

Aena

Memoria / Annual report **2009**



Vol.I



Memoria 2009



Esta Memoria presenta información correspondiente a 2009 de la entidad pública empresarial “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea”, salvo en la sección “Información legal”, que ofrece datos consolidados de Aena y de sus sociedades dependientes.

El capítulo “Desarrollo internacional” aporta información de Aena Desarrollo Internacional S.A.



Memoria 2009



Las personas interesadas pueden descargar la Memoria 2009 de Aena en la siguiente dirección de Internet:
www.aena.es.

Agradecemos a aquellos que deseen enviar preguntas, aportaciones, sugerencias o comentarios sobre el contenido de la Memoria de Aena que nos los hagan llegar a través de los siguientes canales:

Por correo postal:

Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena)
Dirección de Comunicación, 1ª planta
c/ Arturo Soria, 109
28043 Madrid

Por correo electrónico:

secdircom@aena.es

Por teléfono:

(+34) 91 321 26 19

Por fax:

(+34) 91 321 15 78



Accesos a la Terminal 1
del Aeropuerto de Barcelona



Índice

■ Información institucional / Institutional Information	6 / 200
■ Aena en cifras / Aena in Figures	8 / 202
■ Presencia geográfica / Geographic Presence	10 / 204
■ Evolución de magnitudes significativas / Trends in significant volumes	12 / 206
■ Órganos rectores / Governing Bodies	14 / 218
■ Organigrama / Organizational Chart	16 / 209
■ Carta del director general-presidente / Letter from the Chairman	18 / 210
 ■ Información general /General Information	 20 / 212
■ Aeropuertos / Airports	22 / 214
■ Infraestructuras / Infrastructures	34 / 224
• Plan Barcelona / <i>Barcelona Plan</i>	36 / 225
• Plan Levante / <i>Levante Plan</i>	36 / 225
• Plan Málaga / <i>Malaga Plan</i>	37 / 225
■ Navegación Aérea / Air Navigation	46 / 234
■ Espacios y Servicios Comerciales / Commercial Spaces and Service	68 / 253
■ Desarrollo Internacional / International Development	72 / 255
 ■ Información legal / Legal Information	 78 / 260
■ Informe de auditoría de cuentas consolidadas	80
■ Informe de gestión / Management Report	86/ 262
■ Cuentas anuales consolidadas / Consolidated Financial Statements	118 / 290
■ Estados financieros individuales / Individual Balance Sheets	190 / 356



Torre de control
del Aeropuerto de Málaga

Memoria 2009

Información Institucional





1 Aena en cifras

- Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) es el primer operador aeroportuario del mundo en número de pasajeros.
- Aena es una Entidad Pública Empresarial adscrita al Ministerio de Fomento del Gobierno de España.
- En España, cuenta con 47 aeropuertos y los helipuertos de Ceuta y, en construcción, de Algeciras, con más de 187 millones de pasajeros y más de 2,1 millones de operaciones en 2009.
- Por los aeropuertos españoles han pasado cerca de 570.000 toneladas de carga.
- Aena ha sido en 2009 uno de los cuatro proveedores de servicios de Navegación Aérea más importantes de Europa con 1,88 millones de vuelos anuales controlados.
- Aena cuenta con 13.143 empleados.
- El Grupo Aena incluye las sociedades dependientes Aena Desarrollo Internacional S.A. y Clasa, con el 100%; Crida, con el 76,84%, e Ineco, con el 61,09%.
- Aena Desarrollo Internacional S.A. tiene participaciones societarias en 16 aeropuertos hispanoamericanos por los que pasaron cerca de 25 millones de pasajeros en 2009
- Londres-Luton y Orlando-Sandford son dos de los aeropuertos de la sociedad TBI en la que participa Aena Desarrollo Internacional S.A.
- Las inversiones pagadas por el grupo Aena son de 1.715 millones de euros.
- Aena registró unos ingresos de explotación consolidados de 3.095 millones de euros.
- El EBITDA consolidado es de 574 millones de euros.



Aena participa en las más
prestigiosas ferias nacionales
e internacionales en su sector



2 Presencia geográfica



El Grupo Aena en España

47 Aeropuertos

2 Helipuertos (Ceuta y Algeciras)

5 Centros de control de ruta y aproximación: Madrid, Barcelona, Sevilla, Palma de Mallorca y Canarias

2 Centros de control de área terminal: Santiago y Valencia

45 Torres de control, 130 Centros de comunicaciones (85 de aeródromo y 55 de ruta y TMA), 190 Instalaciones de radioayuda (48 sistemas ILS, 74 VOR/DME y 68 NDB), 36 Instalaciones RADAR (28 estaciones RADAR, 5 SMR o RADAR de superficie y 3 sistemas de multilateración)

Más de 187 millones de pasajeros en 2009



El Grupo Aena en el mundo

12 Aeropuertos participados por Aena, a través de Aena Desarrollo Internacional S.A. en la sociedad **TBI** (tres en Reino Unido, uno en Suecia, uno en Estados Unidos y tres en Bolivia).
Adicionalmente, TBI está presente en otros cuatro aeropuertos a través de contratos de gestión (Burbank, Atlanta, Macon y Raleigh-Durham).
Total: 22.588.700 pasajeros

16 Aeropuertos participados por Aena a través de **Aena Desarrollo Internacional S.A.** mediante diferentes participaciones societarias (doce en México, tres en Colombia y uno en Cuba)
Total: 24.981.522 pasajeros
El tráfico de Cuba no se contabiliza. Se trata de un contrato de asistencia con Ecasa el operador aeroportuario cubano.
El tráfico de los aeropuertos bajo contratos de gestión en EEUU (TBI) no se contabiliza.



