



Presencia geográfica/ Geographic Presence



Terminal del
Aeropuerto de Alicante

Alicante Airport
Terminal



Órganos rectores/ Governing Bodies



Consejo de Administración Board of Directors

Presidente President

Manuel Azuaga Moreno

Vocales Members

Manuel Bautista Pérez
Francisco Cadarso González
Francisco Javier Criado Ballesteros
Josefina Cruz Villalón
Luis Espadas Moncalvillo
Celso González González
Carlos Ibarz del Olmo
Casimiro Iglesias Pérez
Manuel López del Saz
Fernando Lorente Medina
Tomás Merola Macanás
Juan Mesquida Ferrando
Jaime Montalvo Domínguez de la Torre
Fernando Rojas Urtasun
Francisco Virseda Barca

Secretario Secretary of the Board

Jesús Fernández Rodríguez

Esta es la composición del Consejo
a 31 de diciembre de 2005

Pertenecieron también al Consejo:
Antonio Monfort Bernat, Emilio Miralles Claver y José Luis Lamas Carril como Vocales y Julio Nieves Borrego como Secretario, que cesaron en sus cargos en el año 2005.

*This is the composition of the Board
on December 31, 2005*

The following also belonged to the Board:

Antonio Monfort Bernat, Emilio Miralles Claver and José Luis Lamas Carril as Members and Julio Nieves Borrego as Secretary of the Board. They left their posts during 2005.

Comité de Dirección Management Committee

Presidente Director General President & CEO

Manuel Azuaga Moreno

Director de Aeropuertos Españoles Manager of Spanish Airports

Javier Marín San Andrés

Director de Navegación Aérea Air Navigation Manager

Francisco Quereda Rubio

Director de Administración y Finanzas Administration and Financial Manager

Miguel Ángel Ávila Suárez

Director de Comunicación Communication Manager

Alfredo Aza Alcalde

Directora de Infraestructuras Infrastructures Manager

Amparo Brea Álvarez

Director de la Secretaría General Técnica Technical Secretary General Manager

Jesús Fernández Rodríguez

Directora de Organización y Recursos Humanos Organisation and Human Resources Manager

Begoña Gosálvez Mayordomo

Director de Planificación de Infraestructuras Planning and Infrastructures Manager

José Manuel Hesse Martín

Directora de Espacios y Servicios Comerciales Commercial Areas and Services Manager

Maria Dolores Izquierdo Losada

Director de Auditoría y Control Interno Auditing and Internal Control Manager

Álvaro Valle Martín

Secretario/Director de Planificación y Control de Gestión

*Planning and Management Control
Secretary/Manager*

Ángel Luis Arias Serrano

Centro de Gestión
Aeroportuaria.

Airport Management
Centre.



Organigrama/ Organisation Chart



Organigrama de Aena

Estructura organizativa

Aena Organisation Chart

Organisational Structure



Presidencia
Chairmanship

Presidencia Dirección General
Chairmanship and General Management

Manuel Azuaga Moreno

Auditoría y Control Interno
Auditing and Internal Control

Álvaro Valle Martín

Unidades Corporativas
Corporate Units

Secretaría General Técnica
Technical Secretary General
Jesús Fernández Rodríguez

Comunicación
Communication
Alfredo Aza Alcalde

Planificación y Control de Gestión
Planning and Management Control
Ángel Luis Arias Serrano

Administración y Finanzas
Administration and Finance
Miguel Ángel Ávila Suárez

Planificación de Infraestructuras
Infrastructures Planning
José Manuel Hesse Martín

Organización y Recursos Humanos
Organisation and Human Resources
Begoña Gosálvez Mayordomo

Infraestructuras
Infrastructures
Amparo Brea Álvarez

Espacios y Servicios Comerciales
Commercial Areas and Services
María Dolores Izquierdo Losada

Unidades de Negocio
Business Units

Aeropuertos Españoles
Spanish Airports
Javier Marín San Andrés

Navegación Aérea
Air navigation
Francisco Quereda Rubio



El Informe Anual que tengo la satisfacción de presentar, recoge los aspectos más destacados de la actuación de la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) correspondientes al ejercicio 2005 y señala en detalle algunos de los logros y objetivos alcanzados.

Un año más, me complace poner de manifiesto que Aena ha sabido combinar su vocación de servicio público en la actividad que desarrolla con su naturaleza empresarial para consolidarse en la situación que por dimensión estratégica, capacidad tecnológica y proyección internacional le corresponde.

Los resultados alcanzados en el ejercicio de 2005 ponen de relieve nuevamente la superación de los objetivos marcados en un momento de especial trascendencia en el que la actividad del transporte aéreo, en su conjunto, es protagonista constante de continuas y profundas transformaciones.

En 2005 el tráfico aéreo en España ascendió a 181 millones de pasajeros en el conjunto de los aeropuertos que conforman la red de Aena, un crecimiento superior al nueve por ciento respecto al ejercicio anterior y tres puntos por encima de la media europea.

En lo que a la navegación aérea se refiere, el ejercicio pasado se cerró con algo más de dos millones de operaciones totales superando ampliamente los valores de 2004 y los de la media de la Región Europea de ACI.

Del ejercicio económico que comentamos y del que estas páginas son un resumen, es de interés la continuación del esfuerzo inversor para hacer frente al Plan de Inversiones de Aena; inversiones, por otro lado, alineadas con las directrices del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), elaborado por el Ministerio de Fomento, que persiguen optimizar el sistema aeroportuario, cohesionar el territorio y lograr un desarrollo sostenible con el medio ambiente.

También merece destacarse que el importe certificado de inversión en 2005 fue superior a los 1.500 millones de euros que se destinaron, fundamentalmente, al desarrollo de los planes especiales de los aeropuertos de Madrid-Barajas, Barcelona, Málaga, Valencia y

The Annual Report I am pleased to present includes the more outstanding activities of the Public Company, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), during the 2005 financial year, as well as detailed information on some of the achievements and objectives reached.

As in past years, I am very happy to say that Aena was able to combine its commitment to public service through its work with its business side in order to consolidate the position it should occupy based on its strategic dimension, technological capacity and international projection.

The earnings achieved in the 2005 financial year again highlight the fact that the company has attained even more than the objectives marked out at a time of special importance in which air transport, as a whole, is undergoing continual, substantial transformations.

In 2005, air traffic in Spain involved 181 million passengers throughout all the airports which make up the Aena network, which meant growth greater than nine per cent as compared with the previous financial year and three points above the European average.

With regard to air navigation, by the end of the 2005 financial year, there had been a total of somewhat more than two million operations, which was well above the figure for 2004 and the average number of operations in the ACI European Region.

Of interest during the 2005 financial year was the continuation of the efforts made to invest through the Aena Investment Plan; investments which were in consonance with the guidelines of the Strategic Plan for Infrastructures and Transport, drawn up by the Ministry of Development and intended to optimise the airport system, connect up the country and achieve sustainable development taking environment into account.

It should also be pointed out that the registered sum of the investments in 2005 was greater than 1.500 million euros, which were allocated fundamentally to the execution of the special plans for the airports of Madrid-Barajas, Barcelona, Málaga, Valencia and Alicante and for all the airports in the Canary islands in order to equip them with new and more modern installations capable of meeting the present and future demand with the quality required.

Carta del Presidente/ President's Letter

During the final months of 2005, Aena made special efforts and devoted its attention to the final preparations of an undoubtedly important event for air transport in Spain: the commissioning of the extension to Madrid-Barajas Airport, which was successfully terminated at the beginning of 2006 and which secured its position among the four European airports with most traffic.

As concerns air navigation, the most significant work carried out involved the improvement and updating of the infrastructures and the system operations in order to provide increased capacity and improve the quality of service.

The efforts we have made was possible thanks to the work done at all levels by the persons who make up Aena. These efforts were always focussed on satisfying the needs of the clients and users through the high level of quality in the provision of our airport and air navigation services.

Therefore, once again, I wish to express my thanks top the all the workers for their efforts, dedication and valuable contributions which made it possible to achieve our planned objectives.

Alicante y del conjunto de aeropuertos de las Islas Canarias para dotarles de nuevas y más modernas instalaciones capaces de satisfacer con la calidad exigida la demanda existente y futura.

En los últimos meses del año 2005, Aena dedicó especial esfuerzo y atención a los preparativos finales de un acontecimiento de indudable trascendencia para la actividad del transporte aéreo en nuestro país como fue la puesta en marcha de la ampliación del aeropuerto de Madrid-Barajas, felizmente culminada a principios de 2006 y que le afianza entre los cuatro aeropuertos europeos de mayor tráfico.

En lo que a navegación aérea se refiere, las actuaciones más significativas llevadas a cabo se han dirigido a la mejora y actualización de las infraestructuras y de la explotación de sus sistemas con el fin de proporcionar una mayor capacidad al mismo y aumentar la calidad del servicio.

El esfuerzo que venimos realizando ha sido posible gracias al trabajo desempeñado, a todos los niveles, por el colectivo de personas que integran Aena; esfuerzo orientado, en todo momento, a satisfacer las necesidades de clientes y usuarios mediante un alto nivel de calidad en nuestra oferta de servicios aeroportuarios y de navegación aérea.

Por todo ello, un año más deseo expresar mi reconocimiento a todos los trabajadores y trabajadoras por su esfuerzo, dedicación y aportación valiosa que han hecho posible alcanzar los objetivos marcados.



Manuel Azuaga
Presidente Director General
Aena
President-CEO
Aena

Zona Comercial del
Aeropuerto de Gran
Canaria.

*Commercial Area of
Gran Canaria Airport.*



Aeropuertos/ Airports



Evolución del tráfico en España

Pasajeros

Durante el año 2005 el tráfico en España ha experimentado un crecimiento medio del 9,1%, repartido entre los diferentes aeropuertos hasta alcanzar un total de 181,3 millones de pasajeros. Los datos correspondientes a pasajeros comerciales (sin incluir tránsitos ni otros tipos de tráfico como aviación general), han tenido incremento del 9,3%, con un total de 179,3 millones de pasajeros. El crecimiento general de Aena ha sido durante el año 2005 superior en más de 3 puntos al crecimiento medio en Europa y de 3% respecto al total de aeropuertos de ACI¹.

Entre todos los aeropuertos de la red, con más de un millón de pasajeros destacan los incrementos experimentados por los aeropuertos como Murcia-San Javier 67,0%, Valencia 49,1%, Sevilla 31,5%, Asturias 32,6%, Almería 29,2%, Vigo 21,6% y Reus 21,5%. Entre los de menor tráfico, aumentan del 45% a 89%, Santander 88,2%, Zaragoza 77,4%, Federico García Lorca Granada-Jaén 48,2% y A Coruña 45,4%, y son importantes los crecimientos de grandes aeropuertos como Madrid-Barajas, Barcelona, Palma de Mallorca, Málaga y Gran Canaria que han mantenido durante el año un crecimiento del 8,9%, 10,6%, 4,0%, 5,2% y 3,8% respectivamente. En el otro extremo, baja el tráfico en Vitoria (-3,7%), Menorca (-1,5%), Lanzarote (-0,9%) e Ibiza (-0,2%).

Entre los aeropuertos de primer nivel, aparte de los crecimientos ya comentados, crece Alicante 2,6%, mientras Tenerife Sur se mantiene en niveles similares al año anterior.

Siguiendo la tendencia de años anteriores, los aumentos se producen principalmente en tráfico regular 14%, y el no regular continúa retrocediendo -9,5%. En cambio, en lo referente a distribución por destinos, el tráfico nacional ha aumentado 3,9% más que el internacional, aunque todavía sigue siendo mayoritario este último, con un 57% frente al 41%.

El reparto de tráfico entre los distintos aeropuertos de la red se mantiene en similares valores que años anteriores:

- Los seis aeropuertos de mayor tráfico, incluyendo Alicante, suponen el 72% del tráfico comercial en España, destacando los aeropuertos de Madrid con 42,2 millones de pasajeros, Barcelona 27,2 y Palma de Mallorca con 21,3.
- Los 17 aeropuertos siguientes con más de 1 millón de pasajeros concentran por su parte el 25% del tráfico.
- Y el resto, 25 aeropuertos, representan el 3% restante.

¹ Datos de ACI Europa correspondientes a todo el año 2.005 provisional y al avance de diciembre 2.005 para ACI mundial.

Evolution of Air Traffic in Spain

Passengers

During 2005, air traffic in Spain grew by an average 9.1%, spread over the airports and reached a total of 181.3 million passengers. The data corresponding to commercial passengers (not including transits or other types of traffic such as general aviation) grew by 9.3% with a total of 179.3 million passengers. The general growth of Aena in 2005 was 3 points greater than the average growth in Europe and 3% as regards the total airports of the ACI¹. (Airport Council International).

Outstanding among all the airports with over a million passengers are the increases for the airports of Murcia-San Javier 67.0%, Valencia 49.1%, Seville 31.5%, Asturias 32.6%, Almería 29.2%, Vigo 21.6% and Reus 21.5%. As regards those airports with less traffic, there was an increase from 45% to 89%, as was the case of Santander 88.2%, Zaragoza 77.4%, Federico García Lorca Granada-Jaén 48.2% and Coruña 45.4% and there was substantial growth in the large airports such as Madrid-Barajas, Barcelona, Palma de Mallorca , Málaga and Gran Canaria which maintained growth for the year of 8.9%, 10.6%, 4.0%, 5.2% and 3.8% respectively. However, traffic decreased in Vitoria (-3.7%), Menorca (-1.5%), Lanzarote (0.9%) and Ibiza (-0.2%).

Among the top level airports, apart from the growth already mentioned, Alicante increased by 2.6%, while Tenerife Sur maintained levels similar to the previous year.

In consonance with the trends of previous years, the traffic increases were mainly in regular traffic 14%, while non-regular traffic continued to fall. However, as regards the distribution of traffic by destination, domestic traffic increased by 3.9% more than international traffic, although international traffic continues to be greater standing at 57% as compared with 41%.

The share out of traffic among the airports of the network remains the same as in previous years.

- The six airports with most traffic, including Alicante, make up 72% of the commercial traffic in Spain. Outstanding among these are Madrid with 42.2 million passengers, Barcelona with 27.2 million and Palma de Mallorca with 21.3 million.
- The following 17 airports, with over one million passengers, account for 25% of the traffic.
- The rest, 25 airports, account for the remaining 3%.

¹ Data of ACI Europe corresponding to the full provisional year 2005 and the progress made in 2005 for ACI worldwide.

Operations

The total number of operations at Spanish airports during 2005 was 2.2 million, which meant an increase of 7.5% with respect to the 2004 figure. The commercial operations (not including general aviation or other types of traffic) amounted to 1.88 million, an increase of 7.5%. The growth in commercial operations at Aena airports is greater by four points than that of the European Region of ACI, and by five points with regard to the total of ACI regions¹.

The five airports with more than 100,000 operations were Madrid-Barajas (406,000), Barcelona (308,000), Palma de Mallorca (182,000), Málaga (124,000) and Gran Canaria (111,000). As regards growth, the following airports had over 25,000 movements annually: Gerona 12.1%, Seville 25.3%, Jerez de la Frontera 43.7% and Valencia 19.8%. The other airports with less traffic and growth above 20% were Murcia San Javier 41.1%, Santander 38.7%, Asturias 23.5%, Vigo 22%, Logroño 22.1%, Almería 21.4%, San Sebastián 20.9% and Corunna 20.7%. Mention must also be made of the Ceuta Heliport.

Comparatively, during 2005, operations grew less as regards passenger data. 53% of the operations at the airports were domestic flights as compared with 47% international flights while regular flights grew 9.9% and non-regular flights decreased -4.5%.

Cargo

During 2005, 629,000 tons of cargo were transported. As regards commercial cargo, not including cargo in transit, 616,000 tons were transported, which meant a variation of -3.4% as compared with the data of the previous year. 53% of all goods transported was concentrated in the airport of Madrid-Barajas. The total traffic was distributed between Domestic (38%) and International (62%).

As concerns the share out by airports, there was an increase in traffic at airports such as Barcelona 6.4%, Palma de Mallorca 3%, Tenerife Sur 6% and Valencia 0.4%. Among the airports with more than a thousand tons annually are Seville with a growth of 25.7% and Vigo with 32.4%. Other airports also grew including Santander 1160%, Jerez de la Frontera 143.7%, San Sebastián 27.2%, Gerona 68.4% and Pamplona 16.2%, while the average growth of other airports with substantial cargo operations such as Madrid-Barajas, Gran Canaria, Vitoria and Tenerife Norte fell.

Operaciones

El número de operaciones totales durante el año 2005 en los aeropuertos españoles fue de 2,2 millones, lo que supone un 7,5% de incremento respecto a los valores de 2004. Las operaciones comerciales por su parte (sin incluir aviación general ni otras clases de tráfico) ascendieron a 1,88 millones, con un incremento del 7,5%. El crecimiento de las operaciones comerciales obtenido por los aeropuertos de Aena es superior en cuatro puntos, al experimentado por la Región Europea de ACI, y de más de cinco respecto al total de las regiones ACI¹.

Los cinco aeropuertos que superaron las 100.000 operaciones fueron Madrid Barajas (416), Barcelona (308), Palma de Mallorca (182), Málaga (124) y Gran Canaria (111). Respecto al crecimiento, hay que señalar con más de 25.000 movimientos anuales, Girona 12,1%, Sevilla 25,3%, Jerez de la Frontera 43,7% y Valencia 19,8%. En el resto de aeropuertos con menor tráfico y crecimientos por encima del 20%, Murcia San Javier 41,1%, Santander 38,7%, Asturias 23,5%, Vigo 22%, Logroño 22,1% Almería 21,4%, San Sebastián 20,9% y A Coruña 20,7%. También hay que señalar el 34% del Helipuerto de Ceuta.

Comparativamente, las operaciones han experimentado durante 2005 un crecimiento menor que los datos de pasajeros. El 53% de operaciones en los aeropuertos son vuelos nacionales frente al 47% internacional, mientras que en la distribución regular-no regular el primero crece 9,9%, y el segundo baja hasta -4,5%.

Carga

Durante 2005 se transportaron 629 mil toneladas de carga total. En cuanto a carga comercial, sin incluir mercancía en tránsito, se transportaron 616 mil toneladas y supone una variación de -3,4% frente a los datos del año anterior. El 53% de toda la mercancía transportada se concentra en el aeropuerto de Madrid Barajas. El tráfico total se distribuye entre Nacional (38%) e Internacional (62%).

Respecto al reparto por aeropuertos, se ha producido un aumento del tráfico en aeropuertos como Barcelona 6,4%, Palma de Mallorca 3%, Tenerife Sur 6% y Valencia 0,4%. También con más de mil toneladas anuales destaca el crecimiento de Sevilla 25,7% y Vigo 32,4%. En el resto Santander 1160,7%, Jerez de la Frontera 143,7%, San Sebastián 27,2%, Girona 68,4% y Pamplona 16,2%, mientras que en otros aeropuertos con fuerte presencia de carga baja su crecimiento medio, como Madrid Barajas, Gran Canaria, Vitoria y Tenerife Norte.

¹ Data of ACI Europe corresponding to the full provisional year 2005 and the progress made in 2005 for ACI worldwide.

¹ Datos de ACI Europa correspondientes a todo el año 2.005 provisional y al avance de diciembre 2.005 para ACI mundial.

Tráfico total en Aeropuertos Españoles Año 2005
 Total Traffic at Spanish Airports 2005

Aeropuertos	Pasajeros *	Operaciones	Mercancías **	Media Pax/oper
A CORUÑA	852.322	15.625	422.743	55
ALBACETE	15.992	1.185	0	13
ALICANTE	8.795.705	76.109	5.193.241	116
ALMERIA	1.073.585	18.269	52.779	59
ASTURIAS	1.251.495	17.535	230.326	71
BADAJOZ	72.966	4.451	0	16
BARCELONA	27.152.745	307.811	90.445.906	88
BILBAO	3.843.953	56.285	3.958.047	68
CEUTA / HELIPUERTO	20.233	2.656	4.643	8
CORDOBA	20.604	9.390	0	2
EL HIERRO	157.981	4.300	173.905	37
FEDERICO GARCÍA LORCA GRANADA-JAÉN	875.827	15.746	65.871	56
FUERTEVENTURA	4.071.875	40.415	3.179.668	101
GIRONA	3.533.564	32.126	241.046	110
GRAN CANARIA	9.827.157	110.748	40.441.343	89
IBIZA	4.164.703	49.603	4.350.295	84
JEREZ	1.297.134	38.235	242.525	34
LA GOMERA	34.496	3.396	6.192	10
LA PALMA	1.145.569	20.792	1.442.302	55
LANZAROTE	5.467.499	47.158	6.634.858	116
LEON	80.894	5.279	352	15
LOGROÑO	39.150	3.064	0	13
MADRID-BARAJAS	42.146.784	415.704	333.300.704	101
MADRID-CUATRO V.	270	64.657	0	0
MADRID-TORREJON	28.197	13.063	14.381	2
MALAGA	12.669.019	123.959	5.493.316	102
MELILLA	271.589	9.296	323.240	29
MENORCA	2.590.733	29.428	3.829.024	88
MURCIA-SAN JAVIER	1.416.537	16.937	4.832	84
PALMA DE MALLORCA	21.240.736	182.028	21.041.695	117
PAMPLONA	342.614	10.482	139.310	33
REUS	1.382.257	24.481	17.027	56
SABADELL	0	43.814	0	0
SALAMANCA	23.456	8.930	2.490	3
SAN SEBASTIAN	308.775	11.007	415.186	28
SANTANDER	644.662	16.148	343.835	40
SANTIAGO	1.843.118	25.693	3.805.386	72
SEVILLA	3.521.112	55.423	8.230.821	64
SON BONET	—	15.897	—	—
TENERIFE NORTE	3.754.513	60.235	22.163.416	62
TENERIFE SUR	8.631.923	63.649	10.402.292	136
VALENCIA	4.639.314	87.045	12.217.659	53
VALLADOLID	444.520	12.056	303.458	37
VIGO	1.108.720	18.855	1.363.267	59
VITORIA	91.594	11.578	39.720.343	8
ZARAGOZA	381.849	9.906	4.224.123	39
TOTAL	181.277.741	2.210.449	629.141.236	82

* Pasajeros.- Los datos de pasajeros incluyen Pasajeros Totales mas Pasajeros en Tránsito.

** Mercancía.- Los datos de Kg. mercancía incluyen Otras Clases de Tráfico y Mercancía en Tránsito.

* Passengers – The data on passengers includes Total Passengers and Passengers in Transit.

** Goods – The data in kilograms of goods includes Other Types of Traffic and Goods in Transit.



Estacionamiento de aeronaves.

Aircraft Parking.

Tráfico en los aeropuertos españoles durante el año 2005 *			
	2005	% Inc 2005/2004	% Tráfico
AERONAVES			
Nacional	995.926	9,3%	45%
Internacional	883.554	5,5%	40%
Otras Clases	330.969	7,4%	15%
TOTAL	2.210.449	4,5%	100%
PASAJEROS			
Nacional	76.392.077	11,5%	42%
Internacional	102.902.472	7,6%	57%
Otras Clases	349.370	22,0%	0%
Tránsitos	1.633.822	-7,0%	1%
TOTAL	181.277.741	9,1%	100%
KG. MERCANCIAS			
Nacional	235.838.459	-3,2%	37%
Internacional	380.543.626	-3,5%	60%
Otras Clases	766.528	170,0%	0%
Tránsitos	11.992.623	-23,3%	2%
TOTAL	629.141.236	-3,8%	100%
UNIDADES DE TRÁFICO **			
Nacional	78.750.462	10,9%	42%
Internacional	106.707.908	7,3%	57%
Otras Clases	357.035	23,3%	0%
Tránsitos	1.753.748	-8,3%	1%
TOTAL	187.569.153	8,6%	100%

* Datos totales incluyendo tránsitos y otras clases de tráfico.

** Las Unidades de Tráfico equivalen a un pasajero y su equipaje o 100 Kg. de carga.

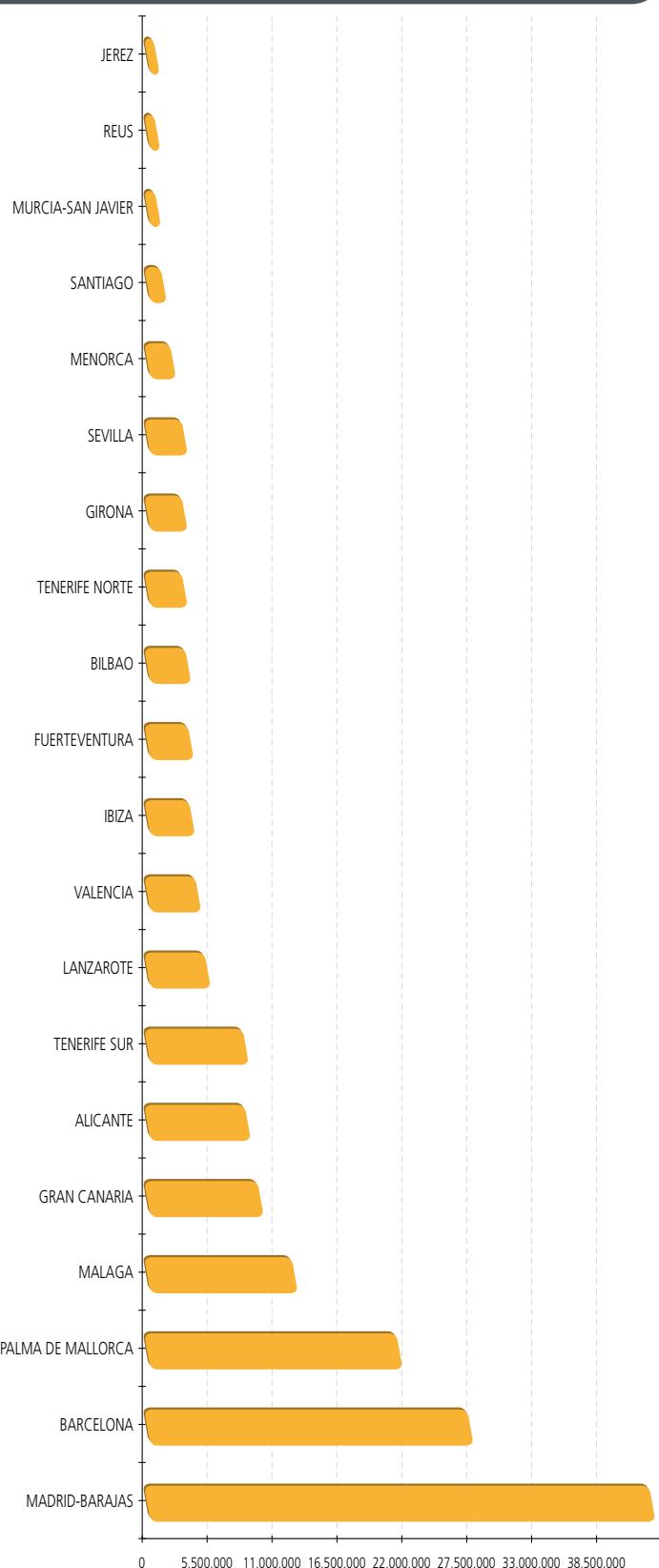
* Total data including transit and other types of traffic.

** Units of traffic are the equivalent of one passenger and his baggage or 100 kilos of cargo.

Pasajeros Totales 2005	
	Total Passengers
Aeropuertos	Pax
MADRID-BARAJAS	42.146.784
BARCELONA	27.152.745
PALMA DE MALLORCA	21.240.736
MALAGA	12.669.019
GRAN CANARIA	9.827.157
ALICANTE	8.795.705
TENERIFE SUR	8.631.923
LANZAROTE	5.467.499
VALENCIA	4.639.314
IBIZA	4.164.703
FUERTEVENTURA	4.071.875
BILBAO	3.843.953
TENERIFE NORTE	3.754.513
GIRONA	3.533.564
SEVILLA	3.521.112
MENORCA	2.590.733
SANTIAGO	1.843.118
MURCIA-SAN JAVIER	1.416.537
REUS	1.382.257
JEREZ	1.297.134
ASTURIAS	1.251.495
LA PALMA	1.145.569
VIGO	1.108.720
ALMERIA	1.073.585
FEDERICO GARCÍA LORCA GRANADA-JAÉN	875.827
A CORUÑA	852.322
SANTANDER	644.662
VALLADOLID	444.520
ZARAGOZA	381.849
PAMPLONA	342.614
SAN SEBASTIAN	308.775
MELILLA	271.589
EL HIERRO	157.981
VITORIA	91.594
LEON	80.894
BADAJOZ	72.966
LOGROÑO	39.150
LA GOMERA	34.496
MADRID-TORREJON	28.197
SALAMANCA	23.456
CORDOBA	20.604
CEUTA/HELIPUERTO	20.233
ALBACETE	15.992
MADRID-CUATRO V.	270
SON BONET	0
SABADELL	0
TOTAL	181.277.741

AEROPUERTOS CON MAYOR NÚMERO DE PASAJEROS**TOTALES DURANTE 2005**

AIRPORTS WITH A GREATER NUMBER OF PASSENGER DURING 2005



Tráfico aéreo de pasajeros totales del año 2005 *

Total Passenger air Traffic During 2005 *

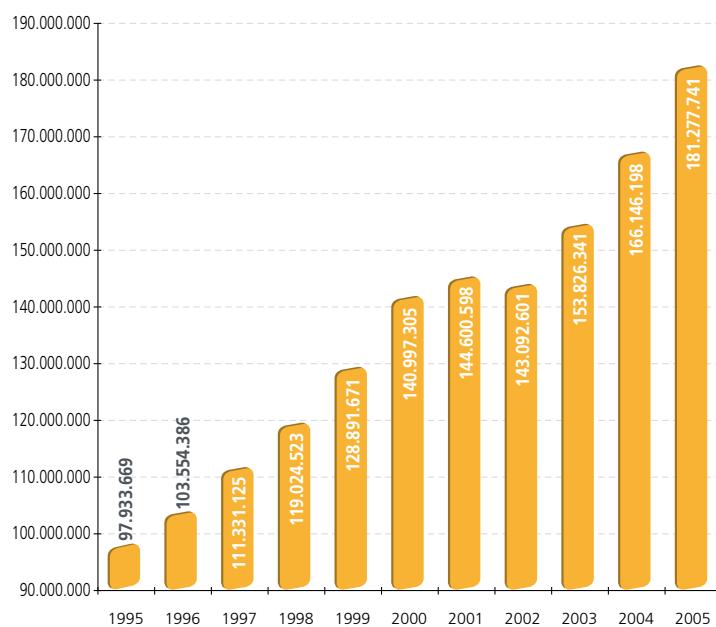
	2005	% Inc 2005/2004	% Tráfico
REGULAR			
Nacional	73.770.980	13,1%	49%
Internacional	75.516.257	14,9%	51%
TOTAL	149.287.237	14,0%	100%
NO REGULAR			
Nacional	2.609.550	-10,4%	9%
Internacional	27.376.609	-9,4%	91%
TOTAL	29.986.159	-9,5%	100%
OTROS SERVICIOS			
OTRAS CLASES TRÁFICO	21.153	-9,5%	0%
TRÁNSITO	349.370	22,0%	0%
	1.633.822	-7,0%	1%
TOTAL	181.277.741	9,1%	100%

* Pasajeros totales incluyendo tránsitos y Otras Clases de Tráfico.

* Total passengers including transit and other types of traffic.

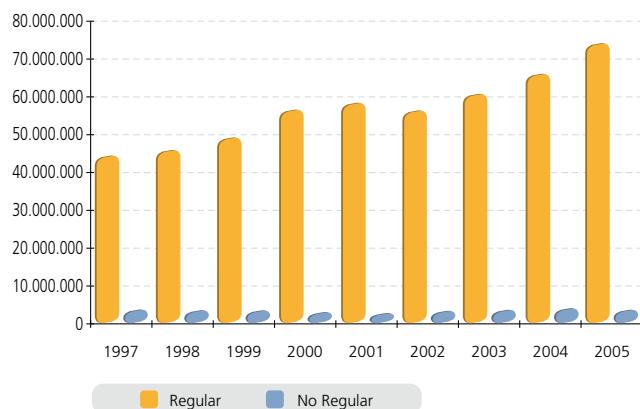
EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS 1995 - 2005

EVOLUTION OF PASSENGER TRAFFIC 1995 - 2005

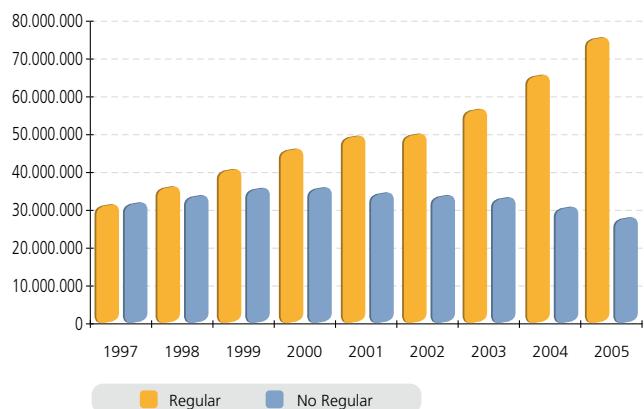


Año	Pasajeros Passengers					
	Comercial					
	Nacional		Internacional		Otras Clases	Tránsitos
	Regular	No Regular	Regular	No Regular		
1.997	43.782.549	2.638.224	30.974.879	31.392.863	239.219	2.303.391
1.998	45.269.075	2.473.072	35.727.908	33.321.003	282.040	1.951.425
1.999	48.668.536	2.410.194	40.330.558	35.396.521	265.272	1.820.590
2.000	55.979.285	1.875.832	45.781.831	35.401.016	298.517	1.660.824
2.001	57.883.172	1.655.429	49.185.247	34.143.728	230.476	1.479.352
2.002	55.857.853	2.261.547	49.773.812	33.386.752	288.783	1.500.565
2.003	60.325.919	2.590.053	56.291.001	32.740.373	256.261	1.594.577
2.004	65.566.398	2.930.938	65.384.904	30.197.281	286.452	1.756.843
2.005	73.770.980	2.609.550	75.516.257	27.376.609	349.370	1.633.822

PASAJEROS COMERCIALES NACIONALES DOMESTIC COMMERCIAL PASSENGERS



PASAJEROS COMERCIALES INTERNACIONALES INTERNATIONAL COMMERCIAL PASSENGERS



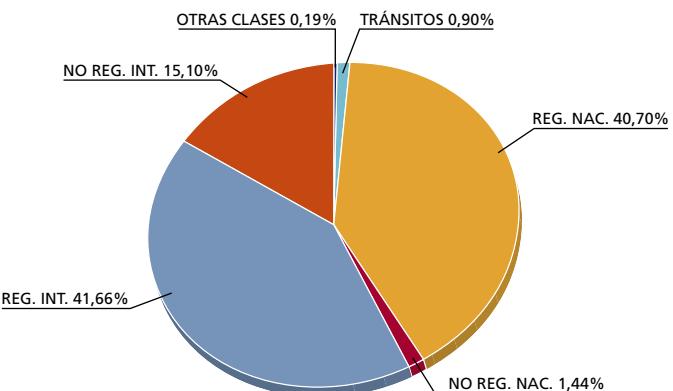
Distribución pasajeros totales año 2005

Distribution Total Number of Passengers 2005

REG. NAC.	73.770.980
NO REG. NAC.	2.609.550
REG. INT.	75.516.257
NO REG INT.	27.376.609
OTRAS CLASES	349.370
TRÁNSITOS	1.633.822
TOTAL	181.256.588
OTROS SERVICIOS NO INCLUIDOS	21.153
TOTAL	181.277.741

DISTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS TOTALES AÑO 2005

DISTRIBUTION OF TRAFFIC OF TOTAL NUMBER OF PASSENGERS 2005





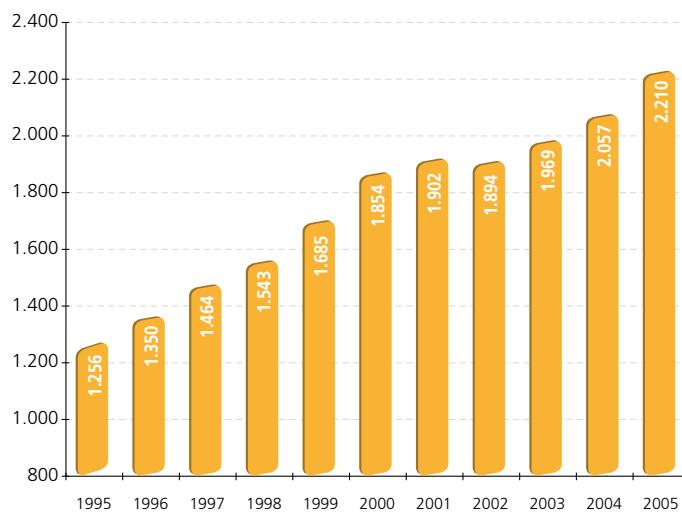
Handling.
Handling.

