cinco próximos ejercicios. El déficit tarifario teórico para 2013, según informe emitido por la Comité de Regulación Ferroviaria y Aeroportuaria el 12 de septiembre de 2013 asciende a 298 millones de euros. La Sociedad considera que este tipo de activo no cumple todos los requisitos para poder ser reconocido en el balance en la medida que se trata de un activo que depende de hechos futuros.

24 Subvenciones

El detalle y movimiento de este epígrafe al 31 de diciembre de 2013 y 2012 es el siguiente (en miles de euros):

Subvenciones de capital de organismos oficiales europeos	2013	2012
1 de enero	688.394	658.027
Adiciones	20.597	62.225
Imputaciones a resultados	(39.640)	(31.858)
31 de diciembre	669.351	688.394

Al cierre del ejercicio 2013 la Sociedad entiende cumplidas todas las condiciones necesarias para la percepción y disfrute de las subvenciones detalladas anteriormente.

Las subvenciones corresponden principalmente a recursos otorgados por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) para el desarrollo de las infraestructuras aeroportuarias (ver nota 13)

25 Compromisos

(a) Compromisos medioambientales

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

El inmovilizado material al 31 de diciembre de 2013 incluye inversiones de carácter medioambiental por importe de 556.600 miles de euros, cuya amortización acumulada asciende a 168.900 miles de euros (2012: inversiones de carácter medioambiental por Importe de 552.600 miles de euros, cuya amortización acumulada ascendía a 152.000 miles de euros).

1774

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

Las inversiones medioambientales realizadas se detallan a continuación (en miles de euros):

	2013	2012
Málaga	583	2.954
Valencia	5.399	27.215
Menorca	261	411
Madrid/Barajas	1.073	719
Barcelona	22	306
Girona	34	586
Alicante	3.855	326
Tenerife Norte	2.342	16.176
Palma Mallorca	816	1.180
SSCC Aeropuertos Españoles	-	204
Bilbao	1.630	981
Melilla	-	13
Santiago	52	-
Gran Canaria	958	318
Ibiza	1.677	360
Pamplona	305	872
A Coruña	1.544	1.038
Córdoba	-	-
Sevilla	-	66
Vigo	-	377
Resto Aeropuertos	923	2.533
Total	21.474	56.635

La cuenta de resultados consolidada incluye los siguientes gastos incurridos de carácter medioambiental detallados por conceptos (en miles de euros):

	2013	2012
Reparaciones y conservación	7.258	8.512
Servicios profesionales independientes	1.584	1.680
Otros servicios exteriores	3.209	3.799
Total	12.051	13.991

Las provisiones y contingencias de naturaleza medioambiental se detallan en la Nota 23. Los Administradores del Grupo no esperan que se produzcan pasivos o contingencias adicionales por este concepto que pudieran ser significativos.

En relación con el Plan Barajas y en función de lo especificado en las resoluciones de 10 de abril de 1996 de la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental, y de 30 de noviembre de 2001 de la Secretaría General de Medio Ambiente, la Sociedad está llevando a cabo el aislamiento acústico de una serie de viviendas en el entorno del aeropuerto de Madrid-Barajas, lo que ha supuesto al 31 de diciembre de 2013, la insonorización de 18.213 viviendas (2012: 12.738 viviendas).

Conforme a las Declaraciones de Impacto Ambiental pertenecientes a los proyectos de ampliación de los aeropuertos de Alicante y Pamplona, la Sociedad está ejecutando los Planes de Aislamiento Acústico asociados a dichas declaraciones, lo que ha supuesto que a finales del año 2013, se hayan insonorizado 1.845 viviendas en Alicante y 814 viviendas en Bilbao (2012: 1.712 viviendas en Alicante y 796 viviendas en Pamplona).

Además, desde el ejercicio 2007 se ha iniciado la tramitación de expedientes de aislamiento acústico en viviendas localizadas en el entorno de los aeropuertos de Gran Canaria, La Palma, Menorca, Palma de Mallorca, Tenerife Norte, Valencia, Bilbao, Ibiza, Pamplona, Barcelona, Sabadell, Santiago de Compostela, Vigo y La Coruña los cuales continuaban en ejecución al cierre de 2013.

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

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

(b) Compromisos de compra de activos fijos

Las inversiones en Inmovilizado material y Activo intangible comprometidas al 31 de diciembre de 2013 pero no incurridas todavía ascienden a 425.480 miles de euros (2012: 604.414 miles de euros).

(c) Compromisos por arrendamiento operativo

La entidad dominante utiliza en régimen de arrendamiento operativo a terceros diversos activos entre los que destacan los detallados a continuación junto con las principales características de los contratos correspondientes (miles de euros):

Activo	Localización	Fecha de vencimiento	Renta anual sin IVA	Observaciones
Edificio Plovera ⁽¹⁾	Madrid	31/01/2016	3.953	Renta escalonada, a partir del 2015 actualización en función del IPC
Edificio 2 Senasa	Madrid	31/12/12 (prórroga automática anual hasta 5 años)	140	Renta revisable en función del IPC

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

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

	2013	2012
Menos de 1 año	4.590	4.222
Entre 1 y 5 años	5.081	9.809
Más de 5 años	-	-
Total	9.671	14.031

(d) Cuotas mínimas futuras a cobrar por arrendamiento operativo

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

Las cuotas mínimas futuras a cobrar por arrendamientos operativos no cancelables son los siguientes:

	2013	2012
Menos de 1 año	787.858	736.401
Entre 1 y 5 años	3.460.923	3.523.903
Total	4.248.781	4.260.304

1.774

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

26 Otras (pérdidas) / ganancias - netas

	2013	2012
Otras pérdidas	(5.282)	(2.814)
Otras ganancias	16.057	2.290
Total Otras (pérdidas)/ ganancias netas	10.775	(524)

El importe del ejercicio 2013 de Otras pérdidas recoge principalmente el resultado de sentencias judiciales en contra de la Sociedad por importe de 3.859 miles de euros. El importe del ejercicio 2012 recoge principalmente el resultado de sentencias judiciales en contra de la Sociedad por importe de 1.810 miles de euros e intereses de demora por expropiaciones.

El importe de Otras ganancias para el ejercicio 2013 corresponde principalmente a la devolución efectuada por la Hacienda Pública del Impuesto al Valor Añadido soportado y no deducido en los ejercicios 2008 y 2009. El importe para el ejercicio 2012 corresponde principalmente a indemnizaciones de aseguradoras.

27 Gastos por prestaciones a los empleados

	2013	2012
Sueldos y salarios, incluidos otras indemnizaciones por despido 0 miles de Euros (2012: 10.294 miles de Euros)	249.812	271.465
Plan Social de Desvinculación Voluntaria (Nota 23)	(5.529)	134.468
Costes de Seguridad Social	75.643	85.619
Costes por pensiones	13	118
Coste de los premios por jubilación	-	1.694
Otros gastos sociales	14.399	15.545
	334.338	508.909

El número de empleados al cierre del ejercicio por categorías y sexos de las sociedades que integran en el Grupo por integración global ha sido la siguiente:

Categoría Profesional	31/12/2013 ^(*)			31/12/2012 ^(*)		
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
Alta Dirección	4	-	4	9	1	10
Directivos y Titulados	774	556	1.330	955	595	1.550
Coordinadores	817	289	1.106	949	323	1.272
Técnicos	2.899	1.419	4.318	3.317	1.581	4.898
Personal de apoyo	266	296	562	355	356	711
Totales	4.760	2.560	7.320	5.585	2.856	8.441

(*) En las cifras anteriores se incluye los empleados eventuales, que al cierre del ejercicio 2013 ascendió a 739 (2012: 1.006).

1.774

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

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

Categoría Profesional	2013 ^(*)	2012 ^(*)
Alta Dirección	4	9
Directivos y Titulados	1.408	1.556
Coordinadores	1.127	1.293
Técnicos	4.491	4.997
Personal de apoyo	608	739
	7.638	8.594

(*) En las cifras anteriores se incluyen los empleados eventuales, que al cierre del ejercicio 2013 ascendió a 817 (2012: 1.109).

En cuanto a los miembros del Consejo de Administración de la Sociedad dominante está formado por al cierre de 2013 y a fecha de la formulación de las cuentas por 9 hombres y 3 mujeres (2012: 9 hombres y 2 mujeres). En el ejercicio 2013 una parte del personal de alta dirección fue trasladado a la accionista (ver nota 34).

A 31 de diciembre de 2013 cuenta con una plantilla media de 122 empleados con discapacidad (2012: 131).

28 Otros ingresos de explotación

El detalle de los Otros ingresos de explotación para los ejercicios 2013 y 2012 es el siguiente:

	2013	2012
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	6.576	6.429
Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio	592	1.016
Otros ingresos de explotación	7.168	7.445

29 Otros gastos de explotación

El detalle de los Otros gastos de explotación para los ejercicios 2013 y 2012 es el siguiente:

	2013	2012
Arrendamientos y cánones	1.834	2.327
Reparación y conservación	245.812	291.809
Servicios profesionales independientes	25.886	35.512
Servicios Bancarios	1.548	1.687
Relaciones Públicas	924	2.272
Suministros	102.636	100.871
Otros servicios	145.950	171.108
Seguridad	105.992	116.954
Tributos	138.845	129.560
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	5.640	27.814
Otros gastos de gestión corriente	21.298	3.524
Otros gastos de explotación	796.365	883.438

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

30 Ingresos y gastos financieros

El detalle de los Gastos financieros netos para los ejercicios 2013 y 2012 es el siguiente:

	2013	2012
Gastos financieros:		
Gastos financieros por deudas con terceros	(14.296)	(31.671)
Gastos financieros por préstamos con el Ente Público Empresarial Aeropuerto Españoles y Navegación Aérea	(230.770)	(283.840)
Actualización de provisiones (Nota 23)	(5.029)	(3.943)
Menos: gastos financieros capitalizados en activos cualificados (Nota 6 y 7)	9.007	22.620
Total gastos financieros	(241.088)	(296.834)
	2013	2012
Ingresos financieros:		
Ingresos financieros de participaciones en instrumentos de patrimonio (Nota 33)	57.178	1.854
Otros ingresos financieros	286	314
Total ingresos financieros	57.464	2.168
	2013	2012
Otros ingresos/(gastos) financieros netos:		
Diferencias de cambio netas	(281)	77
Deterioro de activos financieros disponibles para la venta (Nota 11)	(52.861)	-
Deterioro de Instrumentos financieros	-	(159)
Ganancias/(Pérdidas) por derivados de tipo de interés: cobertura de flujo de efectivo	(12.279)	(27.396)
Total otros ingresos/(gastos) financieros netos	(65.421)	(27.478)
Gastos financieros netos	(249.045)	(323.998)

Los importes más significativos al cierre del ejercicio 2013 corresponden a los gastos financieros por la deuda con el accionista único y el deterioro de los activos financieros disponibles para la venta.

Los importes más significativos al cierre del ejercicio 2012 correspondían a los intereses relacionados con la deuda que la Sociedad mantenía con su accionista único (que durante el ejercicio 2012 habían disminuido principalmente por efecto de la disminución de los tipos de interés aplicables a dicha deuda), y a las pérdidas por los instrumentos financieros de cobertura de tipo de interés.

El Grupo recoge bajo el epígrafe Actualización de provisiones los ajustes de carácter financiero como consecuencia de la actualización de provisiones (Nota 23).

31 Impuesto sobre las ganancias

	2013	2012
Impuesto corriente:		
Impuesto corriente sobre los beneficios del año	98.779	26.598
Ajustes respecto de ejercicios anteriores	(583)	(991)
Total impuesto corriente	98.196	25.607
Impuesto diferido (Nota 21)	998	3.115
Total impuesto diferido	998	3.115
Impuesto sobre las ganancias	99.194	28.722

Los ajustes respecto de ejercicios anteriores corresponden principalmente a la regularización entre la estimación efectuada al cierre del ejercicio y la presentación del impuesto de sociedades.