3 Evolución de magnitudes significativas

GRÁFICO DE PASAJEROS (MILLONES):

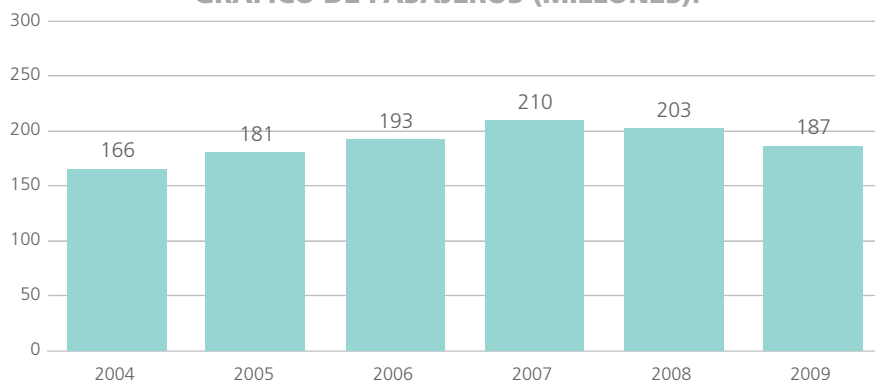


GRÁFICO DE OPERACIONES (MILLONES):

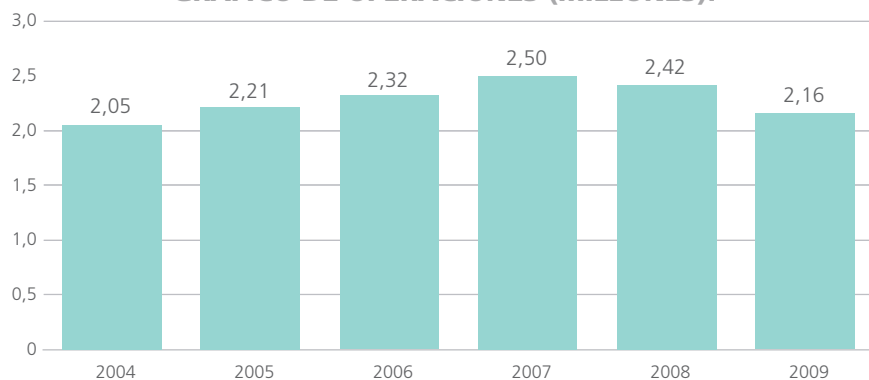
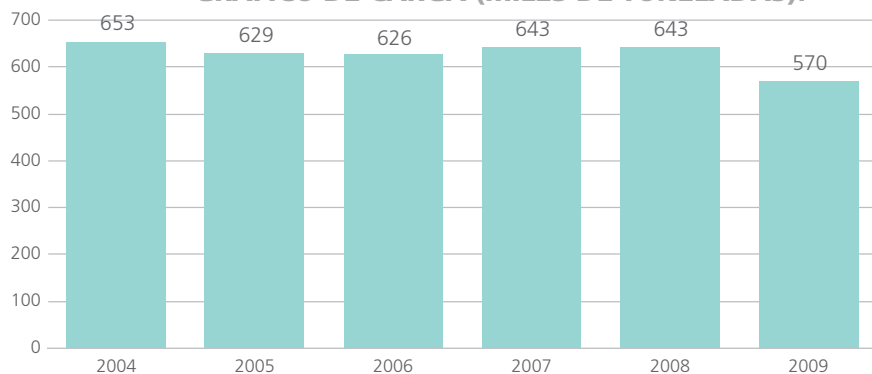
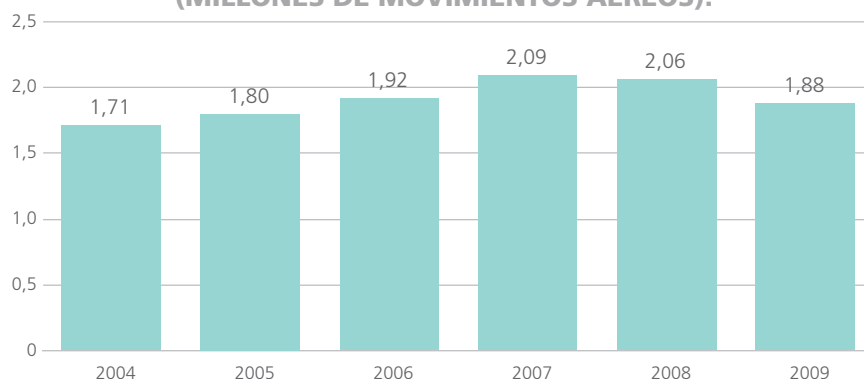


GRÁFICO DE CARGA (MILES DE TONELADAS):