Tráfico aéreo de aeronaves del año 2005 *			
	2005	% Inc 2005/2004	% Tráfico
REGULAR			
Nacional	905.662	10,4%	57%
Internacional	674.088	9,2%	43%
TOTAL	1.579.750	9,9%	100%
NO REGULAR			
Nacional	69.836	-3,3%	26%
Internacional	195.963	-4,9%	74%
TOTAL	265.799	-4,5%	100%
OTROS SERVICIOS			
OTRAS CLASES TRÁFICO	33.931	-3,4%	1%
	330.969	7,4%	15%
TOTAL	2.210.449	7,5%	100%

* Operaciones totales incluyendo Otras Clases de Tráfico.

* Total operations including other types of traffic.

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO TOTAL DE AERONAVES 1995 - 2005 (EN MILES) EVOLUTION OF TOTAL AIRCRAFT TRAFFIC 1995 - 2005 (IN THOUSANDS)



Aeropuerto de
Tenerife Sur.
Tenerife Sur
Airport.



Tráfico aéreo de mercancías del año 2005 (kgs.) *

Air Traffic of Goods During 2005 *

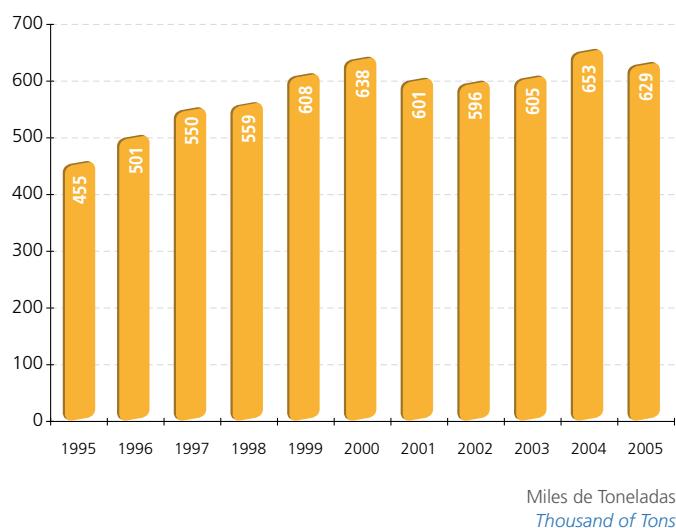
	2005	% Inc 2005/2004	% Tráfico
REGULAR			
Nacional	165.716.792	-11,0%	36%
Internacional	300.390.486	-0,5%	64%
TOTAL	466.107.278	-4,4%	100%
NO REGULAR			
Nacional	69.204.946	19,4%	46%
Internacional	79.924.559	-12,1%	54%
TOTAL	149.129.505	-0,2%	100%
OTROS SERVICIOS			
OTRAS CLASES TRÁFICO	1.145.302	-9,0%	0%
TRÁFICO	766.528	170,0%	0%
TOTAL	11.992.623	-23,3%	2%
TOTAL	629.141.236	-3,8%	100%

* Mercancías totales incluyendo tránsitos y Otras Clases de Tráfico.

* Total goods including transit and other types of traffic.

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO TOTAL DE MERCANCÍAS 1995 - 2005

EVOLUTION OF TOTAL TRAFFIC OF GOODS 1995 - 2005



Tráfico en aeropuertos en 2005 *

Airports Traffic in 2005 *

Aeropuertos	COD.	Total Pasajeros	% Incremento
LONDON, GB	LHR	67.915,4	0,8
PARIS, FR	CDG	53.756,2	4,9
FRANKFURT, DE	FRA	52.219,4	2,2
AMSTERDAM, NL	AMS	44.163,1	3,8
MADRID, ES	MAD	42.146,8	8,9
LONDON, GB	LGW	32.784,2	4,2
ROME, IT	FCO	28.619,8	2,0
MUNICH, DE	MUC	28.619,4	6,7
BARCELONA, ES	BCN	27.152,7	10,6
PARIS, FR	ORY	24.856,8	3,3
MANCHESTER, GB	MAN	22.730,3	5,5
LONDON, GB	STN	22.018,3	5,3
PALMA DE MALLORCA, ES	PMI	21.240,7	4,0
ISTANBUL, TR	IST	21.129,6	21,6
COPENHAGEN, DK	CPH	19.907,9	5,0
MILAN, IT	MXP	19.618,6	5,7
DUBLIN, IE	DUB	18.450,4	7,7
ZURICH, CH	ZRH	17.849,5	3,7
STOCKHOLM, SE	ARN	17.240,5	5,4
BRUSSELS, BE	BRU	16.121,0	3,4
ANTALYA, TR	AYT	15.979,8	16,0
OSLO, NO	OSL	15.896,1	6,9
VIENNA, AT	VIE	15.859,1	7,3
DUSSELDORF, DE	DUS	15.511,0	1,7
ATHENS, GR	ATH	14.267,5	4,6
MOSCOW, RU	DME	13.974,9	15,5
MALAGA, ES	AGP	12.669,0	5,2
MOSCOW, RU	SLO	12.150,2	(5,6)
BERLIN, DE	TXL	11.533,4	4,4
LISBON, PT	LIS	11.234,6	4,9
HELSINKI, FI	HEL	11.062,3	3,1
PRAGUE, CZ	PRG	10.777,0	11,1
HAMBURG, DE	HAM	10.675,0	7,9
GRAN CANARIA, ES	LPA	9.827,2	3,8
NICE, FR	NCE	9.754,8	4,4
COLOGNE, DE	CGN	9.452,2	13,0
STUTTGART, DE	STR	9.405,9	6,6
BIRMINGHAM, GB	BHX	9.386,0	5,8
GENEVA, CH	GVA	9.333,3	9,6
LONDON, GB	LTN	9.149,6	19,9
MILAN, IT	LIN	9.088,0	1,6
GLASGOW, GB	GLA	8.796,2	2,5
ALICANTE, ES	ALC	8.795,7	2,6
TENERIFE SUR, ES	TFS	8.631,9	0,0

* Media de crecimiento en Europa 5,8%.

* Average growth in Europe 5,8%.

Plataforma Aeropuerto
de A Coruña.

Corunna Airport
Apron.



Infraestructuras / Infrastructures



Aeropuerto de
Salamanca.
Salamanca Airport.



Proyectos más significativos **redactados** durante el año 2005

Most significant projects **drafted** during 2005

En miles de euros
In thousands of euros

Aeropuerto <i>Airport</i>	Título de Actuación <i>Work</i>	Importe <i>Amount</i>
Almería	Ampliación Edificio Terminal 1ª Fase <i>Extension of Terminal Building 1st Phase</i>	23.006
Badajoz	Ampliación del edificio terminal, plataforma y aparcamiento <i>Extension of terminal building, apron and car park</i>	8.000
Fuerteventura	Desvío carretera a Matorral y urbanización. Zona de servicios aeroportuarios <i>Diversion of road to Matorral and housing estate. Airport services zone</i>	4.486
Ibiza	Nuevo edificio SEI y servicios anexos <i>New SEI building and complementary services</i>	2.516
	Habilitación de rodadura para pista de vuelos de contingencia y plataforma de pruebas contra incendios <i>Preparation of contingency flight runway surface and the apron for fire protection tests</i>	12.000
Jerez	Ampliación edificio terminal 1ª fase <i>Extension of Terminal Building 1st Phase</i>	5.475
	Construcción calle de rodadura a cabecera 21 <i>Construction of taxiway to runway holding point 21</i>	2.500
Menorca	Aparcamiento y urbanización <i>Car Park and town planning</i>	9.745
Murcia / San Javier	Calle de rodaje G <i>Taxiway G</i>	1.621
Reus	Recrcido de pistas y viales <i>Surfacing of runways and roads</i>	4.286

Obras más significativas finalizadas durante el año 2005 Most significant projects finalized during 2005			En miles de euros In thousands of euros
Aeropuerto <i>Airport</i>	Título de Actuación <i>Work</i>	Importe <i>Amount</i>	
Albacete	Equipamiento para el área terminal <i>Terminal area equipment</i>	477	
	Ampliación plataforma zona de carga <i>Extension of cargo area apron</i>	4.503	
Alicante	Pavimentación isletas plataforma <i>Surfacing of apron islands</i>	4.137	
	Suministro e instalación de oficinas modulares para B.T.O. provisional <i>Supply and installation of modular offices for the provisional B.T.O.</i>	1.039	
	Sistema de lectura automática de matrículas <i>Automatic registration number scanner</i>	256	
Asturias	Canalización de aguas residuales a colector municipal <i>Channelling of waste water to the municipal sanitary sewer</i>	370	
	Nuevo depósito de agua y acometida de agua potable <i>New water tank and drinking water system</i>	674	
	Adquisición con instalación de sistemas de guía visual para el atraque en el módulo 5 <i>Acquisition and installation for visual beacon systems for docking in module 5</i>	350	
Barcelona	Sistema de inspección de equipajes en bodega <i>Inspection system for baggage in holds</i>	3.943	
	Instalaciones complementarias al sistema de inspección de equipajes en bodega (SIEB) <i>Complementary installations for the system for baggage in holds (SIEB)</i>	2.534	
	Sistema de inspección de equipajes en bodega <i>Inspection system for baggage in holds</i>	1.215	
Bilbao	Recrecido de pista 12/30 <i>Surfacing of runway 12/30</i>	5.121	
	Actuaciones para la recuperación paisajística de las obras afectadas por la resolución de 15/02/02 de Secretaría de Medio Ambiente <i>Work on the recuperation of the landscape of the work affected by the resolution of February 15, 2002 of the Environment Secretariat</i>	1.151	
Córdoba	Edificio servicios y central eléctrica <i>Services building and electricity power plant</i>	2.328	
	Equipamiento edificio servicios y central eléctrica <i>Equipment for the services building and electricity power plant</i>	230	
	Ampliación y remodelación del área terminal <i>Extension and remodelling of the terminal area</i>	4.683	
Federico García Lorca Granada-Jaén	Área de deshielo de aeronaves <i>Aircraft de-icing area</i>	778	
	Equipamiento para el área terminal <i>Equipment for the terminal area</i>	198	
	Sustitución balizas borde de pista y aproximación CAB. 09 <i>Replacement of runway and approach beacons of runway holding point</i>	57	
	Instalaciones complementarias al sistema de inspección de equipajes en bodega (SIEB) <i>Complementary installations for the inspection system for baggage in holds (SIEB)</i>	9.550	
Fuerteventura	Nueva depuradora de aguas residuales <i>New waste water purifier</i>	1.656	
	Suministro e instalación de puertas automáticas giratorias de gran capacidad <i>Supply and installation of high capacity revolving doorways</i>	328	
	Ampliación Plataforma 1ª Fase <i>Apron extension 1st Phase</i>	9.550	

Obras más significativas **finalizadas** durante el año 2005
 Most significant projects **finalized** during 2005

En miles de euros
 In thousands of euros

Aeropuerto *Airport*

Título de Actuación *Work*

Importe *Amount*

Fuerteventura	Nueva central eléctrica <i>New electricity power plant</i>	5.831
	Calle de salida rápida y plataforma zona de carga y aviación general <i>Rapid exit road and loading area and general aviation platform</i>	6.632
	Suministro e instalación de grupo eléctrico de emergencia de 1600 KV y 3 KV <i>Supply and installation of 1,600 KV and 3KV emergency electricity group</i>	540
	Galerías a centrales eléctricas y plataformas <i>Electricity galleries and power plants and platforms</i>	2.688
	Segunda fase naves servicio <i>Second phase of service bays</i>	1.012
Girona	Mobiliario y equipamiento edificio servicios <i>Furniture and equipment for the service buildings</i>	663
	Remodelación fachada edificio terminal <i>Gerona Remodelling of terminal building façade</i>	1.388
	Suministro con instalación de sistema de cobro para aparcamiento <i>Supply and installation of car park collection system</i>	1.052
Gran Canaria	Construcción de oficinas en el lado norte de la segunda planta del edificio terminal <i>Construction of offices on the north side of the second floor of the terminal building</i>	4.327
	Adquisición e instalación guías de atraque aeronaves <i>Acquisition and installation of aircraft docking beacons</i>	643
El Hierro	Nuevas cabinas 20 KV y adecuación sala de B.T. de la central eléctrica <i>New 20 KV cabins and adaptation of the B.T. room of the electricity power plant</i>	1.797
	Nivelación de franjas y asfaltado de márgenes y vía perimetral <i>Levelling of borders and asphalting of edges and perimeter road</i>	1.999
Ibiza	Adecuación sistemas eléctricos al plan de mejoras técnicas <i>Adaptation of electrical systems to the technical improvement plan</i>	2.457
	Desdoblamiento líneas y nuevo CT de talleres <i>Splitting lines and new workshop</i>	779
Jerez	Mejora de acometida y distribución de energía en la C.E. <i>Improvement of energy service connection and distribution in the electricity power plant</i>	454
Lanzarote	Anulación isletas y adecuación plataforma (2ª fase) <i>Annulment of islands and adaptation of apron (2nd Phase)</i>	3.590
León	Ampliación pista de vuelos y plataforma <i>Extension of flight runway and apron</i>	10.384
	Obras civil y eléctrica para la instalación de un ILS <i>Civil and electricity work for the installation of an ILS</i>	2.799
	Desarrollo e implantación centro de gestión red H 24 <i>Development and implementation of 24 hour network management centre</i>	5.989
Madrid / Barajas	Remodelación red de distribución del T-2 <i>Remodelling of the T-2 distribution network</i>	337
	Construcción plataforma de servicio <i>Construction of service apron</i>	1.943
	Renovación del cableado del anillo sur red normal 15 kv <i>Renovation of cabling of the 15 kv southern ring normal network</i>	339
	Suministro con instalación de equipos de 400 hz. para helicópteros <i>Supply and installation of 400 hz equipment for helicopters</i>	279
	Aparcamiento módulo E del P-2 <i>Module E of the P-2 car park</i>	3.286
	Nueva galería para instalaciones bajo pista 36L/18R <i>New gallery for installations under 36L/18R</i>	1.386

Obras más significativas finalizadas durante el año 2005 Most significant projects finalized during 2005		En miles de euros In thousands of euros
Aeropuerto <i>Airport</i>	Título de Actuación <i>Work</i>	Importe <i>Amount</i>
Madrid / C. Vientos	Ampliación de plataforma lado este <i>Enlargement of eastern side apron</i>	1.747
Melilla	Ampliación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves <i>Enlargement of aircraft parking apron</i>	1.924
	Adaptación de plataforma y adecuación calle de acceso a rodadura <i>Work on apron and access to taxiway</i>	1.874
	CT sala de bombas y nueva acometida en centro de emisores <i>CT pump station and new service connection</i>	201
Menorca	Adecuación sistema de aproximación cabecera 01 <i>Adaptation of approach system to runway holding point 01</i>	719
	Nuevo edificio SEI <i>New SEI building</i>	1.168
	Ampliación plataforma aviación general <i>Enlargement of general aviation apron</i>	629
Murcia / S. Javier	Nueva torre de control <i>New control tower</i>	3.888
Palma de Mallorca	Regeneración superficial pista central <i>Surface regeneration of the central runway</i>	1.472
	Suministro nuevos mostradores de facturación <i>Supply of new check-in desks</i>	1.174
Pamplona	Vallado perimetral <i>Perimeter fencing</i>	1.640
	Acondicionamiento de accesos <i>Access conditioning</i>	912
Reus	Remodelación central eléctrica <i>Remodelling of electricity power plant</i>	940
	Actuaciones provisionales en área terminal <i>Provisional operations in the terminal area</i>	1.327
	Climatización edificio terminal <i>Terminal building climatisation</i>	172
Sabadell	Adecuación del camino perimetral <i>Work on the perimeter road</i>	1.055
	Nuevo edificio terminal <i>New terminal building</i>	5.089
Salamanca	Equipamiento nuevo edificio terminal <i>Equipping the new terminal building</i>	420
	Adecuación del acceso al aeropuerto <i>Work on access to the airport</i>	209
San Sebastián	Sustitución falsos techos y cubierta en el edificio terminal <i>Replacement of false ceilings and roofing in the terminal building</i>	498
	Desplazamiento umbral pista 29 <i>Displacement of threshold on runway 29</i>	268
Santander	Suministro con instalación de un cuadro general de baja tensión <i>Supply and installation of a general low voltage board</i>	138
	Suministro e instalación de dos pasarelas de embarque de pasajeros en el edificio terminal <i>Supply and installation of two passenger boarding fingers in the terminal building</i>	900
	Renovación vallado perimetral <i>Renovation of the perimeter fencing</i>	601

Obras más significativas finalizadas durante el año 2005 Most significant projects finalized during 2005		En miles de euros In thousands of euros
Aeropuerto <i>Airport</i>	Título de Actuación <i>Work</i>	Importe <i>Amount</i>
Santander	Remodelación edificio terminal para instalación pasarelas <i>Remodelling of terminal building for the installation of fingers</i>	2.239
	Suministro con instalación de equipos de 400 Hz <i>Supply and installation of 400 Hz equipment</i>	400
	Equipamiento para edificio terminal <i>Equipment for the terminal building</i>	306
Santiago	Adquisición e instalación de un sistema de emergencia para suministro de energía en servicios esenciales <i>Acquisition and installation of an emergency system for the supply of energy for essential services</i>	447
Sevilla	Sistema de inspección de equipajes en bodega <i>Inspection system for baggage in holds</i>	1.299
	Adquisición e instalación de equipos de 400 Hz <i>Acquisition and installation of 400 Hz equipment</i>	1.835
	Equipamiento para el área terminal <i>Equipment for the terminal area</i>	800
Tenerife Norte	Adecuación pista <i>Work on the runway</i>	3.969
	Nuevo embarrado de 20 KV en central eléctrica <i>New 20KV lines in the power plant</i>	1.187
	Reforma sala cabinas AT y CT nueva terminal de carga <i>Reform of AT and CT cabin rooms in the new cargo terminal</i>	472
Tenerife Sur	Ampliación apartadero espera y nuevo acceso cabecera 08 <i>Reform of the waiting siding and new access to runway holding point 08</i>	6.610
	Adecuación redes eléctricas plan mejoras técnicas Aena <i>Adaptation of electrical networks to the Aena technical improvement plan</i>	2.884
	Reparación y construcción losas en plataforma <i>Repair and construction of slabs on apron</i>	4.962
Valencia	Urbanización zona de carga <i>Loading area town planning</i>	2.746
	Balizamiento rodaduras base aérea <i>Air base taxiway beacons</i>	678
Valladolid	Plataforma de deshielo <i>De-icing apron</i>	804
Vigo	Adquisición con instalación de convertidores de 400 Hz <i>Acquisition and installation of 400 Hz converters</i>	388
Vitoria	Ampliación plataforma de estacionamiento de aeronaves <i>Enlargement of aircraft parking apron</i>	5.410
	Adquisición con instalación de hipódromos en salas de recogida de equipajes <i>Acquisition and installation of conveyor belts in baggage collection lounges</i>	148
	Reposición en márgenes asfálticos de áreas de maniobras <i>Resurfacing of asphalt edges of the manoeuvring area</i>	1.071
Zaragoza	Oficina para operadores aeroportuarios <i>Office for airport operators</i>	147
	Retranqueo caseta de control de entrada a la base aérea e infraestructura adyacente y ampliación bloque técnico <i>Setting back of air base entry control post and adjacent infrastructure together with enlargement of the technical block</i>	2.325
	Realización red de pluviales y reposición pavimento en zona terminal <i>Construction of rainwater network and replacement of flooring in the terminal area</i>	238

Obras más significativas en ejecución durante el año 2005 Most significant projects being executed during 2005		En miles de euros In thousands of euros
Aeropuerto <i>Airport</i>	Título de Actuación <i>Work</i>	Importe <i>Amount</i>
A Coruña	Instalaciones para categoría II/III <i>Installations for category II/III</i>	7.605
Albacete	Actuaciones adicionales en el área terminal <i>Additional work in the terminal area</i>	789
Alicante	Área de pasajeros provisional y remodelación SEI / DQCI <i>Provisional passenger area and remodelling of SEI/DQCI</i>	6.057
Asturias	Área provisional de tratamiento de pasajeros <i>Provisional area for passenger processing</i>	6.058
Burgos	Nuevo área terminal <i>New terminal area</i>	210.645
Córdoba	Suministro e instalación de escalera de andamio a torres de aproximación <i>Supply and installation of scaffolding stairway to approach towers</i>	86
Fuerteventura	Area terminal <i>Terminal area</i>	6.911
Girona	Camino y vallado perimetral y áreas de seguridad de extremos de pista (RESA). <i>Road and perimeter fencing and security areas at runway ends (RESA)</i>	502
Girona	Ampliación y adecuación campo de vuelos <i>Extension and adaptation of flight fields</i>	32.591
Gran Canaria	Protección acústica cabecera 01 <i>01 runway holding point acoustic protection</i>	1.502
Huesca / Pirineos	Ampliación plataforma 2ª fase <i>Extension of apron 2nd phase</i>	6.284
Ibiza	Edificio de tratamiento e inspección de equipajes de salida <i>Building for the processing and inspection of outbound baggage</i>	4.068
Ibiza	Instalación estación automática medida calidad de aire <i>Installation of automatic station for measuring air quality</i>	223
Ibiza	Edificio de carga <i>Loading building</i>	2.005
Ibiza	Túnel de servicios <i>Services tunnel</i>	1.001
Ibiza	Nueva torre de control <i>New control tower</i>	5.322
Ibiza	Sistema monitorizado aguas <i>System for monitoring water</i>	216
Ibiza	Nuevo edificio central eléctrica y traslado equipos <i>New building for the electricity plant and the transfer of equipment</i>	2.286
Ibiza	Edificio aparcamiento prefabricado <i>Prefabricated car park building</i>	4.424
Ibiza	Sistema de inspección de equipajes en bodega <i>Inspection system for baggage in holds</i>	5.262
Ibiza	Nuevo campo de vuelos <i>New flight field</i>	26.662
Ibiza	Nuevo área terminal <i>New air terminal</i>	12.300
Ibiza	Nueva acometida eléctrica <i>New electricity distribution system</i>	2.700
Ibiza	Sistema de inspección de equipajes en bodega <i>Inspection system for baggage in holds</i>	4.364

Obras más significativas en ejecución durante el año 2005 Most significant projects being executed during 2005			En miles de euros In thousands of euros
		Importe <i>Amount</i>	
Aeropuerto <i>Airport</i>	Título de Actuación <i>Work</i>	Importe <i>Amount</i>	
Jerez	Actuaciones en área de movimiento y viales <i>Work on movement area and roadways</i>	7.782	
	Nuevos accesos al aeropuerto y aparcamiento provisional <i>New accesses to the airport and provisional car park</i>	11.408	
La Palma	Ampliación plataforma y adecuación de franja <i>Extension of apron and adaptation of border</i>	28.374	
	Nuevo área terminal y torre de control <i>New terminal area and control tower</i>	87.259	
Lanzarote	Sistema de inspección de equipajes en bodega <i>Inspection system for baggage in holds</i>	1.890	
	Plataforma de pruebas contra incendios <i>Apron for fire protection tests</i>	769	
Logroño	Camino perimetral <i>Perimeter road</i>	240	
Madrid / Barajas	Suministro con instalación de pasarelas de embarque y equipos de servicio a aeronaves para el nuevo área terminal <i>Supply and installation of boarding fingers and service equipment for aircraft at the new air terminal</i>	49.618	
	Nuevo sistema gestión P1 P2 incorporando lector de matrículas <i>New Car Parks P1 and P2 management system with registration readers</i>	2.059	
Málaga	Sistema de inspección de equipajes en bodega <i>Inspection system for baggage in holds</i>	4.650	
Melilla	Remodelación del edificio terminal <i>Remodelling of the terminal building</i>	5.455	
	Adecuación de pavimento de plataforma <i>Adaptation of the apron surface</i>	327	
	Nuevas acometidas eléctricas <i>New electricity distribution system</i>	2.355	
	Ampliación edificio terminal <i>Enlargement of the terminal building</i>	52.046	
Menorca	Actuaciones en el campo de vuelos <i>Work on the flight field</i>	6.695	
	Nueva central eléctrica <i>New electricity power plant</i>	8.855	
	Obras de adaptación para mejoras operativas del edificio terminal <i>Adaptation work for operational improvements in the terminal building</i>	6.572	
	Tratamiento superficial de pista <i>Runway surface treatment</i>	947	
	Área de maniobras <i>Manoeuvring area</i>	11.284	
Murcia / S. Javier	Traslado instalaciones de combustibles <i>Transfer of fuel installations</i>	6.497	
	Suministro sistema de gestión aparcamiento <i>Supply of a car park management system</i>	303	
Palma de Mallorca	Adquisición, instalación e integración del sistema de inspección de equipajes en bodega <i>Acquisition, installation and integration of the inspection system for baggage in holds</i>	25.452	

Obras más significativas en ejecución durante el año 2005 Most significant projects being executed during 2005		En miles de euros In thousands of euros
Aeropuerto <i>Airport</i>	Título de Actuación <i>Work</i>	Importe <i>Amount</i>
Pamplona	Remodelación edificio terminal <i>Remodelling of the terminal building</i>	781
Reus	Adquisición con instalación sistema tratamiento e inspección equipajes en bodega para el módulo de facturación y equipajes especiales <i>Acquisition and installation of the system for processing and inspecting baggage in holds for the check-in and special baggage module</i>	835
Sabadell	Edificio terminal, TWR y urbanización <i>Terminal building, TWR and town planning</i>	3.516
San Sebastián	Reforma y ampliación de la central eléctrica y subestaciones <i>Reform and enlargement of the electricity plant and sub-stations</i>	2.314
Santiago	Nueva torre y centro de control de área terminal de Galicia <i>New control tower and centre of the Galicia terminal area</i>	8.633
	Centro de transformación pasarelas <i>Centre for the transformation of fingers</i>	498
Sevilla	Adquisición de siete grupos de climatización <i>Acquisition of seven climatisation groups</i>	1.462
	Actuaciones complementarias a la obra del nuevo edificio terminal. Fase I y II <i>Additional work on the new terminal building. Phases I and II</i>	2.710
Tenerife Norte	Adaptación de los carteles y barras de parada del campo de vuelos a la normativa OACI <i>Adaptation of the signs and stop bars in the flight field to ICAO regulations</i>	868
	Canalización de las aguas pluviales procedentes de plataforma al barranco del Gomero <i>Channelling of rainwater from the apron to the Gomero Ravine</i>	2.906
	Adaptación de llegadas <i>Adaptation of arrivals</i>	12.520
	Adaptación de edificios a norma NBE-CPI-96 <i>Adaptation of buildings to Norm NBE-CPI-96</i>	1.997
Tenerife Sur	Sistema de inspección de equipajes en bodega <i>Inspection system for baggage in holds</i>	5.191
	Ampliación de salidas <i>Enlargement of departures</i>	24.829
	Adecuación y mejora del sistema de climatización (fases 1 y 2) <i>Adaptation and improvement of the climatisation system (phases 1 and 2)</i>	9.534
	Nuevo sistema de climatización del edificio terminal <i>New climatisation system in the terminal building</i>	2.362
	Ampliación aparcamiento publico <i>Enlargement of public car park</i>	14.770
	Ampliación edificio terminal para aviación regional y zona de servicios vehículos handling <i>Enlargement of the terminal building for regional aircraft and service areas of the handling vehicles</i>	14.860
Valencia	Ampliación plataforma de estacionamiento de aeronaves <i>Enlargement of the aircraft parking apron</i>	16.358
	Ampliación campo de vuelos <i>Enlargement of the flight field</i>	17.111
	Ampliación central eléctrica y cambio grupos electrógenos de emergencia <i>Enlargement of the electricity power plant and change of the emergency electricity generators</i>	3.888
	Sistema inspección equipajes en bodega <i>Inspection system for baggage in holds</i>	1.519



Aeropuerto de
Tenerife Norte.

*Tenerife Norte
Airport.*

Obras más significativas **en ejecución** durante el año 2005
Most significant projects **being executed** during 2005

En miles de euros
In thousands of euros

Aeropuerto *Airport*

Título de Actuación *Work*

Importe *Amount*

Valladolid	Sistema de control de parking <i>Parking control system</i>	316
Zaragoza	Anexo edificio terminal de pasajeros <i>Annex to the passenger terminal building</i>	1.880
Zaragoza	Ampliación márgenes en rodadura e instalación de barreras antichorro <i>Enlargement of the edges of the taxiway and installation of anti-jet barriers</i>	3.280

Barajas Plan

The year 2005 was an important year for the work on the enlargement of the Madrid-Barajas Airport. Work continued along the lines of the previous financial years and throughout the year most of the work was finished, which meant that the final objective involving placing the new installations at the disposal of clients and users during the initial months of 2006 had been achieved.

Outstanding among the work finished during 2005 are the two new buildings of the terminal area: T4 and T4s. In total, the new terminal building (T4) and its satellite building (T4s) provides the airport with more than 750,000 m², and 250,000 m² will be used directly by passengers. The work on access to the airport area also finished together with the work on the internal connection roads and the two new car parks for employees of Aena, the air companies and other companies which do business at Madrid-Barajas Airport. These car parks complement the passengers P-4 car park and increase the provision of parking spaces by about 14,000 more. Thus the new internal roads and the town planning of the areas are finished and connectivity throughout the whole airport has been achieved.

Within the flight field, the work on the two towers for co-ordinating operations and the management service for the NET aprons and the satellite which complement the rest of the infrastructure in the flight field.

Part of the work which commenced in 2005 included the New State Pavilion, an outstanding building covering 5,000 m², which was completed in November after six months work.

Other work which should be mentioned is that being done at the Torrejón Air Base in order to make the operations at both aerodromes compatible. The work on the adaptation of the control tower and the fire extinction service building continues and the work on the adaptation of the flight field finished during 2005.

In order to achieve more effective and efficient control of all the operative systems once the new activities are in operation, work continues to integrate the control systems of each of the new installations in the terminal area and in the flight field into the management system of the airport. All the systems will be managed globally from the Airport Management Centre.

Plan Barajas

El año 2005 ha sido un año muy importante para los trabajos de ampliación del aeropuerto de Madrid-Barajas. Se ha continuado en la línea de los ejercicios anteriores, y a lo largo del periodo se han visto culminados la mayor parte de las actuaciones que una vez concluidas, harán que se cumpla el objetivo final de la puesta a disposición de clientes y usuarios las nuevas instalaciones en los primeros meses del año 2006.

Entre las obras concluidas a lo largo del 2005 cabe destacar los dos nuevos edificios del área terminal: T4 y T4s. En conjunto, entre el nuevo edificio terminal (T4) y su edificio satélite (T4s) se pondrán a disposición del aeropuerto más de 750.000 m², de los cuales los pasajeros utilizarán directamente unos 250.000 m². Además, también han finalizado las obras de los accesos al recinto aeroportuario, así como las correspondientes a los viales internos de conexión y las de dos nuevos aparcamientos destinados a empleados, tanto de Aena como de compañías aéreas y de otras empresas que desarrollan su actividad en el aeropuerto de Madrid-Barajas, y que cumplimentan al de pasajeros P-4, y que harán que el aeropuerto aumente su oferta de plazas de aparcamientos en unas 14.000 unidades más. Así, una vez finalizados los nuevos viales internos y la urbanización de las diferentes zonas, la conectividad en todo el aeropuerto es ya una realidad.

Y dentro del campo de vuelo se han concluido los expedientes de las dos torres para coordinación de operaciones y servicio de dirección de las plataformas del NET y del satélite que complementan el resto de la infraestructura existente en el campo de vuelo.

Dentro de las obras iniciadas en el 2005 se encuentra el Nuevo Pabellón de Estado, edificio singular que ocupa una superficie de unos 5.000 m² y cuya obra fue ejecutada en seis meses, terminando en octubre de 2005.

Otras actuaciones a destacar son las que se están realizando en la base aérea de Torrejón para compatibilizar la operación en ambos aeródromos. Continúan en ejecución las obras de adecuación de la torre de control y del edificio del servicio de extinción de incendios de la base aérea de Torrejón y ha finalizado durante el año 2005 el expediente de adecuación del campo de vuelo.

Para conseguir un control más eficaz y eficiente de todos los sistemas que estarán operativos, una vez las nuevas actuaciones estén en funcionamiento, se han continuado los trabajos que se están llevando a cabo para integrar, en el modelo de gestión del aeropuerto, los diferentes sistemas de control de cada una de las nuevas instalaciones, tanto del área terminal como del campo de vuelo. Todos estos sistemas se gestionarán globalmente desde el CGA (Centro de gestión aeroportuaria).

En esta dirección, y con el apoyo del centro de pruebas instalado en el campamento de obra para desarrollar este proyecto, se ha trabajado desde las primeras fases. Se ha colaborado en la definición del modelo de información del aeropuerto, definiendo los escenarios aeroportuarios para el diseño de pruebas de integración, identificando modificaciones en los sistemas a integrar, elaborando los planes de pruebas tanto en laboratorio como en campo, para terminar con el apoyo en la formación de operadores.

En materia de Seguridad y Prevención se sigue desarrollando el convenio en materia preventiva firmado, para las obras del Plan Barajas, con las Centrales Sindicales mayoritarias en el sector de la construcción, que supone un contacto permanente por parte de la propiedad con los representantes de los trabajadores, aportando soluciones conjuntas a problemáticas comunes de las obras. Además facilita la difusión de la política preventiva del Plan Barajas entre los trabajadores, cuyos resultados se reflejan en las estadísticas del sector que dan índices, en el caso de las obras de ampliación por debajo de la media nacional.

En lo relacionado con la Calidad y Gestión Medioambiental, la Dirección del Plan Barajas, adaptó el sistema a los requisitos de la Norma ISO 14.001:04, y se siguen desarrollando los proyectos de medidas compensatorias, en cumplimiento de la declaración de impacto ambiental.

Work has been done with this aim in mind since the initial phases with the support of the test centre installed in the work camp in order to carry out this project. The test centre collaborated in the definition of the airport information model, defined the airport scenarios for the design of integration tests, identified modifications in the systems to be integrated, drafted laboratory and field test plans and helped in the training of operators.

As regards Safety and Prevention, the Prevention Agreement for the work on the Barajas Plan signed by Aena and the majority Trade Unions in the construction sector continues to be developed. This involves permanent contact of the owner with the workers' representatives and the contribution of agreed solutions to common problems of the work. This also facilitates the diffusion of the preventive policy of the Barajas Plan among the workers and the results can be seen in the statistics of the sector which have indexes below the national average in the case of the enlargement work.

As concerns Environmental Quality and Management, the Management of the Barajas Plan adapted the system to the requirements of Norm ISO 14.001:04 and the projects for compensating measures are still being developed in compliance with the Declaration of Environmental Impact.