1774

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

El impuesto sobre el beneficio del Grupo antes de impuestos difiere del importe teórico que se habría obtenido empleando el tipo impositivo medio ponderado aplicable a los beneficios de las sociedades consolidadas como sigue:

	2013	2012
Resultado antes de impuestos	497.461	(92.248)
Impuesto calculado a los tipos impositivos nacionales aplicables a los beneficios en los respectivos países	(149.238)	27.674
Efectos impositivos de:		
- Resultados de asociadas netos de impuestos	1.415	2.668
- Ingresos no sujetos a impuestos	1.891	913
- Gastos no deducibles a efectos fiscales	(1.691)	(1.542)
- Utilización de bases impositivas negativas no registradas (nota 13)	1.127	-
- Utilización de deducciones fiscales no reconocidas anteriormente (nota 13)	100.495	-
- Deducciones fiscales registradas en el ejercicio con el grupo fiscal (nota 13)	145.778	-
- Ajuste de ejercicios anteriores	(583)	(991)
Beneficio por impuesto	99.194	28.722

El tipo impositivo implícito resultante antes de aplicar deducciones y activación de deducciones y Bases Imponibles Negativas ha sido del 30% (2012: 31%).

El cargo/abono por impuestos relacionado con los componentes de otro resultado global es como sigue:

	2013				2012			
	Antes de impuestos	de	(Cargo)/ abono de impuesto	Después de impuestos	Antes de impuestos	de	(Cargo)/ abono de impuesto	Después de impuestos
Cobertura de flujos de efectivo	15.256		(4.577)	10.679	11.051		(3.316)	7.735
Participación en otro resultado global de asociadas				(668)				
Otro resultado global	15.256		(4.577)	10.011	11.051		(3.316)	7.735
Impuesto corriente								
Impuesto diferido (Nota 21)			(4.577)				(3.316)	
	15.256		(4.577)	10.011	11.051		(3.316)	7.735

Otros asuntos:

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

Según establece la legislación vigente, los impuestos no pueden considerarse definitivamente liquidados hasta que las declaraciones presentadas hayan sido inspeccionadas por las autoridades fiscales o haya transcurrido el plazo de prescripción de cuatro años. Al cierre del ejercicio 2013 la Sociedad dominante tiene abierto el período comprendido entre el 31 de mayo de 2011 y el 31 de diciembre de 2013 para todos los impuestos.

La Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea", cabecera del grupo fiscal tiene abierto a inspección los siguientes impuestos: Impuesto sobre sociedades: ejercicios de 2002 a 2006 y de 2009 a 2013; Impuesto sobre la Renta de Personas Físicas: ejercicios de 2005 a 2006 y de 2009 a 2013; Impuesto sobre el Valor Añadido:

1774

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

ejercicios de 2005 a 2013; Impuesto General Indirecto Canario: ejercicios de 2010 a 2013 y el Impuesto sobre la Producción, los Servicios y la Importación: ejercicios de 2010 a 2013.

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

32 Resultados por acción

Los resultados básicos por acción se calculan dividiendo el Resultado del ejercicio atribuible al accionista único de la Sociedad dominante entre el número medio ponderado de acciones ordinarias en circulación durante el ejercicio.

	31 de diciembre de 2013	31 de diciembre de 2012
Resultado del ejercicio (miles de euros)	596.655	(63.526)
Nº medio ponderado de acciones ordinarias en circulación	150.000.000	150.000.000
Resultados básicos por acción (euro por acción)	3,98	{0,42}

Los resultados por acción diluidos se calculan dividiendo el Resultado del ejercicio atribuible al accionista único de la Sociedad dominante entre el número medio ponderado de acciones ordinarias en circulación durante el ejercicio teniendo en cuenta los efectos dilusivos inherentes a las acciones ordinarias potenciales en circulación durante el ejercicio. Al 31 de diciembre de 2013 y 2012 no existen factores dilutivos que modifiquen el importe de los resultados básicos por acción, por lo que los mismos coinciden con los resultados diluidos por acción.

33 Transacciones con partes vinculadas

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

A continuación se indican las transacciones realizadas con partes vinculadas:

(a) Venta de bienes y prestación de servicios

	2013	2012
Prestación de servicios:		
– Sociedad dominante última	14.030	20.629
– Empresas asociadas	9.520	20.382
– Empresas vinculadas	159	307
Total	23.709	41.318

173

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

Compra de bienes y servicios

	2013	2012
Servicios recibidos:		
– Sociedad dominante última	205.526	224.700
– Empresas asociadas	352	760
– Empresas vinculadas	8.512	13.590
Total	214.391	239.050
Adquisición de bienes (inmovilizado)		
– Empresas vinculadas	8.029	16.080
Total	8.029	16.080

Por Ley 9/2010, de 14 de Abril (Disposición Adicional quinta), los costes de los servicios de tránsito aéreo de aeródromo se integran en la cuantía de la Tasa de Aterrizaje facturada por Aena Aeropuertos SA a las Compañías Aéreas.

A tal efecto la ley 1/2011 configura como prestación patrimonial de carácter público los servicios de tránsito aéreo de aeródromo que facilite el gesto aeroportuario. Los importes facturados por dicha prestación ascendieron en 2013 a 191.062 miles de euros (2012: 175.550 miles de euros (Nota 5)).

Se ha formalizado el oportuno Acuerdo de prestación de servicios entre el gestor aeroportuario y el proveedor de servicios de tránsito aéreo para determinar la correspondiente contraprestación a abonar por dichos servicios.

(b) Ingresos por participación en empresas vinculadas

	2013	2012
– Empresas del grupo	-	-
– Empresas asociadas	-	-
– Empresas vinculadas (Nota 11 y 30)	57.178	1.854
Total	57.178	1.854

(c) Remuneración del personal clave de la dirección

Ver Nota 34 Otra Información.

1.774

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

(d) Saldos al cierre derivados de la venta y compra de bienes y servicios

	2013	2012
Cuentas a cobrar a partes vinculadas (Nota 13):		
–Asociadas	1.793	5.690
–Vinculadas	-	40
–Sociedad dominante última	18.610	33.324
Total cuentas a cobrar de partes vinculadas	20.403	39.054
Cuentas a pagar a partes vinculadas (Nota 19):		
–Asociadas	-	148
–Vinculadas	4.337	12.564
–Sociedad dominante última	67.152	162.979
Total cuentas a pagar de partes vinculadas	71.489	175.691

Las cuentas a cobrar con las asociadas y vinculadas surgen principalmente de las transacciones de compra y venta de servicios. Las cuentas a cobrar con la Sociedad dominante última surgen por el impuesto de sociedades presentado en régimen de consolidación fiscal (Nota 13). Estas operaciones representan las principales operaciones no monetarias de cara al flujo de efectivo consolidado. Las cuentas a cobrar no están garantizadas por naturaleza y no devengan intereses. No existe ninguna provisión para las cuentas a cobrar de partes vinculadas.

Las cuentas a pagar a empresas vinculadas surgen principalmente de las transacciones de compra de inmovilizado y prestación servicios de mantenimiento. Las cuentas a pagar no devengan intereses.

(e) Préstamos y derivados con partes vinculadas

	31 de diciembre de	
	2013	2012
No corriente		
Préstamo de Aena Aeropuertos SA con la Sociedad dominante	10.307.217	10.964.650
Ajuste a saldo de la aportación no dineraria por cuentas en vía de apremio	65.055	62.770
Ajuste saldo de la aportación no dineraria	1.186	-
Ajuste saldo préstamo con sociedad dominante por criterio coste efectivo	(4.794)	(2.457)
Subtotal Préstamos con partes relacionadas (Nota 20)	10.368.664	11.024.963
Derivados de cobertura no corriente imputados desde Sociedad dominante	4.323	9.455
Subtotal deuda espejo a largo plazo de Aena Aeropuertos SA con Sociedad dominante	10.372.987	11.034.418
Corriente		
Préstamo con la Sociedad dominante	952.233	807.750
Otros	(364)	(85)
Préstamo con la Sociedad dominante por póliza de crédito	-	-
Intereses devengados por préstamos con sociedad dominante	73.306	76.994
Subtotal Préstamos con partes relacionadas (Nota 20)	1.025.175	884.659
Derivados de cobertura corriente imputados desde Sociedad dominante	4.983	13.398
Subtotal deuda espejo a corto plazo de Aena Aeropuertos SA con Sociedad dominante	1.030.158	898.057
Otros	-	-
C/c con Entidad dominante última(Nota 20)	-	139.405
	11.403.145	12.071.880

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

Los valores razonables de los préstamos con la sociedad dominante (Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea") se desglosan en la Nota 20.

Los préstamos y créditos están formalizados en un 50% (en 2012: 57%) aproximadamente a tipos de interés fijos revisables que oscilan entre un 0,98% y 4,88 % (en 2012 oscilan entre un 0,98% y 4,88%) anual y el porcentaje restante está formalizado a tipos variables generalmente referenciados al Euribor 3 y 6 meses. Las deudas con entidades de crédito vencen en el 2017 y tienen un interés medio anual en un rango de 0,36% - 5,54% (2012: 0,26% - 5,49% anual).

La exposición de los préstamos con la sociedad dominante a variaciones en los tipos de interés y a las fechas contractuales en que se revisan sus precios a las fechas de cierre de balance es como sigue:

	31 de diciembre de	
	2013	2012
Tipo variable :		
Menos de 6 meses	5.773.352	6.152.294
Tipo Fijo Revisable:		
Menos de 6 meses	315.435	526.519
6 meses a 1 año	132.212	101.792
1- 5 años	4.439.865	4.519.830
	10.660.864	11.300.435
A tipo fijo	732.975	748.592
	11.393.839	12.049.027

Con motivo de la aportación no dineraria descrita en la Nota 1, la Sociedad dominante y su accionista único han firmado un contrato de financiación por el cual las deudas correspondientes a la rama de la actividad aportada en la ampliación de capital descrita en dicha Nota 1 se traspasan de la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" a la sociedad dominante Aena Aeropuertos, S.A. En dicho contrato entre ambas partes se reconoce la deuda inicial y las condiciones de cancelación futuras de dicha deuda así como el procedimiento para la liquidación de los intereses y repago de la deuda. También se especifica que la titularidad ante las instituciones financieras prestamistas le corresponde a la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea", sin embargo se reconoce que se obliga a satisfacer un 94,90% (porcentaje del saldo vivo de la Deuda del Ente Público Aena imputable a la rama de actividad aeroportuaria en el momento de la aportación) de cualesquiera pagos que la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" deba satisfacer a las entidades financieras de acuerdo con las condiciones financieras y demás términos y condiciones previstos en los Acuerdos de Financiación.

Por lo tanto, la Sociedad contrae por medio de este contrato 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 las causas de declaración de vencimiento anticipado y los posibles instrumentos financieros detallados en cada uno de los contratos.

En cuanto a las causas de declaración de vencimiento anticipado, la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" 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 2013 y 2012 de la Sociedad.

El epígrafe de "Deudas a largo plazo" registra un importe de 10.307.217 miles de euros (2012: 10.964.650 miles de euros) de préstamos a pagar al grupo por la financiación de los aeropuertos con un calendario establecido. También recoge 65.055 miles de euros (2012: 62.770 miles de euros) por cuentas a cobrar que corresponden al Ente Público y que no se habían ajustado en el saldo de la aportación no dineraria. Así mismo, el epígrafe de "Deudas a corto plazo" registra un importe de 952.233 miles de euros (en 2012: 807.750 miles de euros) de préstamos a corto plazo a pagar al grupo por la financiación de los aeropuertos con un calendario establecido, así como 73.306 miles de euros (2012:

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

76.994 miles de euros) por intereses devengados por préstamos con sociedad dominante última. En el epígrafe “Clientes y otras cuentas a cobrar” se incluye “Cuenta corriente con la Entidad dominante última” correspondiente al saldo deudor del cash pooling por un importe de 67.766 miles de euros (2012: saldo acreedor 139.405 miles de euros).