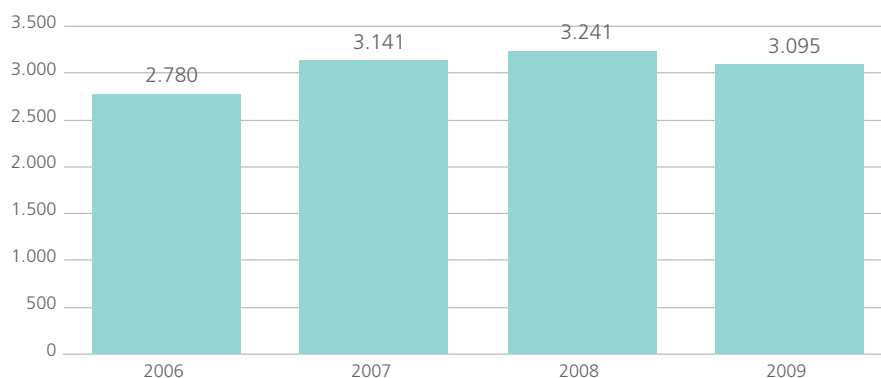




NÚMERO TOTAL DE VUELOS GESTIONADOS POR NAVEGACIÓN AÉREA (MILLONES DE MOVIMIENTOS AÉREOS):

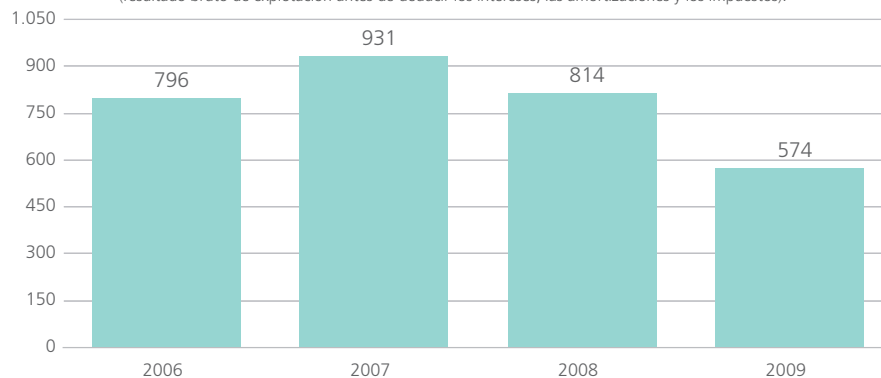


INGRESOS DE EXPLOTACIÓN CONSOLIDADOS* (MILLONES DE EUROS):

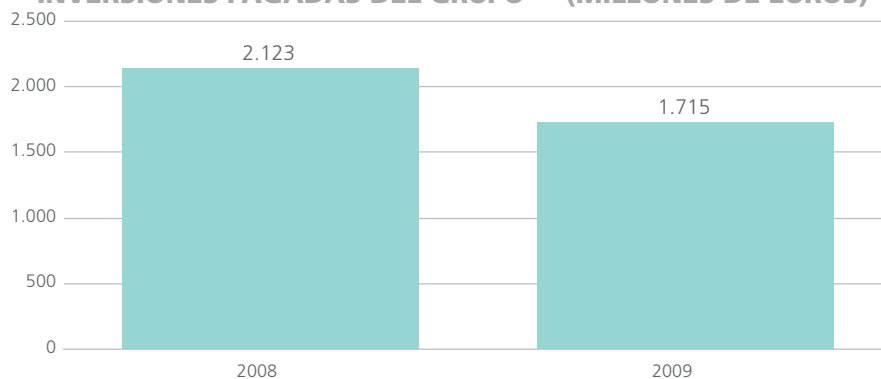


EBITDA CONSOLIDADO* (MILLONES DE EUROS)

(resultado bruto de explotación antes de deducir los intereses, las amortizaciones y los impuestos):



INVERSIONES PAGADAS DEL GRUPO** (MILLONES DE EUROS)



* En el ejercicio 2008 se inicia la aplicación de la nueva normativa contable que introduce variaciones en la clasificación de los gastos e ingresos que integran la cuenta de pérdidas y ganancias. ** Este concepto se incorpora a partir del ejercicio 2008.



4 Órganos Rectores

Sala del Consejo
de Administración de Aena



■ Comité de Dirección

[A 31 de diciembre de 2009]

Director general-presidente

D. Juan Ignacio Lema Devesa

Director de Aeropuertos Españoles

D. Javier Martín San Andrés

Directora de Navegación Aérea

D^a Carmen Librero Pintado

Director de Administración y Finanzas

D. Miguel Ángel Ávila Suárez

Director de Auditoría y Control Interno

D. Alfonso de Alfonso Bozzo

Directora de Comunicación

D^a. María Jesús Luengo Martín

Director de Contratación

D. Ginés Ramírez Lifante

Director del Gabinete de la Presidencia

D. José Alfonso Solbes Galiana

Director de Infraestructuras

D. Jesús Mendiluce Lacalle

Director de Medio Ambiente

D. José Manuel Hesse Martín

Directora de Organización y Recursos Humanos

D^a. Begoña Gosálvez Mayordomo

Secretario / Director de Planificación y Control Gestión

D. Ángel Luis Arias Serrano

Directora de Planificación de Infraestructuras

D^a. Amparo Brea Álvarez

Director de la Secretaría General Técnica

D. Jesús Fernández Rodríguez

■ Consejo de Administración

[A 31 de diciembre de 2009]