Proyectos más significativos redactados durante el año 2005 Most significant projects drafted during 2005		En miles de euros In thousands of euros
Título de Actuación	Work	Importe
Transferencia de equipos de torre de control actual a nueva torre de control y acondicionamiento de zonas para obras varias en la Base Aérea de Torrejón <i>Transfer of equipment from the current control tower to the new control tower and the conditioning of several work zones at the Torrejón Air Base</i>		1.618
Ampliación hacia el norte de la plataforma del dique en el Aeropuerto de Madrid-Barajas <i>Enlargement of the jetty apron at the Madrid-Barajas Airport</i>		9.572
Suministro e instalación del nuevo tramo de acometida de 45 KV L1/CE2 <i>Supply and installation of the new stretch of the 45 KV L1/CE2 electricity distribution</i>		251
Adecuación e instalación complementaria del SATE para la integración de máquinas de inspección adicionales <i>Adaptation and complementary installation of the SATE in order to integrate additional inspection machines</i>		12.145

Título de Actuación <i>Work</i>	En miles de euros In thousands of euros	Importe <i>Amount</i>
Adecuación del sistema de mando y presentación del balizamiento al nuevo modelo de gestión aeroportuaria en el Aeropuerto de Madrid-Barajas <i>Adaptation of the command system and presentation of the beaconing to the new airport management system at Madrid-Barajas Airport</i>		14.678
Adecuación del campo de vuelos de la Base Aérea de Torrejón y otros trabajos complementarios <i>Adaptation of the flight field of the Torrejón Air Base and complementary work</i>		55.808
Torre para coordinación de operaciones y servicios de dirección de plataforma NET en el Aeropuerto de Madrid-Barajas <i>Tower for the coordination of operations and direction services of the SAT apron at Madrid-Barajas Airport</i>		5.966
Torre para coordinación de operaciones y servicios de dirección de plataforma SAT en el Aeropuerto de Madrid-Barajas <i>Tower for the coordination of operations and direction services of the SAT apron at Madrid-Barajas Airport</i>		4.768
Bolsa de taxis y viales en la urbanización sur en el Aeropuerto de Madrid-Barajas <i>Taxi stance and roads in the southern urbanisation of Madrid-Barajas Airport</i>		21.369
Vial de conexión entre urbanización norte y urbanización sur en el Aeropuerto de Madrid-Barajas <i>Connection road between the northern urbanisation and the southern urbanisation at Madrid-Barajas Airport</i>		17.911
Aparcamiento de empleados y autobuses en la parcela sur en el Aeropuerto de Madrid-Barajas <i>Employee and bus parking area in the southern plot of Madrid-Barajas Airport</i>		8.050
Aparcamiento de tripulaciones en la urbanización norte en el Aeropuerto de Madrid-Barajas <i>Crew car park at the northern urbanisation of Madrid-Barajas Airport</i>		10.241
Nuevo pabellón de Estado y urbanización anexa en el Aeropuerto de Madrid-Barajas <i>New State Pavilion and annex urbanisation at Madrid-Barajas Airport</i>		16.258
Plataforma y accesos para el nuevo pabellón de Estado en el Aeropuerto de Madrid-Barajas <i>Apron and access for the new State Pavilion at Madrid-Barajas Airport</i>		4.765
Nuevo edificio terminal <i>New terminal building</i>		752.079
Edificio satélite <i>Satellite building</i>		449.671
Centrales eléctricas CE-1, CE-2, sistema de gestión y cableado <i>CE-1, CE-2 electricity power plants, management system and cabling</i>		29.046

Título de Actuación <i>Work</i>	En miles de euros In thousands of euros	Importe <i>Amount</i>
Nueva torre de control, edificio anexo y SEI de la Base Aérea de Torrejón <i>New control tower, annex building and SEI of the Torrejón Air Base</i>		9.363
Aparcamiento de vehículos de suministro de combustible en el lado aire en el Aeropuerto de Madrid-Barajas <i>Parking space for fuel supply vehicles on the air side at Madrid-Barajas Airport</i>		2.474
Redacción de proyectos, ejecución, conservación, operación y mantenimiento del sistema SATE. Fase II Ejecución. <i>Drafting of projects, execution, conservation, operation and maintenance of the SATE system. Execution Phase II.</i>		272.234
Redacción de proyectos, ejecución, conservación, operación y mantenimiento del sistema APM Intra para el nuevo área terminal. Fase III Conservación. <i>Drafting of projects, execution, conservation, operation and maintenance of the APM Intra system for the new terminal. Conservation Phase II.</i>		2.093

Plan Barcelona

El Aeropuerto de Barcelona, centro neurálgico de una zona con un extraordinario potencial económico y turístico, ha sido especialmente sensible al desarrollo de los últimos años. Desde los Juegos Olímpicos del 92 ha duplicado su tráfico y ha pasado a ser en 2005 el Aeropuerto con mayor crecimiento, de los de su categoría (más de 20 millones de pasajeros), con más de 27 millones de pasajeros. Este crecimiento se traduce en una actividad que implica 900 vuelos diarios, 124 destinos y 70 compañías aéreas.

El aeropuerto está habilitado para operaciones de baja visibilidad, dispone de más de 150.000 metros cuadrados de terminales, más de 350.000 metros cuadrados de terminales de carga y más de 85 posiciones de aeronaves.

El Plan Barcelona incluye todo un conjunto de actuaciones que ampliarán y modernizarán las instalaciones del Aeropuerto de Barcelona. En la actualidad y de cara al futuro los planes de inversión que se están llevando a cabo por parte de Aena suponen una de las mayores actuaciones en dotaciones de infraestructura en el mundo, con una inversión global prevista superior a los 2.700 millones de Euros.

El Plan Barcelona actúa en dos frentes: adecuar las instalaciones existentes y proyectar y ejecutar todas las infraestructuras previstas en el plan. Son más de 80 actuaciones que tienen por objetivo reforzar la posición de referencia del Aeropuerto de Barcelona en el mapa europeo del transporte aéreo. En la actualidad ya se han ejecutado un 40% de las actuaciones previstas.

Barcelona Plan

Barcelona Airport is the neuralgic centre of a zone which has extraordinary economic and tourist potential and has undergone special development in recent years. Since the Olympic Games in 1992, traffic has doubled and, in 2005, it became the airport with the greatest growth within its category (over 20 million passengers), with more than 27 million passengers. This growth involves 900 flights daily, 124 destinations and 70 air companies.

The is capable of attending to low visibility operations, it has 150,000 square metres of terminals, more than 350,000 square metres of cargo terminals and more than 85 aircraft positions.

The Barcelona Plan includes work which will enlarge and modernise the Barcelona Airport installations. At the present time, the investment plans being implemented by Aena entail some of the major work in the world as regards the provision of infrastructure, with global investment forecast amounting to more than 2,700 million euros.

The Barcelona Plan is being carried out on two fronts: the adaptation of the existing installations and the drafting and execution of the projects for all the installations contained in the plan. These involve over 89 tasks which are intended to strengthen the position of Barcelona Airport as an airport of reference on the European air transport map. Currently, 40% of the tasks planned have been executed.

Título de Actuación	Work	En miles de euros In thousands of euros	Importe	Amount
Proyectos más significativos redactados durante el año 2005 Most significant projects drafted during 2005				
Infraestructuras para suministro de servicios de la Nueva Área Terminal <i>Infrastructure for the supply of services in the New Air Terminal</i>			663,7	
Medidas compensatorias para la ampliación del Aeropuerto de Barcelona <i>Compensating measures for the enlargement of Barcelona Airport</i>			858,0	
Reconstrucción de la Granja de La Ricarda <i>Reconstruction of La Ricarda Farm</i>			127,2	
Accesos de la zona de servicios y terminal actual <i>Access to the services area and the present terminal</i>			710,3	



Aeropuerto de
Huesca.
Huesca Airport.

Título de Actuación	En miles de euros In thousands of euros
	Importe
Parque de servicios aeronáuticos e industrial. Aeronáutico - Zona Este. Urbanización 1ª fase. Zona 1 Aeronautic and industrial services park. Aeronautic – East Zone. Urbanisation 1st phase. Zone 1	23.369,1
Zona de carga norte y viario estructurante. Urbanización 1ª fase. Zona 5 North cargo zone and structural road. Urbanisation 1st phase. Zone 5	17.526,1
Convenio Aena - Endesa Aena – Endesa Agreement	17.785,5
Obras e instalaciones de ampliación de plataforma zona modular. Plataforma de aviación corporativa Work on the enlargement installations of the modular area apron. Corporate aviation apron	9.822,4
Plataforma sur de estacionamiento de aeronaves, Fase I South aircraft parking apron. Phase I	40.122,2
Obra e instalaciones de la nueva torre de control Work and installations at the new control tower	16.077,8
Ampliación campo de vuelo. Bloque 1:Prolongación de la pista 07L-25R y rodaduras asociadas Enlargement of the flight field. Block 1: Prolongation of the 07L-25R runway and associated taxiways	58.233,2
Ampliación campo de vuelo. Bloque 3: Calle rodaje sur, nivelación plataforma sur y ampliación anchura pista 07L-25R Enlargement of flight field. Block 3: South taxiway, levelling of south apron and widening of runway 07L-25R.	94.049,2
Ampliación campo de vuelo. Bloque 4: Central eléctrica lado aire y balizamiento Enlargement of flight field. Block 4: Air side electricity power plant and beaconing	87.590,7
Construcción de naves multifuncionales y almacén Aena en el parque de servicios aeronáuticos Construction of multi-functional bays and Aena storeroom at the aeronautic services park	8.200,6
Construcción del centro de residuos, área de servicios al vehículos y cocheras de Aena en parque de servicios aeronáuticos Construction of the waste centre, vehicle services and Aena garage area in the aeronautic services park	3.084,4

Título de Actuación <i>Work</i>	Importe <i>Amount</i>	En miles de euros In thousands of euros
Urbanización del subsistema del área terminal de carga y actividades logísticas. Fase I <i>Urbanisation of the sub-system of the cargo terminal area and logistic work. Phase I</i>	6.506,0	
Modificación de la carretera C-31 <i>Modification of the C-31 road</i>	41.275,2	
SATE – Redacción proyecto, software, fabricación, instalación y conservación. Etapa 1, PER 2 <i>SATE – Drafting of project, software, manufacture, installation and conservation. Stage 1, PER 2</i>	102.628,0	
Nueva área terminal. Edificio terminal (procesador) <i>New terminal area. Terminal building (processor)</i>	273.360,0	
Nueva área terminal. Edificio terminal (diques) <i>New terminal area. Terminal area (jetties)</i>	119.902,4	
Nueva área terminal. Viales de acceso, urbanización, aparcamiento, CEREM y zona intermodal <i>New terminal area. Access roads, urbanisation, car park, CEREM and inter-modal area</i>	102.904,4	
Nueva área terminal. Central energética (CEN) <i>New terminal area. Energy centre (CEN)</i>	20.081,9	
Nueva área terminal. Sistema eléctrico <i>New terminal area. Electricity system</i>	19.513,3	
Construcción de la nueva área social y recreativa <i>Construction of the new social and recreational area</i>	1.186,7	
Edificio intermodal y de conexión entre las terminales A y B <i>Inter-modal and connection building between terminals A and B</i>	19.407,1	
Actualización tecnológica de la impermeabilización de la membrana del terminal B <i>Technological updating of the waterproofing of the terminal B membrane</i>	1.756,9	
Trasplante y mantenimiento en vivero de especies arbóreas ornamentales afectadas por las obras de ampliación <i>Transplanting and conservation in nursery of ornamental tree species affected by the enlargement work</i>	1.350,9	
Construcción de un corredor litoral entre La Ricarda y El Remolar <i>Construction of a coastal corridor between La Ricarda and El Remolar</i>	2.007	
Nuevo cuartel de la Guardia Civil <i>New Civil Guard barracks</i>	2.001,4	

Malaga Plan

The Málaga Plan is an instrument for the modernisation and enlargement of the current installations of Málaga Airport, which will make it possible for it to adapt to the successive traffic increases and, in the future, to provide quality attention to more than 20 million passengers.

This plan has two phases: the first phase is already in progress, while the second is at the project stage.

During 2005, a boost was given to the Málaga Plan when the following projects came into service: "Aeronautic Activities Zone", "Fire Protection Test Area", "General Draining 1st Phase" and "Enlargement of Apron", together with the main work of the first phase of the Plan: "New Terminal Building, Urbanisation and Access", "New General Aviation Terminal Building", "Car Park Building and Provisional Access", "Remodelling of the Electricity System" and other work.

The main work in this first phase is the construction of the New Terminal Building with a surface area of 251,000 m². This has a rectangular nucleus annexed to the Picasso Terminal which is prolonged towards the north by a jetty which extends for 241 metres. It also includes the urbanisation required for this work. This enlargement of the Terminal Area will make it possible to increase the capacity of the airport to 9,000 passengers at peak times and it will be able to attend to 20 million passengers a year in the future.

In 2005, other important work began on the Car Park Building and provisional Accesses, which involve the construction of a five floor building, which will be located at the south end of the present building and will have a surface area of 51,000 m² and a total number of 1,800 spaces. It includes the construction of a bus station and a network of provisional roads.

Other work in this 1st phase which is already under way involves Waiting Areas, Security and Services Centre, Urbanisation of the Cargo Zone, Remodelling and Enlargement of Services in Terminal T1, New electricity distribution and other complementary work.

The second phase of the Málaga Plan will entail the following work: Enlargement of the Flight Field (Construction of a second Runway), Enlargement of the Aircraft Parking Apron, South Electricity Power Plant, SEI Building and other associated work.

Plan Málaga

El Plan Málaga es un instrumento de modernización y ampliación de las instalaciones actuales del Aeropuerto de Málaga, que le permitan adaptarse a los sucesivos incrementos de tráfico y ser capaz de atender en un futuro a más de 20 millones de pasajeros con un elevado nivel de calidad.

Dicho Plan consta de dos fases: la primera de ellas, actualmente se encuentra en marcha, mientras que la segunda se encuentra en proyecto.

Durante el año 2005 se ha dado un impulso al Plan Málaga, con la puesta en servicio de las actuaciones "Zona de Actividades Aeronáuticas", "Plataforma de Pruebas Contra incendios", "Drenaje General 1ª Fase" y "Ampliación de Plataforma", así como con la puesta en marcha de las principales actuaciones de la primera fase del Plan: "Nuevo Edificio Terminal, Urbanización y Accesos", "Nuevo Edificio Terminal de Aviación General", "Edificio Aparcamientos y Accesos Provisionales", "Remodelación del Sistema Eléctrico", entre otras.

La actuación principal de esta primera fase, es la construcción del Nuevo Edificio Terminal, con una superficie de 251.000 m². Consta de un núcleo de forma rectangular anexo al Terminal Picasso que se prolonga hacia el norte mediante un dique de 241 m. de longitud. Además incluye la urbanización necesaria para estas actuaciones. Con esta ampliación del Área Terminal, permitirá aumentar la capacidad del Aeropuerto a 9.000 pasajeros en hora punta y podrá acoger en el futuro hasta 20 millones de pasajeros al año.

Otra de las actuaciones importantes que ha iniciado su ejecución en 2005 es el Edificio de Aparcamientos y Accesos Provisionales, que supone la construcción de un edificio de cinco plantas, que se situará al sur del actual sobre una superficie de 51.000 m² y una capacidad total de 1.800 plazas. Incluye la construcción de una estación de autobuses y una red de viales provisionales.

Otras actuaciones de esta primera fase que ya se encuentran en marcha son: Apartaderos de Espera, Centro de Seguridad y Servicios, Urbanización Zona de Carga, Remodelación y Ampliación de Servicios en Terminal T1, Nueva Acometida Eléctrica y otras obras complementarias.

En la segunda fase de desarrollo del Plan Málaga se acometerán entre otras las siguientes actuaciones: Ampliación Campo de Vuelos (construcción segunda pista), Ampliación Plataforma Estacionamiento Aeronaves, Central Eléctrica Sur, Edificio SEI y otras actuaciones asociadas.



Proyectos más significativos **redactados** durante el año 2005
Most significant projects **drafted** during 2005

Título de Actuación *Work*

En miles de euros
In thousands of euros

Importe *Amount*

Nuevas Calles de Salida Rápida
New fast exit roads

3.038

Obras más significativas **finalizadas** durante el año 2005
Most significant projects **finalized** during 2005

Título de Actuación *Work*

En miles de euros
In thousands of euros

Importe *Amount*

Zona de Actividades Aeronáuticas
Aeronautical Activities zone

11.477

Plataforma de Pruebas contra incendios
Fire Protection Test Apron

537



Obras más significativas **en ejecución** durante el año 2005

Most significant projects **being executed** during 2005

Título de Actuación *Work*

En miles de euros

In thousands of euros

Importe *Amount*

Título de Actuación	Importe
Edificio Aparcamientos y Accesos Provisionales <i>Car Park Building and Provisional Accesses</i>	86.026
Apartaderos de Espera <i>Waiting Areas</i>	5.812
Centro de Seguridad y Servicios <i>Security and Services Centre</i>	2.440
Edificio Terminal, Urbanización y Accesos <i>Terminal Building, Urbanisation and Accesses</i>	191.661
Nuevo Terminal de Aviación General <i>New General Aviation Terminal</i>	3.728
Remodelación del Sistema Eléctrico <i>Remodelling of the Electricity System</i>	22.037
Desvío del Acueducto Bores (fase I) <i>Diversion of the Bores Aqueduct (Phase I)</i>	5.454
Urbanización Zona de Carga <i>Urbanisation of the Cargo Zone</i>	1.683
Nuevas Instalaciones para las Actuales Dependencias del Bloque Aeronáutico <i>New installations for the Current Dependencies of the Aeronautical Block</i>	4.744
Remodelación y Ampliación de Servicios en Terminal T1 <i>Remodelling and enlargement of Services in Terminal T1</i>	5.713
Drenaje General 1ª Fase <i>General Drainage 1st Phase</i>	3.038

Aeropuerto
Internacional de Cardiff
(Gales).

*Cardiff International
Airport (Wales).*



Desarrollo internacional/ International development



Introducción

El año 2005 se ha caracterizado, a nivel general, por la consolidación del sector en índices de crecimientos estables, después del importante aumento del 2004.

Para Aena Internacional a este buen comportamiento del sector se ha unido el inicio de actividad de la sociedad Airports Concessions and Development Limited (ACDL) en la que participa y que ha adquirido el operador británico de aeropuertos TBI con presencia en 11 aeropuertos.

Como consecuencia de lo anterior y gracias a nuestra presencia en TBI, Aena Internacional ha duplicado en 2005 su dimensión en cuanto a los pasajeros atendidos y en los aeropuertos donde tiene presencia.

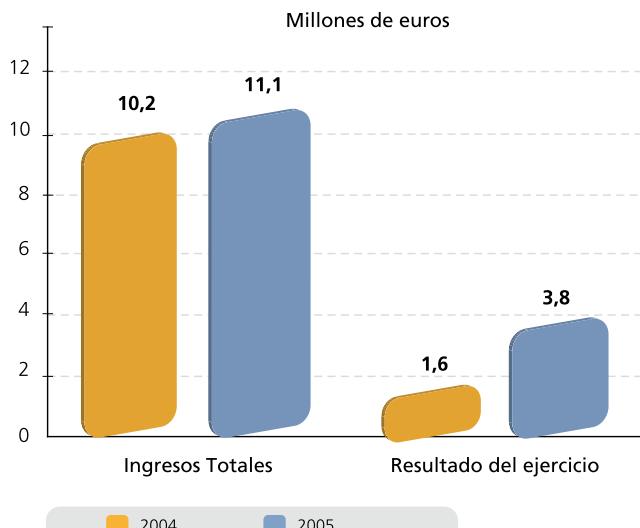
Así la actividad en aeropuertos de Aena Internacional se resume en la participación en 27 aeropuertos en Latinoamérica (México, Colombia, Cuba, Bolivia y Costa Rica), CEE (Reino Unido y Suecia) y Estados Unidos de Norteamérica. El crecimiento medio en el número de pasajeros atendidos en dichos aeropuertos en 2005 fue de un 9,93% superando los 45 millones.

Como consecuencia del incremento del tráfico, junto con el impulso dado a la explotación de actividades comerciales y la contención de costes, se ha producido una clara progresión en los resultados de explotación de los aeropuertos. Es destacable por su buen rendimiento operacional y económico el desempeño en la actividad desarrollada en México.

En el área de navegación aérea, Aena Internacional ha continuado apoyando a Aena en el desarrollo de su presencia en Europa a través de diferentes alianzas empresariales con otros proveedores de servicios europeos, así como promocionando y ejecutando eficientemente proyectos en dicha área.

RESULTADOS AENA INTERNACIONAL

Aena International Results



Introduction

In general terms, 2005 was characterised by the consolidation of the sector with stable growth rates following a substantial increase in 2004.

For Aena International the good performance of the sector was accompanied by the commencement of the activity of the company, Airports Concessions and Development Limited (ACDL), which is participated in by Aena and acquired the British airport operator, TBI, which is present in 11 airports.

As a consequence of this and due to our presence in TBI, in 2005, Aena International doubled the number of passengers attended to and the number of airports where it is present.

Thus, the activity of Aena International in airports can be summed up as the participation in 27 airports in Latin America (Mexico, Colombia, Cuba, Bolivia and Costa Rica), the EEC (United Kingdom and Sweden) and the United States. The average growth in the number of passengers attended to at these airports in 2005 was 9.93%, over 45 million.

As a result of the increased traffic and the boost given to commercial operations together with the control of costs, there was a clear growth in earnings from airport operations. Mexico was outstanding for its good operational and financial performance.

As regards the air navigation area, Aena International continued to provide support to Aena in order to develop a presence in Europe through business alliances with other European service providers and by efficiently promoting and executing projects in this area.

Aena international sold the participation it had in the company, CEGISA, engaged in fire extinction and prevention services as it was not connected with the planned objectives and lines of action.

As a result of this, 2005 can be classified as a very good year for Aena International. In fact, the earnings for the financial year increased by 137.17% and consolidated the positive outlook for the two areas of business.

The good performance of the airport, the reduction of expenses and the increased contribution of dividend from the companies were the reasons for this revenue.

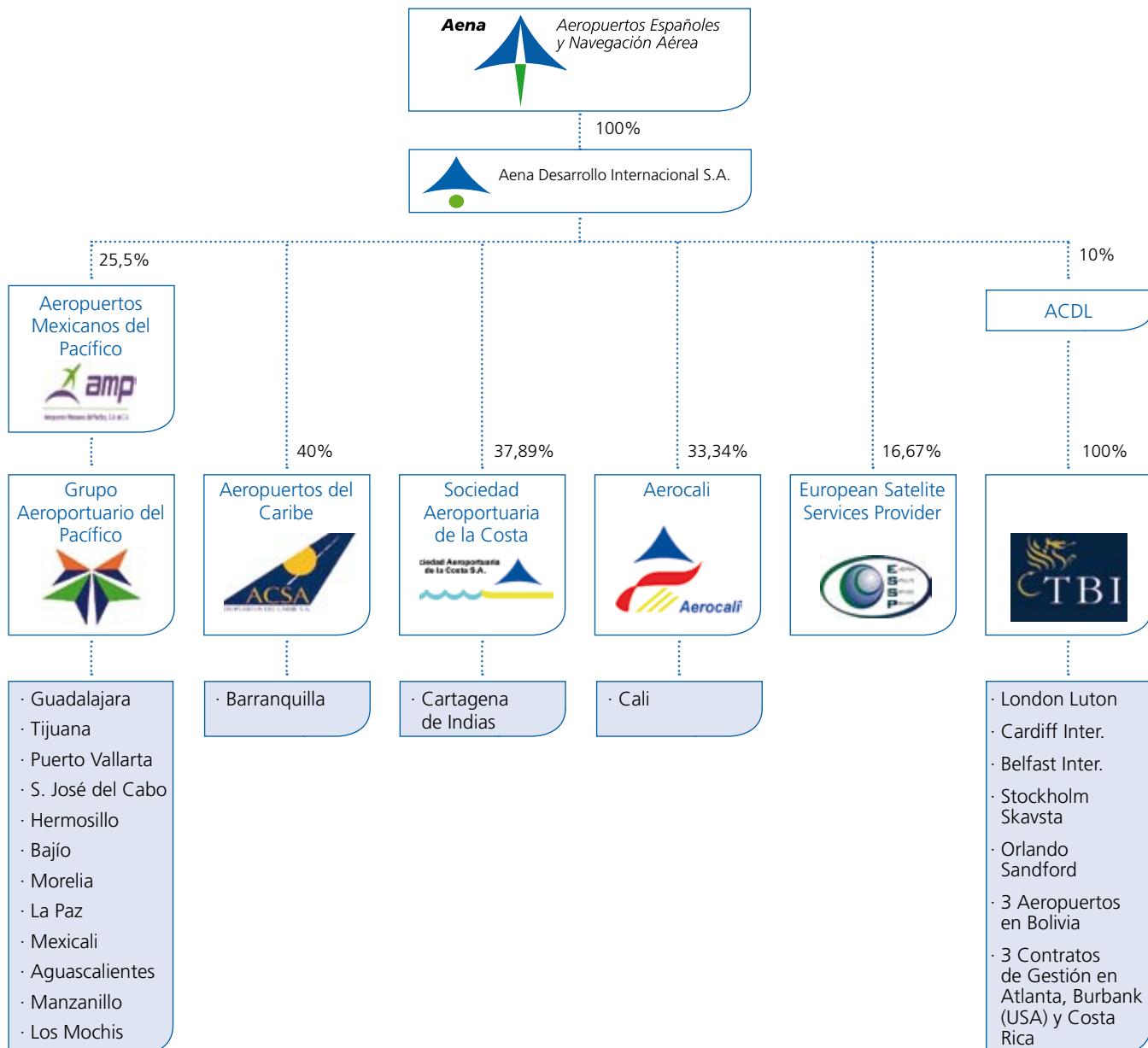
Aena Internacional ha vendido la participación que tenía en la empresa CEGISA, dedicada a servicios de extinción y prevención de incendios, por no estar vinculada con los objetivos y líneas de actuación previstas.

Como resultado de lo anterior, el año 2005 puede calificarse, para Aena Internacional, de muy bueno. En efecto, el resultado del ejercicio se ha incrementado en un 137,17% y con ello se han consolidado las positivas perspectivas en las dos áreas de actividad.

El buen comportamiento de los aeropuertos, la reducción de gastos y el incremento en el aporte de dividendos de las sociedades han sido los motivos de este buen resultado.

Participaciones empresariales de Aena Internacional

Bussiness Participations of Aena International



México

Grupo Aeroportuario del Pacífico (Méjico)

La participación de Aena Internacional en el Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP), que explota 12 aeropuertos en México, se lleva a cabo a través de la sociedad Aeropuertos Mexicanos del Pacífico (AMP), que es a su vez el socio estratégico del GAP, a través del 15% del capital y de un contrato de gestión.

En AMP se han realizado modificaciones en su estructura accionarial derivados del cambio del Socio Mexicano y la política de desinversión de Unión Fenosa, la formalización de estos cambios, acordados en diciembre de 2005, se realizará en los primeros meses del siguiente ejercicio.

El 85% del capital restante del GAP permanece en manos de la Administración Mexicana, en el año 2005 se han realizado los trabajos necesarios para la salida a bolsa de esta participación, que se ha producido en febrero de 2006.

GAP es el grupo aeroportuario privatizado más grande de América y Aena Internacional tenía el 31 de diciembre de 2005 una participación en el capital de AMP del 25,5% y es el socio operador de GAP.

Coyuntura económica México 2005

La inflación, índice Nacional de Precios al Consumo (INPC), cerró este año con una tasa interanual del 3,33%, casi dos puntos por debajo de la tasa de 2004.

El peso mexicano aunque con variaciones a lo largo del año, cerró a un tipo de cambio frente al dólar americano de 10,77 peso mex / USD, lo que supone una revalorización cercana al 4% en el ejercicio.

Méjico

Grupo Aeroportuario del Pacífico (Méjico)

The participation of Aena International in the Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP), which operates 12 airports in Mexico is done through the company, Aeropuertos Mexicanos del Pacífico (AMP), which is the strategic partner of the GAP, through 15% of the capital and a management contract.

Modifications were made to the shareholding structure at AMP due to the change of the Mexican shareholder and the divestment policy of Unión Fenosa. The formalisation of these changes, which were agreed to in December 2005, will take place in the first few months of the following financial year.

85% of the rest of the capital of GAP remains in the hands of the Mexican Administration. During 2005, work was carried out on the flotation of this participation, which took place in February 2006.

GAP is the largest privatised airport in America and, on December 31, 2005, Aena International had a participation in the capital of AMP amounting to 25.5% and is the operating shareholder of GAP.

Economic Situation in Mexico 2005

Inflation according to the National Consumer Price Index reached an inter-annual rate of 3.33%, almost two points below the rate for 2004.

Although the Mexican peso varied throughout the year, it closed with an exchange rate of 10.77 Mexican pesos to the dollar, which means a revaluation of almost 4% during the financial year.

Pasajeros	Total Nacional 2005	Total Nacional 2004	% 05-04	Total Internacional 2005	Total Internacional 2004	% 05-04	Total 2005	Total 2004	% 05-04
Aguascalientes	238.389	263.763	-9.62%	115.521	100.342	15.13%	353.910	364.105	-2,80
Guanajuato	644.190	662.997	-2.84%	470.749	382.436	23.09%	1.114.939	1.045.433	6,65
Guadalajara	3.456.113	3.509.031	-1.51%	2.199.910	1.883.077	16.83%	5.656.023	5.392.108	4,89
Hermosillo	1.090.131	1.079.667	0.97%	116.598	137.218	-15.03%	1.206.729	1.216.885	-0,83
La Paz	409.299	404.171	1.27%	40.500	33.413	21.21%	449.799	437.584	2,79
Los Mochis	192.798	214.398	-10.07%	9.858	9.555	3.17%	202.656	223.953	-9,51
Morelia	363.805	383.462	-5.13%	304.522	226.843	34.24%	668.327	610.305	9,51
Manzanillo	116.796	79.165	47.53%	123.388	111.499	10.66%	240.184	190.664	25,97
Puerto Vallarta	579.612	547.445	5.88%	2.179.213	1.731.924	25.83%	2.758.825	2.279.369	21,03
Mexicali	541.879	534.117	1.45%	3.108	2.443	27.22%	544.987	536.560	1,57
Los Cabos	431.724	353.560	22.11%	2.035.009	1.473.608	38.10%	2.466.733	1.827.168	35,00
Tijuana	3.459.721	3.381.768	2.31%	12.353	10.256	20.45%	3.472.074	3.392.024	2,36
Total México	11.524.457	11.413.544	0,97%	7.610.729	6.102.614	24,71%	19.135.186	17.516.158	9,24

Airport Activity

In general terms, 2005 can be considered to be an excellent year for the Group as there was substantial growth of the total figures for operations and passengers in comparison with 2004 and reached their maximum in the period of the concession elapsed.

The passengers attended to (excluding transit passengers) registered an increase of 9.2%, domestic passengers increased by 1% and international passengers by 24.7%. Passenger traffic amounted to over 19 million with a 60 / 40 percentage composition of domestic and international.

Operations achieved global growth of 6.2% (24,354 operations more). Domestic service grew by 2.2% as compared with 2004 while international service grew by 19.8%.

With regard to cargo, substantial activity was maintained, with less international activity which meant that the figures were 0.3% less than in 2004.

Actividad Aeroportuaria

En términos generales se puede considerar que el 2005 ha sido excelente para el Grupo, ya que las cifras totales de operaciones y pasajeros presentaron crecimientos notables con respecto al 2004, alcanzando las cifras máximas en el periodo transcurrido de la concesión.

Los pasajeros atendidos (excluidos tránsitos) registraron un incremento de 9,2%, los nacionales con un aumento del 1% y los procedentes de vuelos internacionales un 24,7%. El tráfico de pasajeros ha superado ampliamente los 19 millones de pasajeros con una composición porcentual 60 / 40 entre el nacional e internacional.

En la actividad operacional, se alcanzó un crecimiento global del 6,2% (24.354 operaciones más). En el servicio nacional se aumentó la actividad sobre el 2004 en un 2,2% mientras que en el servicio internacional se produjo un crecimiento del 19,8%.

En la carga aérea, se ha mantenido el importante volumen de la actividad desarrollada, con una menor actividad internacional que ha producido que las cifras sean un 0,3% menor al 2004.

Operaciones	Total Nacional 2005	Total Nacional 2004	% 05-04	Total Internacional 2005	Total Internacional 2004	% 05-04	Total 2005	Total 2004	% 05-04
Aguascalientes	7.974	8.769	-9.07%	3.102	2.915	6.42%	11.076	11.684	-5.20%
Guanajuato	21.556	20.834	3.47%	7.540	5.346	41.04%	29.096	26.180	11.14%
Guadalajara	96.037	95.862	0.18%	28.640	26.466	8.21%	124.677	122.328	1.92%
Hermosillo	38.675	37.574	2.93%	6.005	6.626	-9.37%	44.680	44.200	1.09%
La Paz	17.003	18.074	-5.93%	1.566	1.524	2.76%	18.569	19.598	-5.25%
Los Mochis	18.135	18.714	-3.09%	570	402	41.79%	18.705	19.116	-2.15%
Morelia	14.541	13.898	4.63%	3.625	2.492	45.47%	18.166	16.390	10.84%
Manzanillo	6.291	5.792	8.62%	1.926	1.990	-3.22%	8.217	7.782	5.59%
Puerto Vallarta	22.416	21.282	5.33%	21.079	15.834	39.12%	43.495	37.116	17.19%
Mexicali	10.404	10.197	2.03%	1.439	1.443	-0.26%	11.843	11.640	1.74%
Los Cabos	9.957	8.515	16.93%	28.982	22.235	30.34%	38.939	30.750	26.63%
Tijuana	45.403	42.114	7.81%	1.856	1.470	26.26%	47.259	43.584	8.43%
Total México	308.392	301.625	2.24%	106.330	88.743	19.82%	414.722	390.368	6.24%

Carga (TN)	Total 2005	Total 2004	% 05-04
Aguascalientes	527	1.052	-49.94%
Guanajuato	1.901	2.323	-18.14%
Guadalajara	104.201	103.469	0.71%
Hermosillo	6.616	5.717	15.73%
La Paz	3.578	3.657	-2.16%
Los Mochis	198	565	-65.01%
Morelia	261	382	-31.54%
Manzanillo	98	218	-55.15%
Puerto Vallarta	2.630	2.769	-5.01%
Mexicali	3.429	2.905	18.02%
Los Cabos	3.192	3.253	-1.87%
Tijuana	17.862	18.690	-4.43%
Total México	144.493	144.999	-0.35%

Principales Actuaciones

Inversiones

Se han iniciado los Programas Maestros de Desarrollo 2005-2019, en su primer quinquenio, con una inversión ejecutada de 623.818.904 pesos mexicanos en 2005.

Las principales obras del año fueron la ampliación de edificios terminales en los aeropuertos de Guadalajara (Fase II) y Puerto Vallarta, la ampliación de la plataforma de estacionamiento en Mexicali y las rehabilitaciones de pavimentos en el campo de vuelo de todos los aeropuertos.

Se ha instalado el sistema de megafonía automática en los aeropuertos y se ha realizado y contratado el proyecto de instalación de usos compartido de mostradores para el aeropuerto de Guadalajara y Puerto Vallarta

Certificados de Accesibilidad y Cumplimiento Ambiental

Se ha completado la certificación, por los Organismos Gubernamentales de México, en las dos áreas: actualmente todos los aeropuertos están certificados en accesibilidad y once en cumplimiento ambiental.

Main work

Investment

The first five years of the Master Development Programmes for 2005 – 2019 were initiated with executed investment of 623,818,904 Mexican pesos in 2005.

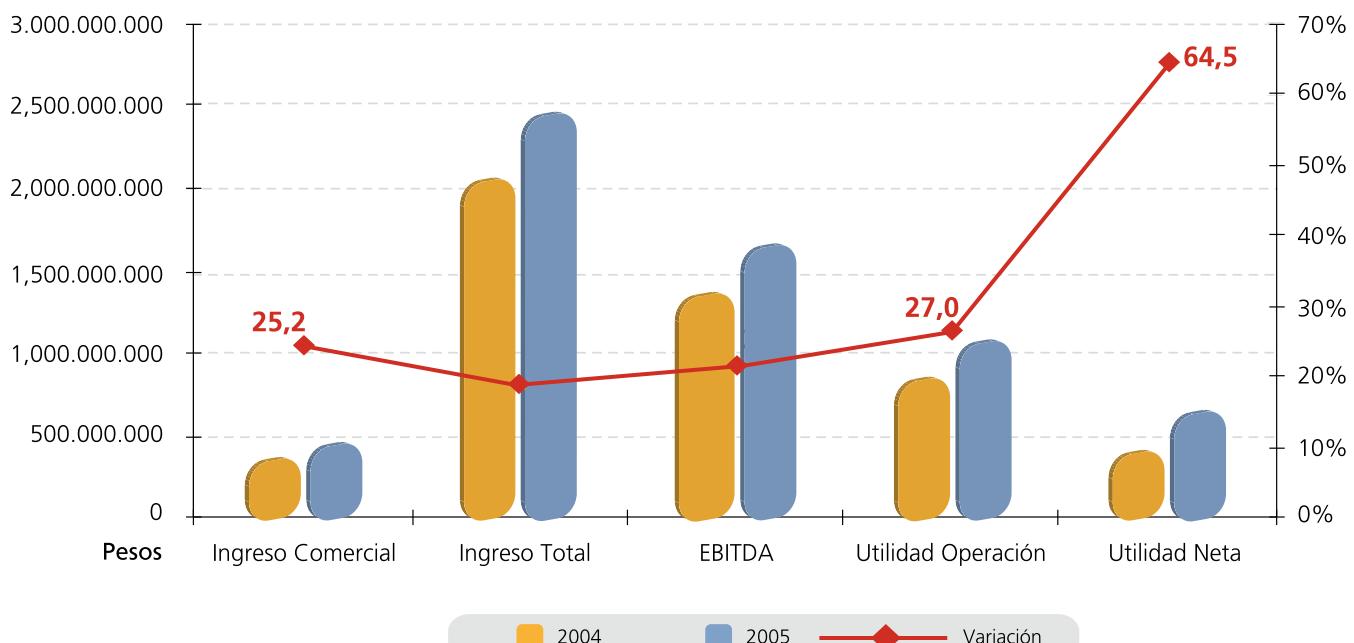
The main work carried out during the year was the enlargement of the terminal buildings at the airports of Guadalajara (Phase II) and Puerto Vallarta, the enlargement of the parking apron at Mexicali and the rehabilitation of the surfaces in the flight fields at all the airports.