La cuenta de “cash pooling” está remunerada para las posiciones acreedoras al tipo medio de las colocaciones a corto plazo, y las posiciones deudoras al tipo medio de las líneas de crédito vigentes.

A continuación se enumeran los contratos que existen entre la Entidad Pública Empresarial “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA)” y Aena Aeropuertos para el 2013, dichos contratos se renuevan anualmente:

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

En el ejercicio 2013 la sociedad dominante ha firmado el siguiente contrato:

- Acuerdo de colaboración con Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. para la redacción y revisión de proyectos, dirección de obra y asistencia técnica de control de vigilancia, ingeniería para la certificación, mantenimiento y operación de instalaciones y procesos aeroportuarios, planificación, desarrollo aeroportuario y medio ambiente, desarrollo comercial aeroportuario y estudios y diseños logísticos en edificios terminales para mejorar la eficiencia operativa y conseguir una mayor reducción de costes.

34 Otra información

Honorarios de auditoría

Los honorarios devengados durante los ejercicios 2013 y 2012 por PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L. (PwC) por los servicios de auditoría de cuentas y por otros servicios de verificación se detallan a continuación:

Concepto	2013	2012
Servicios de auditoría	68	67
Otros servicios de verificación	-	10
Otros servicios	292	255
Total	360	332

No existen honorarios por otras sociedades de la red PwC.

Asimismo, los honorarios devengados durante los ejercicios 2013 y 2012 por otras firmas de auditores por servicios de auditoría de cuentas y por otros servicios se detallan a continuación (en miles de euros):

1774

Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes – Estados financieros consolidados

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

Concepto	2013	2012
Servicios de auditoría	-	-
Otros servicios de verificación	22	-
Otros servicios	347	709
Total	369	709

Retribución de la Alta Dirección y de los Administradores

Las retribuciones percibidas durante los ejercicios 2013 y 2012 por la Alta Dirección y los Administradores de la Sociedad clasificadas por conceptos, han sido las siguientes (en miles de euros):

2013				2012			
Concepto	Alta Dirección	Consejo de Administración	Total	Alta Dirección	Consejo de Administración	Total	
Sueldos	579	-	579	972	-	972	
Dietas	17	97	114	18	100	118	
Planes de pensiones	-	-	-	-	-	-	
Primas de seguros	3	-	3	8	-	8	
Total	599	97	696	998	100	1.098	

El importe de los servicios recibidos por la sociedad dominante última incluye los servicios de apoyo prestados por el Presidente y Consejero delegado de AENA y personal de la alta dirección que realiza funciones para Aena Aeropuertos, S.A., desde la EPE Aena, que asciende a 526 miles de euros en el ejercicio 2013 (2012: 128 miles de euros).

No existen anticipos ni créditos concedidos al cierre de los ejercicios 2013 y 2012 a la Alta Dirección o a los Administradores. Asimismo, no existen obligaciones en materia de pensiones contraídas con antiguos o actuales Administradores.

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

Durante los ejercicios 2013 y 2012 los miembros del Consejo de Administración no han mantenido participaciones en el capital de sociedades que directamente mantengan actividades con el mismo, análogo o complementario, género al que constituye el objeto social de la Sociedad dominante. Asimismo, no han realizado ni realizan actividades por cuenta propia o ajena del mismo, análogo o complementario género de actividad el que constituye el objeto social de la Sociedad dominante.

A 31 de diciembre de 2013 y 2012 no hay miembros del Consejo de Administración que asuman cargos de administradores o directivos de otras sociedades que forman parte del Grupo.

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

35 Hechos posteriores a la fecha del balance

No se han producido hechos significativos posteriores a la fecha del cierre del ejercicio y hasta la fecha de formulación de las presentes cuentas anuales, diferente del que se menciona a continuación:

- Con fecha 19 de marzo de 2014 la Dependencia de Control Tributario y Aduanero notificó a la Entidad Aena Aeropuertos, S.A. el inicio de actuaciones de comprobación e investigación en relación al Impuesto sobre el Valor Añadido del ejercicio 2013 (Nota 31).



INFORME DE GESTIÓN CONSOLIDADO

2013

**“AENA AEROPUERTOS, S.A.”
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

1775

ÍNDICE

- 1. Entorno macroeconómico**
 - 1.1 Situación macroeconómica
 - 1.2 El sector del transporte aéreo y el comportamiento del turismo
- 2. Datos de actividad**
 - 2.1 Líder mundial en gestión aeroportuaria
 - 2.2 Principales magnitudes de la red de Aena Aeropuertos
 - 2.3 La red aeroportuaria de Aena Aeropuertos
 - 2.4 Tipología de tráfico
- 3. Bases de crecimiento**
 - 3.1 Mejora de la eficiencia en la gestión y reducción de costes
 - 3.2 Nuevas fuentes de ingresos
 - 3.3 Planificación de las inversiones
 - 3.4 Crecimiento Internacional
- 4. Análisis de resultados**
 - 4.1 Cuenta de resultados
 - 4.2 Balance consolidado, estructura de capital y estado de flujos de efectivo
 - 4.3 Descripción de los principales riesgos financieros
- 5. Áreas de negocio**
 - 5.1 Aeronáutico
 - 5.2 Comercial y fuera de terminal
- 6. Recursos humanos**
 - 6.1 Datos de plantilla
 - 6.2 Selección y formación
- 7. Contratación**
 - 7.1 Contratación general de proveedores
 - 7.2 Contratación comercial de clientes
- 8. Responsabilidad Social Corporativa**
 - 8.1 Desempeño económico
 - 8.2 Desempeño ambiental
 - 8.3 Desempeño social
 - 8.4 Alianzas
- 9. Perspectivas de tráfico para 2014**
- 10. Hechos posteriores al cierre del ejercicio**



“AENA AEROPUERTOS, S.A.” Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Informe de Gestión Consolidado del año 2013

En este informe se muestran los datos más significativos de Aena Aeropuertos, S.A. y sociedades dependientes (“Aena Aeropuertos” o “la Compañía”) y de su gestión a lo largo del año 2013.

Aena Aeropuertos es el primer operador del mundo por volumen de pasajero. Además, es propietaria de dos de los diez aeropuertos más importantes de Europa en términos de pasajeros; Madrid (6º puesto en el ranking) y Barcelona (10º puesto) y cinco de sus aeropuertos tienen un tráfico superior a los 8 millones de pasajeros anualmente. La amplitud de la red de aeropuertos de Aena (46 aeropuertos y 2 helipuertos en España), junto con la diversidad de los mismos le ha permitido obtener una amplia experiencia en la gestión de aeropuertos de distinta tipología y tamaño.

Con la gestión llevada a cabo en los últimos años se ha logrado la viabilidad económica de la Compañía. Los pilares de crecimiento han sido fundamentalmente tres: la mejora de la eficiencia en la gestión y reducción de costes, el incremento del volumen de ingresos tanto aeronáuticos como comerciales y la planificación de las inversiones. La puesta en marcha de un ambicioso plan de reducción de costes, así como medidas para la mejora de la eficiencia operativa y de la productividad ya han dado sus frutos.

Por la parte de los ingresos, destaca el aumento de los ingresos derivados de las actividades comerciales y de las actividades fuera de terminal. En este sentido, se implantó un Plan de Acción Comercial que afecta a todas las líneas de negocio y cuyos efectos, dado que las medidas se han realizado durante 2013, tendrán su reflejo en próximos años. Entre estas medidas, cabe destacar la licitación de nuevos concursos, el incremento y la remodelación de los espacios destinados a la actividad comercial, la captación de primeras marcas nacionales e internacionales en restauración y tiendas, el desarrollo y mejora de las salas VIP, incluyendo la promoción y el diseño de un nuevo modelo de negocio para la gestión integral de los aparcamientos de los aeropuertos de la red.

Además, hay que destacar que en 2013 España recibió la cifra record de 60,7 millones de turistas, de los que casi 49 millones (cuatro de cada cinco) llegaron a través de la red de Aena. Como consecuencia de esta mayor afluencia de turistas, Aena Aeropuertos ha establecido un nuevo record de pasajeros internacionales (69% sobre el total de pasajeros de la red). Este hecho unido con la evolución macroeconómica, la creación de un total de 314 nuevas rutas en 2013 y un mejor comportamiento del tráfico nacional en el último cuatrimestre del año, han dado como resultado unos crecimientos positivos en el tráfico de la red en los dos últimos meses de 2013.

Aena Aeropuertos ha realizado en la última década un importante esfuerzo inversor que ha situado a sus aeropuertos entre los más modernos y competitivos del mundo con unas infraestructuras de primer nivel y con un elevado potencial de crecimiento. Las necesidades de inversión se han reducido significativamente, al haberse dotado a los aeropuertos de la red de la capacidad necesaria para absorber futuros crecimientos de tráfico en los próximos años. Tras concluir un periodo de importantes inversiones en nuevas infraestructuras, se plantea un nuevo escenario de planificación de las inversiones, dando prioridad a las mejoras en mantenimiento y a la seguridad, sin reducir la calidad del servicio.

En el ámbito internacional, se ha dado prioridad a la aportación de valor en la gestión y como primer paso, hay que destacar que Aena Aeropuertos (con una participación del 40%) junto con Ardian completó la compra del Aeropuerto de Luton (cuarto aeropuerto de Londres por tráfico de pasajeros) el pasado 27 de noviembre de 2013.

Este conjunto de medidas llevadas a cabo, tanto por la vía de los gastos como de los ingresos, ha supuesto una importante reestructuración de la Compañía y ha permitido su entrada en rentabilidad, casi duplicando el EBITDA ajustado en dos años, pasando de un EBITDA ajustado en 2011 de 883 M€ a 1.610 M€ en 2013. A su vez, Aena Aeropuertos ha pasado de registrar pérdidas de 215 millones de euros en 2011 a un beneficio neto de 597 millones de euros en 2013. Lo anterior ha llevado a una reducción del endeudamiento (medido como deuda financiera neta entre EBITDA ajustado) de 13,8x en 2011 a 7,1x en 2013.



1. ENTORNO MACROECONÓMICO

1.1 Situación macroeconómica

El conjunto de las economías avanzadas evidenció una mejoría económica a lo largo de 2013 debido principalmente a las políticas monetarias expansivas adoptadas por los principales bancos centrales, mientras que el ritmo de crecimiento de las economías emergentes tendió a moderarse.

En lo relativo a la evolución económica en Europa, que concentra los principales países emisores de tráfico aéreo hacia España, durante el año 2013 se registró una mejora progresiva del entorno económico y una disminución de las tensiones asociadas a la crisis de deuda soberana. La zona del euro dejó atrás su recesión económica en el segundo trimestre del año mientras que la economía española lo hizo un trimestre después.

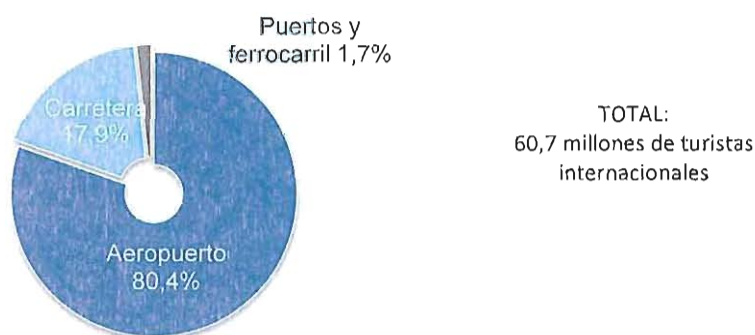
La economía española se ha beneficiado de la mejora del entorno financiero, que ha propiciado la caída de la prima de riesgo y la entrada de capital extranjero. En este contexto, la economía española retomó una senda de crecimiento positivo en el tercer trimestre del año y continuó su mejoría en el tramo final del mismo. Para el conjunto de 2013, según datos del INE, se estima que el PIB retrocedió un 1,2%.