Presidente

D. Juan Ignacio Lema Devesa

Vocales

D. Manuel Ameijeiras Vales

D. José Luis Cachafeiro Vila

D. Francisco Cadarso González

D. Mario Díaz Millán

D. Luis Espadas Moncalvillo

D. José Carlos Fernández Arahuetes

D. Jesús Manuel Gómez García

D. Carlos Ibarz del Olmo

D. Miguel Ángel Jiménez Martín

D^a. Cristina Latorre Sancho

D. Manuel López del Saz

D^a. Mónica Melle Hernández

D^a. Monserrat Merino Pastor

D^a. Soledad Sanz Salas

D. Teófilo Serrano Beltrán

Secretario

D. Jesús Fernández Rodríguez

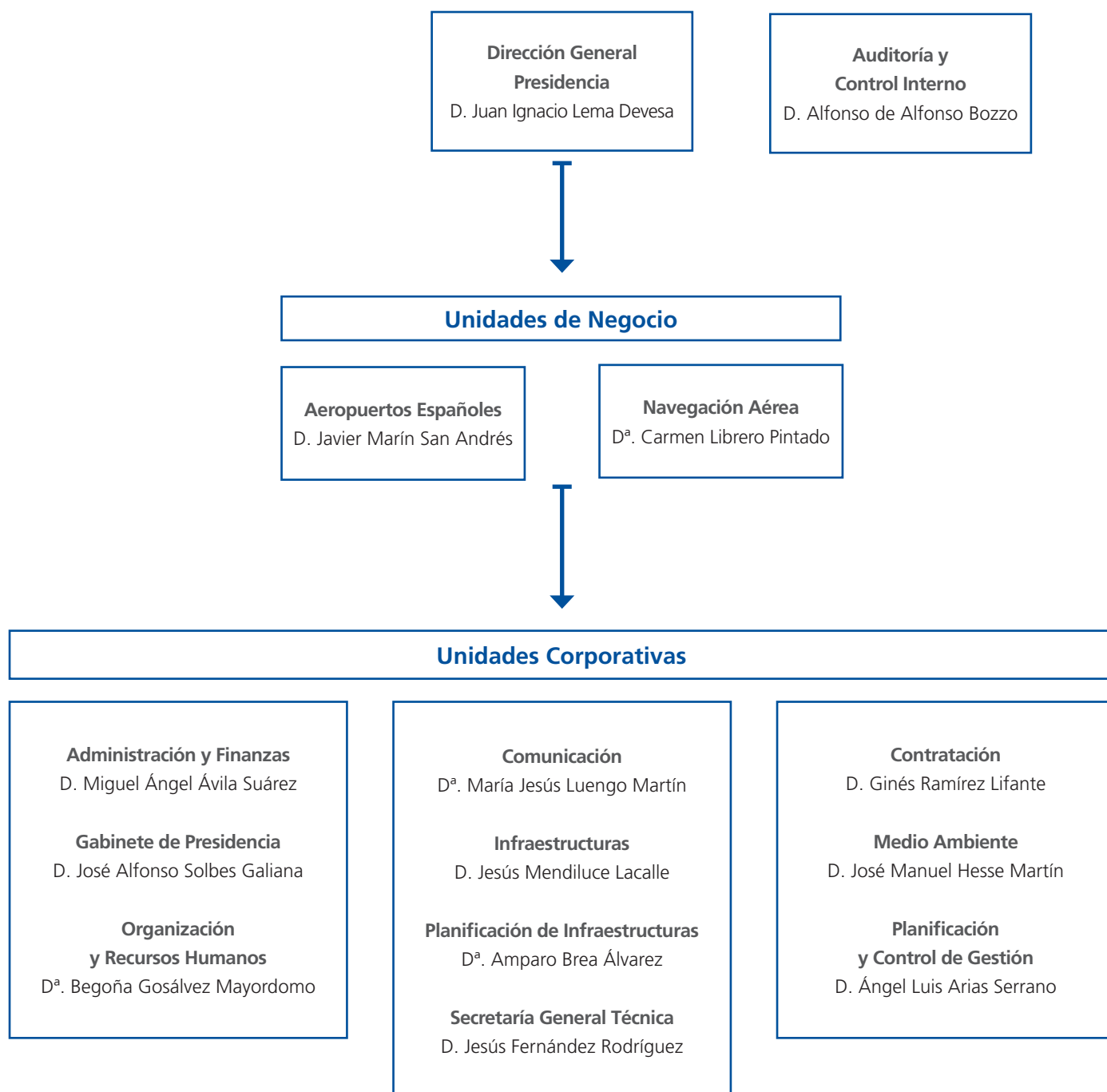
Pertenecieron también al Consejo D. Enrique Salvo Tierra, que cesó en su cargo el 21 de abril de 2009; D^a. Encarnación Vivanco Bustos, que cesó el 24 de abril de 2009; D. Luis Felipe Palacio Arroyos y D. Manuel Bautista Pérez, que cesaron el 28 de abril de 2009; D. José Salgueiro Carmona, que cesó el 18 de mayo de 2009; D. Manuel Azuaga Moreno, que cesó el 22 de mayo de 2009; D. Jaime Jesús Denis Zambrana, que cesó el 9 de junio de 2009; D. Celso González González, que cesó el 9 de julio de 2009, y D. Carlos María Juárez Colera, que cesó el 11 de agosto de 2009.