Automatic megaphone systems were installed at the airports and the project for the installation of the shared use of check-in desks at the airports of Guadalajara and Puerto Vallarta were contracted and executed.

Certificates of Accessibility and Environmental Compliance

The certification by the governmental organisms of Mexico was completed in both areas. At the present time, all the airports are certified for accessibility and eleven are certified as regards environmental compliance.

RESULTADOS GAP 2005
GAP Results 2005



ISO 9001:2000 Certificate

The airports of Morelia and Bajío, and the Corporate Services (central services) obtained the ISO 9001:2000 certificate within the following scope: Terminal Management, Operations Management, Airport Safety management and Infrastructure Management. These were the first airports in Mexico to receive this certificate.

Security

The Security Plan involving the inspection of 100% of the baggage in holds continued and the acquisition, implementation and operation of EDS and EDP equipment were put out to tender.

A transitory inspection system based on the use of trace detection equipment was activated and training on the handling of the equipment was provided for the air companies.

Commercial and Marketing

New commercial centres were inaugurated at the airports of Guadalajara, Tijuana and Manzanillo and the 2005-2009 Commercial Plan continued to be implemented. This meant an increase in earnings of 25.2% as compared with 2004.

GAP participated in the 2005 Routes Conference for the development of air routes with its own delegation and stand, and held a large number of meetings with air companies from the America-Pacific and European areas.

In 2005, the company, Pacific Cargo, was constituted in order to operate the new Guadalajara Air Cargo Centre.

Administration and Finance

As a result of the work involved in the flotation on the New York Stock Exchange, the activity of GAP had to be adapted to the stipulations of the Sarbanes-Oxley law and the COSO internal control system was implemented.

Transfer of Technology

Within the framework of contract for the participation in GAP, Aena International continued to provide the transfer of technology which involved the permanent stationing of personnel in Mexico, the continual exchange of knowledge, information and experience, attendance at the Group Board Meetings and Committees, the continuous monitoring of the progress of the company and the work corresponding to specific necessities.

Certificación de Calidad ISO 9001: 2000

Se ha completado la certificación por IQNet y AENOR del Sistema de Gestión de la Calidad, bajo el estandar ISO 9001:2000, para los doce aeropuertos de GAP y sus Servicios Corporativos, con el siguiente alcance: Gestión del Terminal, Gestión de las Operaciones, Gestión de la Seguridad Aeroportuaria y Gestión de las Infraestructuras. Ha sido el primer grupo aeroportuario de México en ser certificado en su totalidad.

Seguridad

Se ha continuado el Plan de Seguridad para la inspección del 100% de equipaje de bodega, licitándose la adquisición, la implementación y operación de equipos EDS y EDP.

Se puso en marcha un sistema transitorio de inspección, basado en equipos de detección de trazas, impartiendo la capacitación sobre manejo de equipos a las compañías aéreas.

Comercial y Marketing

Se han implementado nuevos centros comerciales en los aeropuertos de Guadalajara, Tijuana y Manzanillo y se ha continuado con la aplicación del Plan Comercial 2005-2009. Con ello los ingresos han crecido un 25,2% sobre el 2004.

GAP ha participado, con delegación y stand propios, en la conferencia Routes de 2005 para desarrollo de rutas aéreas, habiendo mantenido múltiples reuniones con compañías aéreas del área América-Pacífico y Europa.

También en 2005 se ha constituido la sociedad Pacífico Cargo para la explotación del nuevo Centro de Carga Aérea de Guadalajara.

Administración y Finanzas

Derivado de los trabajos de salida a Bolsa, en Nueva York, la actividad de GAP ha tenido que adaptarse a lo determinado en la Ley Sarbanes–Oxley y ha implementado el sistema de control interno COSO.

Transferencia de Tecnología

En el marco del contrato de participación en GAP, Aena International ha seguido proporcionando servicios de transferencia de tecnología, tanto por la presencia permanente de personal en México, el continuo intercambio de conocimientos, información y experiencias, y la asistencia a los Consejos y Comités del grupo; como por el seguimiento continuo de la marcha de la sociedad y la realización de trabajos que responden a necesidades puntuales.

Aeropuerto de
Guadalajara
(México).

Guadalajara
Airport (Mexico).



Resultados

El año se cerró con una mejora significativa sobre el 2004 debida principalmente al incremento de tráfico, las nuevas tarifas para el periodo 2005-09 y el crecimiento de los ingresos comerciales. Los ingresos han crecido en un 14,5% y manteniendo la tendencia de crecimiento porcentual superior a los gastos operativos .

El EBITDA de 2005 ha crecido un 19,1% respecto al obtenido en 2004, el margen sobre ingresos supera el 67 % y el resultado neto del ejercicio ha aumentado en un 64,5%

Earnings

The year ended with a significant improvement in comparison with 2004 due mainly to the increased traffic, the new tariffs for the 2005-09 period and the growth in commercial revenue. Revenue increased by 14.5% and maintained a percentage growth tendency which was greater than the operational costs.

The EBITDA for 2005 grew by 19.1% as compared with the EBITDA obtained in 2004, and the margin of earnings was greater than 67% while net earnings for the financial year increased by almost 64.5%.

Colombia

Economic situation in Colombia 2005

The country continued its sustained growth for the last few years and GDP increased by 4.2% in 2005. The levels of inflation continue to fall consistently and this year stood at 4.85%.

Renewed confidence in the near future drew down interest rates to historically low levels.

The security policies implemented during the present presidential mandate continue to have good results and, together with the macroeconomic variables, this generated a significant increase in foreign investment in Colombia.

The Colombian peso continued to appreciate against the dollar (4.40%) and closed the year at 2,284,.22 Colombian pesos to the dollar.

Cartagena de Indias Airport

The Airport of the city of Cartagena is managed by the Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. (SACSA). Aena International participates as an operating partner with a participation in capital amounting to 38%.

Passenger traffic grew more than the figures registered in the other airports in Colombia. Thus, domestic traffic grew by 5.53% and international by 34.14% as compared with 2004.

The revenue amounted to 20,724 million pesos, which represents 22.4% growth in comparison with 2004 and the operational earnings increased by 25.91%.

Commercial activity was especially important as the Meal Area in the domestic arrivals zone was restructured and an observation lounge giving onto the flight fields was also constructed.

Colombia

Coyuntura económica Colombia 2005

El país ha seguido con el crecimiento sostenido durante los últimos años, con un incremento del PIB en 2005 del 4,2%. Los niveles de inflación siguen decreciendo consistentemente y en este año ha sido del 4,85%.

La renovada confianza en el futuro próximo ha llevado las tasas de interés a niveles históricamente bajos.

Las políticas de seguridad implementadas en el mandato presidencial en curso sigue dando buenos resultados y junto a las variables macroeconómicas ha generado un incremento significativos de la inversión extranjera en Colombia.

El peso colombiano ha continuado su apreciación frente al dólar (4,40%) cerrando el año en 2.284,22 peso col / USD.

Aeropuerto de Cartagena de Indias

El Aeropuerto de la ciudad de Cartagena se gestiona por la Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. (SACSA). En ella participa Aena Internacional como socio operador, con una participación en capital del 38%.

El tráfico de pasajeros ha tenido unos incrementos superiores a las cifras registradas en el resto de aeropuertos de Colombia. Así, el tráfico nacional ha crecido en un 5,53% y el internacional en un 34,14% con respecto al año 2004.

Los ingresos fueron de 20.724 millones de pesos, que representan un incremento del 22,4% frente al 2004 y el resultado operacional experimentó un incremento del 25,91%.

La actividad comercial fue especialmente importante con la reestructuración de la Plaza de Comidas en la zona de llegadas nacionales, donde además se ha construido un mirador a la zona del campo de vuelos.

Operaciones	Total Nacional 2005	Total Nacional 2004	% 05-04	Total Internacional 2005	Total Internacional 2004	% 05-04	Total 2005	Total 2004	% 05-04
Barranquilla	856.691	804.011	6,55%	149.883	136.526	9,78%	1.006.574	940.537	7,02%
Cartagena	975.195	924.094	5,53%	148.316	110.563	34,15%	1.123.511	1.034.657	8,59%
Cali	1.859.394	1.864.089	-0,25%	403.109	334.116	20,65%	2.262.503	2.198.205	2,93%
Total Colombia	3.691.280	3.592.194	2,76%	701.308	581.205	20,66%	4.392.588	4.173.399	5,25%

Operaciones	Total Nacional 2005	Total Nacional 2004	% 05-04	Total Internacional 2005	Total Internacional 2004	% 05-04	Total 2005	Total 2004	% 05-04
Barranquilla	20.889	21.235	-1,63%	2.977	2.858	4,16%	23.866	24.093	-0,94%
Cartagena	22.388	22.384	0,02%	3.797	3.291	15,38%	26.185	25.675	1,99%
Cali	31.489	32.322	-2,58%	4.073	4.146	-1,76%	35.562	36.468	-2,48%
Total Colombia	74.766	75.941	-1,55%	10.847	10.295	5,36%	85.613	86.236	-0,72%

Carga (TN)	Total 2005	Total 2004	% 05-04
Barranquilla	30.183	30.344	-0,53%
Cartagena	8.304	8.701	-4,56%
Cali	42.611	51.949	-17,98%
Total Colombia	81.098	90.994	-10,88%

El aeropuerto certificó sus Sistemas de: Gestión de Calidad (ISO 9001:200), Gestión Ambiental (ISO 14001:96), y Gestión de Salud y Seguridad (OHSAS 18001:99).

Se finalizó la revisión del Plan Maestro y fue entregado a las autoridades aeronáuticas para su aprobación.

Aeropuerto de Barranquilla

El aeropuerto de Barranquilla está gestionado por la sociedad Aeropuertos del Caribe, S.A. (ACSA), donde Aena Internacional tiene un 40%, además de ser socio operador.

El tráfico de pasajeros registró unos buenos resultados que permitieron alcanzar en diciembre, y por primera vez desde que se inició la concesión, la cifra de un millón de pasajeros. El tráfico nacional creció un 6,6% y el internacional un 9,8%, lo que ha supuesto un incremento del número total de pasajeros del 7,00% respecto al año 2004.

Los ingresos fueron de 17.736 millones de pesos, que representan un incremento del 12,7% frente al 2004 y el resultado operacional experimentó un incremento del 15,7%.

La actividad comercial ha mejorado notablemente su oferta con la apertura de una nueva área que ha incrementado el espacio comercial en más de un 50%.

The airport certified its Quality management Systems (ISO 9001:200), Environmental management (ISO 14001:96), and Health and Safety Management (OHSAS 18001:99).

The revision of the Master Plan was terminated and it was handed over to the aeronautical authorities for approval.

Barranquilla Airport

Barranquilla Airport is managed by Aeropuertos del Caribe, S.A. (ACSA), where Aena International has 40% participation as well as being the operating partner.

Passenger traffic registered good results which made it possible to achieve the figure of one million passengers in December, for the first time since the concession was made. Domestic traffic grew by 6.6% and international by 9.8% , which meant an increase in the total number of passengers of 7% as compared with 2004.

Earnings amounted to 17,736 million pesos, which represent an increase of 12.7% as regards 2004 and the operational earnings increased by 15.7%.

Commercial activity substantially improved its offer with a new area which increased commercial space by more than 50%.

Cali Airport

Cali Airport is managed through the company, Aerocali, S.A., in which Aena International has a 33% participation.

In 2005, the arbitration process which the concession was subjected to finalised and the decision of the tribunal was clearly favourable for the future of the company.

Although the domestic passenger traffic fell by 0.26%, international passenger traffic increased by 21.56%, thus, total passenger traffic increased by 2.91% and reached the figure of 2,267,254.

Earnings amounted to 32,321 million pesos, which represent an increase of 3.15% as compared with 2004. Outstanding is the contribution of the commercial areas with an increase of 14.91%. The operational use reached positive values and amounted to 477 million pesos.

Aeropuerto de Cali

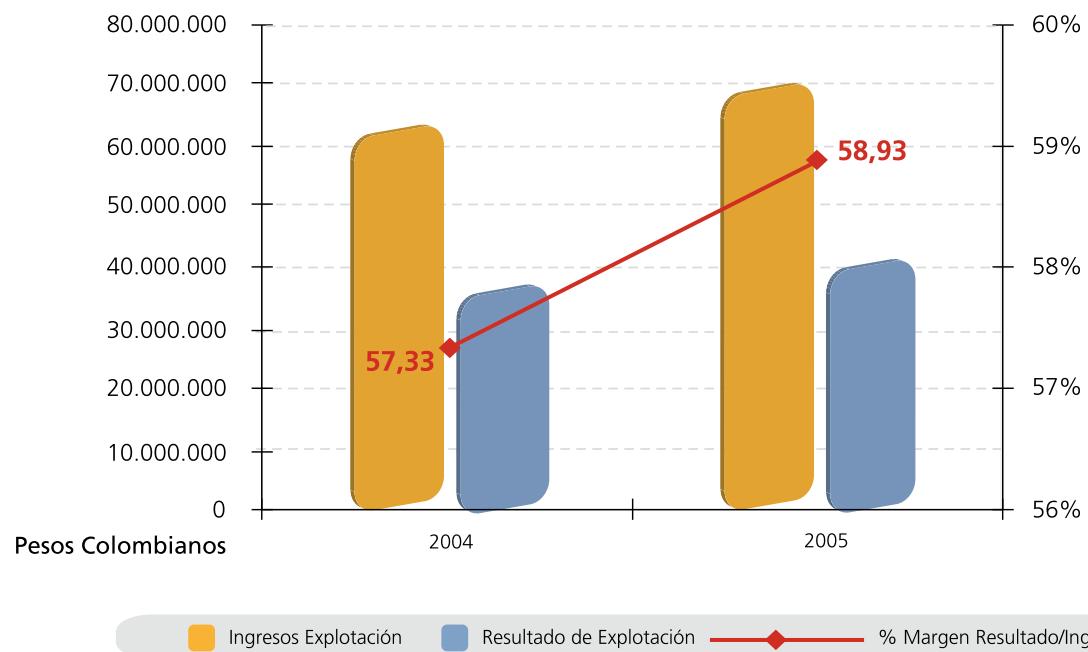
El Aeropuerto de Cali se gestiona a través de la sociedad Aerocali, S.A., en la que participa Aena Internacional en un 33%.

En 2005 finalizó el proceso de arbitraje al que estaba sometida la concesión siendo la decisión del tribunal de Arbitramento claramente favorable para el futuro de la sociedad.

Si bien el tráfico de pasajeros nacionales descendió en un 0,26%, el tráfico internacional se incrementó en un 21,56%, con lo que el tráfico total de pasajeros se incrementó en un 2,91% alcanzando la cifra de 2.267.254 pasajeros.

Los ingresos fueron de 32.321 millones de pesos, que representan un incremento del 3,15% frente al 2004, destacando el aporte de los comerciales con un incremento del 14,19%. La utilidad operacional alcanzó valores positivos y fue de 477 millones de pesos.

RESULTADOS COLOMBIA 2005 Colombia Results 2005



TBI

Aena Internacional participa en la empresa TBI P.L.C. a través de la sociedad Airports Concessions and Development Limited (ACDL), propietario del 100% de la empresa.

Aena Internacional está presente en ACDL con un 10% del accionariado. El 90% restante corresponde a la participación de la empresa española Abertis Infraestructuras S.A.

TBI explota en propiedad o concesión los aeropuertos de Luton, Belfast y Cardiff en el Reino Unido; Orlando Sanford en EE.UU; La Paz, Santa Cruz y Cochabamba en Bolivia y Skavsta en Suecia. También tiene distintos contratos de Operación y Gestión en Costa Rica y en Atlanta y Burbank en EE.UU.

En enero de 2005 comenzó la operación en TBI con sus nuevos accionistas, pudiendo definirse este año como de transición con la formación de los actuales consejos y comités y la renovación de equipos directivos para la implementación de nuevos modelos de gestión.

Actividad Aeroportuaria

En términos generales 2005 fue un buen año para TBI, por el notable incremento del número de pasajeros que utilizaron los aeropuertos del grupo y cualitativamente por las mejoras en su desarrollo del negocio como se refleja en sus resultados.

El tráfico total de pasajeros experimentó un aumento del 11%, superando los 21,3 millones de pasajeros, siendo el sector de bajo coste el mayor contribuyente a este incremento con un 19,2% de crecimiento sobre el año anterior.

TBI

Aena International participates in the company, TBI PLC. through the company, Airports Concessions and Development Limited (ACDL), the owner of 100% of the company.

Aena International has a 10% shareholding in ACDL. The remaining 90% corresponds to the participation of the Spanish company, Abertis Infraestructuras S.A..

TBI exploits the following airports as owner or concessionaire: Luton, Belfast and Cardiff in the United Kingdom; Orlando Sanford in the United States; La Paz, Santa Cruz and Cochabamba in Bolivia and Skavsta in Sweden. It also has operational and management contracts in Costa Rica and in Atlanta and Burbank in the United States.

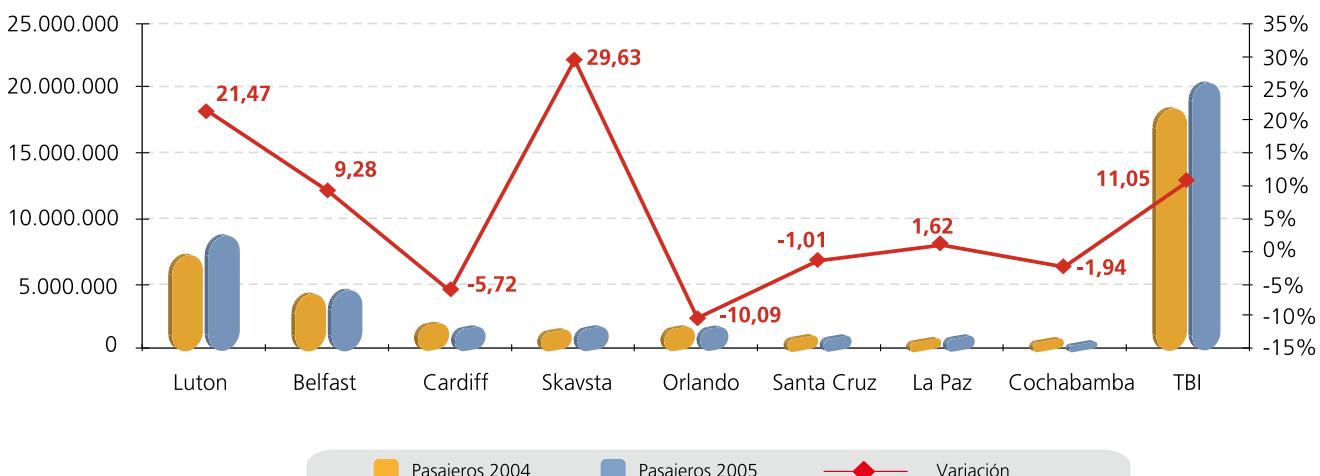
In January 2005, operations at TBI began with the new shareholders, and that year could be defined as one of transition with the formation of the current Boards of Directors and Committees, as well as the renovation of the management teams in order to implement the new management models.

Airport Activity

In general terms, 2005 was a good year for TBI due to the substantial increase in the number of passengers who used the airports of the Group and from the quality standpoint, due to the improvements in the development of business as can be seen in the earnings.

The total passenger traffic increased by 11%, and reached over 21.3 million. The low cost sector was the main contributor to this increase with 19.2% growth as compared with the previous year.

TRAFICO DE PASAJEROS TBI
TBI Passengers Traffic



Investments

2005 was a year with important investments in the Group. The main work involved the enlargement of the new air terminal at Luton Airport, the construction of a new access jetty to the aircraft parking positions at Belfast, the enlargement of the apron at Cardiff, the construction of a car park building at Skavsta and the partial remodelling of the airport at La Paz in Bolivia.

Earnings

Economic activity was conditioned by adaptation to the International Norms on Financial Information and the corresponding change in the period of the financial year, as well as the financial restructuring of the company which involved the sale of non-strategic assets and refinancing.

The total earnings of the Group grew by 7.9 as compared with 2004 and this involved a substantial contribution from commercial revenue which increased by 13.5% mainly due to the consolidation of the new commercial developments at Luton and Belfast.

The operating income grew by 9% as compared with 2004.

Inversiones

El año 2005 ha sido un año de importante inversión en el grupo. Las principales actuaciones fueron la ampliación del nuevo área terminal del aeropuerto de Luton, la construcción de un nuevo muelle de acceso a posiciones de estacionamiento de aeronaves en Belfast, la ampliación de plataforma en Cardiff, la construcción de un edificio de aparcamientos en Skavsta y la remodelación parcial del aeropuerto de La Paz en Bolivia.

Resultados

La actividad económica ha estado condicionada por la adaptación a las Normas Internacionales Información Financiera y el correspondiente cambio en periodo del año fiscal así como por la reestructuración financiera de la sociedad, con venta de activos no estratégicos y refinanciación.

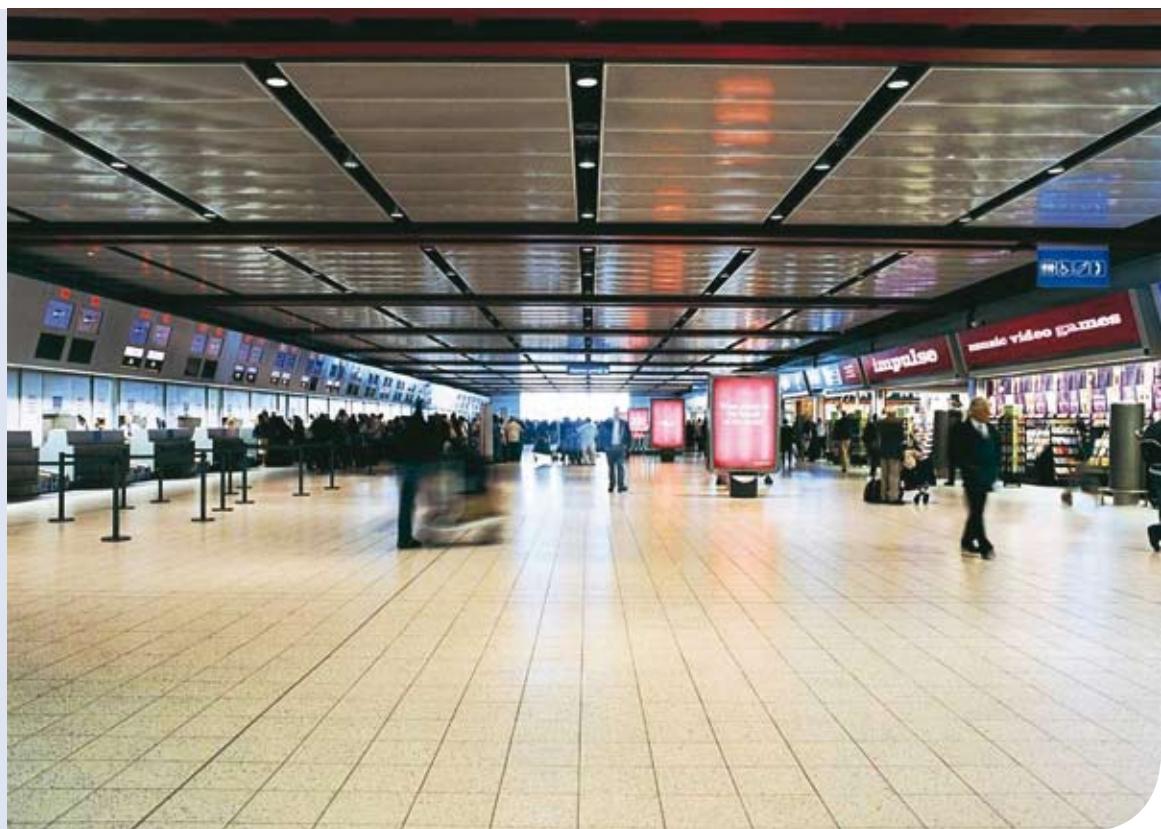
Los ingresos totales del grupo experimentaron un crecimiento del 7,9% respecto al año 2004, con un importante aporte de los ingresos comerciales que se han incrementado en 13,5% principalmente conducido por la consolidación de los nuevos desarrollos comerciales de Luton y Belfast.

El resultado de explotación presentó un crecimiento de un 9% frente al obtenido en 2004.

Trafico de pasajeros TBI TBI Passengers Traffic			
Pasajeros	Total 2005	Total 2004	% 05-04
Luton	9.149.443	7.532.300	21.47%
Belfast	4.822.500	4.413.100	9.28%
Cardiff	1.772.200	1.879.696	-5.72%
Skavsta	1.739.900	1.342.200	29.63%
Orlando	1.645.500	1.830.100	-10.09%
Santa Cruz	840.794	849.384	-1.01%
La Paz	825.994	812.838	1.62%
Cochabamba	570.898	582.220	-1.94%
TBI	21.367.229	19.241.838	11.05%

Aeropuerto de
Luton (Londres).

Luton Airport
(London).



Cuba

Aena Internacional ha continuado administrando conjuntamente con ECASA , empresa de aeroportos y navegación aérea de Cuba, el Aeropuerto de Cayo Coco, participando activamente en los Comités y Consejos de Dirección.

Actividad Aeroportuaria

El año ha presentado un comportamiento del tráfico a la baja cuyas principales causas han sido la inestabilidad climática y el riesgo ciclónico de la zona en la segunda mitad del año, que ha incidido negativamente en la elección de Cayo Coco como destino turístico.

La reorientación de operaciones de las aerolíneas cubanas para cumplir con el programa "Operación Milagro" firmado entre Cuba y Venezuela ha supuesto igualmente una reducción en la actividad del aeropuerto.

El número de pasajeros atendidos por el aeropuerto fue de 416.587, frente a los 438.927 atendidos en 2004, lo que supone una caída de un 5%, principalmente debida a la caída de tráfico del segundo semestre del año por los motivos anteriormente mencionados.

Del total de pasajeros, 323.315 fueron internacionales, 63.575 nacionales y 29.515 tránsitos, lo que ha supuesto mantener prácticamente constante el número de pasajeros internacionales, reduciéndose en casi un 20% y 16% los pasajeros nacionales y en tránsito respectivamente.

Cuba

Aena International continued to jointly administer the Cayo Coco Airport with ECASA, the Cuban Airport and Navigation Area Company, and participated actively in the Committees and the Boards of Directors.

Airport Activity

Traffic fell during 2005 due mainly to climate instability and the risk of hurricanes in the area during the second half of the year. This had a negative effect on the choice of Cayo Coco as a tourist destination.

The reorientation of the operations of Cuban airlines in order to comply with the "Miracle Operation" programme signed by Cuba and Venezuela also entailed a reduction in the airport activity.

The number of passengers attended to at the airport amounted to 416,587 as compared with 438,927 in 2004., which meant a fall of 5% mainly due to the drop in traffic during the second half year owing to the reasons mentioned above.

Of the total number of passengers, 323,315 were international, 63,575 were domestic and 29,515 were in transit, which meant that the number of international passengers remained practically constant, while the number of domestic passengers fell by 20% and those in transit by 16%.

Main work

- Surfacing of the borders of the runway in order to optimise the operation of heavy aircraft.
- Reordering and drafting of methodologies for airport services: signalling, parking and cleaning.
- Updating of the version of the CONOPER operational management system.
- Remodelling and enlargement of the VIP Lounge.
- Commencement of conversations in order to modify the scope of the agreement in force so that it includes assessment for other Cuban airports, including the José Martí International Airport in Havana in accordance with the needs stated by the Cuban airport authorities.

Earnings

The reduction in activity did not entail a drop in the airport performance indicators, which were above the levels of 2004.

As a consequence of the traffic affected, aeronautical revenue fell by 1.5% as compared to 2004; however, the commercial revenue grew by 3.1% due to the improved operation of the VIP Lounge.

Despite the drop in activity and the reduction of total earnings, the indicators of earnings per passenger grew in the aeronautic area by 1.9% and in the commercial area by 7.2%.

In addition, expenses remained at the same level as the previous year and an improvement was achieved in the operational income which increased by 7.3% as compared with 2004.

Principales Actuaciones

- Pavimentación de márgenes en la pista para optimización de la operación de aviones de gran tonelaje
- Reordenamientos y Elaboración de Metodologías en servicios aeroportuarios: señalética, estacionamientos y limpieza.
- Actualización de la versión del sistema de gestión operacional CONOPER
- Remodelación y ampliación del Salón VIP
- Inicio de conversaciones para modificar el alcance del acuerdo vigente de forma que incluya el asesoramiento a otros aeropuertos cubanos, incluido el Aeropuerto Internacional José Martí de La Habana, según las necesidades expresadas por las autoridades aeroportuarias del país.

Resultados

La reducción de la actividad no ha significado una merma en los indicadores de desempeño del aeropuerto, estando incluso por encima de los niveles de 2004.

Como consecuencia de la afectación del tráfico, los ingresos aeronáuticos bajaron un 1,5% respecto a 2004; sin embargo los ingresos por actividad comercial crecieron un 3,1%, siendo debido este incremento a la mejora en la explotación de la sala VIP.

A pesar de esta caída de la actividad y reducción de los ingresos totales, los indicadores de ingresos por pasajeros han crecido tanto en el aspecto aeronáutico, 1,9% de incremento, como en el comercial, 7,2% de crecimiento.

Por otra parte, los gastos se han mantenido al nivel del año pasado, consiguiéndose una mejora del resultado operacional del 7,3% frente a 2004.

Navegación Aérea

SACTA

Durante el año 2005 se ha finalizado prácticamente la primera fase del Acuerdo de Colaboración firmado con NATS relativa a la evaluación y análisis de SACTA para su adecuación al entorno de NATS y operación del nuevo centro de control en Prestwick, Escocia.

Se han comenzado tareas de la segunda fase del acuerdo, orientada hacia la definición de requisitos comunes de NATS y Aena, tanto de ingeniería como de usuarios.

También durante el año 2005 y en paralelo con el trabajo técnico se han desarrollado las negociaciones para definir el marco de la colaboración futura en el desarrollo de un sistema común, firmándose el 29 de julio un Acuerdo de Cooperación, en el que se establecen las bases de la relación para el desarrollo de SACTA y la creación de una sociedad conjunta que se espera se formalice en el primer trimestre de 2006.

ESSP

También en 2005, Aena Internacional ha seguido gestionando la participación de Aena en ESSP (European Satellite Service Provider), agrupación de los principales proveedores europeos de Navegación Aérea, que aspira a convertirse en el futuro operador-proveedor de servicios EGNOS.

Con la entrada de Portugal como nuevo socio, la participación de Aena y los demás socios se ha reducido a un 16,67% para equilibrar las participaciones de todos los integrantes institucionales.

Proyecto Galileo

Aena Internacional presta su apoyo a Aena en el desarrollo del Proyecto Galileo para configurar un sistema europeo de navegación por satélite.

La firma del Acuerdo de Bruselas de 5 de diciembre entre los socios fundadores del consorcio, que ha de constituir el concesionario del sistema, ha supuesto la culminación con éxito de los esfuerzos realizados por Aena para garantizar su adecuado posicionamiento en el consorcio.

Este acuerdo establece la localización en España de un Centro para el transporte seguro de personas y mercancías (Safety of Life), compuesto de un centro de misión (GMS) y de una serie de módulos adicionales para dar apoyo al desarrollo de aplicaciones y servicios críticos.

A partir de este hito fundamental, Aena consolida su posición de liderazgo en el área de la navegación por satélite para que ningún otro proveedor de servicios esté presente a este nivel en el futuro concesionario de Galileo.

Air Navigation

SACTA

During 2005, the first phase of the Collaboration Agreement signed with NATS regarding the evaluation and analysis of SACTA in order to adapt it to the NATS environment and the operation of the new control centre at Prestwick, Scotland was practically finalised.

Work began on the second phase of the agreement oriented towards the definition of the common requirements of NATS and Aena, both as regards engineering and users.

Moreover, during 2005 and at the same time as the technical work, negotiations were held to define the future framework of collaboration for the development of a common system, and a Cooperation Agreement was signed on July 29. This set out the bases of the relationship for the development of SACTA and the creation of a joint company which is expected to be formalised during the first quarter of 2006.

ESSP

Also in 2005, Aena International continued to arrange the participation of Aena in ESSP (European Satellite Service Provider), which is a grouping of the main European Air Navigation Providers, which aspires to become the future operator-provider of EGNOS services.

With the entry of Portugal as a new partner, the participation of Aena and the other partners was reduced by 16.67% in order to balance up the participations of all the institutional participants.

The Galileo Project

Aena International provides support for Aena for the development of the Galileo Project in order to configure a European satellite navigation system.

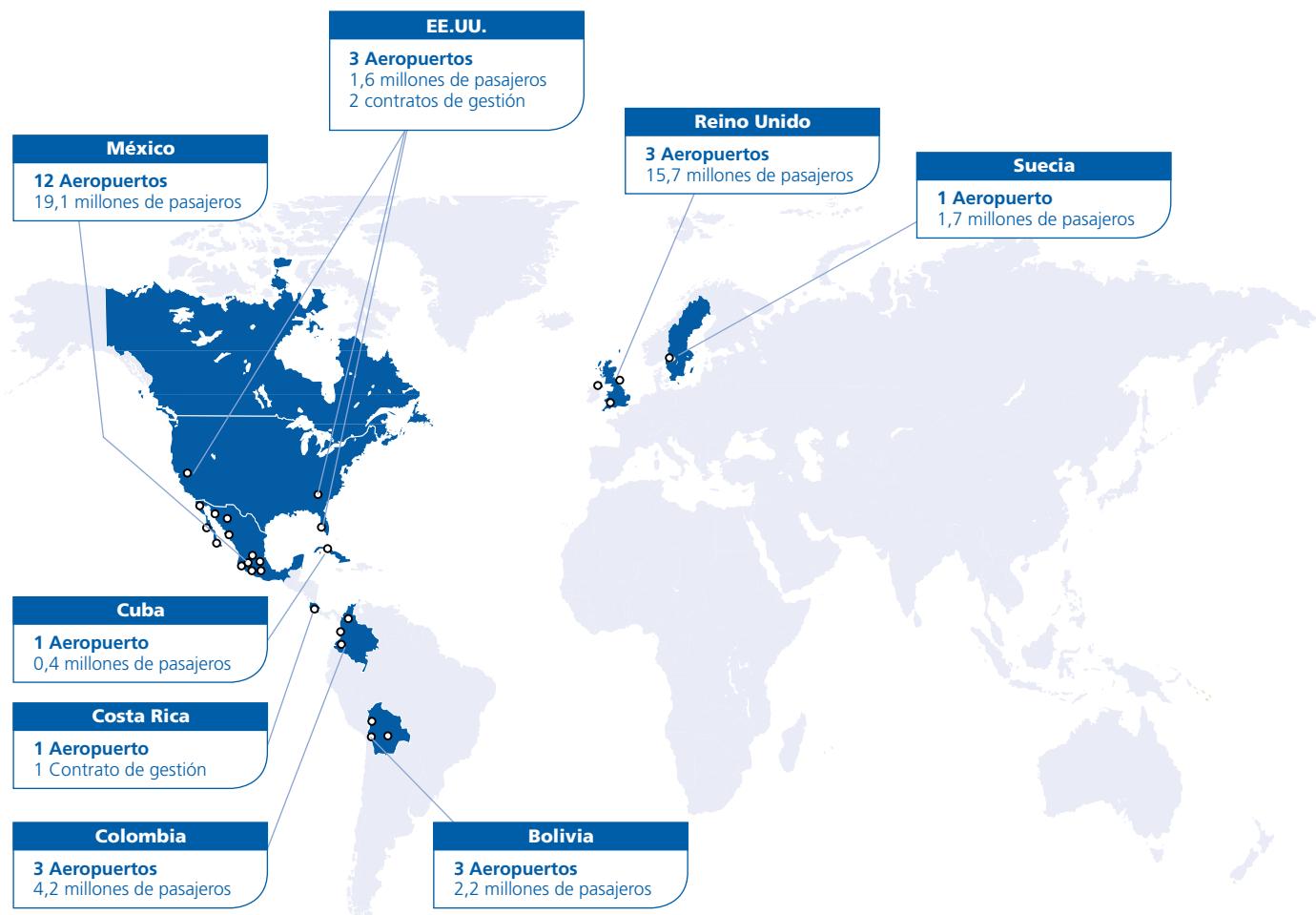
The signing of the agreement in Brussels on December 5 by the founding members of the consortium, which will constitute the concessionaire of the system, meant the successful culmination of the efforts made by Aena in order to guarantee its proper positioning in the consortium.