1.2 El sector del transporte aéreo y el comportamiento del turismo

El transporte aéreo es un sector estratégico para España por su impacto económico y social. Representa el 7% del PIB nacional además de contribuir en términos de conectividad, accesibilidad, cohesión y vertebración territorial.

De los datos facilitados por el Instituto de Estudios Turísticos se desprende que a lo largo de 2013 visitaron España una cifra record de 60,7 millones de turistas lo que supone un incremento del 5,6% con respecto al año anterior. Con ello, España ha superado el record de turistas alcanzado en 2008 (58,7 millones), recuperando así el tercer puesto como país receptor de turistas, al superar a China, y situarse por detrás de Francia (83 millones) y Estados Unidos (67 millones). El turismo representa el 11% del PIB español. Esto ha ido acompañado de un mayor gasto de estos turistas que gastaron en España casi 60.000 millones de euros, lo que supone un incremento del 9,6% según la última encuesta de gasto turístico.

Del total de turistas extranjeros (no residentes que ascendió a 60,7 millones), que viajaron a España durante el transcurso de 2013, 48,8 millones (el 80,4% del total) utilizaron el avión como medio de transporte, el 17,9% se desplazaron por carretera, y el 1,7% utilizaron otros medios de transporte (puertos y ferrocarril). Adicionalmente, no hay que olvidar que España es la puerta de entrada y salida de Latinoamérica por vía aérea.



Fuente: Datos Turespaña. Movimientos turísticos en fronteras (Frontur) – Diciembre 2013

Los países emisores de turismo han sido principalmente Reino Unido (23,6% del total), Alemania (16,2%), Francia (15,7%), Países Nórdicos (8,0%), Italia (5,4%) y Países Bajos (4,3%). En estos seis países residen el 73,3% del total de turistas que visitaron España el pasado año. El comportamiento de todos estos emisores de turistas ha sido positivo. La mayor parte de ellos presentan crecimientos entre el 5% y el 6%, aunque destacan los Países Nórdicos con un incremento del 16,9%.

1774

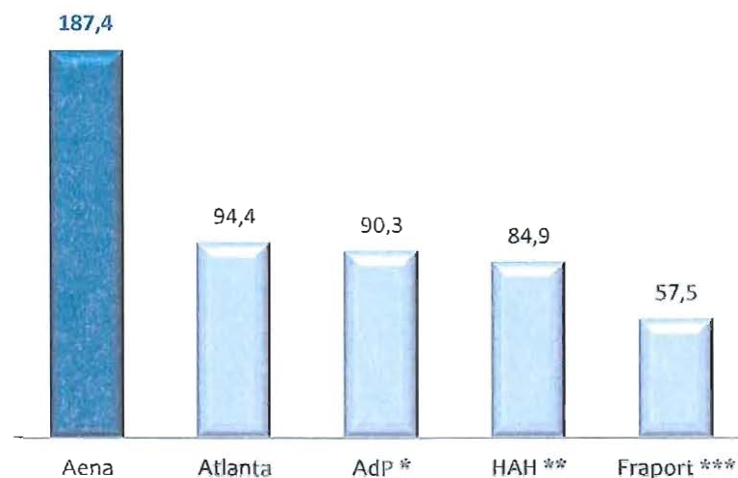
Por otro lado, el turismo nacional presenta un comportamiento menos favorable ya que ha reducido sus viajes interiores en un -0,6% según las mismas fuentes (Instituto de Estudios Turísticos), que indican que los españoles realizaron 12,2 millones de viajes al extranjero un -8,7% de variación sobre 2012.

2. DATOS DE ACTIVIDAD

2.1 Líder mundial en gestión aeroportuaria

Desde su nacimiento Aena Aeropuertos ha trabajado de manera incesante para alcanzar lo que es hoy: el primer operador aeroportuario del mundo por volumen de pasajeros y por número de aeropuertos.

Tráfico de los principales operadores aeroportuarios en 2013



* AdP incluye únicamente los aeropuertos de París

** Heathrow Airport Holdings Ltd.

***Fraport sólo incluye el aeropuerto de Frankfurt

Fuente: Datos publicados por las compañías

El conjunto de los aeropuertos y los helipuertos de Aena Aeropuertos incluyen al cierre de 2013 a dos de los diez aeropuertos más importantes de Europa por número de pasajeros: Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat, en el sexto y décimo puesto, respectivamente.

Ranking de aeropuertos europeos por pasajeros 2013

Rk	Aeropuerto	Millones Pasajeros
1	Londres-Heathrow	72,4
2	Paris-Charles de Gaulle	62,1
3	Frankfurt	58,0
4	Ámsterdam	52,6
5	Estambul	51,1
6	Madrid-Barajas	39,7
7	Múnich	38,7
8	Roma-Fiumicino	36,2
9	Londres-Gatwick	35,4
10	Barcelona-El Prat	35,2

Fuente: Datos publicados por ACI Europa

1.774

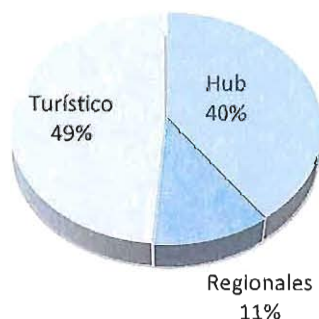
Además, cuatro de los aeropuertos de la red española de Aena Aeropuertos registraron en 2013 un tráfico superior a 8 millones de pasajeros, entre ellos, el Aeropuerto de Palma de Mallorca, que superó los 22 millones de pasajeros y el de Málaga-Costa del Sol, con prácticamente 13 millones anuales.

2.2 Principales magnitudes de la red de Aena Aeropuertos

Los 46 aeropuertos y los 2 helipuertos han dotado a Aena Aeropuertos de una red amplia y diversa, que ha permitido desarrollar experiencia en la gestión de aeropuertos de distinta tipología y tamaño.

Afectados por un escenario macroeconómico negativo, en el año 2013, según datos provisionales, los aeropuertos incluidos en la red de Aena Aeropuertos registraron 187,4 millones de pasajeros, lo que supone un 3,5% menos que en 2012, operaron más de 1,79 millones de vuelos (7,0% menos) y se transportaron más de 638.000 toneladas de mercancías (-2,0%).

Los 14 aeropuertos turísticos de Aena Aeropuertos aportaron en 2013 el 49% de los pasajeros, los 2 hubs el 40% y los 25 aeropuertos regionales el 11%.



Tipología de aeropuertos de la red de Aena Aeropuertos

Tipología de Aeropuertos	Número Aeropuertos	Pasajeros 2013 (millones)
TURÍSTICOS Palma Mallorca, Málaga, Alicante, Gran Canaria, Tenerife Sur, Ibiza, Lanzarote, Valencia, Fuerteventura, Girona, Menorca, Reus, La Palma y Almería	14	91,5
HUB Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat	2	75,0
REGIONALES Sevilla, Bilbao, Tenerife Norte, Santiago, Asturias, Santander, Jerez, A Coruña, Vigo, FGL Granada-Jaén, Zaragoza, Melilla, San Sebastián, Pamplona, El Hierro, Burgos, La Gomera, Vitoria, Logroño, Murcia-San Javier, Valladolid, León, Badajoz, Salamanca y Albacete	25	20,9
HELIPUERTOS (Ceuta y Algeciras) AVIACIÓN GENERAL* {Córdoba, Huesca-Pirineos, Madrid-Cuatro Vientos, Son Bonet y Sabadell}	7	0,02
Total	46 aeropuertos + 2 helipuertos	187,4

* Incluye el tráfico de Madrid-Torrejón que desde febrero de 2013 es una base militar sin tráfico civil

1-774

Presencia internacional

Aena Aeropuertos también disfruta de una gran proyección fuera de España, como refleja la presencia en 15 aeropuertos internacionales a través de participaciones directas que en 2013 tuvieron un tráfico de pasajeros conjunto de 40,8 millones, un 8,5% más que en 2012.

A efectos comparativos con el tráfico de pasajeros de 2012, se incluye el número de pasajeros de aquellos aeropuertos en los que Aena Internacional tiene presencia a cierre 2013: 12 en México, 2 en Colombia y 1 en Inglaterra (Luton).

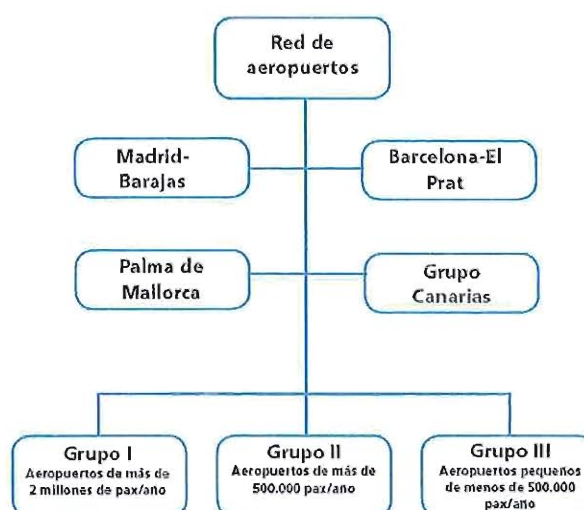
Tráfico de pasajeros total del año 2013 en los aeropuertos participados

Número de pasajeros	2012	2013	%13/12
Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP)	21.287.278	23.171.300	8,9%
Luton	9.631.200	9.710.771	0,8%
AeroCali (Cali)	3.819.777	4.526.121	18,5%
Soc. Aerop. Costa (Cartagena de Indias)	2.884.504	3.399.142	17,9%
TOTAL	37.622.759	40.807.334	8,5%

2.3 La red Aeroportuaria de Aena Aeropuertos

La red amplia y diversa distingue a Aena Aeropuertos por ser el mayor gestor aeroportuario del mundo por volumen de pasajeros. Este modelo de gestión permite optimizar los costes mediante las sinergias y economías de escala que se logran al contar con un volumen mayor de negocio, y ofrecer una calidad más elevada y homogénea. La estructura de red también permite que cada aeropuerto pueda tener autonomía en su operativa y así ofrecer a sus clientes un servicio ajustado a sus necesidades y demandas.

Para mejorar la coordinación de todos los aeropuertos, la red de Aena Aeropuertos está organizada conforme al siguiente esquema, que diferencia los aeropuertos en función del número de pasajeros que procesan a lo largo del año, para mejorar su coordinación:



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

1.771

Grupo Canarias: integrado por los 8 aeropuertos de la Comunidad Autónoma de Canarias. Debido a su lejanía al territorio continental y por la importancia del tráfico interinsular, estos aeropuertos tienen unas características que los hacen diferentes al resto de la red.

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

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

Grupo III: formado por aeropuertos con menos de 0,5 millones de pasajeros al año. Es un grupo heterogéneo compuesto por:

- Bases aéreas abiertas al tráfico civil: Valladolid, León, Badajoz, Salamanca, Torrejón (*desde febrero de 2013 es una base militar sin tráfico civil*) y Albacete.
- Aeropuertos civiles con tráfico comercial: Melilla, San Sebastián, Pamplona, Burgos y Logroño-Agoncillo.
- Aeropuerto de carga: Vitoria.
- Helipuertos: Ceuta y Algeciras.
- Aeropuertos de aviación general: Córdoba, Sabadell, Son Bonet, Madrid-Cuatro Vientos y Huesca-Pirineos.