Torre de Control del
Aeropuerto de Madrid-Barajas



5 Organigrama





6 Carta del director general-presidente



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) se planteó en 2009 como prioridad estratégica hacer frente a la crisis económica, manteniendo los más altos niveles de seguridad y calidad, reduciendo costes y siendo más competitivos. Y todo ello, desde una perspectiva sostenible, haciendo compatible el desarrollo del transporte aéreo con el entorno.

Desde el año pasado, por tanto, venimos aplicando una política de reducción de costes y mejora de la productividad que nos permita asegurar la viabilidad económico-financiera de Aena, sin constituir una carga económica para el Estado y para el contribuyente. Algunas de esas medidas, en especial las relacionadas con el servicio de control aéreo, han empezado a aplicarse en 2010 y de ellas daremos cumplida cuenta en la Memoria del próximo ejercicio. Tan sólo quisiera apuntar que la Ley 9/2010 supone una profunda reforma estructural de nuestros servicios de navegación aérea que nos permitirá rebajar un 15% las tarifas de ruta y eliminar el déficit de la tarifa de aproximación en un plazo de dos años.



En cuanto a la política de ahorro de costes, las primeras medidas aplicadas en 2009 nos permitieron una reducción de 95 millones de euros en nuestros gastos. El ahorro se multiplicará en los próximos ejercicios gracias al Plan de Austeridad 2010-2013 con el que prevemos una reducción de costes de 750 millones de euros.

Otra de las prioridades que nos marcamos en 2009 fue la definición de un nuevo modelo de gestión aeroportuaria que nos permita realizar una gestión más eficaz, desde el punto de vista de la prestación del servicio, más eficiente, desde una perspectiva económica y más adecuada a la estructura territorial de nuestro país. También en este punto se han producido importantes avances en 2010, que se plasmarán en una Ley de modernización del sector aeroportuario.

El desarrollo de la capacidad de las infraestructuras aeroportuarias, para adaptarlas a la demanda, manteniendo los mayores niveles de seguridad y calidad, y que los aeropuertos contribuyan al desarrollo

económico del país ha sido en 2009, y seguirá siéndolo en el futuro, otra de nuestras prioridades.

Y siempre con la vocación de alcanzar la sostenibilidad medioambiental, haciendo compatible el transporte aéreo con el entorno mediante medidas encaminadas a la reducción del ruido en las poblaciones cercanas a los aeropuertos, la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y la potenciación de la eficiencia energética y el uso de energías renovables.

Juan Ignacio Lema Devesa
Director general-presidente
Aena



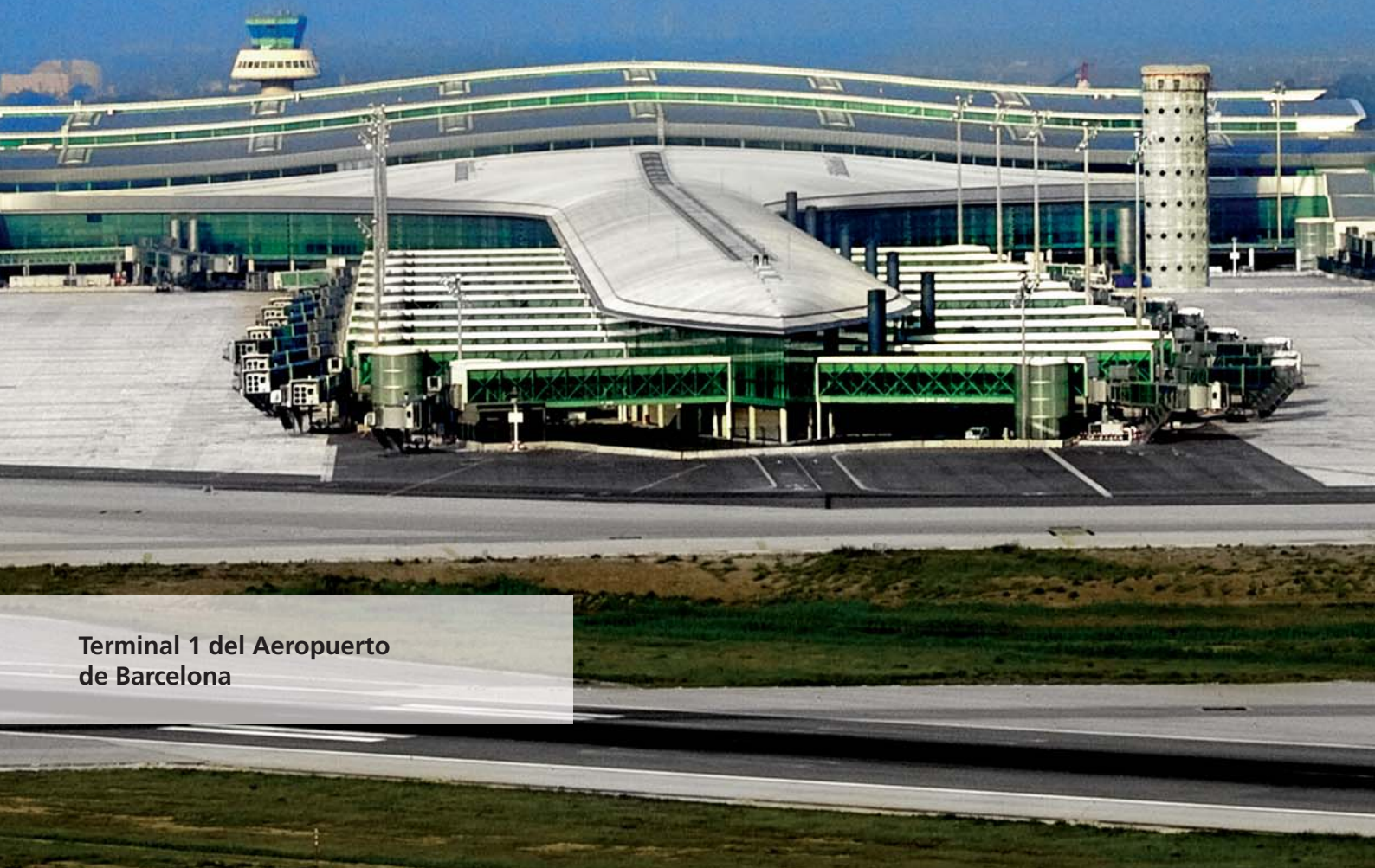
Los aeropuertos de Aena
han dado servicio en 2009 a más
de 187 millones de pasajeros