This agreement establishes that a Centre for the Safe Transport of Persons and Goods (Safety of Life), composed of a Mission Centre (GMS) and a number of additional modules to provide backup for the development of critical applications and services, will be located in Spain.

This fundamental landmark means that Aena consolidates its leading position in the satellite navigation area so that no other service provider will be present at this level in the future Galileo concessionaire.

Aeropuertos gestionados / participados por Aena Internacional 2005

Airports managed / participated in by Aena International 2005



Informe de gestión



Informe de gestión

1. Resultados económicos

Resultado consolidado

Los beneficios de explotación, que alcanzaron a nivel consolidado 300,5 millones de euros, presentan un crecimiento del 10,93%, consecuencia de la evolución positiva de los ingresos en la totalidad de las sociedades del Grupo y el esfuerzo de contención de los gastos por operaciones, lo cual ha permitido un incremento del EBITDA entre ejercicios del 10,44%.

El resultado financiero negativo aumenta un 29,27% en lógica correspondencia con el aumento de deuda necesaria para acometer el Plan de Inversiones establecido.

El resultado extraordinario negativo que asciende a 76,4 millones de euros disminuye un 7,12%.

El beneficio consolidado ha ascendido a 35,5 millones de euros, descendiendo un 5,8% respecto al beneficio consolidado obtenido en el ejercicio anterior. La positiva evolución de los resultados operativos ha sido compensada por el fuerte incremento de los resultados negativos financieros ya comentados.

Ratios financieros y económicos

Los principales ratios económicos y financieros del Grupo Aena son los siguientes:

Ingresos

Los ingresos de explotación han alcanzado 2.455,3 millones de euros, lo que supone un incremento del 11,16% respecto al ejercicio anterior.

Por componentes, la partida de importe neto de la cifra de negocios, que representa el 97,66% del total, por valor de 2.397,6 millones de euros, ha experimentado un incremento del 9,2%. Las mayores aportaciones a los ingresos por operaciones consolidados proceden de la Entidad dominante Aena (96%) seguida de la Sociedad Ingeniería y Economía del Transporte S.A. (INECO) que contribuye con un 3%.

La causa de dicho incremento se debe a la favorable evolución del tráfico de pasajeros (+9%) y aeronaves (+7%), así como al incremento de los ingresos comerciales totales en más de un 9% con respecto al ejercicio anterior.

En lo que respecta al tráfico de pasajeros, durante el año 2005 y en función de los últimos datos disponibles, la cifra de pasajeros totales ha ascendido a más de 181 millones, lo que ha supuesto un incremento en torno al 9% respecto a los datos del año anterior. Por otra parte, el tráfico que presenta un mayor volumen es el comunitario con aproximadamente 90 millones de pasajeros, seguido por el nacional que supera los 76 millones. Señalar que el 67% del tráfico de pasajeros se ha concentrado en los seis aeropuertos españoles de primer nivel, destacando los Aeropuertos de Madrid-Barajas con cerca de 42 millones de pasajeros, junto

Ratios financieros y económicos		
RATIOS	2005	2004
RATIOS DE SOLVENCIA		
R. Endeudamiento Ip: Deuda Ip / Fondos Propios	1,32	1,17
RATIOS DE RENTABILIDAD		
Margen EBITDA	29,92%	30,12%
Margen Explotación: Resultado Explotación / Ventas	12,53%	12,33%
Rentabilidad Económica: Beneficio Explotación / Total Activo	2,42%	2,39%
Rentabilidad Financiera: Bº Antes Impuestos / Patrimonio Neto	1,05%	1,13%

con Barcelona y Palma de Mallorca que superan los 27 y 21 millones de pasajeros, respectivamente.

Destacar que los aeropuertos de Alicante, Bilbao, Fuerteventura, Ibiza, Lanzarote, Menorca, Santiago, Sevilla, Tenerife Norte y Valencia han concentrado en torno al 24% del tráfico.

Cabe mencionar que en 2005 las compañías de Bajo Coste transportaron en la Red de Aena más de 33 millones de pasajeros, lo que significa un incremento en torno al 33% respecto al año anterior. Estas compañías ya suponen aproximadamente el 18% del tráfico total y cerca del 19% del tráfico comercial de pasajeros.

En cuanto al tráfico de aeronaves, el número total de movimientos de aviones en los aeropuertos de la red de Aena fue superior a los 2 millones durante el año 2005, lo que supone un incremento superior al 6% respecto a los datos del año anterior. Si tenemos en cuenta el volumen de aviones comerciales, sin incluir otras clases de tráfico (aviación general, militar, etc.), la cifra supera los 1,8 millones, más de un 7% respecto al año anterior.

Los aeropuertos que han tenido mayor número de movimientos son: Madrid-Barajas, Barcelona, Palma de Mallorca, Málaga y Gran Canaria. Entre los crecimientos significativos de tráfico de aeronaves son de resaltar los siguientes aeropuertos: Jerez, Murcia-San Javier, Santander, Ceuta/Heliporto y Sevilla.

El número de movimientos de aeronaves gestionados por Navegación Aérea en la Península durante el año 2005 fue de más de 1.676.000 y en Canarias fue superior a 305.000, lo que se traduce en un crecimiento de 5,7% en Península y un 4,1% en Canarias.

Según los datos de Eurocontrol, el crecimiento del tráfico aéreo en número de vuelos se cuantifica en 6,5% para la Península y 4,5% para la Región de Información de Vuelo de Canarias, acorde con los ascensos generalizados en las Regiones de Información de Vuelo (FIR) europeas.

Asimismo, el volumen de mercancía (entendida como carga más correo) transportada durante el ejercicio 2005 supera las 673.000 toneladas. De este volumen, la carga transportada está en torno a 611.000 toneladas, lo que ha supuesto un descenso aproximado de un 4% frente al año 2004. La carga en tránsito, de la cual aproximadamente el 38% es nacional, supone más de 11.000 toneladas. El volumen de correo, casi el 70% corresponde a correo nacional, fue

superior a 61.000 toneladas, con un incremento total del 0,6% respecto al año anterior.

Por aeropuertos, Madrid-Barajas mantiene su posición dominante alcanzando aproximadamente el 54% de la carga total de la red, seguido por los aeropuertos de Barcelona y Gran Canaria, que representan más del 15% y más del 6%, respectivamente.

Unido a la favorable evolución del tráfico, otro factor que ha contribuido al incremento de los ingresos consolidados ha sido el aumento del 9% de los ingresos comerciales y del 0,4% del ratio de ingreso comercial/pasajero comercial, alcanzando un volumen de ingresos en 2005 de más de 400 millones de euros.

Actividad Inversora

El importe certificado correspondiente a las actuaciones desarrolladas durante este año por Aena ascendió a más de 1.506 millones de euros.

Destaca la continuación del esfuerzo inversor para hacer frente al Plan de Inversiones establecido, correspondiendo las adiciones más significativas del ejercicio 2005 a la construcción de la nueva área terminal en el aeropuerto de Madrid-Barajas.

Respecto a Navegación Aérea, las actuaciones más significativas que se han llevado a cabo se han dirigido a la mejora y actualización de las infraestructuras y de la explotación de sus sistemas, con el fin de proporcionar una mayor capacidad al sistema y aumentar la calidad del servicio.

2. Líneas de Negocio

Centros de Carga Aérea

La misión de construir, gestionar y promocionar los centros de carga, así como las actividades relacionadas con los mismos, y en particular en los aeropuertos de la red de Aena, recae en la sociedad del grupo Centros Logísticos Aeroportuarios, S.A (Clasa).

Al cierre del ejercicio 2005 las concesiones administrativas otorgadas a Clasa por Aena se refieren a la zona modular de Carga en el aeropuerto de Madrid-Barajas, Zona de carga del aeropuerto de Barcelona, parcela 1.2 del aeropuerto de Zaragoza, dos parcelas para actividades logísticas en el aeropuerto de Bilbao, una parcela de terreno urbanizado en el aeropuerto de Vitoria y la zona de carga del aeropuerto de Valencia.

En este sentido, durante el ejercicio 2005, se aprobó la Política de Responsabilidad Social Corporativa de Clasa, que comprende los objetivos, compromisos y obligaciones de la empresa y las garantías que deberán cumplir los edificios respecto de la prevención de riesgos laborales, protección al medioambiente, desarrollo sostenible, calidad en la ejecución de la obra y satisfacción del cliente.

Cabe destacar que los edificios de Servicios Generales de los Centros de carga de Madrid y Barcelona, se encuentran comercializados a finales del ejercicio 2005 en un 86,2% y 87% de su superficie, respectivamente, con un total de 278 clientes, habiéndose iniciado en el mes de diciembre las obras de construcción del Edificio de Servicios Generales del centro de carga aérea de Valencia, con una superficie de parcela de 3.395 m².

Las actuaciones más destacables efectuadas durante el ejercicio 2005 en los centros de carga aérea se resumen de la siguiente manera:

Centro de Carga Aérea de Madrid-Barajas

- Ampliación de la nave de WFS Servicios Aeroportuarios.
- Mejora del edificio de servicios centrales.
- Comercialización al 100% y 95% de dos aparcamientos subterráneos de 280 y 330 plazas.
- Arrendamiento de una nave con oficinas para Swiftair.

Centro de Carga Aérea de Barcelona

- Finalizadas las obras de demolición del Terminal de carga de Iberia se ha iniciado la construcción de la segunda fase del nuevo terminal de carga.
- Ejecución de diversas naves con oficinas.
- Continuación de la urbanización del área de actividades logísticas.

Centro de Carga Aérea de Valencia

- Se inician las obras de construcción del Edificio de Servicios Generales.
- Finalizan las obras de urbanización del centro de carga aérea.

Consultoría e Ingeniería

La sociedad del grupo Ingeniería y Economía del Transporte, S.A (INECO) realiza todo tipo de estudios, proyectos y trabajos de consultoría e ingeniería civil, aeronáutica, industrial, de telecomunicaciones, medioambiental, de sistemas, de edificación, de urbanismo y ordenación del territorio, y, en general, todas aquellas actividades relacionadas con el transporte, las infraestructuras, las telecomunicaciones y los servicios de la sociedad de la información.

En este sentido, durante el ejercicio 2005 el 30,17% de la producción procede de la actividad de sistemas y navegación aérea y proyectos aeroportuarios, seguida de obras y mantenimiento (25,86%), consultoría (23,02%) y proyectos e instalaciones ferroviarias (17,4%).

Los trabajos más significativos desarrollados por INECO en 2005 han sido los siguientes:

Consultoría:

- Asistencia técnica para la prestación del servicio de puesta en explotación de ampliación y nuevos aeropuertos de la Red – 2005
- Asistencia técnica en el desarrollo de la puesta en marcha de los diferentes tramos del Plan Ferroviario Nacional (Venezuela).

Obras y Mantenimiento:

- Consultoría y asistencia técnica para la dirección facultativa ambiental y asesoría técnica obras nuevo acceso ferroviario N-NO de España tramo Soto del Real-Segovia, infraestructura y vía lotes 1, 2, 3 y 4 de la plataforma.
- Asistencia técnica de control y vigilancia del contrato de ejecución de obra civil metro ligero Santa Cruz de Tenerife-La Laguna.

Proyectos Ferroviarios:

- Consultoría y asistencia técnica para la redacción del proyecto Línea Alta Velocidad entre Bobadilla y Granada tramo Tocón-Valderrubio, plataforma y vía.
- Asistencia técnica para la redacción del proyecto de construcción de la integración del ferrocarril en la ciudad de Logroño.

Instalaciones y Sistemas Ferroviarios:

- Consultoría y asistencia técnica para el control de vigilancia de obras en el proyecto de instalaciones para el tramo Puigverd de Lérida-Barcelona (Sants) de la línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa.
- Consultoría y asistencia para Dirección Facultativa obras instalaciones eléctricas (subestaciones eléctrica de tracción, L.A.C., señalización telecomunicaciones fijas y GSM-N, operadores públicos, sistemas ayuda explotación, centro regularización y central edificios técnicos) Línea Alta Velocidad Córdoba-Málaga.

Sistemas y Navegación Aérea:

- Prestación de servicio de apoyo a la Dirección de Aena.
- OPTIMAL. Optimal procedures and techniques for the improvement of approach and landing.

Proyectos Aeroportuarios:

- Proyecto de mejora de las infraestructuras aeroportuarias de la República de Namibia incluyendo sistemas de navegación y seguridad.

- Asistencia técnica para la prestación del servicio para la oferta del programa de transición y adecuación (OPTA) en el aeropuerto de Madrid Barajas.

Carreteras:

- Elaboración y emisión de informes sobre proyectos de trazado y construcción de las autopistas de peaje circunvalación de Alicante y Cartagena-Vera y de otros tramos previos a su supervisión y aprobación.
- Proyecto de construcción de vía de alta capacidad desde A2 en Guadalajara y la A3 y la autovía de Castilla-La Mancha (autovía de la Alcarria) tramo II enlace CM-2004 - enlace CM-2003.

Internacional

Una de las iniciativas europeas de mayor relevancia en las que ha participado Aena, entidad dominante, durante el año 2005 es el denominado proyecto SESAR (Single European Sky ATM Research). Este proyecto, liderado por la Comisión Europea y Eurocontrol, tiene como objetivo la implantación del denominado Cielo Único Europeo, y a lo largo de su desarrollo introducirá nuevos conceptos, tanto en el lado tierra como en el lado aire, que permitirán optimizar las prestaciones en capacidad, seguridad, eficiencia y medio ambiente en el sector del transporte aéreo en Europa.

En el ámbito internacional, destacan, por otra parte, las numerosas visitas de delegaciones extranjeras (Portugal, Alemania, Corea del Sur, Holanda, Australia, Serbia y Montenegro, Méjico, Polonia y Chile) que han pasado por nuestros aeropuertos con el fin de conocer a fondo alguna de las actividades desarrolladas en ellos, la participación en Routes 2005 consistente en la realización de propuestas de nuevas rutas y frecuencias a compañías aéreas existentes y potenciales de Aena, la participación en las diferentes Ferias de Turismo, tanto españolas como europeas celebradas durante el año 2005 (FITUR, ITB, STEPS, TUR, WTM), Salón Internacional de la Logística, Feria de Mastrich, Air Cargo Europe 2005, Air Cargo Américas 2005, International Air Cargo Conference 2005 y Tiaca Annual General Meeting 2005, entre otros.

Dentro del ámbito de la gestión internacional de Navegación, la Dirección de Navegación Aérea mantuvo una presencia activa en el plano internacional, manteniendo así su imagen como proveedores de referencia en diversos aspectos tanto técnicos como operacionales, participando en programas de desarrollo internacionales en los que se apor-

taron sus conocimientos y experiencia para el desarrollo del sistema global de navegación aérea.

Dentro de estos planes cabe destacar:

- GALILEO. El Consejo de Ministros del UE de 5 de diciembre de 2005 acordó que España acoja dos centros de control del proyecto Galileo. Aena emplazará en sus instalaciones de Navegación Aérea de Torrejón de Ardoz un centro completo de servicios vinculados a la navegación aérea y con el transporte seguro de personas.
- EGNOS. La Agencia Espacial Europea ha dado comienzo a la fase de Operaciones Iniciales, a través de un contrato con el consorcio liderado por la empresa ESSP (European Satellite Services Provider), y del que forma parte Aena.
- SESAR. Programa de implantación de Cielo Único. El día 21 de noviembre ha tenido lugar, en la sede de Eurocontrol, la firma protocolaria del proyecto SESAR.
- Aena y NAV Portugal se unen para realizar un Estudio de Viabilidad de Bloques Funcionales de Espacio Aéreo. Dentro de este marco de trabajo, el pasado 14 de septiembre, se estableció el Grupo de Coordinación con una primera reunión en Madrid, donde se acordaron las fases del estudio a realizar y resultados esperados.
- EUROCONTROL. La participación de la Aena en asuntos relativos a EUROCONTROL se puede separar en la parte institucional y la relativa a la convergencia:
 - En el ámbito institucional, la Dirección de Navegación Aérea continuó en 2005 prestando su apoyo en diversos foros institucionales de alto nivel de Eurocontrol y en especial Chief Executive Standing Conference (CESC) y el Consejo Provisional.
 - En el ámbito relativo a la convergencia internacional, el grado de convergencia para Aena con el Plan Local de Convergencia Internacional (LCIP) fue del 97,3% a 31 de diciembre de 2005.
- OACI. Aena continúa con su participación activa en los foros de OACI, destacando las actividades de desarrollo e implantación en el Corredor EUR/SAM que une Europa con Sudamérica y el Caribe, así como en el GREPECAS, Grupo de Planificación e Implementación del Caribe y Sudamérica.

- CANSO. Durante la Asamblea General, celebrada del 15 al 18 de Mayo en Shannon (Irlanda), se aprobó el Plan Estratégico de la organización para los próximos años. Igualmente, se eligió un nuevo Comité Ejecutivo, y su Chairman, siendo elegido para este puesto Ashley Smout, CEO de Airways New Zeland.

Aena Internacional

El año 2005 se ha caracterizado, a nivel general, por la consolidación del sector en índices de crecimientos estables, después del importante aumento del 2004.

Destacar que durante el ejercicio 2005, a través de la participación del 10% en Airports Concessions and Development Limited (ACDL), sociedad que ha adquirido el 100% del operador británico de aeropuertos TBI con presencia en 11 aeropuertos, se ha duplicado la dimensión en cuanto a los pasajeros atendidos, alcanzándose la participación en 27 aeropuertos en Latinoamérica (México, Colombia, Cuba, Bolivia y Costa Rica), CEE (Reino Unido y Suecia) y Estados Unidos de Norteamérica. El crecimiento medio en el número de pasajeros atendidos en dichos aeropuertos en 2005 fue de un 9,93% superando los 45 millones.

Como consecuencia del incremento del tráfico, junto con el impulso dado a la explotación de actividades comerciales y la contención de costes, se ha producido una clara progresión en los resultados de explotación de los aeropuertos, que redunda en un buen resultado.

Adicionalmente, Aena Internacional ha vendido la participación que tenía en la empresa CEGISA, dedicada a servicios de extinción y prevención de incendios, por no estar vinculada con los objetivos y líneas de actuación previstas.

México

Aeroportuario del Pacífico (México)

La participación de Aena Internacional en el Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP), que explota 12 aeropuertos en México, se lleva a cabo a través de la sociedad Aeropuertos Mexicanos del Pacífico (AMP), que es a su vez el socio estratégico del GAP, a través del 15% del capital y de un contrato de gestión. El 85% del capital restante del GAP permanece en manos de la Administración Mexicana. En el año 2005 se han realizado los trabajos necesarios para la salida a bolsa de esta participación en el primer trimestre de 2006.

En AMP se han realizado modificaciones en su estructura accionarial derivados del cambio del socio mexicano y la política de desinversión de Unión Fenosa. La formalización de estos cambios, acordados en 2005, se realizará en los primeros meses del siguiente ejercicio.

Actividad Aeroportuaria

En términos generales se puede considerar que el 2005 ha sido excelente para el Grupo, ya que las cifras totales de operaciones y pasajeros presentaron crecimientos notables con respecto al 2004, alcanzando las cifras máximas en el periodo transcurrido desde la concesión.

En lo que respecta al tráfico, los pasajeros atendidos (excluidos tránsitos) registraron un incremento de 9,2%, los nacionales con un aumento del 1% y los procedentes de vuelos internacionales un 24,7%. El tráfico de pasajeros ha superado ampliamente los 19 millones de pasajeros con una composición 60/40% entre el nacional e internacional.

En la actividad operacional, se alcanzó un crecimiento global del 6,2% (24.354 operaciones más). En el servicio nacional se aumentó la actividad sobre el 2004 en un 2,2% mientras que en el servicio internacional se produjo un crecimiento del 19,8%.

En la carga aérea, se ha mantenido el importante volumen de la actividad desarrollada, con una menor actividad internacional que ha producido que las cifras sean un 0,3% menor al 2004.

Principales Actuaciones

Inversiones

Se han iniciado los Programas Maestros de Desarrollo 2005-2019, en su primer quinquenio, con una inversión ejecutada de 623,8 millones de pesos mexicanos en 2005.

Las principales obras del año fueron la ampliación de edificios terminales en los aeropuertos de Guadalajara (Fase II) y Puerto Vallarta, la ampliación de la plataforma de estacionamiento en Mexicali y las rehabilitaciones de pavimentos en el campo de vuelo de todos los aeropuertos.

Certificados de Accesibilidad y Cumplimiento Ambiental

Se ha completado la certificación, por los Organismos Gubernamentales de México, en las dos áreas: actualmente todos los aeropuertos están certificados en accesibilidad y 11 en cumplimiento ambiental.

Seguridad

Se ha continuado el Plan de Seguridad para la inspección del 100% de equipaje de bodega, licitándose la adquisición, la implementación y operación de equipos EDS y EDP.

Se puso en marcha un sistema transitorio de inspección, basado en equipos de detección de trazas, impartiendo la capacitación sobre manejo de equipos a las compañías aéreas.

ISO 9001: 2000

Se ha completado la certificación por IQNet y AENOR del Sistema de Gestión de la Calidad, bajo el estándar ISO 9001:2000, para los 12 aeropuertos de GAP y sus Servicios Corporativos, con el siguiente alcance: Gestión del Terminal, Gestión de las Operaciones, Gestión de la Seguridad Aeroportuaria y Gestión de las Infraestructuras. Ha sido el primer grupo aeropuerto de México en ser certificado en su totalidad.

Comercial y Marketing

Se han implementado nuevos centros comerciales en los aeropuertos de Guadalajara, Tijuana y Manzanillo y se ha continuado con la aplicación del Plan Comercial 2005-2009. Con ello los ingresos han crecido un 25,2% sobre el 2004.

GAP ha participado, con delegación y stand propios, en la conferencia Routes de 2005 para desarrollo de rutas aéreas, habiendo mantenido múltiples reuniones con compañías aéreas del área América-Pacífico y Europa

También en 2005 se ha constituido la sociedad Pacífico Cargo para la explotación del nuevo Centro de Carga Aérea de Guadalajara con la entrada del socio operador en la misma.

Administración Y Finanzas

Derivado de los trabajos de salida a Bolsa, en Nueva York y en México, la actividad de GAP ha tenido que adaptarse a lo determinado en la Ley Sarbanes-Oxley y ha implementado el sistema de control interno COSO.

Resultados

El año se cerró con una mejora significativa sobre el 2004 debida principalmente al incremento de tráfico, las nuevas tarifas para el periodo 2005-09 y el crecimiento de los ingresos comerciales. Los ingresos han crecido en un 14,5%, manteniendo la tendencia de crecimiento porcentual superior a los gastos operativos.

El EBITDA de 2005 ha crecido un 19,1% respecto al obtenido en 2004, el margen sobre ingresos supera el 67% y el resultado neto del ejercicio ha aumentado en un 64,5%.

Colombia

Aeropuerto de Cartagena de Indias

El Aeropuerto de la ciudad de Cartagena se gestiona por la Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. (SACSA). En ella participa Aena Internacional como socio operador, con una participación en capital del 38%.

El tráfico de pasajeros ha tenido unos incrementos superiores a las cifras registradas en el resto de aeropuertos de Colombia. Así, el tráfico nacional ha crecido en un 5,53% y el internacional en un 34,14% con respecto al año 2004.

Los ingresos fueron de 20.724 millones de pesos, que representan un incremento del 22,4% frente al 2004 y el resultado operacional experimentó un incremento del 25,91%.

El aeropuerto certificó sus Sistemas de : Gestión de Calidad (ISO 9001:2000), Gestión Ambiental (ISO 14001:96), y Gestión de Salud y Seguridad (OHSAS 18001:99).

Se finalizó la revisión del Plan Maestro y fue entregado a las autoridades aeronáuticas para su aprobación.

Aeropuerto de Barranquilla

El aeropuerto de Barranquilla está gestionado por la sociedad Aeropuertos del Caribe, S.A. (ACSA), donde Aena Internacional tiene un 40%, además de ser socio operador.

El tráfico de pasajeros registró unos buenos resultados que permitieron alcanzar en diciembre, y por primera vez desde que se inicio la concesión, la cifra de un millón de pasajeros. El tráfico nacional creció un 6,6% y el internacional un 9,8%, lo que ha supuesto un incremento del número total de pasajeros del 7,00% respecto al año 2004.

Los ingresos fueron de 17.736 millones de pesos, que representan un incremento del 12,7% frente al 2004 y el resultado operacional experimentó un incremento del 15,7%.

La actividad comercial ha mejorado notablemente su oferta con la apertura de una nueva área que ha incrementado el espacio comercial en más de un 50%.

Aeropuerto de Cali

El Aeropuerto de Cali se gestiona a través de la sociedad Aerocali, S.A., en la que participa Aena Internacional en un 33%.

En 2005 finalizó el proceso de arbitraje al que estaba sometida la concesión siendo la decisión del tribunal de Arbitramento claramente favorable para el futuro de la sociedad.

Si bien el tráfico de pasajeros nacionales descendió en un 0,26%, el tráfico internacional se incrementó en un 21,56%, con lo que el tráfico total de pasajeros se incrementó en un 2,91% alcanzando la cifra de 2.267.254.

Los ingresos fueron de 32.321 millones de pesos, que representan un incremento del 3,15% frente al 2004, destacando el aporte de los comerciales con un incremento del 14,19. La utilidad operacional alcanzó valores positivos y fue de 477 millones de pesos.

Cuba

Aeropuerto Internacional Jardines del Rey

El año ha presentado un comportamiento del tráfico a la baja cuyas principales causas han sido la inestabilidad climática y el riesgo ciclónico de la zona en la segunda mitad del año, que ha incidido negativamente en la elección de Cayo Coco como destino turístico.

El número de pasajeros atendidos por el aeropuerto fue de 416.587, frente a los 438.927 atendidos en 2004, lo que supone una caída de un 5%, principalmente debida a la caída de tráfico del segundo semestre del año por los motivos anteriormente mencionados.

Del total de pasajeros, 323.315 fueron internacionales, 63.575 nacionales y 29.515 tránsitos, lo que ha supuesto mantener prácticamente constante el número de pasajeros internacionales, reduciéndose en casi un 20% y 16% los pasajeros nacionales y en tránsito respectivamente.

Resultados

La reducción de la actividad no ha significado una merma en los indicadores de desempeño del aeropuerto, estando incluso por encima de los niveles de 2004.

Como consecuencia de la afectación del tráfico, los ingresos aeronáuticos bajaron un 1,5% respecto a 2004, sin embargo

go los ingresos por actividad comercial crecieron un 3,1%, siendo debido este incremento a la mejora en la explotación de la sala VIP.

TBI

Aena Internacional participa en la empresa TBI P.L.C. a través de la sociedad Airports Concessions and Development Limited (ACDL), propietario del 100% de la empresa.

Aena Internacional está presente en ACDL con un 10% del accionariado. El 90% restante corresponde a la participación de la empresa española Abertis Infraestructuras S.A.

TBI explota en propiedad o concesión los aeropuertos de Luton, Belfast y Cardiff en el Reino Unido; Orlando Sanford en EE.UU; La Paz, Santa Cruz y Cochabamba en Bolivia y Skavsta en Suecia. También tiene distintos contratos de Operación y Gestión en Costa Rica y en Atlanta y Burbank en EE.UU.

Actividad Aeroportuaria

El tráfico total de pasajeros experimentó un aumento del 11%, superando los 21,3 millones de pasajeros, siendo el sector de bajo coste el mayor contribuyente a este incremento con un 19,2% de crecimiento sobre el año anterior.

Resultados

Los ingresos totales del grupo experimentaron un crecimiento del 7,9% respecto al año 2004, con un importante aporte de los ingresos comerciales que se han incrementado en 13,5% principalmente conducido por la consolidación de los nuevos desarrollos comerciales de Luton y Belfast.

El resultado de explotación presentó un crecimiento de un 9% frente al obtenido en 2004.

3. Análisis de los principales riesgos asociados a la actividad

Las actividades del Grupo Aena se encuentran sujetas a los riesgos propios del sector en los que opera y en todo caso a factores tales como la evolución del tráfico, los entornos socioeconómicos, los marcos reguladores, la evolución del tipo de cambio, etc, considerando relevantes los riesgos que afectan a la rentabilidad y solvencia financiera.

En particular, destacarían los siguientes riesgos:

a) Riesgos de carácter financiero:

El principio fundamental de la política financiera del Grupo Aena se basa en la centralización de la misma en la Dirección de Administración y Finanzas, de modo que la totalidad de los pasivos y activos financieros se contratan y gestionan desde dicha Dirección.

Merecen especial mención los siguientes riesgos de carácter financiero:

a.1. Riesgo de tipo de interés

El objetivo es la optimización del gasto financiero dentro de los límites de riesgo establecidos.

Para las sociedades del grupo Aena que no utilizan en sus transacciones comerciales divisa distinta del Euro, el riesgo de gasto financiero se reduce al riesgo de tipo de interés, siendo las variables de riesgo Euribor 3m (utilizado para la deuda a largo plazo) y Euribor 1m (usado en pólizas de crédito).

En las sociedades del grupo Aena que operan en divisas, fundamentalmente, dólar americano (USD), libra esterlina (GBP), peso colombiano (PCol) y peso mexicano (PMx), existe una gran sensibilidad a la evolución de los tipos de cambio.

Para paliar este riesgo, se ha establecido una política anual de mantenimiento de la estructura de tipos de interés siguiente: 30% a tipo variable y 70% a tipo fijo en la sociedad dominante, 22,6% a tipo de interés variable en Aena Desarrollo Internacional, y contratación por parte de Clase de operaciones (CAP) a un tipo CAP del 5% y un nominal total de 36 millones de euros, para cubrir en el periodo 2003-2006 la variabilidad de los tipos de interés revisables, de manera que en un escenario potencial de incremento de los tipos de inte-

rés, la repercusión sobre el gasto financiero se atenúa. Además se ha aprovechado de los históricamente bajos tipos de interés a largo plazo y de las bajadas de los tipos a corto, mejorando el tipo medio de la deuda.

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

a.2. Riesgo de liquidez.

Las 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 12 meses de necesidades financieras, se ha establecido una política de mantenimiento de liquidez, firmando Convenios con ICO y con BEI, así como manteniendo la financiación disponible con Deppa Bank.

a.3. Riesgo de contrapartida.

La variable de riesgo es la calidad crediticia de la contraparte, por lo que el objetivo se centra en minimizar el riesgo de incumplimiento de las contrapartes sin penalizar el precio.

A 31/12/2005, y dada la estructura variable/fijo de la deuda, sólo hay una operación de Swap contratada con SCH por importe de 120 millones de euros (2,1% sobre el total). El riesgo de contrapartida por tanto es mínimo. No obstante, la calidad crediticia de SCH es de A+ y A1 (largo y corto plazo) según Standard & Poors.

b) Seguros y Políticas de Seguros.

Una vez identificados los riesgos fortuitos (terrorismo, daños a los activos, avería de maquinaria, pérdida de beneficios, seguridad física, responsabilidad civil, contaminación, transportes de mercancías) u operativos (responsabilidad civil de Directivos y Técnicos), a través de un exhaustivo control de la siniestralidad de los aeropuertos, se procede a su evaluación y tratamiento, con el objetivo de su reducción y control.

Dicho análisis y gestión de los riesgos mencionados contempla la identificación de la fuente de peligro y del activo que puede verse afectado por la materialización del riesgo, así como la aplicación de los métodos de reducción y control.

(recomendaciones, medidas de prevención, programas, etc) y la transferencia de la reposición financiera de las pérdidas a una aseguradora mediante la contratación de una póliza de seguros.

c) Riesgos derivados de la fiabilidad de la información financiera

Dichos riesgos se ven mitigados por una estructura organizativa que garantiza la adecuada segregación de funciones en los procesos administrativos y contables que proporcionan la información financiero-contable, unido a una revisión de dicha información económico-financiera, regulada a través de normas internas y sistemas de control interno, por parte de los responsables de dicha información y por las auditorías internas y externas.

Merecen especial mención la realización y actualización del Programa de Actuación Plurianual (PAP), Plan Operativo y Presupuesto anual, así como la revisión periódica del grado de cumplimiento de los mismos, evaluando las desviaciones y proponiendo medidas correctoras.

Asimismo, las normativas aplicadas por Aena en materia de seguridad, implantación y actualización de los sistemas informáticos permiten el correcto funcionamiento de las múltiples aplicaciones informáticas utilizadas y la fiabilidad de la información suministrada por las mismas, lo cual es clave para el desarrollo de las actividades de Aena.

4. Otros aspectos relevantes

Calidad y Medio Ambiente

El Plan de Calidad de Aena, entidad dominante, aprobado en 2003, ha continuado durante el año 2005 con el desarrollo de los trabajos encaminados al cumplimiento de los siguientes objetivos:

- Mejorar la Calidad de los Servicios e Infraestructuras
- Aumentar la calidad de la Protección Medioambiental
- Mejorar la imagen percibida por la Sociedad

Aunando los esfuerzos en la consecución de un Sistema de Gestión de Calidad Global para Aena. Para ello, algunos aeropuertos que no contaban con la certificación de sus procesos, bajo norma UNE EN ISO 9001:2000, han estado implantando paulatinamente sus sistemas de gestión de calidad. Consecuencia directa de esta implantación ha sido la certificación de los aeropuertos de La Palma, Vitoria, Tenerife-Sur, Valencia, Asturias, Sevilla y Palma de Mallorca.

En el ámbito de la aplicación de Sistemas de Gestión Medioambiental en base ISO 14001:2004, se ha unido la certificación de los aeropuertos de Córdoba, Valladolid, Jerez, Melilla, San Sebastián y El Hierro. También contamos desde finales de este año con la primera Unidad de Navegación Aérea certificada: la Dirección Regional de Navegación Aérea Región Este, con sede en Gavá. Existen un total de 36 Unidades certificadas, que se distribuyen entre 33 aeropuertos, una Dirección Regional de Navegación Aérea y dos unidades corporativas (Plan Barajas y Plan Barcelona).

Se han realizado cuatro evaluaciones E.F.Q.M. (European Foundation for Quality Management) de los Aeropuertos de Madrid-Barajas, Ibiza y Almería y de la Dirección Regional de Navegación Aérea, Región Balear. Se ha iniciado la Autoevaluación del Aeropuerto de Valencia.

Durante 2005 se ha realizado un intenso plan de actuaciones formativas en Calidad y Medioambiente, como cursos de gestores, de auditores, de sensibilización, etc.

A partir de la participación en el Premio a la Calidad del Ministerio de Administraciones Públicas, obteniendo una puntuación evaluada externamente entre 300 y 350 puntos y la posterior labor de incidir en, al menos, dos áreas de mejora, el Plan Barajas obtuvo el Sello de la Calidad Europea en marzo de 2005, otorgado por el Club de Excelencia en

Gestión y su correlativo "Committed to Excellence", de la Fundación Europea para la Gestión de la Calidad (E.F.Q.M.). Este Sello hace justicia a todo el trabajo desempeñado por Aena y por empresas colaboradoras para reconocer la extraordinaria calidad de la gestión de las obras, proyectos y actuaciones de la nueva área terminal del Aeropuerto de Madrid-Barajas.

La actividad de colaboración con las grandes organizaciones de la calidad en España, el Club de Excelencia en Gestión y la Asociación Española para la Calidad, se ha traducido en una presencia cada vez mayor de Aena en los diversos comités, jornadas y reuniones.

Acerca de la cooperación con el Club, este año ha sido especialmente significativo porque Aena, por primera vez en su historia, ha colaborado en la Evaluación del Sello de la Excelencia Europeo, Nivel Excelencia, solicitado por una entidad externa.

Respecto a la Asociación la colaboración ha sido tan estrecha que Aena se hizo acreedora al reconocimiento como empresa comprometida con la Calidad, que fue entregado dentro de la fiesta anual de la calidad que promueve la A.E.C.

Durante 2005 Aena ha llevado a cabo un conjunto de actuaciones orientadas a hacer compatible la prestación de los servicios de transporte aéreo con la conservación del Medio Ambiente. Estas actuaciones se centran en diferentes ámbitos.