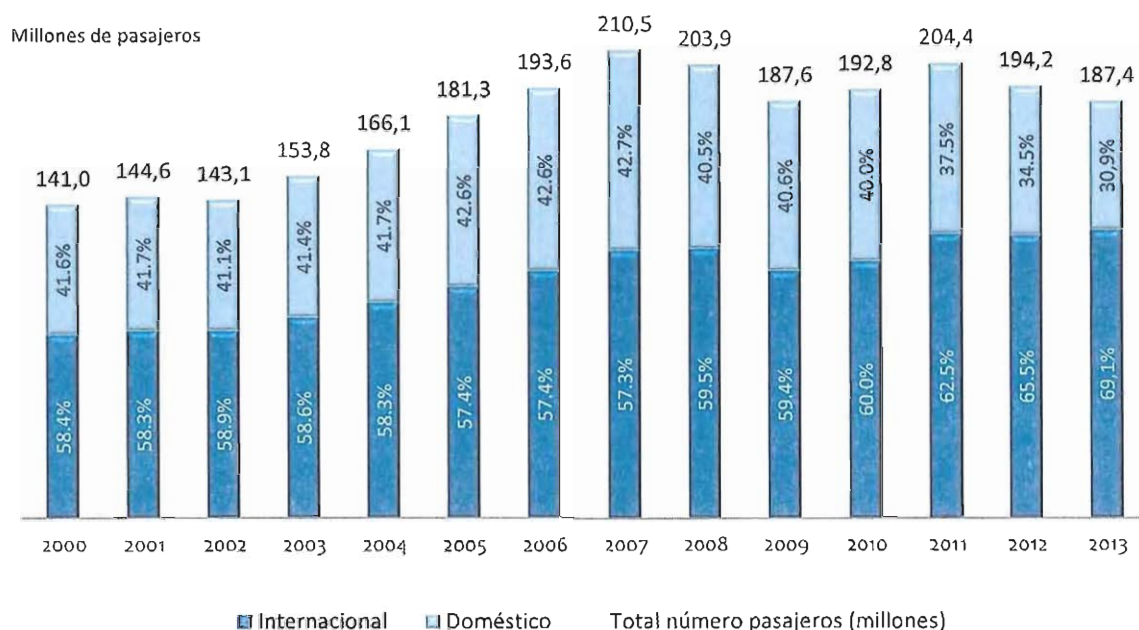
Frente a una gestión individualizada, la estructura gestionada en modelo de red ofrece ventajas significativas para Aena Aeropuertos, en términos de optimización de la operativa (como por ejemplo en la generación de tráfico de interconexiones), de la seguridad y la gestión de ingresos comerciales e importantes sinergias de costes generadas al operar en red, que se materializan en unos costes operativos y unos costes de personal por pasajero inferiores en un 41% y 53%, respectivamente, a la media de los cinco principales proveedores europeos, según datos del informe "Airport Performance Indicators, 2013" publicado por Leigh Fisher. Además, ofrece una mayor diversificación de mercados y una mejor capacidad de interlocución con las compañías aéreas. Adicionalmente, es la base para el crecimiento internacional, a partir de las credenciales que demuestran el conocimiento y la capacidad de la Compañía para operar aeropuertos de tamaño relevante y distinta tipología.

2.4 Tipología del tráfico

La vinculación del crecimiento del tráfico al ciclo económico mundial ha condicionado la evolución del tráfico nacional e internacional en los aeropuertos de Aena Aeropuertos, siendo el tráfico internacional el que ha tenido un comportamiento mejor que el del tráfico doméstico durante el periodo de crisis económica.

1-775

Evolución de la tipología del tráfico total de pasajeros
(cuota nacional/internacional)



Aena Aeropuertos cierra el año 2013 con un total de 187,4 millones de pasajeros, que supone un descenso del 3,5% respecto de 2012. Sin embargo, el comportamiento no ha sido homogéneo en todas las tipologías de tráfico y los aeropuertos de la red de Aena.

La principal característica de este año es el buen comportamiento del tráfico internacional, que continúa creciendo año a año. Los pasajeros que han tenido el origen o destino fuera del territorio nacional suponen ya casi el 70% del total. En este año esta tipología de pasajeros ha crecido un 2,1% (frente al descenso del tráfico total del 3,5%), registrándose más de 129 millones de pasajeros durante 2013, cifra record para la Compañía.

El pasajero nacional ha descendido un 14,0% en comparación con el ejercicio anterior y de igual forma se han reducido las operaciones nacionales en un 16,4%, ambos vinculados a la situación macroeconómica en España. No obstante, se observa un mejor comportamiento desde el mes de septiembre por la desaceleración en los descensos del tráfico nacional. Así, desde finales de 2013 y soportado por los primeros meses de 2014, se aprecia cierto cambio de tendencia con descensos del tráfico nacional de pasajeros del -4,2% (en febrero).

Respecto de la distribución del tráfico por áreas geográficas, destaca:

- el incremento de la cuota de tráfico con Europa, que pasa del 58,3% en 2012 al 61,9% en 2013, lo que ha supuesto un crecimiento del 2,4%, y en términos cuantitativos, 2,7 millones de pasajeros más que en 2012, y en sentido contrario,
- el descenso del tráfico doméstico, con una cuota del 30,9% en 2013 frente al 34,6% en 2012, consecuencia de una disminución de cerca del 14%, es decir, 9,4 millones de pasajeros menos que en 2012.

M

Distribución del tráfico por áreas geográficas

Región	Pasajeros 2012	Pasajeros 2013	%13/12	Variación pasajeros	%Cuota 2012	%Cuota 2013
EUROPA(1)	113.302.245	116.006.871	2,4%	2.704.626	58,3%	61,9%
ESPAÑA	67.196.423	57.823.418	-13,9%	(9.373.005)	34,6%	30,9%
AMÉRICA LATINA Y CARIBE	5.741.783	5.428.774	-5,5%	(313.009)	3,0%	2,9%
NORTEAMÉRICA(2)	3.822.670	3.596.278	-5,9%	(226.392)	2,0%	1,9%
ÁFRICA	2.315.348	2.418.357	4,4%	103.009	1,2%	1,3%
ORIENTE MEDIO	1.489.341	1.726.718	15,9%	237.377	0,8%	0,9%
ASIA-PACÍFICO	362.889	360.931	-0,5%	(1.958)	0,2%	0,2%
Tráfico total de pasajeros	194.230.699	187.361.347	-3,5%	(6.869.352)	100,0%	100,0%

(1) Excluye España

(2) Incluye EEUU y Canadá

3. BASES DE CRECIMIENTO

Aena Aeropuertos ha llevado a cabo una profunda transformación sentando las bases para su crecimiento futuro. Esta transformación se fundamenta principalmente en los siguientes pilares: (i) mejora de la eficiencia en la gestión y la reducción de costes; (ii) incremento de los ingresos tanto aeronáuticos, como comerciales como ingresos fuera de terminal; (iii) planificación de las inversiones; y finalmente, (iv) el nuevo enfoque de la estrategia internacional.

3.1 Mejora de la eficiencia en la gestión y reducción de costes

Durante los dos últimos años, Aena Aeropuertos ha desarrollado un ambicioso plan de reducción de gastos, así como medidas para la mejora de la eficiencia operativa y de la productividad que ya han dado sus frutos.

Este esfuerzo en materia de reducción de gastos se refleja en un ahorro cercano a los 124 millones de euros en los gastos corrientes de 2013 respecto a 2012, lo que supone una disminución del 8,5%.

“Otros gastos de explotación” es el capítulo de gastos en el que se ha producido la reducción más significativa, que ha supuesto una disminución de los mismos del 9,9% (87,1 millones de euros) hasta los 796,4 millones de euros en 2013, como consecuencia de las medidas de eficiencia y operativas implantadas a lo largo de 2012 y 2013.

3.2 Nuevas fuentes de ingresos

3.2.1 Crecimiento de los ingresos comerciales

En el año 2013, los ingresos comerciales (procedentes de la explotación de servicios tanto dentro como fuera de las terminales) alcanzaron los 699 millones de euros, lo que supuso un incremento del 3% respecto al año anterior. Los nuevos contratos firmados de Duty Free, restauración y parkings a largo plazo permitirán continuar incrementando los ingresos de la actividad comercial y la generación de negocio.

Para mejorar el rendimiento de las superficies comerciales, Aena Aeropuertos ha llevado a cabo la implementación de determinadas medidas que afectan a todas las líneas de negocio, la mayor parte ejecutadas durante el año 2013, teniendo por ello el resultado de las mismas su reflejo en los años siguientes. Entre ellas, cabe destacar:

- La licitación de nuevos concursos. Destacar la adjudicación del negocio de Duty Free con ingresos mínimos garantizados durante siete años.
- El incremento y la remodelación de los espacios destinados a la actividad comercial. La superficie comercial ha aumentado a lo largo del 2013 en más de 41.000 metros cuadrados, incrementando el número de locales

1.774

comerciales (tiendas y locales destinados a la restauración) en la red de aeropuertos de Aena desde 713 a finales del 2012 a 797 a finales del 2013.

- La captación de primeras marcas nacionales e internacionales en restauración y tiendas. Más concretamente, se han introducido 15 nuevas marcas relevantes en restauración y 27 marcas de reconocido prestigio en la nueva línea de negocio de tiendas de lujo.
- El desarrollo y mejora de las salas VIP, incluyendo su promoción.
- El diseño de un nuevo modelo de negocio para la gestión integral de los aparcamientos de la red.

Además de las acciones mencionadas, el incremento futuro de tráfico también contribuirá a impulsar los ingresos comerciales, y con ello, al incremento de la rentabilidad de la Compañía.

3.3 Planificación de las inversiones

Aena Aeropuertos ha realizado en la última década un importante esfuerzo inversor que ha situado a sus aeropuertos entre los más modernos y competitivos del mundo con unas infraestructuras de primer nivel y con un elevado potencial de crecimiento. Las necesidades de inversión se han reducido significativamente, al haberse dotado a los aeropuertos de la red de la capacidad necesaria para absorber futuros crecimientos de tráfico en los próximos años, como demuestra la evolución de la inversión de los últimos años, que ha descendido en torno a 1.000 millones de euros respecto a la media anual de inversión del periodo 2000-2010.

Tras concluir un periodo de importantes inversiones en nuevas infraestructuras, se plantea un nuevo escenario de planificación de las inversiones dando prioridad a las mejoras de mantenimiento y a la seguridad, sin reducir la calidad del servicio. Así, las inversiones efectuadas en 2013 (492 millones de euros), se han correspondido principalmente con inversiones de mejora de las instalaciones, seguridad operacional y apoyo a la estrategia de incremento de ingresos comerciales. Las infraestructuras actuales están suficientemente dimensionadas para acometer los futuros incrementos de actividad, por lo que no han sido necesarias inversiones significativas de aumento de capacidad, salvo los proyectos de inversión de capacidad iniciados con anterioridad.

El esfuerzo (inversión y gasto) destinado a I+D+i por Aena Aeropuertos durante 2013 ha sido de 2,6 millones de euros, dedicándose fundamentalmente a la incorporación de soluciones innovadoras para la mejora de la calidad, la seguridad y la eficiencia en la gestión, los servicios y las infraestructuras de Aena Aeropuertos.

3.4 Crecimiento Internacional

Aena Aeropuertos, a través de su filial Aena Desarrollo Internacional S.A. (Aena Internacional), lleva a cabo actividades de gestión de infraestructuras aeroportuarias que promueven el desarrollo del negocio internacional, para comercializar su experiencia en el exterior y proyectar su posición como operador aeroportuario líder en el mercado global.

La actividad de Aena Internacional se desarrolla mediante participaciones en sociedades operadoras de activos aeroportuarios. Su participación en estas sociedades como accionista industrial, con amplia experiencia en el sector aeroportuario, se complementa generalmente con contratos de asistencia técnica y transferencia de tecnología con dichos aeropuertos.