Memoria 2009

Información general



Aeropuertos



Terminal 1 del Aeropuerto
de Barcelona



EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO EN ESPAÑA

Los aeropuertos de la red de Aena registraron más de 187,6 millones de pasajeros en 2009 (8,0% menos que en 2008) y operaron más de 2,1 millones de vuelos (10,4% menos). En ellos se transportaron casi 570.000 toneladas de mercancías (11,4% menos). Si bien estas cifras reflejan un descenso de pasajeros, operaciones y carga respecto al 2008, en línea con la marcada desaceleración del tráfico aéreo a escala mundial, Aena sigue manteniéndose como el mayor operador aeroportuario del mundo.

■ Pasajeros

Un total de 187.631.102 pasajeros utilizaron las instalaciones de la red de Aena durante el 2009, lo que representa un descenso del 8,0% respecto al 2008. Del total de estos pasajeros, 186.426.611 corresponden a vuelos comerciales (-7,9%). De ellos, 110.772.629 utilizaron vuelos internacionales (-8,0%) y 75.703.982 viajaron en vuelos nacionales (-7,6%).

Entre los principales Aeropuertos por tráfico de pasajeros, Madrid-Barajas continúa siendo el mayor de la red, con 48.437.147 pasajeros, lo que supone un descenso del -4,7% respecto a 2008. Le siguen Barcelona, con 27.421.628 pasajeros (-9,4%); Palma de Mallorca, con 21.203.041 (-7,1%); Málaga, con 11.622.429 (-9,3%); Gran Canaria, con 9.155.665 (-10,3%), y Alicante, con 9.139.479 (-4,6%).

Entre los mayores crecimientos porcentuales destacan los Aeropuertos de Burgos, con un incremento del 112,6%; Reus, con el 33,5%; Santander, con el 11,9%; y Santiago, con el 1,4%.

Durante el 2009 descendió el tráfico internacional de pasajeros hasta un -8,0%, en el conjunto de la red. En oposición a esto, destaca el creci-

miento de los Aeropuertos de León (1.280,7%), Salamanca (866,8%), Burgos (242,7%), Asturias (25,8%), Reus (7,3%), Tenerife Norte (5,8%) y A Coruña (4,5%).

«Aena es el mayor operador aeroportuario del mundo con más de 187 millones de pasajeros al año»

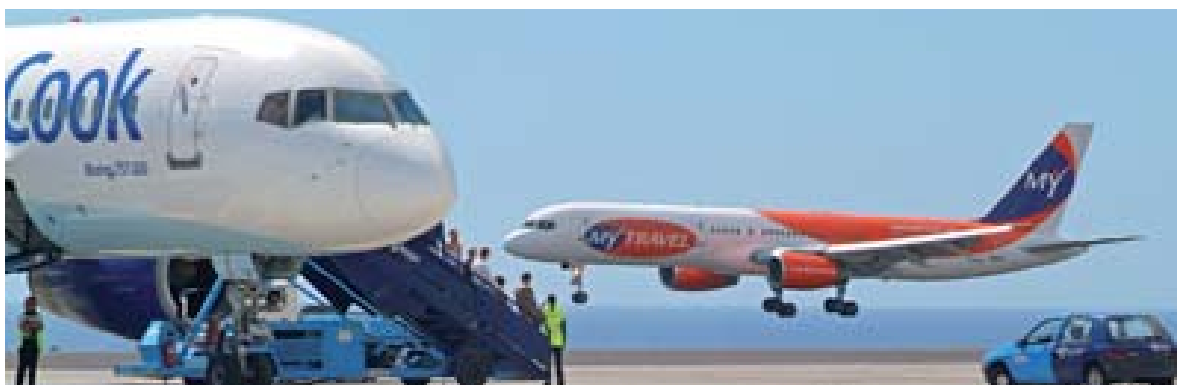
A partir de julio de 2009 se puede observar una recuperación del tráfico aéreo mensual de pasajeros en distintos Aeropuertos como Alicante, Madrid-Barajas, Barcelona, Málaga, Tenerife Norte, Valencia y Lanzarote en meses sucesivos.