En el área de las Evaluaciones de Impacto Ambiental, además de la Declaración de Impacto Ambiental correspondiente al Aeropuerto de Almería, se han obtenido las Resoluciones correspondientes a estudios de impacto ambiental de proyectos de instalaciones de navegación aérea en Gran Canaria, así como de los proyectos de infraestructuras aeroportuarias en los aeropuertos de A Coruña, Córdoba, Jerez de la Frontera, San Sebastián y Santander.

Durante 2005 se ha supervisado el cumplimiento de las actuaciones de protección ambiental impuestas por las Declaraciones de Impacto Ambiental en los aeropuertos de Almería, Alicante, Menorca, Lanzarote, Burgos, Fuerteventura, Madrid-Barajas, La Palma, Melilla, Valencia, Málaga, León, Monforte y, en el ámbito de Navegación Aérea, la instalación de un radar secundario en Taborno.

En materia de protección de suelos, Aena dentro del Convenio Marco de Colaboración firmado con Emgrisa (Empresa para la Gestión de Residuos Industriales en materia de Medio Ambiente), ha llevado a cabo, durante 2005, la caracterización de los suelos en los aeropuertos de Zara-

goza, Málaga, Asturias, El Hierro, Jerez, Bilbao, Lanzarote, Menorca, Murcia, Valencia, Logroño, Pamplona, Santiago de Compostela, Tenerife Norte y Valladolid.

Asimismo, se han realizado los estudios previos y la redacción del proyecto de auditoría de la celda de seguridad del Aeropuerto de Bilbao y de las actuaciones de descontaminación en la antigua plataforma de pruebas contraincendios del Aeropuerto de Zaragoza.

En lo referente a Emisiones Acústicas, destaca la ejecución del plan de aislamiento acústico asociado al Aeropuerto de Madrid-Barajas, habiéndose aislado en 2005 aproximadamente mil viviendas de los municipios del entorno del aeropuerto (Algete, Coslada, Fuente el Saz, Madrid, Mejorada del Campo, Paracuellos del Jarama, San Fernando de Henares y San Sebastián de los Reyes), habiéndose finalizado a fecha 31 de diciembre de 2005 más de once mil proyectos de aislamiento acústico. Los pagos de estas actuaciones durante el período 2000-2005 ascendieron a 113 millones de euros, 21 de los cuales correspondieron al año 2005.

Asimismo, se ha obtenido la conformidad del Ministerio de Medio Ambiente a las isófonas elaboradas para los aeropuertos de Monflorite-Alcalá (Huesca), Melilla, Palma de Mallorca y Valencia, así como la conformidad de los Planes de Aislamiento Acústico correspondientes a los aeropuertos de Fuerteventura y Málaga.

Con respecto al aeropuerto de Málaga, se ha llevado a cabo la ejecución del aislamiento acústico de 66 viviendas correspondientes al plan de aislamiento acústico establecido en la correspondiente declaración de impacto ambiental.

En lo relativo a las Emisiones Atmosféricas de sustancias contaminantes y gases derivados de la actividad aeroportuaria que contribuyen al cambio climático, se han llevado a cabo en 2005 los estudios de modelización de emisiones atmosféricas de los aeropuertos de Menorca, Burgos y Monflorite-Alcalá (Huesca).

Aena ha continuado llevando a cabo actuaciones en coherencia con los compromisos adquiridos para el cumplimiento del Protocolo de Kioto y su política medioambiental en materia de reducción de emisiones y ahorro energético, fomentando el uso de energías alternativas y el consumo racional de energía en sus infraestructuras. En este sentido, se han realizado dos estudios de ahorro energético para los aeropuertos de Lanzarote y Tenerife Sur al objeto de intentar mejorar la eficiencia del sistema de climatización en sus respectivos edificios terminales.

En lo relativo al aprovechamiento eficiente del recurso eólico, se han completado los estudios de viabilidad para la instalación de aerogeneradores en el aeropuerto de Almería, que abastecan, total o parcialmente, las necesidades de energía eléctrica del aeropuerto. Asimismo, se han continuado los trabajos para la toma de datos de operación del parque eólico del aeropuerto de La Palma, así como de la instalación solar térmica del aeropuerto de Palma de Mallorca, con objeto de evaluar el rendimiento de ambas instalaciones y cuantificar el volumen de emisiones contaminantes que son evitadas a la atmósfera como consecuencia de su funcionamiento. Continuando en esta línea de actuaciones, cabe destacar en 2005 la firma de un convenio específico de colaboración entre Aena y el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial "Esteban Terradas" (INTA) para introducir técnicas de eficiencia energética y energías renovables en el aeropuerto de Santander.

Por otra parte, Aena ha estado activamente representada en distintas reuniones, encuentros y foros de discusión, entre los que destaca el Comité de Estrategia Medioambiental del Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) y, con vistas a la entrada en vigor del Protocolo de Kioto en febrero de 2005, Aena se incorporó en 2005 al Grupo de Trabajo del Ministerio de Fomento sobre Transporte y Cambio Climático, así como al Grupo de Trabajo sobre Aviación y Comercio de Emisiones, constituido por mandato de la Oficina Española de Cambio Climático del Ministerio de Medio Ambiente.

Cabe destacar que la División de Medio Ambiente y Normativa, adscrita a la Dirección de Planificación de Infraestructuras, ha sido galardonada con el "Premio Flyer 2005" por su contribución al desarrollo sostenible en el mundo aeronáutico, gracias a la colaboración prestada al Aeropuerto de La Palma en el diseño e instalación del sistema de aerogeneradores para la producción de energía eléctrica en dicho aeropuerto.

Por último, y dentro de las actuaciones dirigidas por Aena para mejorar la accesibilidad de las personas con discapacidad en las instalaciones de Aena, del 30 de marzo, en un acto presidido por la Ministra de Fomento, se firmó un Convenio de Colaboración entre Aena y CERMI (Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad), con el fin de mejorar las condiciones de acceso al conjunto de instalaciones y entornos aeroportuarios que gestiona Aena.

5. Organización y recursos humanos

Siendo las personas el principal activo del Grupo, los objetivos se centran en:

- Mejorar el Desarrollo de las personas
- Aumentar la Motivación y Satisfacción de las personas

Para ello, una de las actuaciones más destacadas de la Dirección de Organización y Recursos Humanos en el año 2005 ha sido la firma del IV Convenio Colectivo de Aena, entidad dominante, con la firma de las tres Organizaciones Sindicales representadas en la Coordinadora Sindical Estatal y que ha supuesto un importante esfuerzo por parte de todas las unidades de la Dirección.

La oferta de empleo público aprobada para Aena en 2005 ascendió a 350 nuevas plazas, de las que 254 corresponden a personal adscrito a III Convenio Colectivo de Aena, y las restantes 96 a Controladores de la Circulación Aérea.

En el área de Organización, durante el año 2005 se ha continuado con la revisión de los Manuales de Organización para adecuarlos a las necesidades organizativas de la entidad, derivadas de la Circular de Estructura Organizativa de 31 de marzo de 2005.

En el área de Sistemas de Gestión, se ha avanzado en la automatización de los sistemas de gestión de recursos humanos, así como en la realización de normativa y control interno del área de Administración de Personal.

La actividad de formación fue coordinada por las tres unidades de formación: Aeropuertos y Unidades Corporativas, Navegación Aérea y Desarrollo de Directivos.

El volumen total de horas de formación gestionadas ascendió a 205.485. El 55% de los trabajadores, tanto fijos como eventuales, asistió, al menos, a un curso de formación. Adicionalmente a las actividades previstas inicialmente, se han realizado un total de 380 acciones formativas no programadas.

Los gastos asociados directamente con la actividad de formación de las tres unidades ascendió en 2005 a 3,44 millones de euros.

Como en ejercicios anteriores, Aena se ha beneficiado de las ayudas de la FTFE (Fundación Tripartita para la Formación en el Empleo) para Planes de Formación de Demanda del año 2005.

En relación con la selección de personal, en el año 2005 se convocaron un total de 421 plazas (375 de Aeropuertos y 46 de Navegación Aérea), que se han cubierto a través de los siguientes procesos: 70 plazas de Titulados (Ingenieros de niveles A y B) en selección externa y 351 plazas de no titulados (niveles C al F) en selección interna.

En relación con el programa de becas, han realizado prácticas de enseñanza en nuestros centros 63 alumnos de los últimos cursos de carrera de las Universidades más significativas de Madrid. Como novedad, hay que destacar la inclusión de Aena en el Programa de Proyectos de Fin de Carrera de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Aeronáuticos.

En cuanto al Plan de Pensiones, durante el 2005 Aena realizó aportaciones por valor de 5 millones de euros y se pagaron prestaciones por un total de 1,1 millones de euros. El saldo final del plan de pensiones al cierre del ejercicio ascendía a 26,8 millones de euros y el número de participes a 8.414.

El Área de Beneficios Corporativos y Proyectos Sociales ha contribuido durante el año 2005 al desarrollo de programas de acción social y ha participado en un proyecto europeo E-equal Ise Jarama de gran impacto que continuará hasta el año 2007, y ha colaborado con asociaciones como AMPIB (IBERIA).

Asimismo, se ha continuado con el Programa de Prevención de conductas adictivas y se han intensificado las campañas de prevención del tabaquismo y se han puesto en marcha, de forma novedosa, los Talleres de Preparación a la Jubilación, para facilitar este paso a los trabajadores que están próximos a ella.

En el Área de Gestión de Ayuda Social, se han tramitado y concedido un total de 6.562 ayudas sociales en sus diversas modalidades.

Por último, y continuando con la política de conciliación de la vida familiar y personal el Programa de Atención al Empleado se ha ampliado a catorce aeropuertos más (70% red aeroportuaria), siendo conjunta la gestión con los Servicios Centrales de Navegación Aérea.

Cuentas anuales consolidadas



***Cuentas anuales
consolidadas***

Balance de situación consolidado correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de Diciembre de 2005
 (en miles de euros)

ACTIVO	2005
INMOVILIZADO:	
Gastos de establecimiento (Nota 4)	3.842
Inmovilizaciones inmateriales (Nota 5)	261.767
Coste	473.255
Amortizaciones	(211.184)
Provisiones	(304)
Inmovilizaciones materiales (Nota 6)	11.375.880
Coste	14.575.696
Amortizaciones	(3.083.378)
Provisiones	(116.438)
Inmovilizaciones financieras (Nota 7)	257.660
Mecanismo Corrector (Nota 8)	3.675
 Total inmovilizado	 11.902.824
 GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	
	 1.934
 ACTIVO CIRCULANTE:	
Existencias (Nota 9)	6.985
Deudores (Nota 10)	444.354
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	330.500
Empresas puestas en equivalencia y vinculadas	10.278
Otros deudores	35.957
Administraciones Públicas (Nota 17)	113.789
Provisiones	(46.170)
Inversiones financieras temporales (Nota 11)	23.896
Tesorería	24.940
Ajustes por periodificación	1.047
 Total activo circulante	 501.222
 TOTAL ACTIVO	 12.405.980

Las Notas 1 a 22 descritas en la Memoria consolidada adjunta forman parte integrante del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2005.

Balance de situación consolidado correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de Diciembre de 2005
(en miles de euros)

PASIVO	2005
FONDOS PROPIOS (Nota 12):	
Patrimonio	3.099.018
Reservas de la Entidad Pública Empresarial Dominante-	1.109.450
Reserva de revalorización R.D.L. 7/1996	273.417
Otras reservas de la Entidad Pública Empresarial dominante	836.033
Reservas en sociedades consolidadas por integración global	20.590
Reservas en sociedades puestas en equivalencia	5.053
Diferencias de conversión	(15.458)
Beneficios del ejercicio atribuibles a la Entidad Pública Empresarial Dominante	35.466
Resultados Consolidados	39.733
Resultados atribuidos a socios externos	(4.267)
Total fondos propios	4.254.119
SOCIOS EXTERNOS (Nota 13)	
INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS (Nota 14)	406.088
PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS (Nota 15)	713.051
ACREEDORES A LARGO PLAZO (Nota 16):	
Deudas con entidades de crédito	5.621.540
Otros acreedores	10.096
Total acreedores a largo plazo	5.631.636
ACREEDORES A CORTO PLAZO (Nota 17):	
Deudas con entidades de crédito	171.628
Deudas con sociedades puestas en equivalencia y vinculadas	1.260
Acreedores comerciales	177.485
Otras deudas no comerciales	707.033
Total acreedores a corto plazo	1.057.406
PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS A CORTO PLAZO (Nota 18)	329.343
TOTAL PASIVO	12.405.980

Las Notas 1 a 22 descritas en la Memoria consolidada adjunta forman parte integrante del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2005.

**Cuenta de pérdidas y ganancias consolidada correspondiente al ejercicio anual terminado
el 31 de Diciembre de 2005 (en miles de euros)**

DEBE	2005
GASTOS:	
Aprovisionamientos (Nota 20-b)	91.016
Gastos de personal (Nota 20-d)	979.040
Dotaciones para amortizaciones de inmovilizado (Notas 4, 5 y 6)	433.154
Variación de las provisiones de tráfico (Nota 20-f)	1.143
Otros gastos de explotación (Nota 20-e)	650.521
Total gastos de explotación	2.154.874
 Beneficios de explotación	
Pérdidas y gastos financieros (Nota 20-g)-	300.462
Gastos financieros y gastos asimilados	191.848
Variación a las provisiones de inversiones financieras	1.220
Diferencias negativas de cambio	105
	193.173
 Beneficios de las actividades ordinarias	
Pérdidas y gastos extraordinarios (Nota 20-h)	121.205
Variaciones de las provisiones de inmovilizado inmaterial y material	20.789
Pérdidas procedentes del inmovilizado	8.071
Gastos extraordinarios	50.081
Gastos y pérdidas de otros ejercicios	41.178
	120.119
Beneficios consolidados antes de impuestos	44.830
Impuesto sobre Sociedades (Nota 19)	5.097
Beneficios consolidados del ejercicio	39.733
Resultados atribuidos a socios externos (Nota 13)	(4.267)
Beneficios consolidados del ejercicio atribuidos a la Entidad Pública Empresarial Dominante	35.466

Las Notas 1 a 22 descritas en la Memoria consolidada adjunta forman parte integrante de esta cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio de 2005.

**Cuenta de pérdidas y ganancias consolidada correspondiente al ejercicio anual terminado
el 31 de Diciembre de 2005 (en miles de euros)**

HABER	2005
INGRESOS:	
Importe neto de la cifra de negocios (Nota 20-a)	2.397.642
Aumento de trabajos ejecutados pendientes de facturar	4.227
Trabajos efectuados por el grupo para el inmovilizado	36.325
Otros ingresos de explotación	17.142
 Total ingresos de explotación	2.455.336
 Beneficios e ingresos financieros (Nota 20-g)	
Ingresos de participaciones en capital	43
Otros intereses e ingresos asimilados	3.889
Diferencias positivas de cambio	1.056
 4.988	4.988
 Resultados financieros negativos	188.185
 Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia (Nota 7)	8.928
 Beneficios e ingresos extraordinarios (Nota 20-h)	
Beneficios en enajenación de inmovilizado	273
Subvenciones de capital transferidas al resultado	22.917
Otros ingresos a distribuir transferidos a resultados	293
Ingresos extraordinarios	8.108
Ingresos y beneficios de otros ejercicios	12.153
 43.744	43.744
 Resultados extraordinarios negativos	76.375

Las Notas 1 a 22 descritas en la Memoria consolidada adjunta forman parte integrante de esta cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio de 2005.

1. Actividad y estructura del Grupo

La Entidad Pública Empresarial “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA)”, 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 Entidad Pública Empresarial se configura como una entidad de derecho público adscrita al Ministerio de Fomento, con personalidad jurídica propia e independiente de la del Estado, realizando su actividad dentro del marco de la política general de transportes del Gobierno.

Su Estatuto, aprobado por el Real Decreto 905/1991, de 14 de junio, fue modificado posteriormente por el Real Decreto 1993/1996, de 6 de septiembre, el Real Decreto 1711/1997, de 14 de noviembre y el Real Decreto 2825/1998, de 23 de diciembre.

De acuerdo con su estatuto, el objeto de su actividad es:

1. La ordenación, dirección, coordinación, explotación, conservación y administración de los aeropuertos públicos de carácter civil, de los servicios afectos a los mismos, así como la coordinación, explotación, conservación y administración de las zonas civiles de las bases aéreas abiertas al tráfico civil.
2. Proyecto, ejecución, dirección y control de las inversiones en infraestructuras e instalaciones de los aeropuertos.
3. La ordenación, dirección, coordinación, explotación, conservación y administración de las instalaciones y redes de sistemas de telecomunicaciones aeronáuticas, de ayudas a la navegación y de control de la circulación aérea.
4. Proyecto, ejecución, dirección y control de las inversiones en infraestructuras, instalaciones y redes de sistemas de telecomunicaciones aeronáuticas, de ayudas a la navegación y control de la circulación aérea.
5. Propuesta de planificación de nuevas infraestructuras aeroportuarias y de navegación aérea, así como de modificaciones del espacio aéreo.
6. Desarrollo de los servicios de orden y seguridad en los aeropuertos y centros de control, así como la participación en las enseñanzas específicas relacionadas con el transporte aéreo, y sujetas al otorgamiento de licencia oficial, todo ello

sin detrimento de las atribuciones asignadas a la Dirección General de Aviación Civil.

7. Participación en el capital de otras sociedades mercantiles que desempeñen un objeto social distinto.

El inicio de la prestación de los servicios en relación con los aeropuertos españoles tuvo lugar en noviembre de 1991, mientras que la prestación de servicios en relación con las ayudas a la navegación y control de la circulación aérea comenzó en noviembre de 1992. En esta fecha culminó el proceso de génesis de la Entidad Pública Empresarial.

El domicilio de la Entidad Pública Empresarial está ubicado en Madrid, calle Arturo Soria, 109.

Asimismo, la Sociedad es cabecera de un grupo compuesto por varias sociedades que tienen como actividad principal la gestión de infraestructuras aeroportuarias y trabajos de consultoría e ingeniería, en especial los relacionados con el transporte y sus infraestructuras.

Perímetro de consolidación

La relación de sociedades dependientes y sociedades asociadas, así como el valor según libros de la participación en miles de euros relativa a las mismas es la siguiente:

Perímetro de consolidación						
Sociedad y domicilio social	Actividad	Participación %:		Valor neto según libros de la participación	Titular de la Participación	Método de consolidación
Sociedades dependientes		Directo	Indirecto			
AENA DESARROLLO INTERNACIONAL, S.A. (a) Arturo Soria, 109 Madrid	Explotación, conservación, gestión y administración de infraestructuras aeroportuarias, así como los servicios complementarios.	100,00	-	67.751	AENA	Integración global
CENTROS LOGÍSTICOS AEROPORTUARIOS, S.A. (CLASA) (a) Edificio de Servicios Generales Aeropuerto de Madrid-Barajas Madrid	Promoción, construcción, gestión, explotación y conservación de los centros de carga aérea, o instalaciones equivalentes en los aeropuertos, así como cuantas actividades mercantiles estén directa o indirectamente relacionadas con lo anterior.	100,00	-	24.137	AENA	Integración global
INGENIERÍA Y ECONOMÍA DEL TRANSPORTE, S.A. (INECO) (b) Paseo de la Habana, 138. Madrid	Estudios y trabajos de consultoría e ingeniería con posibilidad de actuación en todos los sectores de la actividad económica, principalmente en los campos de estudios económicos y empresariales, ingeniería industrial, ingeniería civil, e ingeniería medioambiental, en especial los relacionados con el transporte y sus infraestructuras.	61,09	-	3.789	AENA	Integración global

(a) Datos obtenidos de las cuentas anuales del ejercicio 2005 auditadas

(b) Datos obtenidos de las cuentas anuales del ejercicio 2005 en proceso de auditoría

Al 31 de diciembre de 2005 ninguna de estas sociedades cotiza en bolsa.

Perímetro de consolidación							
Sociedad y domicilio social	Actividad	Participación			Titular de la Participación	Método de consolidación	
		%	Directo	Indirecto			
RESTAURACIÓN DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES, S.A. (RAESA) (a) Aeropuerto de Madrid-Barajas Madrid	Explotación de la restauración del Aeropuerto de Madrid-Barajas	48,99	-	-	294	AENA	Puesta en equivalencia
AEROPUERTOS MEXICANOS DEL PACÍFICO, S.A. de CV (AMP) (b) México DF	Operador aeropuertos del Pacífico GAP	-	25,50	-	64.703	Aena Desarrollo Internacional	Puesta en equivalencia
SOCIEDAD AEROPORTUARIA DE COSTA S.A. (SACSA) (a) Aeropuerto Rafael Núñez Cartagena de Indias Colombia	Explotación Aeropuerto de Cartagena	-	37,89	-	690	Aena Desarrollo Internacional	Puesta en equivalencia
AEROPUERTOS DEL CARIBE, S.A. (ACSA) (b) Aeropuerto Ernesto Cortissoz Barranquilla Colombia	Explotación Aeropuerto de Barranquilla	-	40	-	159	Aena Desarrollo Internacional	Puesta en equivalencia
AEROCALI, S.A. (a) Aeropuerto Alfons Bonilla Aragón Cali Colombia	Explotación Aeropuerto de Cali	-	33,34	-	783	Aena Desarrollo Internacional	Puesta en equivalencia
TECNOLOGÍA E INVESTIGACIÓN FERROVIARIA, S.A. (TIFSA) (b) Capitán Haya, 1 Madrid	Investigación y desarrollo tecnológico de infraestructuras y equipos ferroviarios	-	49	-	2.048	Ineco	Puesta en equivalencia

(a) Datos obtenidos de las cuentas anuales del ejercicio 2005 auditadas

(b) Datos obtenidos de las cuentas anuales del ejercicio 2005 en proceso de auditoría

Al 31 de diciembre de 2005 ninguna de estas sociedades cotiza en bolsa.

2. Bases de presentación

a) Imagen fiel

Las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2005 se han obtenido de los registros contables de Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA)" y de las sociedades dependientes (véase Nota 1), cuyas respectivas cuentas anuales son formuladas por los Administradores de cada sociedad y se presentan, de acuerdo con el Real Decreto 1.815/1991, de 20 de diciembre, que regula la formulación de las cuentas anuales consolidadas, de forma que muestran la imagen fiel del patrimonio consolidado, de la situación financiera y de los resultados del Grupo.

b) Comparación de la información Primera Consolidación

Este es el primer ejercicio en el que la Entidad Pública Empresarial formula cuentas anuales consolidadas por lo que no pueden presentarse cifras comparativas del ejercicio anterior.

A efectos de las presentes cuentas anuales consolidadas se han considerado como fecha de primera consolidación para cada entidad dependiente aquella en la que se produjo su incorporación al Grupo.

Se denomina diferencia, positiva o negativa, de primera consolidación la existente entre el valor contable de la participación, directa o indirecta, de la entidad dominante en el capital de la entidad dependiente y el valor de la parte proporcional de los fondos propios de la mencionada entidad atribuible a dicha participación en la fecha de primera consolidación.

Las diferencias de primera consolidación, a los efectos de la formulación de las cuentas consolidadas, se imputan directamente, y en la medida de lo posible, a los elementos patrimoniales de la sociedad dependiente, y hasta el límite que sea atribuible a la entidad dominante de la diferencia entre el valor contable del elemento patrimonial de que se trate y su valor de mercado en la fecha de primera consolidación, calculado en función del porcentaje de participación en el capital social de la participada.

La diferencia de primera consolidación que subsiste se considera "Fondo de comercio de consolidación" cuando sea positiva y "Diferencia negativa de consolidación" cuando sea negativa.

c) Métodos de consolidación

La consolidación se ha realizado, de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 1.815/1991, de 20 de diciembre, aplicando los siguientes criterios:

1. Se consideran entidades dependientes aquellas sobre las que la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA)" ejerce un dominio efectivo en las decisiones de sus órganos de administración. Se presume que existe dominio cuando la Entidad dominante ostenta la propiedad, directa o indirectamente, del 50% o más de los derechos políticos de la entidad participada. Las cuentas anuales de las entidades dependientes se consolidan por el método de integración global. En esta circunstancia se encuentran en el ejercicio 2005 las sociedades Ingeniería y Economía del Transporte S.A., Centros Logísticos Aeroportuarios S.A., y Aena Desarrollo Internacional S.A.
2. Se consideran entidades asociadas aquellas en las que la Entidad tiene capacidad para ejercer una influencia significativa. Se presume que dicha influencia existe cuando la participación, directa o indirecta, es igual o superior al 20%. Dichas entidades se incluyen en la consolidación por el método de puesta en equivalencia. En esta circunstancia se encuentran en el ejercicio 2005 las sociedades, Restauración de Aeropuertos Españoles S.A., Tecnología e Investigación Ferroviaria S.A., Aeropuertos Mexicanos del Pacífico S.A. de CV, Aeropuertos del Caribe S.A., Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. y Aerocali S.A.

No se han incluido en el perímetro de consolidación aquellas participaciones en entidades que no se consideran dependientes ni asociadas. Las participaciones en estas sociedades se presentan en el epígrafe "Cartera de Valores a largo plazo" del balance de situación consolidado adjunto (véase Nota 7).

Las cuentas anuales de las sociedades del Grupo utilizadas en el proceso de consolidación son, en todos los casos, las correspondientes al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2005.

Los resultados de las operaciones de sociedades adquiridas o enajenadas se han incluido desde o hasta la fecha de adquisición o enajenación, según corresponda.

Saldos y transacciones entre sociedades incluidas en el perímetro de consolidación

Los saldos deudores y acreedores y las transacciones significativas entre la Entidad Pública Empresarial “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA)” y las sociedades dependientes al 31 de diciembre de 2005 se han eliminado en el proceso de consolidación.

Homogeneización de principios contables

Con objeto de presentar de una forma homogénea las distintas partidas que componen las cuentas anuales consolidadas adjuntas, se han aplicado, a todas las sociedades incluidas en el perímetro de consolidación, los principios y normas de valoración seguidos por la Entidad Pública Empresarial dominante.

Socios externos

El valor de la participación de terceros en el patrimonio y en los resultados de las sociedades que se han consolidado por el método de integración global se presentan en el capítulo “Socios externos” del pasivo del balance de situación consolidado y en el epígrafe “Resultados atribuidos a socios externos” de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2005 adjunta, respectivamente.

Métodos de conversión (método tipo de cambio de cierre)

Los estados financieros de las sociedades asociadas colombianas Aeropuertos del Caribe S.A., Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. y Aerocali S.A. y la sociedad asociada mexicana Aeropuertos Mexicanos del Pacífico S.A de CV, han sido convertidos a euros mediante el método de tipo de cambio de cierre, aplicando el siguiente procedimiento:

- 1.Las partidas del activo y del pasivo de la sociedad extranjera han sido convertidas al tipo de cambio vigente en la fecha de cierre del ejercicio de dicha sociedad.
- 2.Las partidas de los Fondos Propios del balance de la sociedad extranjera han sido convertidas a los tipos de cambio históricos existentes a la fecha en que pasaron a formar parte del patrimonio de la sociedad.
3. Las partidas de la cuenta de pérdidas y ganancias se han convertido al tipo de cambio medio del ejercicio.

La diferencia surgida de la aplicación de este método de conversión, se incluye dentro del epígrafe “Diferencias de conversión” en el capítulo de “Fondos propios” del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2005 adjunto.

3. Normas de valoración

Las principales normas de valoración utilizadas por la Entidad Pública Empresarial y sus sociedades dependientes (Grupo AENA) en la elaboración de sus cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2005, de acuerdo con las establecidas en el Plan General de Contabilidad, han sido las siguientes:

a) Gastos de establecimiento

Los gastos de constitución, de primer establecimiento y de ampliación de capital se contabilizan a su precio de adquisición y se amortizan linealmente en un período máximo de 5 años. Cuando varían las circunstancias que permitieron su capitalización la parte pendiente de amortización se lleva a resultados en el ejercicio en que cambian dichas condiciones.

b) Inmovilizaciones inmateriales

Las inmovilizaciones inmateriales figuran contabilizadas a su precio de adquisición, coste de producción o valor venal de adscripción. La amortización se calcula según el método lineal, según los siguientes porcentajes:

Inmovilizaciones inmateriales	
Concepto	%
Gastos de investigación y desarrollo	25
Aplicaciones informáticas	17-25
Otro inmovilizado inmaterial	25

Los gastos de investigación y desarrollo cuyos resultados son satisfactorios, se activan y amortizan en un período de 4 años. En caso de que varíen las circunstancias favorables del proyecto que permitieron capitalizarlo, la parte pendiente de amortizar se lleva a resultados en el ejercicio en que cambian dichas condiciones.

En el epígrafe de Aplicaciones Informáticas se recogen los importes satisfechos en relación con la adquisición de determinados programas informáticos.

Como Otro Inmovilizado Inmaterial se activan, fundamentalmente, los Planes Directores de los Aeropuertos de la Entidad dominante y los estudios asociados a los mismos que se amortizan en un período de 4 años.

Asimismo, se registran como inmovilizado inmaterial los gastos realizados por determinadas sociedades dependientes, que tienen como objeto la obtención de concesiones

de aeropuertos internacionales pendientes de adjudicación al cierre del ejercicio. En caso de resultar adjudicatarios se amortizarán en un plazo máximo de cinco años comenzando en el de la concesión. En caso contrario, se cargarán la totalidad de los gastos en el ejercicio correspondiente, no existiendo a 31 de diciembre de 2005 saldo alguno por este concepto.

c) Inmovilizaciones materiales

El inmovilizado material en adscripción correspondiente a la Entidad Pública Empresarial dominante se halla valorado a su valor venal, considerando como tal el valor real de utilización de acuerdo con una tasación independiente, ya que al tratarse de adscripciones al patrimonio de la Entidad Pública Empresarial dominante no han existido contraprestaciones que permitan determinar el coste de adquisición del mismo.

Las adiciones y compras de inmovilizado realizadas por la Entidad Pública Empresarial dominante y sociedades dependientes se valoran a su precio de adquisición e incluyen los costes medioambientales necesarios para su realización.

Los bienes del inmovilizado material incorporados a la Entidad Pública empresarial dominante con anterioridad al 31 de diciembre de 1996 se valoran al precio de adquisición más las actualizaciones practicadas de acuerdo con las disposiciones contenidas en las normas legales correspondientes, habiéndose aplicado a este respecto el Real Decreto-Ley 7/1996 de 7 de Junio.

La Entidad Pública Empresarial dominante y las sociedades dependientes amortizan su inmovilizado material siguiendo el método lineal, distribuyendo el valor contable de los activos entre los años de vida útil estimada. Para los elementos de inmovilizado en adscripción de la Entidad Pública Empresarial dominante se estimó la vida útil en función del grado de utilización de los distintos elementos que componían cada epígrafe. Los plazos de vida útil estimada son los que figuran en el siguiente detalle:

Inmovilizaciones materiales	
	Años
Construcciones	20-50
Instalaciones Técnicas	12-15
Maquinaria	6-12
Otras Instalaciones	15-18
Mobiliario	10-12
Otro inmovilizado	4-6

Los gastos de mantenimiento y conservación se cargan a resultados en el momento en que se incurren. Los costes de renovación, ampliación o mejora del inmovilizado material son incorporados al activo como mayor valor del bien cuando suponen un aumento de su capacidad, productividad o alargamiento de su vida útil.

d) Inmovilizaciones financieras e inversiones financieras temporales

Las sociedades del Grupo siguen los siguientes criterios en la contabilización de sus inversiones financieras, tanto a largo como a corto plazo:

1. Las participaciones en el capital de sociedades asociadas se valoran por el método de puesta en equivalencia, sustituyendo su valor contable por el importe correspondiente al porcentaje que de los fondos propios de la sociedad participada le corresponda, una vez excluidas las acciones propias.
2. Las Participaciones en el capital de sociedades no cotizadas no consolidadas se valoran al menor entre el coste de adquisición o el valor de mercado. Las minusvalías entre el coste y el valor de mercado, entendido como el valor teórico-contable, al cierre del ejercicio se registra en la cuenta Provisiones para el inmovilizado financiero.
3. Valores de renta fija a corto plazo: corresponden a colocaciones de excedentes de tesorería valoradas por su coste de adquisición. Los intereses devengados por dichos valores se imputan a la cuenta de pérdidas y ganancias siguiendo un criterio financiero.
4. Créditos no comerciales: corresponden a préstamos y a líneas de crédito otorgadas y se encuentran valoradas por el importe entregado y pendiente de reembolso.
5. Los depósitos y fianzas se encuentran valorados por el importe desembolsado y corresponden, principalmente, a depósitos constituidos como consecuencia de las expropiaciones llevadas a cabo en los aeropuertos de Madrid-Barajas y Barcelona–El Prat. Los Administradores de la Entidad dominante no preveen problemas de recuperación de estos activos.

e) Existencias

Las existencias incluyen los repuestos y materiales diversos existentes en los Almacenes Centrales y en el Centro de

Apoyo Logístico de la Entidad dominante, y se valoran al coste de adquisición (precio promedio) o al valor de mercado, el menor de los dos. El coste de adquisición se determina en base al coste histórico para los elementos identificados en los expedientes de compra. La dotación de provisiones por obsolescencia y lento movimiento se realiza atendiendo a la rotación actual y previsible de las existencias, en base al criterio de prudencia y teniendo en cuenta la continua evolución tecnológica (obsolescencia técnica).

f) Deudores

Los deudores se contabilizan por su valor nominal y se consideran corto plazo aquellos cuyo vencimiento es inferior a 12 meses.

Dentro del saldo de deudores se incluyen, entre otros, los trabajos pendientes de facturar realizados por la sociedad del Grupo Ingeniería y Economía del Transporte (INECO) considerando como tales aquellos estudios o proyectos en ejecución o terminados con o sin contrato que no están facturados en su totalidad al cierre del ejercicio. Se deduce en cada trabajo la facturación realizada a cuenta.

Estos trabajos se valoran a precio de venta en función del grado de avance de los mismos. El grado de avance se determina en base a los costes incurridos al cierre del ejercicio en relación con los costes totales presupuestados para cada trabajo. Por su parte, el presupuesto de costes se determina en función del coste previsto de las horas del personal técnico a incurrir y de las estimaciones de gastos externos a realizar para su ejecución.

Al cierre del ejercicio se dotan las siguientes provisiones sobre los proyectos en curso:

1. Para los que es previsible que puedan incurrir en pérdidas a su terminación, por la totalidad de la pérdida prevista.
2. Para aquellos que a pesar de estar encargados pueden tener dificultades en su tramitación se dota un porcentaje distinto, sobre el valor de los trabajos ejecutados, en función de la situación administrativa en que se encuentren.
3. Para aquellos terminados con contrato con dos o más años de antigüedad pendientes de facturar, por la totalidad de los trabajos ejecutados.

Asimismo, para el resto de deudores, se dotan aquellas provisiones para insolvencias que permiten cubrir los riesgos de

impago de los saldos de cierta antigüedad y de aquellos en los que concurren circunstancias que permitan su calificación como dudoso cobro.

g) Mecanismo corrector

Recoge los derechos y obligaciones surgidos de las desviaciones entre los gastos estimados con los que se fijan las tarifas unitarias de ayudas a la navegación y los gastos reales finalmente originados por la prestación de servicios de navegación aérea en la Entidad Pública Empresarial dominante.

Dichos derechos y obligaciones revierten a través de estas tarifas a los dos años de su origen.

h) Gastos a distribuir en varios ejercicios

Recoge fundamentalmente los gastos por intereses diferidos en la adquisición de inmovilizado.

i) Subvenciones de capital

Las subvenciones de capital se contabilizan cuando se obtiene la concesión oficial y se valoran por el importe concedido registrándose bajo el epígrafe “Ingresos a distribuir en varios ejercicios” e imputándose a resultados en proporción a la depreciación experimentada durante el período por los activos financiados por dichas subvenciones, salvo que se trate de activos no depreciables, en cuyo caso se imputarán a resultados del ejercicio en que se produzca la enajenación o baja en inventario de los mismos.

j) Otras provisiones para riesgos y gastos

1. Provisión para impuestos: Corresponde al importe estimado de deudas tributarias cuyo pago no es aún determinable en cuanto a su importe exacto, o es incierto en cuanto a la fecha en que se producirá, dependiendo del cumplimiento de determinadas condiciones. Las dotaciones se efectúan de acuerdo con las mejores estimaciones disponibles.