En el año 2012 se ha dado prioridad a la aportación de valor en la gestión y como primer paso y a raíz del proceso de desinversión conjunto con Abertis de los activos de TBI (donde Aena Aeropuertos participaba minoritariamente en un 10%), se materializaron las ventas de las participaciones minoritarias de las que Aena Aeropuertos era titular en los aeropuertos de Cardiff (marzo del 2013) y Belfast Internacional en el Reino Unido, Skavsta en Suecia y Orlando en EEUU (septiembre de 2013).

Adicionalmente, y como parte del mismo proceso de desinversión, sin que se produzca salida de caja para Aena Aeropuertos, S.A., la Compañía junto con Ardian (antes Axa Infrastructure Fund III) completó la compra del Aeropuerto de Luton el pasado 27 de noviembre de 2013. Aena Aeropuertos participa con un 40% mientras que Ardian detenta un 60%. Luton es el cuarto aeropuerto de Londres por tráfico de pasajeros (9,7 millones en 2013), y se estima que cierre el ejercicio 2013 con unos ingresos totales de 144,1 millones de euros y un EBITDA de 47,7 millones de euros.

1774

Como resultado de las desinversiones y adquisiciones anteriormente descritas, Aena Aeropuertos (a través de Aena Internacional) participa a finales del 2013 en 15 aeropuertos fuera de España (doce en México, dos en Colombia, y uno en el Reino Unido).

4. ANÁLISIS DE RESULTADOS

4.1 Cuenta de resultados

Los ingresos ordinarios de Aena Aeropuertos aumentaron hasta 2.876,7 millones de euros en 2013, un 10,7%, lo que supone un incremento de 278,3 millones de euros.

Los gastos operativos reflejan una significativa reducción impulsada por las medidas de ahorro iniciadas en años anteriores, que han dado lugar a una minoración general de los mismos. Por conceptos de gasto, las variaciones más importantes corresponden a:

- Gastos de personal, que en 2013 han alcanzado 334 millones de euros.
- Otros gastos de explotación es el capítulo de gastos en el que se ha producido la reducción más significativa, que ha supuesto una disminución de los mismos del 9,9% (87,1 millones de euros) hasta los 796,4 millones de euros en 2013, como consecuencia de las medidas de eficiencia y operativas implantadas a lo largo de 2012 y 2013.
- Amortización del inmovilizado, cuyo importe (817,7 millones de euros en 2013) presenta una variación respecto a 2012 de 15,7 millones de euros (-1,9%). Menor gasto debido a la finalización de vida útil de los activos, destacando las instalaciones de Torrejón por cese de actividad.
- Deterioros, bajas de inmovilizado y otros resultados. La baja de los activos está motivada por proyectos de obras que no se llevarán a cabo como consecuencia de la reducción del Plan de Inversiones para los próximos años. Por ello, este gasto ha pasado de 25,6 millones de euros en 2012 a 56,0 millones de euros en 2013.

El EBITDA ajustado ha aumentado de 1.214,6 millones de euros en 2012 a 1.610,0 millones de euros al cierre de 2013, lo que supone un incremento del 32,6%.

El resultado de explotación ha ascendido a 741,8 millones de euros (un aumento del 235,6% respecto a los 221,0 millones de euros de 2012).

Por su parte, el resultado financiero se reduce en un 22,7%, desde los -322,1 millones euros de 2012 a -249,0 millones en 2013. La mejora de 73,1 millones de euros se debe principalmente a:

- Disminución del gasto por intereses desde 283,7 millones de euros en 2012 a 226,0 millones de euros en 2013, por el efecto de la minoración del tipo medio del período y la reducción de deuda media.
- Disminución de los intereses de demora por las expropiaciones realizadas, que pasó de 30,9 millones de euros en 2012 a 13,8 millones de euros en 2013.

El resultado neto del 2013 se sitúa en 596,7 millones de euros, frente a unas pérdidas en 2012 de 63,5 millones de euros, mostrando claramente la entrada en rentabilidad de la Compañía.

4.2 Balance consolidado, estructura de capital y estado de flujos de efectivo

Activo neto y estructura de capital

El total activos decrece en 2013 respecto a 2012, como consecuencia del descenso en el Inmovilizado no financiero y adicionalmente porque la dotación a la amortización del ejercicio (817,7 millones de euros) es inferior al importe de altas de Inmovilizado del ejercicio (350,4 millones de euros).

La disminución en los Activos no corrientes se ve compensada en parte con un incremento en el activo corriente debido a una mejora de generación de caja de la Compañía que se ve reflejada en las operaciones corrientes con el Ente Público Aena (que dan lugar a un saldo deudor positivo en la cuenta corriente con su accionista en el epígrafe "otras cuentas a cobrar con partes relacionadas") y a un aumento del crédito que el Grupo Aena Aeropuertos mantiene con su accionista en concepto de bases imponibles negativas generadas no aplicadas, pagos a cuenta del Impuesto de Sociedades y otras deducciones activadas por consolidación fiscal, originadas por el Impuesto de Sociedades del ejercicio.

La mejora en la generación de flujos de explotación de la Compañía y el ahorro en costes, junto con una mejora en los plazos de pago a proveedores, y la planificación de inversiones (que se traducen en una reducción importante del saldo de "Proveedores y otras cuentas a pagar"), han contribuido a una mejora considerable del fondo de maniobra habitualmente negativo por la operativa y financiación de la Compañía, desde los 1.684,7 millones de euros de 2012, hasta los 1.288,7 millones de euros de 2013.

El Patrimonio neto crece fuertemente como consecuencia de los resultados del ejercicio 2013 (596,6 millones de euros frente a las pérdidas de 63,5 millones de euros del ejercicio 2012).

Por su parte, el ratio de endeudamiento (calculado como la deuda financiera neta dividida entre el EBITDA ajustado) decrece también de forma importante, pasando de un valor de 9,9x en 2012 a 7,1x en 2013, debido al efecto agregado de la mejora del EBITDA.

Explicaciones del estado de flujos de efectivo consolidado

Flujos netos de efectivo de actividades de explotación

Los principales cobros de las operaciones corresponden a cobros realizados a clientes, tanto de compañías aéreas como de arrendatarios comerciales, en tanto que los principales pagos operativos corresponden a pagos a acreedores por prestación de servicios diversos, personal e impuestos locales y estatales.

El efectivo generado por las actividades de explotación antes de variaciones en capital circulante se incrementa de forma significativa en 2013 (+35,1%), hasta 1.615,2 millones de euros, desde los 1.196 millones de euros de 2012, principalmente como consecuencia de la mejora en la operativa de la Compañía que se refleja en la cifra de EBITDA ajustado de 1.610 millones de euros. Dicho incremento del EBITDA se deriva fundamentalmente de una contención y ahorro del gasto y la mejora de los ingresos.

Los intereses pagados responden principalmente al pago de los intereses por "deuda espejo" con el Grupo (229,7 millones de euros), y pagos de otros intereses (28,6 millones de euros). Los pagos por intereses experimentan una disminución motivada por la reducción de los importes de la deuda media, así como del tipo medio de la misma.

Por su parte, el pago por Impuesto de Sociedades en 2013 ha ascendido a 112,3 millones de euros, derivado del cumplimiento de la normativa sobre pagos fraccionados de dicho impuesto.

Como consecuencia de todo lo anterior, el efectivo neto generado por las actividades de explotación ha crecido notablemente hasta los 1.196,9 millones de euros, desde los 913,9 millones de euros de 2012.

Flujos netos de efectivo de actividades de inversión

Los principales pagos relativos a flujos de inversión corresponden a adquisiciones y reposiciones de inmovilizado no financiero relativos a infraestructura aeroportuaria.

Durante 2013 estos pagos han disminuido de manera significativa, hasta 492,3 millones de euros desde los 815,4 millones de euros de 2012. Así, las inversiones efectuadas en 2013, se han correspondido principalmente con inversiones de mejora de las instalaciones, seguridad operacional y apoyo a la estrategia de incremento de ingresos comerciales.

Flujos de efectivo de actividades de financiación

- Los principales flujos de financiación positivos corresponden a nueva deuda suscrita con la matriz, en aplicación de los contratos de financiación existentes entre ambas. El importe de deuda nueva a largo plazo desembolsada en 2013 asciende a 294,8 millones de euros (715,5 millones de euros en 2012).
- Por su parte, los principales flujos de financiación negativos corresponden a la devolución de principal de la deuda correspondiente al préstamo espejo (epígrafe "Devoluciones de financiación del grupo"). Las amortizaciones de deuda ascienden a 807,8 millones de euros por propio cumplimiento del calendario de pagos establecidos según contrato. No se ha refinanciado ninguna deuda bancaria.
- Además, la Compañía ha pagado deudas a corto plazo del 2012 por importe de 139,4 millones de euros reconocidas con su matriz.

1.774

- Se produjeron igualmente devoluciones de deudas con entidades de crédito por parte de la participada Aena Desarrollo Internacional, por importe de 3,3 millones de euros.

4.3 Descripción de los principales riesgos financieros

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

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

Existe un contrato de reconocimiento de deuda financiera entre Aena Aeropuertos S.A. y su matriz, con origen en la Aportación no dineraria que dio lugar a la creación de Aena Aeropuertos S.A., por el cual se asumió el 94,9% de la Deuda bancaria de la matriz.

4.3.1 Factores de riesgo de mercado

Riesgo de tipo de cambio

El Grupo no realiza habitualmente transacciones comerciales significativas en divisa distinta del euro. El riesgo de tipo de cambio se origina porque el Grupo posee varias inversiones minoritarias en el extranjero, cuyos activos netos están expuestos al riesgo de conversión de moneda extranjera. El riesgo de tipo de cambio sobre los activos netos de las operaciones en el extranjero del Grupo se gestiona, principalmente, mediante recursos ajenos denominados en las correspondientes monedas extranjeras.

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

El riesgo de tipo de interés de la Sociedad está vinculado a la deuda financiera suscrita con la matriz a través del "préstamo espejo" al constituirse la sociedad anónima. Los préstamos emitidos a tipos variables exponen al Grupo a riesgo de tipo de interés de los flujos de efectivo, que está parcialmente compensado por el efectivo mantenido a tipos variables. Los préstamos a tipo de interés fijo exponen al Grupo a riesgos de tipo de interés de valor razonable.

El objetivo del Grupo en la gestión de tipo de interés es la optimización del gasto financiero dentro de los límites de riesgo establecidos, siendo las variables de riesgo el Euribor a tres y seis 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. El coste del 95,23% de dichos derivados se está imputando a la Sociedad, dado que cubren el riesgo del tipo de interés de dicha proporción de algunos préstamos.

A 31 de diciembre de 2013, si el tipo de interés de los préstamos a tipo variable se hubiera incrementado o hubiera disminuido en 20 puntos básicos, manteniéndose el resto de las variables constantes, el beneficio antes de impuestos del año habría sido 10.800 miles de euros mayor y 10.800 miles de euros menor, respectivamente (2012: 9.200 miles de euros mayor y 9.200 miles de euros menor, respectivamente). No obstante, el Marco Regulatorio establecido por la Ley 1/2011 de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea establece un sistema de actualización de tarifas que protege a Aena frente a incrementos de los costes de financiación, toda vez que posibilita la recuperación de sus costes de capital, vía la remuneración de la base de activos, según legislación vigente.