■ Aeronaves

A lo largo del 2009, los aeropuertos realizaron un total de 2.168.580 operaciones, lo que supone un descenso con respecto al número de operaciones del 2008 (-10,4%). Del total de estos movimientos, 1.823.282 corresponden a vuelos comerciales (-11,4%), de los que 943.991 fueron nacionales (-12,2%) y 880.291 tuvieron carácter internacional (-10,5%). Respecto al tipo de vuelo, 1.616.755 fueron regulares (-9,4%) y se registraron 181.277 chárter (-22,7%).

El Aeropuerto de Madrid-Barajas continúa siendo el de mayor tráfico de toda la red, con 435.187 vuelos (-7,4%), seguido de Barcelona, con 278.981 operaciones (-13,3%); Palma de Mallorca, con 177.502 (-8,2%); Málaga, con 103.539 (-13,6%); Gran Canaria, con 101.557 vuelos (-12,6%); Valencia, con 81.126 (-16,2%); Alicante, con 74.281 (-8,4%); Tenerife Norte, con 62.776 (-7,4%), y Sevilla, con 55.601 (-14,5%).

Entre los Aeropuertos con mayor crecimiento porcentual de operaciones destaca el Aeropuerto



El Aeropuerto de Tenerife Sur se realizaron cerca de 50.000 operaciones

de Reus, que registró un aumento de un 16,0% (30.946 operaciones); le siguen Huesca-Pirineos, 10,4% (21.441); Madrid-Cuatro Vientos, 4,2% (54.115) y Salamanca, 3,1% (12.832).

«En los aeropuertos de la red de Aena se operaron más de 2,1 millones de vuelos»

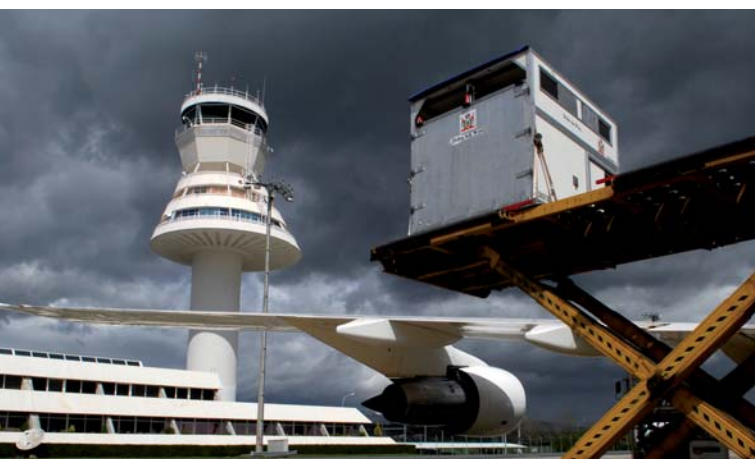
En cuanto al número de operaciones internacionales, destaca el crecimiento de los Aeropuertos de Asturias (34,5%), Tenerife Norte (25,9%) y Reus (12,1%); la mayor parte de estas operaciones tuvieron como origen o destino un aeropuerto europeo.

■ Carga

El volumen de mercancías transportadas durante 2009 fue de 564.783.382 kilogramos, el 10,3% menos que el año anterior, siendo 405.488.067 kilogramos la carga internacional transportada (-5,6%) y 159.355.315 kilogramos la carga nacional (-20,4%).

Los aeropuertos de Madrid-Barajas, Barcelona, Zaragoza, Vitoria y Gran Canaria destacan en transporte de mercancías

Por Aeropuertos, Madrid-Barajas mantiene el primer lugar, con 302.863.340 kilogramos (-8,0%). Le siguen Barcelona con 89.815.384 kilogramos (-13,6%); Zaragoza, con 36.890.090 (72,1%); Vitoria, con 27.388.041 (-21,7%), y Gran Canaria, con 25.994.738 (-22,9%).



El Aeropuerto de Vitoria gestionó cerca de 30.000 toneladas de mercancías en 2009