2. Provisión para responsabilidades: Corresponde al importe estimado para hacer frente a responsabilidades probables o ciertas, nacidas de litigios en curso y por indemnizaciones u obligaciones pendientes, de cuantía indeterminada. Su dotación se efectúa al nacimiento de la responsabilidad y en función de la mejor estimación, según la información disponible.

k) Provisiones para compromisos laborales adquiridos

El coste de las obligaciones derivadas de compromisos en materia de personal se reconoce en función de su devengo, según la mejor estimación aplicable con los datos disponibles por la Entidad Pública Empresarial dominante. No obstante, en aquellos casos en los que los posibles compromisos laborales futuros serán recuperados de un tercero, no se reconoce pasivo alguno.

Las prestaciones desembolsadas al personal con respecto a estos compromisos se van reduciendo de las distintas provisiones que los recogen.

l) Indemnizaciones por despido

De acuerdo con la reglamentación de trabajo vigente, la Entidad Pública Empresarial dominante y sus sociedades dependientes están obligadas al pago de indemnizaciones a los empleados que despidan sin causa justificada. Las indemnizaciones por despido susceptibles de cuantificación razonable se registran como gasto en el ejercicio en el que se adopta la decisión de despido. Los Administradores de la Entidad Pública Empresarial dominante y sus sociedades dependientes no preveen despidos en el futuro que hagan necesaria la dotación de una provisión significativa por este concepto.

m) Fondo de reversión

Esta provisión se dota con la finalidad de reconstituir el valor económico de los activos revertibles gestionados por sociedades del Grupo consolidado. Las dotaciones anuales al fondo de reversión se realizan de forma que, en el momento de la reversión, el saldo del fondo sea suficiente para hacer frente a la suma del coste estimado de las reparaciones necesarias para devolver el bien en perfecto estado de funcionamiento y del valor neto contable de los bienes que revertirán.

n) Impuesto sobre sociedades

Se reconoce como gasto en cada ejercicio el Impuesto sobre sociedades calculado en base al beneficio consolidado antes de impuestos desglosado en las cuentas anuales consolidadas, corregido por las diferencias de naturaleza permanente con los criterios fiscales y tomando en cuenta las bonificaciones y deducciones aplicables. El impuesto diferido o anticipado que surge como resultado de diferencias temporales derivadas de la aplicación de criterios fiscales en el

reconocimiento de ingresos y gastos, se refleja en el balance consolidado hasta su reversión.

Las bonificaciones y deducciones en la cuota del impuesto, así como el efecto impositivo de la aplicación de pérdidas compensables, se consideran como minoración del gasto por impuestos en el ejercicio en que se aplican o compensan.

El criterio seguido en el reconocimiento del pasivo por impuestos diferidos es el de registrarlos en su totalidad, incluso aquellos cuya reversión no está prevista de inmediato. Dicho pasivo se ajusta, en su caso, para reflejar eventuales cambios en el tipo del Impuesto sobre Sociedades. Por otra parte, los impuestos anticipados sólo se reconocen en el activo en la medida en que su realización futura esté razonablemente asegurada.

Desde el ejercicio 2005, la Sociedad dominante Aena y las sociedades filiales Aena Desarrollo Internacional, S.A. y Centros Logísticos Aeroportuarios, S.A., tributan en régimen de consolidación fiscal al cumplir con las condiciones establecidas para ello. Las sociedades del mencionado Grupo fiscal determinan conjuntamente el resultado fiscal del Grupo y las deducciones y bonificaciones a la cuota respetando lo dispuesto en la Norma sexta de la Resolución del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas de fecha 9 de octubre de 1997 y en las modificaciones a dicha Norma recogidas en la Resolución del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas de 15 de marzo de 2002, en cuanto al registro y determinación de la carga impositiva individual.

o) Acreedores

Las deudas a largo y corto plazo figuran contabilizadas a su valor de reembolso y la diferencia entre dicho valor de reembolso y el importe recibido, si lo hubiera, se contabiliza en el activo del balance como gastos por intereses diferidos y se imputa a la cuenta de pérdidas y ganancias siguiendo un criterio financiero.

Se consideran deudas a corto plazo aquellas cuyo vencimiento es inferior a 12 meses y a largo plazo, aquellas con vencimiento posterior a 12 meses desde la fecha del balance de situación consolidado.

p) Transacciones y saldos en moneda extranjera

Las cuentas a cobrar y a pagar en moneda extranjera se reflejan al tipo de cambio de cierre del ejercicio. Las transacciones en moneda extranjera, excepto aquellas descritas en la nota anterior, se reflejan en la cuenta de pérdidas y

ganancias al tipo de cambio aplicable en el momento de su realización.

Todas las pérdidas (realizadas o no), así como los beneficios realizados, se llevan a resultados del ejercicio, mientras los beneficios no realizados se llevan a ingresos diferidos y se imputan a resultados cuando se realizan. Sin embargo, las diferencias de cambio no realizadas de las deudas en divisas que están financiando una inversión cubierta con los flujos monetarios futuros en la misma divisa se imputan a resultados proporcionalmente a los flujos de caja.

q) Ingresos y gastos

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

No obstante, siguiendo el principio de prudencia, el Grupo únicamente contabiliza los beneficios realizados a la fecha de cierre del ejercicio, mientras que los riesgos previsibles y las pérdidas eventuales con origen en el ejercicio o en otro anterior, se contabilizan tan pronto son conocidos. En este sentido, existen en la Entidad Pública Empresarial dominante gastos de personal devengados, satisfechos y registrados en el ejercicio 2005 y anteriores, cuya necesaria autorización administrativa no se ha producido.

r) 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 son valoradas a su coste de adquisición y activadas como mayor coste del inmovilizado en el ejercicio en el que se incurren, siguiendo los criterios descritos en el apartado **c)** 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 incurren, 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 medio-

ambiental, no cubiertas por las pólizas de seguros suscritas, se constituyen en el momento del nacimiento de la responsabilidad o de la obligación que determina la indemnización o pago.

s) Uniones temporales de empresas

La Sociedad participada Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. formaliza Uniones Temporales de Empresas (UTES) con otras compañías de su sector, en caso de adjudicación conjunta de proyectos o trabajos de asistencia técnica.

La integración del balance de situación y la cuenta de pérdidas y ganancias de las UTES operativas existentes al 31 de diciembre de 2005, en la proporción del porcentaje de participación de la sociedad en las mismas, no tendrían un efecto significativo sobre las cuentas anuales del ejercicio. El importe, proporcional a la participación, de los resultados de las UTES en el ejercicio se recoge, en su caso, en el activo, en la cuenta Participación en UTES y en la cuenta específica de estos ingresos en la cuenta de resultados.

t) Fondo de maniobra negativo

El Grupo consolidado presenta al 31 de diciembre de 2005 un fondo de maniobra negativo de 886 millones de euros. En esta situación, para poder atender a los compromisos de inversión el Grupo dispone de líneas de crédito y préstamos no dispuestos por importe de 1.559 millones de euros (véase Nota 16). Los Administradores de la Entidad dominante consideran que no existirán problemas para completar la financiación necesaria para cubrir dichos compromisos.

4. Gastos de establecimiento

Los movimientos habidos en el epígrafe Gastos de establecimiento durante el ejercicio han sido los siguientes:

Gastos de establecimiento			
	(en miles de euros)		
	Gastos de primer Establecimiento	Gastos de ampliación de capital	Total
Saldo al 1.01.05	409	8	417
Entradas	3.495	418	3.913
Bajas	(41)	-	(41)
Amortizaciones	(366)	(81)	(447)
Saldo al 31.12.05	3.497	345	3.842

5. Inmovilizaciones inmateriales

Los movimientos habidos en el epígrafe Inmovilizaciones inmateriales han sido los siguientes:

Inmovilizaciones Inmateriales				
	(en miles de euros)			
	Investigación y desarrollo	Otro inmovilizado inmaterial	Aplicaciones Informáticas	Total
COSTE				
Saldo al 1.01.05	33.049	212.650	158.011	403.710
Entradas	9.111	45.346	25.894	80.351
Salidas / Bajas	(340)	(33)	(2.718)	(3.091)
Traspasos	(4.446)	(11.747)	8.478	(7.715)
Saldo al 31.12.05	37.374	246.216	189.665	473.255
AMORTIZACIÓN				
Saldo al 1.01.05	6.352	58.284	111.239	175.875
Dotaciones	1.022	22.255	14.567	37.844
Salidas / Bajas	(192)	-	(2.182)	(2.374)
Traspasos	-	(351)	190	(161)
Saldo al 31.12.05	7.182	80.188	123.814	211.184

Principales adiciones

Las principales adiciones del ejercicio en el epígrafe "Otro Inmovilizado Inmaterial" corresponden a asistencias técnicas asociadas a los Planes Directores del aeropuerto Madrid-Barajas y del aeropuerto Barcelona-El Prat.

En cuanto a las adiciones del epígrafe de "Aplicaciones informáticas" corresponden principalmente a mejoras en la página web de la Entidad, así como al desarrollo e implantación de un centro de gestión de red 24 horas en el aeropuerto de Madrid-Barajas.

Provisiones

El movimiento de la provisiones durante el ejercicio ha sido el siguiente:

Provisiones (en miles de euros)	
Saldo	-
Dotaciones	304
Saldo final	304

Bienes totalmente amortizados

Al 31 de diciembre de 2005 existen aplicaciones informáticas con un coste original de 158,1 millones de euros, que están totalmente amortizadas y siguen en uso.

6. Inmovilizaciones materiales

Los movimientos habidos en las cuentas incluidas en Inmovilizaciones materiales han sido los siguientes:

	Inmovilizaciones materiales					
						(en miles de euros)
	Terrenos y construcciones	Instalaciones técnicas y maquinaria	Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	Inmovilizado en curso	Otro inmovilizado	Total
COSTE						
Saldo al 1.01.05	6.833.562	1.081.127	1.220.420	3.773.354	202.755	13.111.218
Entradas	399.989	69.564	56.754	966.113	20.860	1.513.280
Salidas / Bajas	(16.582)	(15.449)	(17.608)	(1.374)	(5.504)	(56.517)
Traspasos	184.553	105.298	66.131	(358.062)	9.795	7.715
Saldo al 31.12.05	7.401.522	1.240.540	1.325.697	4.380.031	227.906	14.575.696
AMORTIZACIÓN						
Saldo al 1.01.05	1.481.126	587.376	518.128	-	140.486	2.727.116
Dotaciones	206.285	76.905	81.389	-	30.284	394.863
Salidas / Bajas	(6.837)	(13.756)	(13.414)	-	(4.755)	(38.762)
Traspasos	453	(2.239)	2.209	-	(262)	161
Saldo al 31.12.05	1.681.027	648.286	588.312	-	165.753	3.083.378

Adiciones de inmovilizado

Las principales adiciones registradas en el ejercicio 2005 se detallan a continuación:

Terrenos y construcciones:

Históricamente, la Entidad dominante ha procedido a activar, siguiendo un criterio de prudencia, los terrenos expropiados para llevar a cabo las obras en ejecución en los aeropuertos de Madrid-Barajas y Barcelona al justiprecio que se estima será dictado para dichos terrenos. La aplicación de este criterio a las sentencias dictadas durante el ejercicio 2005 ha supuesto un mayor valor de los terrenos sobre el estimado al 31 de diciembre de 2004 por la Entidad de 233,3 millones de euros. Como contrapartida se ha constituido una provisión para riesgos y gastos a largo plazo (véase Nota 15-c).

En este epígrafe se recogen en conjunto 909,2 millones de euros registrados en este ejercicio y en años anteriores, para hacer frente a las expropiaciones en el aeropuerto Madrid-Barajas y en el aeropuerto de Barcelona-El Prat (véanse Notas 15-c y 18-c).

El resto de las adiciones de "Terrenos y construcciones" corresponde, principalmente, a los terrenos adquiridos para las ampliaciones de los aeropuertos de Málaga, La Coruña, Alicante y Valencia.

Inmovilizado en curso:

Las principales adiciones del ejercicio 2005 corresponden con los siguientes aeropuertos y divisiones de la Entidad Dominante:

	Inmovilizado en curso	
Aeropuerto/División		(en miles de euros)
Madrid-Barajas		350.794
Barcelona-El Prat		186.045
Navegación Aérea		94.439
Málaga		68.994
Fuerteventura		36.398
Menorca		26.433
Tenerife Sur		25.835
Resto		172.287
		961.225

Instalaciones y otro inmovilizado:

Las principales adiciones del ejercicio 2005 se corresponden con instalaciones técnicas y mobiliario adquiridos para el equipamiento de las ampliaciones de las nuevas terminales de los aeropuertos Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat.

Provisiones

El movimiento de las provisiones durante el ejercicio ha sido el siguiente:

Provisiones (en miles de euros)	
Saldo inicial	99.372
Dotaciones	20.485
Bajas	(3.419)
Saldo Final	116.438

La Entidad Pública Empresarial dominante recoge en los libros una provisión por depreciación de su inmovilizado material por importe de 116,4 millones de euros. Dicha provisión se ha constituido para hacer frente a la diferencia entre el valor de mercado de determinados bienes del inmovilizado material y el valor en libros a 31 de diciembre de 2005.

La principal dotación del ejercicio corresponde a la futura demolición de determinadas instalaciones del Aeropuerto de Palma de Mallorca como consecuencia de la ampliación de la plataforma del mismo.

Bienes totalmente amortizados

Al 31 de diciembre de 2005 existe inmovilizado material con un coste original de 706,1 millones de euros, que está totalmente amortizado y sigue en condiciones de uso.

Subvenciones recibidas

La Entidad Pública Empresarial dominante ha recibido durante el ejercicio 2005 determinadas subvenciones relacionadas con su inmovilizado que se detallan en la Nota 14 y que ascienden a 26,04 millones de euros.

Compromisos

Las inversiones pendientes de ejecutar al 31 de diciembre de 2005 ascienden a 1.745 millones de euros, entre las que se encuentran las pendientes de formalizar y las firmes.

Por otra parte, el edificio en el que una sociedad dependiente (INECO) tiene su domicilio social está hipotecado en garantía de devolución de un préstamo, empleado para la adquisición del edificio. El importe pendiente de pago por dicho préstamo al 31 de diciembre de 2005 asciende a 7.279 miles de euros (véase Nota 16).

Limitaciones

Los bienes adscritos al Grupo consolidado correspondientes a la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, son bienes de dominio público, respecto de los cuales Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea no tiene la titularidad, ni la facultad de enajenación o gravamen.

Seguros

La política de la Entidad Pública Empresarial y sociedades dependientes es formalizar pólizas de seguro para cubrir adecuadamente los posibles riesgos a que están sujetos los diversos elementos de su inmovilizado material.

Bienes arrendados

Al 31 de diciembre de 2005 diversas sociedades del Grupo Consolidado tienen arrendados a terceros bienes del inmovilizado material con un coste original de 85,2 millones de euros.

Revalorización Real Decreto-Ley 7/1996

Conforme se indica en la nota 3-c, la Entidad Pública Empresarial dominante ha procedido en ejercicios anteriores a la actualización de los valores de su inmovilizado material al amparo de diversas disposiciones legales, entre las que destaca el Real Decreto Ley 7/1996, de 7 de junio.

El importe de las actualizaciones acumuladas al 31 de diciembre de 2005, realizadas al amparo del Real Decreto-Ley 7/1996, de 7 de junio, ascendía a 274,7 millones de euros de coste y 135,0 millones de euros de amortización acumulada y su efecto sobre la amortización del ejercicio ascendió a 11,09 millones de euros.

7. Inmovilizaciones financieras

Los movimientos habidos en las cuentas incluidas en Inmovilizaciones financieras han sido los siguientes:

	Inmovilizaciones financieras				
	(en miles de euros)				
	Saldo al 1.01.05	Entradas	Bajas	Traspasos / Otros	Saldo al 31.12.05
Participaciones puestas en equivalencia	54.190	9.036	(5.849)	10.089	67.466
Cartera de valores a largo plazo	23.457	36.429	(18)	-	59.868
Administraciones públicas I/p (Nota 17)	78.877	-	-	(12.000)	66.877
Otros créditos	-	107	-	-	107
Depósitos y finanzas	35.323	40.968	(11.163)	-	65.128
Provisiones	(566)	(1.220)	-	-	(1.786)
	191.281	85.320	(17.030)	(1.911)	257.660

Participaciones en sociedades puestas en equivalencia

El detalle y movimiento del ejercicio del epígrafe Participaciones en sociedades puestas en equivalencia es el siguiente:

	Participaciones en sociedades puestas en equivalencia						
SOCIEDAD	Saldo al 1.01.05	Resultado en sociedades participadas	Ampliación de capital	Dividendos repartidos	Diferencias de conversión	Otros	Saldo al 31.12.05
RAESA	2.148	4.641	-	(1.793)	-	-	4.996
AMP	45.659	1.434	-	(2.556)	9.734	91	54.362
SACSA	561	264	-	(176)	111	6	766
ACSA	257	433	-	(395)	38	13	346
AEROCALI	6	407	108	-	17	79	617
TIFSA	5.559	1.749	-	(929)	-	-	6.379
	54.190	8.928	108	(5.849)	9.900	189	67.466

Con fecha 24 de febrero del 2006, Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A. (compañía participada por AMP en un 15%) ha comenzado a cotizar en la bolsa mexicana y de Nueva York a través de una OPV realizada por el Gobierno Mexicano (propietario anterior del 85% restante del capital).

Otras participaciones

La cartera de valores incluye, las participaciones en sociedades que no cumplen los criterios establecidos para la consolidación. Un detalle de estas es el siguiente:

Otras participaciones			
Nombre y domicilio	Actividad	Fracción del Capital Directo (%)	Titular de la participación
Agencia Barcelona Regional Edificio Centreservei, Zona Franca Carrer 60, 25-27 Barcelona	Realización de análisis y prospecciones sobre aspectos urbanísticos, territoriales y medioambientales. Proyección, promoción, gestión, desarrollo, dirección, asesoramiento, ejecución y explotación de todo tipo de obras, edificaciones e infraestructuras y sistemas urbanos en el área metropolitana.	11,76	AENA
Group Ead Europe S.L. Juan Ignacio Luca de Tena, 14 Madrid	Explotación de un sistema de base de datos para sistemas de información aeronáuticas. Desarrollo e implantación de cambios y mejoras en la base de datos así como los servicios de consultoría afines.	36	AENA
Galileo Sistemas y Servicios, S.L. Isaac Newton, 1 Tres Cantos Madrid	Desarrollo, implantación, operación, explotación y comercialización de servicios del sistema de navegación global por satélite denominado en la actualidad Galileo.	14,28	AENA
Airport Concessions and Developement Limited (ACDL) Aeropuerto de Madrid-Barajas Madrid 10, Upper Bank St London U.K.	Sociedad holding de TBI	10,00	Aena Desarrollo Internacional
European Satellite Service Provider European Economic Interest Grouping (ESSP) Bruselas - Bélgica	Desarrollo Sistema Navegación por Satélite	16,67	Aena Desarrollo Internacional

Los importes del capital, reservas, resultado del último ejercicio y otra información de interés de las principales inversiones , son los siguientes:

Sociedad y domicilio social	Otras inversiones		
	Resultado 2005	Resultado 2005	Valor neto en libros
Grupo ACDL (*)	275.367	(5.420)	57.233
Barcelona Regional, S.A. (**)	1.799	9	180
Group Ead Europa, S.L. (**)	1.923	532	360
Galileo Sistemas y Servicios (**)	937	(41)	139
ESSP (**)	18	-	18

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales del ejercicio 2005 en proceso de auditoría

(**) Datos correspondientes al ejercicio cerrado el 31 de diciembre de 2004, últimos datos disponibles

Durante el ejercicio 2004, la Sociedad del Grupo Aena Desarrollo Internacional llegó a un acuerdo con la sociedad "Abertis" para adquirir, mediante el lanzamiento de una OPA, la sociedad "TBI plc" para lo cual constituyeron conjuntamente una sociedad denominada "Airport Concessions and Development Limited" (ACDL), siendo la participación de la Sociedad de un 10%.

TBI explota en propiedad o concesión los aeropuertos de London Luton, Belfast y Cardiff en Reino Unido; Orlando Sanford en E.E.U.U.; la Paz, Santa Cruz y Cochabamba en Bolivia y Skavsta en Suecia. Al 31 de diciembre de 2005 ACDL ha adquirido directamente el 100% de TBI.

Durante el ejercicio 2005, la Sociedad ha acudido a sucesivas ampliaciones de capital de Airport Concessions and Development Limited" (ACDL) por importe de 36.368 miles de euros con el objetivo de financiar dicha OPA. El porcentaje de participación de la Sociedad en ACDL al 31 de diciembre de 2005 es del 10%.

Adicionalmente, la Sociedad ha facilitado un crédito a Airport Concessions and Development Limited" (ACDL), que al 31 de diciembre de 2005 asciende a 20.689 miles de euros (capital más intereses), el cual se ha convertido en capital el 13 de enero de 2006 a través de una ampliación de capital social. Tras esta última ampliación la participación del Grupo en la compañía sigue siendo del 10% (véase Nota 11).

8. Mecanismo corrector

El movimiento experimentado por las cuentas de mecanismo corrector en el ejercicio 2005 es el siguiente:

Mecanismo corrector	
	(en miles de euros)
Saldo inicial:	
Mecanismo corrector origen 2003	3.436
Mecanismo corrector origen 2004	34.681
 Neto inicio 2005	 38.117
 Movimientos del ejercicio	
Aplicación 2005 mecanismo corrector origen 2003	(3.436)
Variación estimación mecanismo corrector origen 2004 (Nota 19-i)	(2.809)
Adición mecanismo corrector origen año 2005	3.675
 Saldo final:	
Deudores largo plazo: mecanismo corrector 2005 a aplicar 2007	3.675
Deudores corto plazo: mecanismo corrector 2004 a aplicar 2006 (Nota 10)	31.872
 Neto final 2005	 35.547

9. Existencias

El saldo del epígrafe de existencias se desglosa en las siguientes partidas:

Existencias	
	(en miles de euros)
Repuestos	7.113
Provisión por depreciación de existencias	(128)
 6.985	

10. Deudores

El saldo de deudores se desglosa de la siguiente manera:

	Deudores (en miles de euros)
Clientes por prestación de servicios	330.500
Saldos con empresas puestas en equivalencia (Nota 17)	10.278
Administraciones públicas (Nota 17)	113.789
Personal	1.491
Mecanismo corrector a corto plazo (Nota 8)	31.872
Otros	2.594
Menos: provisiones	(46.170)
	444.354

Dentro del epígrafe "Clientes por prestación de servicios" se han incluido trabajos realizados pendientes de facturar por importe de 10.350 miles de euros.

Una parte significativa de los saldos recogidos en el epígrafe de clientes pertenecen a las siguientes sociedades:

	Deudores (en miles de euros)
Eurocontrol	120.474
Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.	54.438
	174.912

11. Inversiones financieras temporales

En el epígrafe se incluyen los siguientes conceptos:

	Inversiones financieras temporales (en miles de euros)
Cartera valores y otros créditos	2.058
Créditos a empresas no consolidadas	20.689
Depósitos y fianzas	1.149
	23.896

En 2005 el Grupo ha concedido un préstamo por importe de 13.814.864 libras a ACDL, con un tipo de interés del Libor + 0,18% y con vencimiento 14 de enero de 2006. Dicho préstamo tiene por objeto financiar a ACDL la adquisición de las acciones de TBI. Con fecha 13 de enero de 2006, este préstamo se ha convertido en capital por un importe de 13.721.190 libras a través de la correspondiente ampliación de capital (véase Nota 7).

12. Fondos propios

El movimiento habido en las cuentas incluidas en el epígrafe de Fondos propios durante el ejercicio 2005 ha sido el siguiente:

	Fondos propios (en miles de euros)							
	Patrimonio y Patrimonio en adscripción	Reservas Estatutarias	Reserva Revalorización R.D.L 7/1996	Otras reservas de la entidad Pública Empresarial dominante	Reservas en Sociedades Consolidadas por Integración global	Reservas en Sociedades Consolidadas por puesta en equivalencia	Diferencias de conversión	Beneficios del ejercicio
Saldo al 1 de enero de 2005	3.099.018	782.481	273.417	22.543	13.504	6.203	(25.358)	37.734
Distribución de beneficios del 2004	-	27.718	-	4.010	6.918	(912)	-	(37.734)
Otros	-	-	-	(719)	168	(238)	9.900	-
Beneficios del ejercicio 2005	-	-	-	-	-	-	-	35.466
Saldos al 31 de diciembre de 2005	3.099.018	810.199	273.417	25.834	20.590	5.053	(15.458)	35.466

a) Patrimonio y Patrimonio en adscripción

En el momento de su constitución se adscribieron a la Entidad dominante, con la finalidad de prestar servicios de aeropuertos y navegación aérea, instalaciones e inmuebles procedentes principalmente del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones (hoy Ministerio de Fomento), del Ministerio de Defensa, así como del anterior Organismo Autónomo "Aeropuertos Nacionales". Por tanto, la cuenta de patrimonio recibido en adscripción se refiere a activos que no han supuesto coste alguno para la Entidad Pública Empresarial.

El importe de los bienes adscritos a la Entidad dominante en el momento de su constitución ascendió, según tasación por expertos profesionales independientes, a 2.831,6 millones de euros.

Por otro lado, la cuenta de Patrimonio incluye, aparte de otros movimientos posteriores por importe de 18,7 millones de euros, la cantidad de 248,7 millones de euros, constituida por la diferencia de valoración entre los derechos y las obligaciones en los que la Entidad dominante se subrogó en el momento de su constitución.

b) Reservas estatutarias

Han sido dotadas de conformidad con los Estatutos de la Entidad Pública Empresarial, y tienen como finalidad financiar inversiones futuras en infraestructuras aeroportuarias y de navegación aérea.

c) Reserva de Revalorización RDL 7/1996 de 7 de junio de 1996

De acuerdo con el Real Decreto-Ley 7/1996, de 7 de junio, sobre medidas urgentes de carácter fiscal y de fomento y de liberalización de la actividad económica, la Entidad Pública Empresarial, en el ejercicio 1996, actualizó sus elementos patrimoniales del inmovilizado material. El importe neto inicial de la actualización de la plusvalía ascendió a 300,9 millones de euros. (Véase Nota 6).

El plazo para efectuar la comprobación por parte de la Inspección de los Tributos era de tres años a contar desde el 31 de diciembre de 1996. Como consecuencia de que ha transcurrido el plazo de tres años mencionado, dicho saldo se puede destinar a cancelar pérdidas, o bien ampliar el patrimonio propio de la Entidad Pública Empresarial. Transcurridos diez años el saldo podrá destinarse a Reservas de libre disposición.

El saldo de la cuenta no podrá ser distribuido, directa o indirectamente, hasta que la plusvalía haya sido realizada.

d) Otras reservas de la Entidad Pública Empresarial

Su saldo se compone, fundamentalmente, de los dividendos repartidos por las sociedades dependientes a la Entidad dominante. Su importe asciende a 25.834 miles de euros.

e) Reservas en Sociedades por integración global, proporcional y en sociedades puestas en equivalencia

El desglose por sociedades al 31 de diciembre de 2005 de los epígrafes Reservas en sociedades consolidadas por integración global y Reservas en sociedades puestas en equivalencia es el siguiente:

Desglose por entidades (en miles de euros)	
Sociedades consolidadas por integración global:	
INECO	10.241
CLASA	5.989
Aena Desarrollo Internacional	4.360
	20.590
Sociedades puestas en equivalencia:	
SACSA	361
AMP	3.130
ACSA	6
AEROCALI	(285)
TIFSA	1.780
RAESA	61
	5.053
	25.643

f) Diferencias de conversión

Corresponden en su totalidad a Sociedades puestas en equivalencia participadas por Aena Desarrollo Internacional. El desglose por compañía es el siguiente:

Desglose por compañía (en miles de euros)	
AMP	(14.905)
AEROCALI	(289)
SACSA	(237)
ACSA	(27)
	(15.458)

g) Resultado atribuible a la Entidad Pública Empresarial

La aportación de cada sociedad incluida en el perímetro de consolidación a los resultados consolidados, con indicación de la parte que corresponde a los socios externos es como sigue:

Aportaciones (en miles de euros)			
	Beneficios Consolidados	Resultados atribuidos a Socios Externos	Resultados atribuidos a la Sociedad Dominante
AENA	19.089	-	19.089
INECO	10.966	(4.267)	6.699
Aena Desarrollo Internacional	2.672	-	2.672
CLASA	2.365	-	2.365
	(35.092)	(4.267)	30.825
Participación en resultados de sociedades por puesta en equivalencia - RAESA	4.641	-	4.641
	4.641	-	4.641
	39.733	(4.267)	35.466

h) Resultado del ejercicio

La distribución de beneficios del ejercicio 2005 formulada por el Consejo de Administración de la Entidad Pública Empresarial, de acuerdo con los Estatutos, es la siguiente:

Resultado del ejercicio (en miles de euros)	
Base de reparto:	
Pérdidas y ganancias	35.288
Distribución:	
Reservas estatutarias	35.288

13. Socios externos

Los movimientos habidos en el epígrafe Socios externos de cada sociedad dependiente han sido los siguientes:

SOCIEDAD	Movimientos Socios Externos			
	Saldo al 1.01.05	Participación en resultados	Dividendos	Saldo al 31.12.05
INECO	12.235	4.267	(2.165)	14.337
	12.235	4.267	(2.165)	14.337

14. Ingresos a distribuir en varios ejercicios

Los ingresos a distribuir en varios ejercicios presentan el siguiente desglose:

Ingresos en varios ejercicios	
	(en miles de euros)
Subvenciones de capital de Organismos oficiales europeos	399.195
Otros ingresos a distribuir en varios ejercicios	4.877
Diferencias positivas de cambio (Nota 16)	2.016
	406.088

Subvenciones de capital de Organismos Oficiales Europeos

Los movimientos habidos en este epígrafe durante 2005 han sido los siguientes:

Subvenciones de capital	
	(en miles de euros)
Saldo inicial 2005	396.396
Adiciones Subvenciones FEDER	18.143
Adiciones Subvenciones Fondos de Cohesión	5.534
Adiciones Otras Subvenciones	2.372
Bajas	(333)
Imputado a resultados en 2005 (Nota 19-g)	(22.917)
Saldo final 2005	399.195

Estas subvenciones se imputan a resultados del ejercicio en proporción a la depreciación experimentada durante el período por los activos que financian.

Subvenciones FEDER

El detalle de los anticipos por programas operativos recibidos durante el ejercicio 2005 es el siguiente:

Subvenciones FEDER		
Concepto	Miles de euros	Año de finalización comprometido
Recibidas en 2005		
Prog Oper. C. Canaria	13.172	94/99
Prog Oper. C. Gallega	1.849	00/06
Prog Oper. C. Andaluza	186	00/06
Prog Oper. Melilla	228	00/06
Prog Oper. C. Canaria	2.708	00/06
Total Fondos Feder Adiciones 2005	18.143	

Subvenciones Fondo de Cohesión

El importe total de las subvenciones obtenidas en el ejercicio está destinado a financiar las obras efectuadas en el aeropuerto Madrid-Barajas.

15. Provisiones para riesgos y gastos a largo plazo

El movimiento habido en el ejercicio 2005 en las cuentas incluidas bajo este epígrafe ha sido el siguiente:

	Provisiones para riesgos y gastos a largo plazo			
	Provisión para compromisos laborales	Provisión para impuestos	Provisión para responsabilidades	Total
Saldo inicial 2005	53.916	1.377	774.140	829.433
Dotaciones	35.322	1.953	307.136	344.411
Reversiones	448	(199)	(948)	(699)
Aplicaciones	(6.457)	(31)	(1.478)	(7.966)
Traspaso a Corto Plazo	(17.311)	(26)	(434.791)	(452.128)
Saldo final 2005	65.918	3.074	644.059	713.051

a) Provisión para compromisos laborales

El movimiento durante el ejercicio ha sido el siguiente:

	Provisión para compromisos laborales				
	Premio de permanencia	Primas de participación	Licencia especial retribuida	Fondo de acción social	Total
Saldo inicial 2005	7.508	27.284	16.940	2.184	53.916
Dotaciones	853	16.215	14.756	3.498	35.322
Reversiones	(61)	-	-	509	448
Aplicaciones	(438)	-	(2.715)	(3.304)	(6.457)
Traspaso a corto plazo	-	(17.311)	-	-	(17.311)
Saldo final 2005	7.862	26.188	28.981	2.887	65.918

Seguro complementario premio de jubilación anticipada

El artículo 155 del IV Convenio Colectivo de la Entidad dominante 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 falte para cumplir los 64, o la parte proporcional correspondiente.

Durante el ejercicio 2004 tuvo lugar la exteriorización, mediante la contratación el 25 de marzo de 2004 de un seguro de vida con Mapfre Vida, de los premios de jubilación anticipada.

Las bases técnicas utilizadas para la determinación de la prima inicial de la póliza suscrita han sido las siguientes:

- Interés técnico: 3,10% durante los 40 primeros años (2,5% el resto).
- Una vez transcurridos los 40 primeros años de duración, la póliza participará en el 90% de los resultados positivos que se produzcan con la inversión de las Provisiones matemáticas de todos los contratos con derecho a participación celebrados a partir del 1 de enero de 2002 y que estén vigentes a 31 de diciembre de cada ejercicio.

Premios de permanencia

El artículo 139 del IV Convenio Colectivo de la Entidad dominante y el artículo 141 del I Convenio de Controladores Aéreos establece unos premios de permanencia por los servicios efectivamente prestados durante un período de 25 y 30 años, en el primer caso, y de 25 y 35 años, en el segundo. La provisión a dotar por este compromiso ha ascendido a 853 miles de euros (de los que 292 miles de euros corresponden al coste financiero), habiendo sido estimada a través de un estudio actuarial. Las hipótesis más relevantes tenidas en cuenta para la obtención del cálculo actuarial son las siguientes:

- Tipo de interés técnico: 4%
- Crecimiento anual del IPC: 2,5%
- Tabla de mortalidad:
Hombres PERM2000P Mujeres PERF2000P

- Sistema financiero utilizado: Capitalización individual

- Método de devengo: Projected Unit Credit

Primas de participación

A partir de determinados acuerdos celebrados entre la Entidad dominante y la Unión Sindical de Controladores Aéreos se acordaron para los períodos 2002-2003 y 2004-2005 unas primas cuyo devengo se genera, para controladores en determinadas dependencias, por la realización de ampliaciones de jornadas durante los períodos citados anteriormente. Dichas primas se abonan en los 4 años siguientes al de su devengo en partes iguales. El saldo de este epígrafe corresponde a las primas que se harán efectivas a partir del 1 de enero de 2007 habiéndose traspasado a corto plazo las primas que se desembolsarán en el ejercicio 2006. La dotación correspondiente a las primas del ejercicio 2005 se ha realizado con cargo al epígrafe de "Gastos de personal" de la cuenta de pérdidas y ganancias al 31 de diciembre de 2005 adjunta.

Licencia especial retribuida

Los artículos 166 a 174 del I Convenio Colectivo de Controladores Aéreos, de la Entidad dominante, establecen una situación previa a la jubilación a la que podrán acogerse los empleados que cumplan determinadas condiciones a partir de los 52 años. Dichos empleados no prestarán servicios hasta su jubilación, salvo casos excepcionales, y tendrán derecho a recibir las retribuciones básicas actualizadas anualmente.

La Entidad dominante ha provisionado en el ejercicio el valor actual de las percepciones de los empleados que se estima pueden acogerse a esta Licencia cuyo coste no puede ser recuperado vía ingresos.

Fondo de Acción Social

En este epígrafe se ha provisionado el importe devengado a favor del personal del Colectivo de Controladores que no se prevé disponer en el próximo ejercicio.

Otros compromisos laborales

El artículo 150 del III Convenio Colectivo de la Entidad dominante, establecía que al producirse la jubilación o al causar baja definitiva por enfermedad, los trabajadores percibirán el importe equivalente a tres mensualidades de la base de cálculo y del complemento de antigüedad.

En cumplimiento de la Normativa de exteriorización de compromisos por pensiones y de conformidad con el acuerdo entre la Dirección y la parte sindical de Aena de crear un Plan de pensiones, el 28 de julio de 2003 fue formalizado el Plan de Pensiones de aportación definida para los empleados de la Entidad Pública Empresarial.

El artículo 150 del IV Convenio Colectivo de la Entidad dominante establece que todo trabajador que acredite un mínimo de 360 días naturales de servicios reconocido en Aena podrá convertirse en partícipe del Plan de pensiones de los Empleados de Aena. El plan de pensiones cubre las contingencias de jubilación, incapacidad (en sus grados de permanente total, absoluta y gran invalidez) y fallecimiento.