1.775

4.3.2 Riesgo de crédito

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

El riesgo de crédito relativo a las cuentas comerciales se ve reducido, puesto que los principales clientes son las compañías aéreas, y se suele cobrar al contado o por anticipado. En cuanto a los clientes comerciales, que mantienen arrendados locales en los distintos aeropuertos, se gestiona el riesgo a través de la obtención de avales y fianzas. El 5 de marzo de 2011 se publica en el BOE la Ley 1/2011 de 4 de marzo, por la que se modifica la Ley 21/2003 de 7 de julio, de Seguridad Aérea, por la que se aprueba que para la gestión, liquidación y el cobro de todas las prestaciones patrimoniales de carácter público de Aena Aeropuertos, S.A. o sus filiales podrán utilizar para la efectividad del cobro la vía de apremio, cuya gestión se realizará por los órganos de recaudación de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

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

4.3.3 Riesgo de liquidez

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

Con el objetivo de mantener liquidez suficiente para cubrir un mínimo de doce meses de necesidades financieras se ha establecido por la entidad matriz una política de financiación a largo plazo, así como la contratación de líneas de liquidez a corto y medio plazo. Por tanto, la entidad que obtiene la financiación con el exterior es la sociedad matriz, que financia Aena Aeropuertos, S.A. mediante contratos de reconocimiento de deuda y deuda intragrupo.

La política de riesgo de crédito y la operativa de la sociedad dominante señalada anteriormente conduce a períodos medios de cobro muy favorables. Aunque al 31 de diciembre de 2013 el Grupo presenta un fondo de maniobra negativo de 1.288.749 miles de euros (2012: 1.684.730 miles de euros), y un beneficio del ejercicio después de impuestos de 596.655 miles de euros (2012: 63.526 miles de euros de pérdida del ejercicio), no se considera que exista un riesgo para hacer frente a sus compromisos en el corto plazo dados los flujos de caja operativos positivos que han permitido una reducción del fondo de maniobra negativo en los últimos ejercicios y que la Sociedad dominante prevé que sigan siendo positivos en el corto plazo.

Adicionalmente, para poder atender a los compromisos de inversión y sus deudas en el corto plazo la Sociedad dominante cuenta con el apoyo financiero de su accionista, a través de líneas de crédito aprobadas y no dispuestas por la matriz por importe de 425 millones de euros, y sus propios flujos de explotación. En estas circunstancias, los Administradores de la Sociedad dominante consideran que no existirán problemas para satisfacer los compromisos de pago.

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

5. ÁREAS DE NEGOCIO

5.1 Aeronáutico

Los ingresos totales de 2013 alcanzaron los 2.217,5 M€, con un incremento respecto a 2012 de un 12,2%.

Aena Aeropuertos operaba a finales de 2013 cerca de 3.100 rutas, de las cuáles 314 (el 10%) se crearon a lo largo del año. Con la finalidad de identificar y desarrollar nuevas rutas estratégicas, Aena Aeropuertos participó en siete foros internacionales destacados: Routeseuropa (Budapest), Routes mundial (Las Vegas), Conferencias de Slots de IATA de Verano (Dallas) Conferencia IATA de invierno (Copenhague) y las ferias internacionales de turismo de FITUR-Madrid, ITB-Berlín y MITT-Moscú. Se mantuvieron 342 reuniones con 139 compañías aéreas, 37 Aeropuertos internacionales y

1774

18 empresas o instituciones, con el fin de promocionar los aeropuertos españoles, facilitarles su labor y resolver aquellos temas que son considerados relevantes en el desarrollo de su actividad. Uno de los ejes sobre los que descansa la labor de promoción de la conectividad aeroportuaria es la coordinación de la acción comercial con las instituciones locales, regionales y nacionales con competencias en materia de turismo. Aena Aeropuertos está impulsando la creación de los Comités de Coordinación Aeroportuaria, donde, entre otros temas, se trabajará para potenciar el tráfico aéreo. Ya en diciembre de 2013 se constituyó el Comité de Coordinación Aeroportuaria de Madrid.

En lo que respecta a los gastos realizados en 2013 en aeronáutico, éstos han ascendido a 1.850 millones de euros, un 12% inferiores a los registrados en 2012. Esta reducción ha sido posible por las medidas de ahorro implantadas a lo largo de 2012 con menores costes y a la disminución del volumen de inversión que junto con la finalización de vida útil de los activos ha supuesto menor dotación de amortización.

En cuanto al resultado financiero, la disminución de la deuda media y de los tipos medios ha determinado una mejoría del 20,7%, pasando de un resultado negativo de 277,6 millones de euros en 2012 a 220 millones de euros en 2013.

Los anteriores efectos han permitido:

- mejorar el EBITDA ajustado en un 50,7%,
- alcanzar un resultado de explotación positivo de 367,7 millones de euros, frente a un resultado de explotación negativo de -121,2 millones de euros en 2012.
- conseguir un resultado antes de impuestos de 147,4 millones de euros, frente a pérdidas antes de impuestos de -398,9 millones de euros 2012.

5.2 Comercial y fuera de terminal

Aena Aeropuertos tiene como uno de sus objetivos primordiales la optimización de los ingresos comerciales y los ingresos de fuera de terminal, derivados de las distintas líneas de negocio presentes en los aeropuertos, así como, la satisfacción de las necesidades y demandas de los diversos usuarios. En 2013, los ingresos ordinarios de comercial y de fuera de terminal, alcanzaron la cifra de 699 millones de euros (un 24,3% del total de los ingresos ordinarios) incrementándose un 3% respecto a 2012 (20 millones de euros más). Hay que destacar que la mayor parte de las medidas se han implantado en 2013 por lo que tendrán su reflejo en los próximos años.

Esta mejoría se ha producido en un contexto de descenso del tráfico de pasajeros (-3,5%), por lo que se ha traducido en un incremento del ratio de ingresos comerciales (incluidos fuera de terminal) por pasajero comercial, pasando de 3,52 €/pasajero en 2012 a 3,75 €/pasajero en 2013, si bien el conjunto de medidas adoptadas todavía no se han desarrollado en su totalidad por lo que tendrán un impacto positivo muy significativo en los próximos años.

Esta actividad engloba dos áreas según se exploten los servicios dentro de las terminales (tiendas libres de impuestos, tiendas especializadas, servicios de restauración, publicidad, alquiler de vehículos, salas vip, servicios bancarios y consumos/suministros) o fuera de las terminales (aparcamientos y activos diversos de naturaleza industrial e inmobiliaria, como terrenos, almacenes, hangares y carga aérea).

5.2.1 Comercial

Los ingresos de 2013 alcanzaron 557,8 millones de euros, un 3,8% superiores a los alcanzados en 2012. Los nuevos contratos de Tiendas libres de Impuestos y de restauración han permitido el incremento a pesar de la evolución no favorable del tráfico de pasajeros vinculado a la situación macroeconómica.

Como en el caso de aeronáutico, la política restrictiva del gasto también ha tenido su reflejo en comercial, suponiendo un ahorro, frente a 2012, de 14,3 millones de euros, un 6,7%.

El aumento de los ingresos y el descenso de los gastos han dado lugar a un EBITDA Ajustado de 429,7 millones de euros, un 5,9% mejor que el de 2012.

Por otro lado, con la contribución del resultado financiero, mejor que el de 2012, el resultado antes de impuestos ha crecido un 12,8%, situándose en 342 millones de euros.

En 2013, los ingresos comerciales alcanzaron los 552,8 millones de euros, un 3,6% más que el año anterior. Estas cifras han sido posibles gracias a la dinamización y replanteamiento de la actividad comercial mediante diversas estrategias puestas en marcha durante 2013, entre las que las dos principales fueron:

- el incremento y optimización de las superficies comerciales (rediseño de tiendas libres de impuestos en pasantes) de cara a maximizar el aprovechamiento de los flujos de pasajeros.
- y en segundo lugar, la optimización de los procesos de licitación de concesiones comerciales (mejora del mix comercial, incorporación de marcas relevantes de ámbito nacional e internacional) y el desarrollo de acciones promocionales y de marketing.

5.2.2 Fuera del terminal

Los servicios que se desarrollan fuera de las terminales, los componen los aparcamientos y activos diversos de naturaleza industrial e inmobiliaria, como terrenos, almacenes, hangares y carga aérea. En 2013, estos ingresos alcanzaron los 146,2 millones de euros, un 0,5% más que en 2012.

6. RECURSOS HUMANOS

6.1 Datos de plantilla

El número total de trabajadores, incluido el personal de Aena Internacional, a 31 de diciembre de 2013, es de 7.320, lo que supone una reducción del 13,3% respecto a 2012.

6.2 Selección y formación

En lo relativo a selección del personal de Aena Aeropuertos, las actuaciones desarrolladas han sido:

a) Titulados, Estructura y Directivos:

- Durante el 2013 no se han llevado a cabo procesos de selección externa para titulados.
- En relación a la cobertura de puestos de estructura, se han gestionado 92 procesos de promoción interna.
- Asimismo, se ha continuado con el programa de identificación y gestión de Talento en colaboración con todas las unidades de Aena.
- Se ha puesto en marcha el "Plan de Emancipación Joven", adscrito al Ministerio de Fomento, con la incorporación de 36 becarios en el segundo semestre de 2013.

b) Plantilla de Convenio:

- De conformidad con lo establecido en el Plan de Viabilidad de Aena, se llevaron a cabo dos procesos:
 - o Movilidad Geográfica Voluntaria y Movilidad Funcional, dirigido a empleados de Aeropuertos del Grupo III, iniciado el 18 de febrero, por la cual se redistribuyeron trabajadores a otros Centros u Ocupaciones.
 - o Provisión Interna para Niveles C al F, por la que 163 candidatos promocionaron a otras Ocupaciones o Centros.

Adicionalmente, durante el año 2013 se ha realizado un importante impulso a la formación tanto en el área de estructura/directivos, como en la plantilla de convenio.

Como resultado, el personal de Aena Aeropuertos ha realizado un total de 212.661 horas de formación. En el caso de personal de estructura se han formado 1.671 personas de una plantilla media de 1.694 personas (98,6%), mientras que para la plantilla de convenio, se ha formado a 5.706 personas de un total de 6.241 (plantilla media) lo que supone un 91,4%.

7. CONTRATACIÓN

7.1 Contratación general de proveedores

Durante el ejercicio 2013 el importe total adjudicado por Aena Aeropuertos ascendió a 516,4 millones de euros (impuestos excluidos).

El volumen de contratación adjudicado de forma centralizada supuso el 91,1% (470,3 millones de euros), frente al 8,9% (46,1 millones de euros) adjudicado por los aeropuertos de forma descentralizada.

El desglose de los expedientes adjudicados según sus naturalezas ha sido el siguiente (millones de euros):

<u>Inversión centralizada</u>	
Obra	11,5
Suministros	56,0
Asistencias, Consultorías y Servicios	7,6
<u>Gastos centralizados</u>	
Obras	0,34
Suministros	4,1
Asistencias y Servicios	390,8
<u>Inversión descentralizada:</u>	
Obras	21,1
Suministros	4,6
Asistencias, Consultorías y Servicios	0,3
<u>Gastos descentralizados:</u>	
Obras	0,9
Suministros	4,1
Asistencias y Servicios	15,0

7.2 Contratación comercial de clientes

Durante el ejercicio 2013 el volumen total de contratación adjudicada relativa a arrendamientos destinados a la actividad comercial ascendió a 50,7 millones de euros (impuestos excluidos) para la primera anualidad del contrato.