Durante el ejercicio 2005 la Entidad dominante ha realizado aportaciones a dicho Fondo de Pensiones por valor de 4,96 millones de euros, pagándose prestaciones por un total de 1,1 millones de euros. El saldo de la cuenta de posición del plan de pensiones a 31 de diciembre de 2005 es de 26,7 millones de euros. Asimismo, el número de partícipes al cierre de dicho ejercicio asciende a 8.170.

b) Provisión para impuestos

Se corresponde con el importe estimado por deudas tributarias cuyo pago no es aún determinable en cuanto a su importe exacto, o es incierto en cuanto a la fecha en que se producirá.

c) Provisión para responsabilidades

La provisión para responsabilidades recoge el importe estimado para hacer frente a compromisos y responsabilidades, probables o ciertas, nacidas de litigios en curso y por indemnizaciones u obligaciones pendientes. Los Administradores de la Entidad Pública Empresarial consideran que el volumen de 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 afectasen significativamente a las cuentas anuales del ejercicio 2005.

Al 31 de diciembre de 2005 la Entidad dominante ha procedido a activar, siguiendo un criterio de prudencia, la diferencia entre el valor de expropiación original de los terrenos expropiados en el aeropuerto de Barajas y Barcelona y la mejor estimación del justiprecio fijado para dichos terrenos. La aplicación de este criterio ha supuesto un mayor valor contable de los terrenos sobre el inicialmente estimado por

la Entidad dominante a 31 de diciembre de 2004 de 233,3 millones de euros y, como contrapartida, se ha constituido una provisión para riesgos y gastos a largo plazo (véase Nota 6). Asimismo, la provisión incluye los intereses de demora devengados durante el ejercicio 2005 por importe de 62,1 millones de euros que han sido estimados en función del interés legal de cada ejercicio y registrados en la partida de gastos extraordinarios de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2005 adjunta.

Adicionalmente, la Entidad ha procedido a traspasar a corto plazo la parte de estos compromisos que se estima serán pagados durante el ejercicio 2006 (véase Nota 18).

En este epígrafe se recogen en conjunto 604,8 millones de euros registrados en este ejercicio y en años anteriores, para hacer frente a este compromiso en el Aeropuerto Madrid-Barajas y en el Aeropuerto de Barcelona.

16. Acreedores a largo plazo

Este epígrafe se desglosa de la siguiente manera:

Acreedores a largo plazo	
	(en miles de euros)
Deudas con entidades de crédito	5.621.540
Proveedores inmovilizado	7.561
Otros acreedores	2.535
	5.631.636

Deudas con entidades de crédito

Recoge los préstamos según las siguientes condiciones y principal pendiente de pago:

Prestamos de la entidad dominante					
					(en miles de euros)
	Tipo de interés	Plazo de reembolso		Periodo liquidación intereses	Entidad
525.000	FIJO (4,87%)	15 pagos iguales 15/09/2008 -15/09/2022		Anual	Depfa Bank
475.000	EURIBOR 3m + 0,16%	15 pagos iguales 15/09/2008 -15/09/2022		Trimestral	Depfa Bank
550.000	EURIBOR 3m + 0,065%	20 pagos iguales 15/12/2010 -15/12/2029		Trimestral	Depfa Bank
30.000	FIJO REVISABLE (3,71%) el 15/06/10	20 pagos iguales 15/06/2006 -15/06/2025		Anual	BEI
45.000	FIJO REVISABLE (3,11%) el 15/03/10	20 pagos iguales 15/03/2006 -15/03/2025		Anual	BEI
120.000	FIJO (2,995%) hasta el 15/06/07	20 pagos iguales 15/03/2006 -15/03/2025		Trimestral	BEI
60.000	FIJO REVISABLE (3,71 %) hasta el 15/06/10	20 pagos iguales 15/06/2007 -15/06/2026		Anual	BEI
90.000	FIJO REVISABLE (4,01%) hasta el 15/12/11	20 pagos iguales 15/12/2006 -15/12/2025		Anual	BEI
60.000	FIJO REVISABLE (3,66 %) hasta el 15/12/09	20 pagos iguales 15/12/2006 -15/12/2025		Anual	BEI
75.810	FIJO REVISABLE (4,07%) hasta el 15/03/12	20 pagos iguales 15/03/2007 -15/03/2026		Anual	BEI
21.035	FIJO REVISABLE (3,69%) hasta el 15/03/10	20 pagos iguales 15/03/2007 -15/03/2026		Anual	BEI
90.000	FIJO REVISABLE (4,52%) hasta el 15/03/06	20 pagos iguales 15/03/2007 -15/03/2026		Anual	BEI
110.000	FIJO REVISABLE (4,94%) hasta el 15/03/08	21 pagos iguales 15/03/2007 -15/03/2027		Anual	BEI
80.000	FIJO REVISABLE (4,98%) hasta el 15/09/06	20 pagos iguales 15/09/2006 -15/09/2025		Anual	BEI
70.000	FIJO REVISABLE (3,71%) hasta el 15/03/10	20 pagos iguales 15/03/2008 -15/03/2027		Anual	BEI
50.000	FIJO REVISABLE (2,98%) hasta el 15/03/07	21 pagos iguales 15/03/2008 -15/03/2028		Anual	BEI
70.000	FIJO REVISABLE (3,75%) hasta el 15/06/10	20 pagos iguales 15/06/2008 -15/06/2027		Anual	BEI
115.000	FIJO REVISABLE (3,24%) hasta el 15/06/07	20 pagos iguales 15/06/2008 -15/06/2027		Anual	BEI
197.000	FIJO REVISABLE (4,44%) hasta el 15/09/14	20 pagos iguales 15/09/2008 -15/09/2027		Anual	BEI
18.000	FIJO REVISABLE (3,83%) hasta el 15/03/09	20 pagos iguales 15/03/2009 -15/03/2028		Anual	BEI
32.455	FIJO REVISABLE (3,62%) hasta el 15/12/09	20 pagos iguales 15/12/2004 -15/12/2023		Anual	BEI
57.096	FIJO REVISABLE (4,61%) hasta el 15/03/24	20 pagos iguales 15/03/2005 -15/03/2024		Anual	BEI
48.532	FIJO REVISABLE (4,61%) hasta el 15/03/24	20 pagos iguales 15/03/2005 -15/03/2024		Anual	BEI
12.293	FIJO REVISABLE (3,56%) hasta el 15/09/10	11 pagos iguales 15/09/2000 -15/09/2010		Anual	BEI
19.833	FIJO REVISABLE (4,26%) hasta el 15/09/16	15 pagos iguales 15/09/2002 -15/09/2016		Anual	BEI
31.253	FIJO REVISABLE (3,58%) hasta el 15/03/10	15 pagos iguales 15/03/2003 -15/03/2017		Anual	BEI
32.782	FIJO REVISABLE (4,67%) hasta el 15/09/09	11 pagos iguales 15/09/1999 -15/09/2009		Anual	BEI
400.000	FIJO REVISABLE (3,83%) hasta el 15/03/09	20 pagos iguales 15/03/2009 -15/09/2028		Anual	BEI
700.000	FIJO REVISABLE (3,83%) hasta el 15/03/09	18 pagos iguales 15/03/2012 -15/09/2029		Anual	BEI
170.000	FIJO REVISABLE (3,12%) hasta el 15/03/09	11 pagos iguales 15/03/2010 -15/03/2020		Anual	BEI
50.000	FIJO REVISABLE (2,95%) hasta el 15/12/09	18 pagos iguales 15/12/2012 -15/12/2029		Anual	BEI
100.000	EURIBOR 3m + máx. 0,11%	18 pagos iguales 15/12/2012 -15/12/2029		Trimestral	BEI
150.000	FIJO REVISABLE (3,45%) hasta el 19/12/11	18 pagos iguales 15/12/2012 -15/12/2029		Anual	BEI
400.000	FIJO (4,88%)	20 pagos iguales 15/09/2007 -15/09/2026		Anual	ICO
230.000	EURIBOR 3m + 0,11% hasta el 15/03/06	20 pagos iguales 15/03/2009 -15/03/2028		Trimestral	ICO
270.000	EURIBOR 3m + 0,11% hasta el 15/03/06	19 pagos iguales 15/03/2010 -15/03/2028		Trimestral	ICO
80.000	EURIBOR 12m + 0,04%	Vencimiento 15/12/2009		Anual	BSCH
34.636	FIJO (2,45%)	Vencimiento 14/12/2006		Mensual	BSCH

Préstamos de AENA Desarrollo Internacional

(en miles de euros)

Tipo de interés	Plazo de reembolso	Periodo liquidación intereses	Entidad
9.390	6,954%	8 de octubre 2.014	Anual BSCH
10.352	5,514%	8 de octubre 2.014	Anual BSCH
5.764	Euribor más diferencial	5 de septiembre de 2014	Anual ICO
2.000	Euribor más diferencial	5 de enero de 2006	Anual Banesto
3.000	Euribor más diferencial	7 de enero de 2006	Anual Caja Madrid

Préstamos de INECO

(en miles de euros)

Tipo de interés	Plazo de reembolso	Periodo liquidación intereses	Entidad
7.279	Euribor más diferencial	11 de diciembre de 2013	Anual BSCH(*)

5.708.510 Total deudas
(86.970) Vencimiento a corto plazo
5.621.540 Vencimiento a largo plazo

(*) Garantía hipotecaria

La Entidad Pública Empresarial se ha comprometido al cumplimiento de determinadas obligaciones de carácter general para evitar la cancelación anticipada de los mencionados préstamos y créditos. Los Administradores de la Entidad consideran que al 31 de diciembre de 2005 se cumplen todas las obligaciones relacionadas con estos préstamos.

El calendario de vencimiento de las cuotas pendientes de pago al 31 de diciembre de 2005 es el siguiente:

Vencimiento de cuotas pendientes	
(en miles de euros)	
Cuotas con vencimiento	
2006	86.970
2007	84.937
2008	176.610
2009	289.032
2010	258.025
Siguientes	4.812.936
Total	5.708.510

El detalle de importes dispuestos y no dispuestos de las deudas con entidades de crédito por entidad es el siguiente:

Detalle de importes			
(en miles de euros)			
Entidad	Dispuesto	No Dispuesto	Total
Banco Europeo de Inversiones	3.106.089	430.000	3.536.089
Instituto de Crédito Oficial	905.764	500.000	1.405.764
Depfa Bank	1.550.000	450.000	2.000.000
SCH	107.021	-	107.021
Bankinter	34.636	65.364	100.000
Banesto	2.000	2.000	4.000
Caja Madrid	3.000	12.020	15.020
BBVA	-	100.000	100.000
Total	5.708.510	1.559.384	7.267.894

Los intereses devengados y no pagados al 31 de diciembre de 2005 ascienden a 84.658 miles de euros.

La Entidad dominante tiene suscrita una operación de cobertura de riesgos en variación del tipo de interés, con vencimiento en junio de 2007, que permite que, al 31 de diciembre de 2005, 120 millones de euros de deuda correspondientes a una disposición de un préstamo con el BEI, se encuentre protegida frente a posibles alzas en los tipos de interés. El tipo de interés fijo que se desprende de esta operación se sitúa en un 2,995%.

Del total de deudas no comerciales a largo plazo reflejadas en este epígrafe las siguientes, correspondientes a Aena Desarrollo Internacional, están denominadas o instrumentadas en moneda extranjera:

Deudas denominadas en moneda extranjera	
(en miles de euros)	
Contravalor en miles de euros	
Denominada en Dólares U.S.A.	
Deudas con entidades de crédito	13.470
	13.740

Al 31 de Diciembre de 2005 se han valorado los préstamos y créditos en moneda extranjera (US\$) de Aena Desarrollo Internacional aplicando el tipo de cambio a fin de ejercicio (1,1797 US\$ por Euro). Las diferencias positivas de estos préstamos y créditos se registran en el epígrafe "Ingresos a distribuir en varios ejercicios". El importe por este concepto para los préstamos sin cobertura natural en divisas al cierre del ejercicio 2005 asciende a 1.179 miles de euros.

17. Acreedores a corto plazo

Este epígrafe se desglosa en los siguientes conceptos:

Acreedores a corto plazo	
(en miles de euros)	
Vencimiento a corto de deudas a largo	86.970
Intereses de préstamos pendientes de pago	84.658
	171.628
Deudas con empresas puestas en equivalencia	1.260
Acreedores comerciales por compras y prestación de servicios	177.485
Administraciones Públicas	51.039
Proveedores de inmovilizado y otras deudas	571.380
Remuneraciones pendientes de pago	76.885
Fianzas y depósitos recibidos	7.598
Provisiones para operaciones de tráfico	131
	707.033
	1.057.406
Saldos con las administraciones públicas	
(en miles de euros)	
Hacienda Pública, Deudora (Notas 7 y 10)	Euros
Administraciones Públicas deudoras a largo plazo (Nota 7)	66.877
Hacienda Pública deudora por IVA	41.867
Impuesto sobre beneficios anticipado	40.687
Hacienda pública deudora por Subvenciones	3.102
Hacienda Pública deudora por Impuesto sobre Sociedades (Nota 19)	26.850
Otros	1.283
	113.789

Saldos con las administraciones públicas	
(en miles de euros)	
Hacienda Pública, Acreedora	Euros
Hacienda Pública acreedora por IVA	1.921
Hacienda Pública acreedora por IRPF	28.822
Hacienda Pública acreedora por Tasa de Seguridad	4.399
Organismos de la Seguridad Social acreedores	14.132
Hacienda Pública acreedora por Impuesto sobre Sociedades (Nota 19)	1.285
Hacienda pública acreedora por otros impuestos	480
	51.039

El desglose de los saldos no financieros con sociedades puestas en equivalencia al 31 de diciembre de 2005 es el siguiente:

Saldos no financieros		
	Deudor (Nota 10)	Acreedor
TIFSA	5.701	1.151
RAESA	3.273	109
ACSA	17	-
SACSA	71	-
AMP	1.191	-
Aerocali	21	-
GAP	4	-
	10.278	1.260

18. Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo

Su desglose es el siguiente:

Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo	
(en miles de euros)	
Provisión para Plan de jubilaciones anticipadas	1.840
Provisión tasa de seguridad	8.979
Otras Provisiones	318.524
	329.343

a) Provisión para plan de jubilaciones anticipadas

La Entidad dominante acordó en ejercicios anteriores con los trabajadores un plan de jubilación anticipada, por el cual, el personal de origen laboral que cumplía 60, 61, 62 ó 63 años durante 2005 y reunía los requisitos que la Seguridad Social establece para poder acogerse a la Pensión de Jubilación a partir de los 60 años, podía, con carácter voluntario y previa aceptación de la Entidad Pública Empresarial, acogerse a este plan percibiendo una cantidad, por una sola vez, que le compensara de la disminución que experimenta su pensión de jubilación al anticipar ésta. La Entidad dominante ha estimado y recogido en la cuenta de provisión para plan de jubilaciones anticipadas el pasivo resultante por este acuerdo.

b) Provisión tasa de seguridad

Esta tasa se aplica a partir del 1 de mayo de 1997 a los pasajeros de salida que embarquen en los aeropuertos españoles de acuerdo a la Ley 13/96 del 30 de diciembre de Medidas fiscales, administrativas y del orden social, y a partir del ejercicio 1999 se ingresa al Tesoro Público el 50% de las cantidades cobradas durante el ejercicio por la Entidad dominante.

La provisión citada recoge el importe estimado de la cantidad a liquidar al Tesoro Público, una vez la Entidad dominante cobre las cantidades que, facturadas durante el ejercicio 2005 por el concepto de tasa de seguridad, permanecen pendientes de cobro al cierre del ejercicio.

c) Otras provisiones

Corresponde a la cantidad registrada para hacer frente a la diferencia entre el valor de expropiación original de los terrenos expropiados del aeropuerto de Madrid y la mejor estimación del justiprecio fijado para dichos terrenos que se estima será abonada durante el año 2006 (véase Nota 15-c).

19. Impuesto sobre Sociedades y Situación Fiscal

Con la entrada en vigor de la Ley 43/95, de 27 de diciembre, del Impuesto sobre Sociedades, a partir del 1 de enero de 1996 la Entidad Pública Empresarial pasó a tener la consideración de entidad exenta. Posteriormente, el artículo 4 de la Ley 66/1997, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social modificó las exenciones previstas en la Ley 43/95. Consecuentemente, a partir de esta modificación, la Entidad Pública Empresarial ya no estaría incursa en los supuestos de exención subjetiva del Impuesto sobre Sociedades en la medida en que se configura como una de las entidades públicas empresariales de las establecidas por la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado. Asimismo, se establecía un período

do transitorio ampliando la exención durante los períodos impositivos que se iniciasen antes del 5 de mayo de 1999. En conclusión, la Entidad Pública Empresarial se considera sujeta y no exenta al impuesto de sociedades a partir del 1 de enero del año 2000.

Debido a que determinadas operaciones tienen diferente consideración a efectos de la tributación por el Impuesto sobre sociedades y de la elaboración de estas cuentas anuales consolidadas, la base imponible del ejercicio difiere del resultado contable consolidado. El impuesto diferido o anticipado surge de la imputación de ingresos y gastos en períodos diferentes a efectos de la normativa fiscal vigente y de la relativa a la preparación de las cuentas anuales.

La conciliación entre el resultado contable y la base imponible del Impuesto sobre sociedades es la siguiente:

Préstamos de la entidad dominante (en miles de euros)			
	Aumentos	Disminuciones	
Resultado neto del ejercicio antes de externos			39.733
Impuesto sobre sociedades			5.097
Resultado antes de impuestos			44.830
Diferencias permanentes:			
Con origen en los ajustes de consolidación	8.168	-	8.168
Con origen en las cuentas individuales	51.405	(11.281)	40.124
Diferencias temporales:			
Con origen en los ajustes de consolidación	7.436	(1.884)	5.552
Con origen en el ejercicio actual	144.896	-	144.896
Con origen en ejercicios anteriores	-	(124.501)	(124.501)
Base imponible (Resultado fiscal)			119.069
Cuota (35%)			41.674
Deducción por doble imposición			(1.833)
Deducciones por inversión en Canarias			(16.799)
Otras deducciones (I+D, medio ambiente, formación,...)			(8.939)
Cuota ajustada			14.103
Retenciones y pagos fraccionados			(39.668)
Neto a cobrar			(25.565)

Las principales diferencias permanentes se deben a dotaciones de provisiones de inmovilizado, dotación a la provisión para riesgos y gastos, provisiones de insolvencia con organismos públicos y a reversiones de provisión de cartera.

En cuanto a las principales diferencias temporales corresponden a la diferencia entre la amortización fiscal y contable, provisión de insolvencias y pagos por jubilaciones.

El cargo por el Impuesto sobre Sociedades se desglosa en:

Cargo por el Impuesto sobre Sociedades

(en miles de euros)

Impuesto corriente	14.103
Impuesto anticipado	(9.081)
5.022	

Adicionalmente el Grupo ha registrado un gasto por importe de 75 miles de euros en el epígrafe "Impuesto de Sociedades" de ejercicios anteriores de la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta a 31 de diciembre de 2005, por diferencias entre el cálculo del impuesto sobre sociedades registrado en el ejercicio 2004 y el impuesto finalmente presentado.

El impuesto sobre sociedades corriente, resultado de aplicar el 35% sobre la base imponible, ha quedado reducido en 27,6 millones de euros por deducciones correspondientes básicamente a gastos de formación profesional, inversión en activos fijos nuevos en Canarias, doble imposición, deducción por inversiones en medio ambiente y gastos en investigación y desarrollo.

La sociedad dependiente, Aena Desarrollo Internacional, S.A. tiene bases imponibles negativas pendientes de compensar de ejercicios anteriores a su entrada en el consolidado fiscal y deducciones pendientes de aplicar según el siguiente desglose:

Deducciones pendientes de aplicar de AENA Desarrollo Internacional

(en euros)

Año	Bases Imponibles Negativas	Deducciones por Doble Imposición	Deducciones por Actividades de Exportación	Deducciones por Actividades de Formación
1997	253.155	-	-	-
1998	576.301	-	-	-
1999	1.589.355	-	8.411.399	-
2000	-	468.013	184.473	-
2001	573.077	346.134	31.995	6.604
2002	765.823	257.012	186.881	479
2003	-	235.809	-	494
2004	-	231.953	-	445
Total	3.757.711	1.538.921	8.814.748	8.022

El Grupo tiene abiertos a inspección los principales impuestos que le son de aplicación, según la legislación vigente. Del criterio que puedan adoptar las autoridades fiscales podrían derivarse pasivos de carácter contingente no registrados en el balance de situación adjunto. Los Administradores de la Entidad dominante consideran que el efecto que podría tener esta diferencia de criterios no sería significativo en relación con los estados financieros al 31 de diciembre de 2005.

20. Ingresos y gastos

a) Distribución del importe neto de la cifra de negocios

El importe neto de la cifra de negocios correspondiente a las actividades ordinarias del Grupo se obtiene en el territorio nacional, salvo por las actividades de Desarrollo Internacional, según el siguiente desglose:

Distribución del importe neto de la cifra de negocios	
	(en miles de euros)
Ingresos aeroportuarios:	
Ingresos aeronáuticos:	
Aterrizajes	325.587
Estacionamientos	7.846
Utilización de infraestructuras	364.056
Pasarelas telescopicas	76.025
Manipulación de mercancías	13.825
Tasa de seguridad	101.049
Otros	1.339
Subtotal ingresos aeronáuticos	889.727
Ingresos no aeronáuticos:	
Carburantes	21.720
Servicios de comida a bordo	11.411
Alquiler de locales, terrenos y mostradores	17.743
Mostradores de facturación	18.264
Servicios a Concesionarios	15.103
Autorización paso zonas restringidas	735
Utilización salas y zonas no determinadas	10.273
Handling de rampa	62.833
Otros	3.463
Subtotal ingresos no aeronáuticos	161.545
Ingresos comerciales:	
Alquiler de locales y terrenos	34.561
Explotaciones comerciales	150.686
Bares y Restaurantes	46.226
Coches de Alquiler	60.517
Aparcamiento de vehículos	84.143
Publicidad	22.817
Servicios a concesionarios	9.878
Otros	351
Subtotal ingresos comerciales	409.179
Navegación Aérea:	
Ayudas a la Navegación en ruta	686.312
Ayudas a la Navegación en aproximación	168.437
Publicaciones y otros servicios	1.142
Subtotal navegación aérea	855.891
Otras líneas de negocio:	
Logística aeroportuaria	16.217
Desarrollo Internacional	6.011
Actividad de consultoría	122.018
Subtotal otras líneas de negocio	144.246
Ajustes de consolidación	(62.946)
Subtotal ajustes de consolidación	(62.946)
Total cifra de negocios	2.397.642

Las ventas en moneda extranjera que se han efectuado en dólares USA tienen un contravalor de 10.392 miles de euros.

b) Aprovisionamientos

El desglose del epígrafe de Aprivisionamientos del ejercicio 2005 es el siguiente:

Aprovisionamientos	
	(en miles de euros)
Compras de otros aprovisionamientos	261
Variación de existencias de otros aprovisionamientos	742
Trabajos realizados por otras empresas	90.013
Total	91.016

c) Transacciones con empresas puestas en equivalencia

Las transacciones efectuadas con las empresas del Grupo en el ejercicio han sido las siguientes:

Transacciones con empresas puestas en equivalencia	
	(en miles de euros)
Ventas por prestación de servicios	28.669
Compras	2.671
Servicios recibidos	648

d) Gastos de personal

Los gastos de personal se desglosan de la forma siguiente:

Gastos de personal	
	(en miles de euros)
Sueldos y salarios	822.726
Seguridad Social a cargo de la empresa	115.199
Aportaciones a compromisos laborales	8.472
Otros gastos sociales	32.643
979.040	

e) Otros gastos de explotación

El desglose de este epígrafe es el siguiente:

Otros gastos de explotación	
	(en miles de euros)
Arrendamientos y cánones	14.523
Reparaciones y conservación	190.181
Servicios profesionales independientes	31.721
Primas de seguros	11.210
Publicidad y relaciones públicas	14.988
Suministros	55.873
Servicios vigilancia y seguridad	97.848
Tasa de seguridad	50.525
Otros servicios	150.128
Otros tributos	33.524
	650.521

Los honorarios correspondientes a la auditoría de cuentas de la Entidad dominante son asumidos por el Ministerio de Economía y Hacienda (IGAE). Adicionalmente, en el mismo ejercicio la empresa auditora del Grupo ha prestado servicios de auditoría a otras empresas del Grupo por importe de 19 mil euros y ha prestado otros servicios distintos de los de auditoría por importe de 169 miles de euros.

Asimismo, los honorarios devengados por otras empresas de auditoría por la revisión de las cuentas anuales de ciertas sociedades dependientes han ascendido a 63.200 euros.

f) Variación de las provisiones de tráfico

La variación de las provisiones de tráfico ha sido la siguiente:

Variación de las provisiones de tráfico	
	(en miles de euros)
Variación provisiones	(6.331)
Fallidos	7.474
	1.143

g) Resultados financieros

Los resultados financieros obtenidos en el ejercicio 2005 han sido los siguientes:

Resultados financieros	
	(en miles de euros)
Ingresos:	
Ingresos derivados de participaciones en capital	43
Ingresos de otros valores negociables	392
Otros intereses e ingresos asimilados	3.497
Diferencias positivas de cambio	1.056
Total resultados financieros positivos	4.988
Gastos:	
Gastos financieros y asimilados	(191.848)
Variación en la provisión de inversiones financieras (Nota 7)	(1.220)
Diferencia negativa de cambio	(105)
Total resultados financieros negativos	(193.173)
Resultados financieros netos	(188.185)

h) Resultados extraordinarios

Los resultados extraordinarios del ejercicio han sido los siguientes:

Resultados extraordinarios	
	(en miles de euros)
Ingresos:	
Subvenciones de capital transferidas a resultados (Nota 14)	22.917
Beneficio procedente de inmovilizado	273
Reversión otros ingresos a distribuir en varios ejercicios	293
Ingresos extraordinarios	7.968
Ajustes en saldos con organismos oficiales de ejercicios anteriores	7.201
Otros ingresos y beneficios	5.092
Total ingresos extraordinarios	43.744
Gastos:	
Variación de la provisión de inmovilizado material, inmaterial (Notas 5 y 6)	(20.789)
Pérdidas procedentes de enajenación de inmovilizado	(8.071)
Primas de participación	(996)
Licencia Especial Retribuida	(12.594)
Ajustes Mecanismo Corrector (Nota 8)	(2.809)
Intereses legales expropiaciones terrenos	(62.107)
Otros gastos y pérdidas	(12.753)
Total gastos extraordinarios	(120.119)
Resultados extraordinarios netos	(76.375)

i) Otra información

El número medio de empleados por categorías ha sido el siguiente:

Otra información	
Categoría profesional	Número medio de empleados
Titulados y técnicos	7.690
Administrativos y coordinadores	1.230
Servicios Aeronáuticos	2.167
Servicios varios	1.644
Total	12.731

Retribución de los Administradores

Durante el ejercicio 2005, la remuneración total de los Administradores de la Entidad dominante en concepto de sueldos y salarios y dietas ha ascendido a 289 miles de euros.

Asimismo, no existen anticipos ni obligaciones en materia de pensiones, ni créditos concedidos a los miembros del Consejo de Administración.

Adicionalmente, las Sociedades del grupo han satisfecho a los miembros de su Órgano de Administración en concepto de sueldos y salarios y dietas, 468 miles de euros.

21. Avales y otras garantías concedidos

La Entidad Pública Empresarial tiene avales concedidos por un valor total de 16.622 miles de euros. Los Administradores de la Entidad dominante no esperan que se generen pasivos de consideración por estos avales.

Aena Desarrollo Internacional, S.A.U tiene prestados avales por importe de 2.539 miles de dólares, de los cuales 2.534 miles de dólares están destinados a garantizar las obligaciones crediticias contraídas por Aerocali.

La Sociedad participada Ingeniería y Economía del Transporte, S.A., para el ejercicio de su actividad habitual, tiene presentados avales técnicos en garantía de cumplimiento de contratos de prestación de servicios adjudicados por importe de 32.915 miles de euros.

Por último, la sociedad Clasa tiene avales entregados por clientes por un importe de 2.468 miles de euros.

22. Compromisos medioambientales

La dirección de la Entidad Pública Empresarial, fiel a su compromiso de preservación del medio ambiente y de la calidad de vida de su entorno, viene acometiendo inversiones en este área, que permiten garantizar la minimización del impacto medioambiental de sus actuaciones y la protección y mejora del medio ambiente.

El inmovilizado material al 31 de diciembre de 2005 incluye los siguientes elementos afectos a la actividad medioambiental detallados por aeropuerto:

Actividad medioambiental por aeropuerto			
	(en miles de euros)		
	Coste	Amortización Acumulada	Valor Neto
Madrid/Barajas	124.124	(21.127)	102.997
Barcelona	17.224	(6.696)	10.528
Palma Mallorca	4.336	(2.110)	2.226
Fuerteventura	4.029	(849)	3.180
Gran Canaria	3.767	(1.638)	2.129
Tenerife Sur	2.766	(1.995)	771
Lanzarote	2.671	(988)	1.683
Bilbao	2.614	(357)	2.257
La Palma	2.293	(421)	1.872
Málaga	2.291	(869)	1.422
NA Este	2.107	(381)	1.726
Otros	21.227	(7.382)	13.845
Total	189.449	(44.813)	144.636

Las inversiones medioambientales realizadas durante el presente ejercicio han ascendido a 33.229 miles de euros, entre las que destacan las siguientes:

Inversiones medioambientales	
	(en miles de euros)
Madrid-Barajas:	
Plan de aislamiento acústico	20.992
16 terminales de monitorado de ruido	500
Barcelona:	
Drenaje, monitorización y control.	
Estaciones bombeo	653
Fuerteventura:	
Protección acústica	777
Bilbao:	
Recuperación paisajística	1.227
Navegación Aérea:	
Seguridad, salud y vigilancia medioambiental	2.109

La cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2005 incluye los siguientes gastos incurridos en la actividad medioambiental detallados por conceptos:

Actividad medioambiental por conceptos	
	(en miles de euros)
Reparaciones y conservación	5.566
Servicios profesionales independientes	1.354
Otros servicios externos	1.228
Total	8.148

El balance de situación adjunto no incluye provisión alguna de naturaleza medioambiental, ya que los Administradores de la Entidad Pública Empresarial no esperan que se produzcan pasivos o contingencias por este concepto que pudieran ser significativos.

Por otra parte, en relación con el Plan Barajas y en función de lo especificado en la resolución de 10 de Abril de 1996 de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la Entidad Pública Empresarial deberá asumir, entre otras actuaciones, el aislamiento acústico de una serie de viviendas en el entorno aeroportuario.

En relación con la construcción de la cuarta y quinta pista de Barajas, y de acuerdo con la Resolución de 30 de Noviembre del 2001 de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula la declaración de impacto ambiental del proyecto de ampliación del sistema aeroportuario de Madrid, la Entidad dominante deberá adoptar las medidas preventivas, correctoras y compensatorias que se indican en el estudio del impacto ambiental preceptivo, y deberá cumplir además con una serie de condiciones relacionadas con: protección del sistema hidrológico e hidrogeológico, protección y conservación de los suelos, protección de la calidad del aire, protección acústica, protección de la vegetación, la fauna y los hábitats naturales, protección del patrimonio cultural, reposición servicios y vías pecuarias, ubicación de canteras, de zonas de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares y medidas compensatorias sobre la afección al LIC (Lugar de Importancia Comunitaria) de la cuenca de los ríos Jarama y Henares.

Estados financieros individuales



*Estados financieros
individuales*

Balance de situación al 31 de Diciembre de 2005 y 2004 (en miles de euros)

ACTIVO	EJERCICIO 2005	EJERCICIO 2004
INMOVILIZADO:		
Gastos de Establecimiento (Nota 4)	3.950	425
Inmovilizaciones inmateriales (Nota 5)	277.108	240.985
Coste	490.813	417.601
Amortizaciones	(213.401)	(176.616)
Provisiones	(304)	-
Inmovilizaciones materiales (Nota 6)	11.280.575	10.190.368
Coste	14.455.649	12.995.990
Amortizaciones	(3.058.636)	(2.706.250)
Provisiones	(116.438)	(99.372)
Inmovilizaciones financieras (Nota 7)	274.949	246.637
Mecanismo corrector (Nota 8)	3.675	34.681
Total inmovilizado	11.840.257	10.713.096
GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS		
	1.897	2.542
ACTIVO CIRCULANTE:		
Existencias (Nota 9)	6.985	7.727
Deudores (Nota 10)	399.917	415.465
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	297.836	274.973
Empresas del Grupo y asociadas, deudores (Nota 16)	11.566	7.688
Deudores varios	132.703	181.179
Provisiones	(42.188)	(48.375)
Inversiones financieras temporales (Nota 11)	43.537	69.227
Tesorería	59	15.826
Ajustes por periodificación	802	3.759
Total activo circulante	451.300	512.044
TOTAL ACTIVO	12.293.454	11.227.642

Balance de situación al 31 de Diciembre de 2005 y 2004 (en miles de euros)

PASIVO	EJERCICIO 2005	EJERCICIO 2004
FONDOS PROPIOS (Nota 12):		
Patrimonio	3.099.018	3.099.018
Reservas Estatutarias	810.199	782.481
Reservas de revalorización R.D.L. 7/1996	273.417	273.417
Beneficio del ejercicio	35.288	27.718
Total fondos propios	4.217.922	4.182.634
INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS (Nota 13)		
	406.615	401.366
PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS A L/P (Nota 14)		
	713.024	829.406
ACREEDORES A LARGO PLAZO (Nota 15)		
Deudas con entidades de crédito	5.592.415	4.881.090
Otros acreedores	7.561	13.125
Total acreedores a largo plazo	5.599.976	4.894.215
ACREEDORES A CORTO PLAZO (Nota 16)		
Deudas con entidades de crédito (Nota 15)	162.667	124.081
Deudas con empresas del Grupo y asociadas	19.638	18.818
Acreedores comerciales	147.927	133.636
Otras deudas no comerciales	696.342	570.539
Total acreedores a corto plazo	1.026.574	847.074
PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS A C/P (Nota 14)		
	329.343	72.947
TOTAL PASIVO	12.293.454	11.227.642

**Cuentas de pérdidas y ganancias correspondientes a los ejercicios anuales terminados el 31 de diciembre
de 2005 y 2004 (en miles de euros)**

DEBE	EJERCICIO 2005	EJERCICIO 2004
GASTOS:		
Aprovisionamientos (Nota 19-a)	60.389	59.622
Gastos de personal (Nota 19-e)	913.298	830.935
Dotaciones para amortizaciones de inmovilizado (Notas 4, 5 y 6)	429.808	378.758
Variación de las provisiones de tráfico (Nota 19-f)	98	9.940
Otros gastos de explotación (Nota 19-g)	651.828	572.905
	2.055.421	1.852.160
Beneficios de explotación	278.038	250.719
Pérdidas y gastos financieros (Nota 19)		
Gastos financieros y gastos asimilados	190.261	149.015
Diferencias negativas de cambio	3	1
	190.264	149.016
Beneficios de las actividades ordinarias	97.708	112.522
Pérdidas y gastos extraordinarios (Nota 19-i)		
Variaciones de las provisiones de inmovilizado inmaterial, material y cartera de control	7.976	27.263
Pérdidas procedentes del inmovilizado	8.071	14.044
Gastos extraordinarios	50.016	46.857
Gastos y pérdidas de otros ejercicios	40.755	61.533
Beneficios antes de impuestos	34.942	28.675
Impuesto sobre Sociedades (Nota 18)	(346)	957
Beneficios del ejercicio	35.288	27.718

Cuentas de pérdidas y ganancias correspondientes a los ejercicios anuales terminados el 31 de diciembre de 2005 y 2004 (en miles de euros)

HABER	EJERCICIO 2005	EJERCICIO 2004
INGRESOS:		
Importe neto de la cifra de negocios (Nota 19-b)	2.316.342	2.088.108
Otros ingresos de explotación	17.117	14.771
	2.333.459	2.102.879
Beneficios e ingresos financieros (Nota 19-h)		
Ingresos de participaciones en capital en empresas del Grupo y asociadas	5.236	5.046
Otros intereses e ingresos asimilados	4.695	5.773
Diferencias positivas de cambio	3	-
	9.934	10.819
Resultados financieros negativos	180.330	138.197
Beneficios e ingresos extraordinarios (Nota 19-i)		
Beneficios en enajenación de inmovilizado	-	4
Subvenciones de capital transferidas al resultado del ejercicio	22.917	20.095
Otros ingresos a distribuir transferidos a resultados	379	310
Ingresos extraordinarios	7.968	6.035
Ingresos y beneficios de otros ejercicios	12.788	39.406
Resultados extraordinarios negativos	62.766	83.847