1775

La distribución del importe de los contratos de arrendamiento comercial adjudicados centralizadamente, por línea de negocio, fue la siguiente:

Líneas de negocio	Nº Exp.	Importe Adjudicación (1ª Anualidad)	% Importe Adjudicación
Agencias de viaje	3	103.371	0,2%
Arrendamiento de terrenos	1	2.781	0,0%
Bares y restaurantes	22	13.273.095	26,2%
Centro de atención al pasajero	1	240.847	0,5%
Concesiones telecomunicaciones	1	1.094.193	2,2%
Máquinas	15	5.994.197	11,8%
Otros ingresos comerciales	2	82.877	0,2%
Otros servicios al pasajeros	3	214.625	0,4%
Servicios financieros	9	8.552.791	16,9%
Tiendas en régimen fiscal normal	66	12.884.142	25,4%
Tiendas de lujo	9	8.255.476	16,3%
Total general	132	50.698.395	100,0%

8. RESPONSABILIDAD SOCIAL CORPORATIVA

La Política de Responsabilidad Social Corporativa de Aena Aeropuertos permite unificar y reforzar su identidad, cultura y pautas de conducta, y servir de herramienta para orientar y guiar sus actuaciones en cuestiones de orden económico, social, ambiental y ético de forma transversal en toda la Compañía. Durante 2013 se ha mantenido la línea de trabajo sobre la base de los resultados alcanzados en ejercicios precedentes, destacando:

- Reporte del desempeño en responsabilidad Corporativa de Aena Aeropuertos a través de la publicación de la Memoria de Responsabilidad Corporativa 2012 de Aena Aeropuertos, verificada externamente por Aenor y por la Global Reporting Initiative (GRI), con un nivel de reporte B+.
- Contribuir a reforzar el posicionamiento y reputación corporativa de Aena Aeropuertos impulsando y desarrollando actuaciones relacionadas con la difusión de valores corporativos a nivel interno a través del Boletín RC mensual, la Revista Aena, etc.
- La participación activa en actividades de benchmarking externo con las principales instituciones de referencia en materia de responsabilidad corporativa.
- La presentación a premios y reconocimientos de buenas prácticas de Aena Aeropuertos (Corresponsables, Actualidad Económica, Premios de Naciones Unidas a los Servicios Públicos -UNPSA-, etc.).

8.1 Desempeño económico

Aena ha continuado trabajando con el objetivo de materializar el nuevo modelo de gestión aeroportuaria poniendo en valor a Aena Aeropuertos como empresa líder, prestadora de servicios de calidad, eficiente y con capacidad para su proyección internacional.

Asimismo, se mantiene la apuesta por la incorporación de criterios de responsabilidad en las relaciones comerciales con terceras partes, fomentando la transparencia y la competencia de mercado. Una oferta comercial variada y de calidad, teniendo en cuenta las necesidades y expectativas de los grupos de interés, y dotando a las instalaciones aeroportuarias de un valor añadido, sigue siendo una máxima en la gestión.

8.2 Desempeño ambiental

Para Aena Aeropuertos, como empresa líder en servicios de transporte aéreo, es un factor clave la búsqueda de la sostenibilidad en aspectos tales como la compatibilización de las operaciones aéreas y del desarrollo de las infraestructuras aeroportuarias con los entornos locales, la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, la minimización del impacto acústico, así como todo lo relacionado con el impulso de actuaciones que permitan aumentar la eficiencia energética y el uso de energías renovables. Todo ello en sintonía con los objetivos estratégicos de la empresa y su Política Medioambiental y Energética.

En el área de desempeño ambiental, destacar las siguientes actuaciones:

- Planes de Aislamiento Acústico. En 2013 se ha concluido la insonorización de 807 viviendas incluidas en los Planes de diferentes aeropuertos.
- Evaluación de impacto ambiental de proyectos e instrumentos de planificación.
- Evaluaciones acústicas y atmosféricas. Elaboración de planes de acción asociados a los Mapas Estratégicos de Ruido de los aeropuertos y obtención de las Certificaciones "Airport Carbon Accreditation".
- Elaboración de estudios de caracterización y gestión de suelos.
- Actuaciones en materia de eficiencia energética y energías renovables, de acuerdo con el Plan de Ahorro y Eficiencia Energética.
- Diseño e implantación del Sistema de Gestión Integrado de la Calidad (ISO 9001) y el Medio Ambiente (ISO 14001), que permita el control y seguimiento de todos los procesos desde una perspectiva integrada y proporcione una certificación única.

8.3 Desempeño social

El desarrollo de buenas prácticas realizadas durante estos últimos años con el establecimiento de convenios de colaboración con entidades sociales, ha permitido consolidar en el ámbito de nuestros grupos de interés, proyectos solidarios que benefician a colectivos en exclusión social. En el año 2013 cabe destacar las siguientes actuaciones:

En el ámbito de la dimensión social interna:

- Desarrollo de la política de conciliación de la vida familiar y laboral: 1.742 servicios dentro del Programa de Atención al Empleado (PAE).
- Consolidación del Programa de Atención Integral (servicios de orientación, counselling, derivación a recursos sociales y "protocolos vitales" o servicios en contextos de nacimiento, fallecimiento, discapacidad, mis padres envejecen y movilidad geográfica).
- Programa de Tratamiento y Prevención de conductas adictivas y Programas de Apoyo Emocional y Educación para la Salud.
- Programa de Ayudas Sociales: gestión de más de 11.000 ayudas para trabajadores y sus hijos.

En el ámbito de la dimensión social externa:

Aena mantiene su apuesta por la integración de los valores de la sostenibilidad en su gestión empresarial y en la relación con sus grupos de interés, adaptando sus estrategias de negocio a favor de la promoción de mejoras para las comunidades con las que interactúa y la sociedad en general, y especialmente a los colectivos más desfavorecidos.

- Atención a Personas con Movilidad Reducida (PMR). Se ha suscrito un acuerdo específico de colaboración con CERMI (Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad) y se ha publicado el nuevo Manual Técnico para la Accesibilidad Aeroportuaria. El esfuerzo realizado ha sido reconocido en el ámbito internacional, destacando que el servicio PMR de Aena Aeropuertos, ha recibido de Naciones Unidas el reconocimiento internacional a la excelencia más prestigioso del sector público, el primer premio al mejor servicio público, Premios UNPSA 2013. Durante este año se han efectuado cerca de 1,1 millones de asistencias manteniendo los niveles más altos de calidad.
- Potenciación del Proyecto "Espacios Solidarios", ampliando su implantación a trece Aeropuertos de la red y el desarrollo de campañas de sensibilización de grandes entidades como Unicef, Intermon-Oxfam y Aldeas Infantiles. El total de usos/días fue de 1.567, participaron 51 entidades, y una media de 49,8% de ocupación anual.



8.4 Alianzas

En materia de Responsabilidad Corporativa, Aena Aeropuertos trabaja para estar alineada con el resto de empresas, e incluso si es posible situarse en la vanguardia. Con el objetivo de intercambiar y difundir buenas prácticas en sostenibilidad, a la vez que contribuir a dar a conocer productos y servicios, en 2013 se ha mantenido una línea de estrecha colaboración con algunas de las asociaciones y entidades más representativas en la materia, como Forética, el Club de Excelencia en Sostenibilidad, el Club Ability o la Fundación Corresponsables, a las que están asociadas grandes corporaciones públicas y privadas del país.

Asimismo, se mantiene la línea de colaboración con representantes del sector para la promoción de la educación, la ciencia, la formación de empleados, la promoción de la cultura, el deporte, la solidaridad, etc.

9. PERSPECTIVAS DE TRÁFICO PARA 2014

De acuerdo a los últimos datos publicados por el Instituto de Estudios Turísticos referidos al mes de febrero de 2014, la entrada de turistas internacionales a España creció un 11,8% con respecto al mismo periodo del año anterior, hasta alcanzar los 6,2 millones, lo que refuerza la tendencia mostrada en el 2013, como ya se ha comentado con anterioridad, estableció un record en el número de turistas internacionales que visitaron España con 60,7 millones.

Esta misma fuente confirma que el 82,5% de los turistas internacionales que accedieron a España en enero de 2014, lo hicieron a través de los aeropuertos, lo que supone un significativo incremento del 12,1% frente al mismo mes del año anterior.

Estas cifras confirman la tendencia de crecimiento del tráfico iniciada en los últimos meses de 2013 y que han permitido encadenar cuatro meses de crecimientos consecutivos en el conjunto de la red de aeropuertos de Aena (desde noviembre de 2013 a febrero de 2014) después de 22 meses consecutivos de descensos.

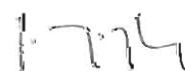
Los últimos datos de tráfico disponibles a febrero de 2014, permiten destacar la evolución del aeropuerto de Madrid/Barajas, que ha cambiado la tendencia después de 25 meses consecutivos de descensos en el tráfico de pasajeros, registrando un incremento del +1,6% en febrero de 2014. Por su parte, los aeropuertos turísticos de la red de Aena están registrando crecimientos significativos (Málaga-Costa del Sol +10,2%, Alicante +8,5%, aeropuertos canarios +8,4%).

En definitiva, tanto el comportamiento del turismo internacional como los datos del tráfico de pasajeros en la red de Aena, que a su vez están estrechamente vinculados al ciclo económico global, suponen un cambio de tendencia en la evolución del tráfico de la red que permiten atisbar signos de recuperación respecto a la evolución del tráfico aéreo a futuro.

10. HECHOS POSTERIORES AL CIERRE DEL EJERCICIO

No se han producido hechos significativos posteriores a la fecha del cierre del ejercicio y hasta la fecha de formulación de las presentes cuentas anuales, diferente del que se menciona a continuación:

- Con fecha 19 de marzo de 2014 la Dependencia de Control Tributario y Aduanero notificó a la Entidad Aena Aeropuertos, S.A. el inicio de actuaciones de comprobación e investigación en relación al Impuesto sobre el Valor Añadido del ejercicio 2013.



FORMULACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS E INFORME DE GESTIÓN CONSOLIDADO DEL EJERCICIO 2013

El Consejo de Administración de la sociedad Aena Aeropuertos, S.A. en fecha 24 de marzo de 2014, y en cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 253 de la Ley de Sociedades de Capital y del artículo 37 del Código de Comercio, procede a formular las Cuentas Anuales consolidadas e Informe de Gestión consolidado del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2013, los cuales vienen constituidos por los documentos anexos que preceden a este escrito.

Cargo	Nombre	Firma
Presidente:	José Manuel Vargas	
Consejeros:	Juan Ignacio Acha-Orbea	
Consejeros:	Jose Manuel Rodriguez de Castro	
Consejeros:	José María Araúzo	
Consejeros:	Pilar Arranz Notario	
Consejeros:	Victoria Marcos Cabero *	
Consejeros:	Francisco Cal Pardo	
Consejeros:	Pedro Francisco Duque Duque	
Consejeros:	José Jaume Pons	
Consejeros:	Marta Blanco Quesada	
Consejeros:	Ginés de Rus Mendoza	
Consejeros:	Pablo Vázquez Vega	
Secretario:		**

* Se corrigió errata en el apellido,
 ** Por baja médica del Secretario del Consejo, actuó como TAT, EN BASE A LO DISPUESTO EN EL ARTÍCULO 12º DE LOS ESTATUTOS SOCIALES, D. JOSÉ MANUEL RODRÍGUEZ DE CASTRO.



Dña. Almudena Salvadores, Secretario del Consejo de Administración de la sociedad AENA SA, Sociedad Unipersonal, nombrada en la reunión del Consejo de Administración de 29 de julio de 2014.

CERTIFICO

Que en el libro de actas del Consejo de Administración de la Sociedad AENA SA, Sociedad Unipersonal, figura que en la reunión celebrada el día 24 de marzo de 2014, se formularon las Cuentas Anuales Individuales de Aena Aeropuertos, S.A. (ahora Aena, S.A.) bajo PGC, correspondientes al ejercicio comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2013, los estados financieros consolidados de Aena Aeropuertos, S.A. de dicho período bajo PGC, las cuentas anuales consolidadas de Aena Aeropuertos, S.A. del ejercicio 2013 bajo NIIF, los estados financieros consolidados de Aena Aeropuertos, S.A., de los ejercicios 2011, 2012 y 2013, y las cuentas anuales individuales de Aena Desarrollo Internacional de 2013 bajo PGC, siendo suscritas por todos los Consejeros presentes y por el Secretario, por el que se rubricaron todas sus páginas. No consta disconformidad alguna de los Consejeros ausentes, por motivos de viaje, de D. Pedro Francisco Duque Duque, y D. Pablo Vázquez Vega.

Y para que así conste, expido la presente certificación, en Madrid, a cinco de agosto de dos mil catorce

LA SECRETARIO

Fdo.: Almudena Salvadores García 