DATOS DE TRÁFICO TOTAL EN AEROPUERTOS ESPAÑOLES AÑO 2009				
AEROPUERTOS	PASAJEROS*	OPERACIONES	MERCANCÍAS**	MEDIA***
A Coruña	1.068.823	16.236	239.692	66
Albacete	15.127	1.419	-	11
Alicante	9.139.479	74.281	3.199.730	123
Almería	791.837	15.391	16.238	51
Asturias	1.316.212	16.033	124.521	82
Badajoz	75.351	3.783	-	20
Barcelona	27.421.682	278.981	91.081.054	98
Bilbao	3.654.957	54.148	2.691.468	67
Burgos	27.716	3.571	-	8
Ceuta-Helipuerto	20.560	2.441	1.054	8
Córdoba	15.474	8.650	-	2
El Hierro	183.891	4.341	154.020	42
F.G.L. Granada-Jaén	1.187.813	16.300	41.330	73
Fuerteventura	3.738.492	36.429	1.916.975	103
Girona-Costa Brava	5.286.970	48.127	74.584	110
Gran Canaria	9.155.665	101.557	25.998.675	90
Huesca-Pirineos	6.228	21.441	-	-
Ibiza	4.572.819	53.552	3.143.541	85
Jerez	1.079.616	43.326	121.216	25
La Gomera	34.605	1.917	10.577	18
La Palma	1.043.274	19.742	1.083.782	53
Lanzarote	4.701.669	42.915	4.147.272	110
León	95.189	4.773	3.711	20
Logroño-Agoncillo	35.663	5.023	-	7
Madrid-Barajas	48.437.147	435.187	302.899.494	111
Madrid-Cuatro Vientos	229	55.115	-	-
Madrid-Torrejón	28.423	11.891	154	2
Málaga	11.622.429	103.539	3.405.292	112
Melilla	293.695	9.245	350.607	32
Menorca	2.433.666	28.189	2.621.856	86
Murcia-San Javier	1.630.684	15.900	15.578	103
Palma de Mallorca	21.203.041	177.502	17.088.210	119
Pamplona	335.612	11.690	44.706	29
Reus	1.706.615	30.946	9.602	55
Sabadell	-	43.934	-	-
Salamanca	53.088	12.832	-	4
San Sebastián	315.294	9.743	31.543	32
Santander	958.157	18.756	11.076	51
Santiago	1.944.068	20.166	1.991.573	96
Sevilla	4.051.392	55.601	5.021.515	73
Son Bonet	-	13.112	-	-
Tenenife Sur	7.108.055	49.779	5.474.050	143
Tenerife Norte	4.054.147	62.776	18.315.513	65
Valencia	4.748.997	81.126	9.801.482	59
Valladolid	365.720	9.236	75.375	40
Vigo	1.103.285	15.698	796.720	70
Vitoria	39.933	9.490	29.818.814	4
Zaragoza	528.313	12.750	37.830.804	41
TOTAL	187.631.102	2.168.580	569.653.404	87

Pasajeros*.- Los datos de pasajeros incluyen pasajeros totales más pasajeros en tránsito.

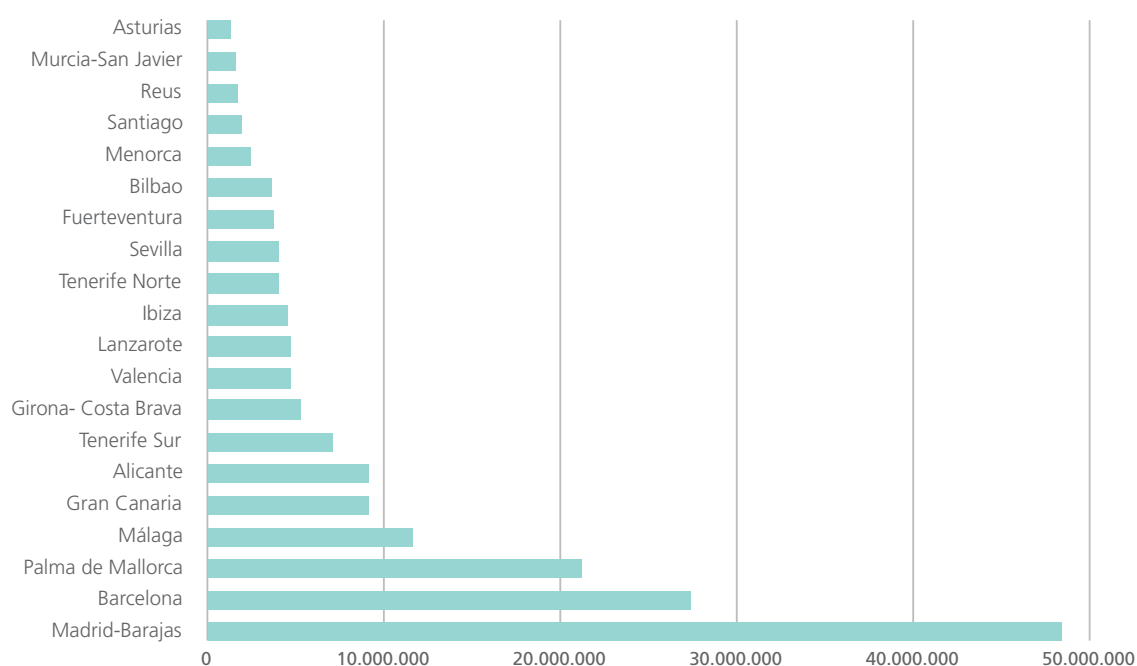
Mercancía**.- Los datos de kilogramos de mercancía incluyen otras clases de tráfico y mercancía en tránsito.

Media***.- Media de pasajeros por operación.



PASAJEROS TOTALES EN 2009			
AEROPUERTO	PASAJEROS	AEROPUERTO	PASAJEROS
Madrid-Barajas	48.437.147	La Palma	1.043.274
Barcelona	27.421.682	Santander	958.157
Palma de Mallorca	21.203.041	Almería	791.837
Málaga	11.622.429	Zaragoza	528.313
Gran Canaria	9.155.665	Valladolid	365.720
Alicante	9.139.479	Pamplona	335.612
Tenerife Sur	7.108.055	San Sebastián	315.294
Girona-Costa Brava	5.286.970	Melilla	293.695
Valencia	4.748.997	El Hierro	183.891
Lanzarote	4.701.669	León	95.189
Ibiza	4.572.819	Badajoz	75.351
Tenerife Norte	4.054.147	Salamanca	53.088
Sevilla	4.051.392	Vitoria	39.933
Fuerteventura	3.738.492	Logroño-Agoncillo	35.663
Bilbao	3.654.957	La Gomera	34.605
Menorca	2.433.666	Madrid-Torrejón	28.423
Santiago	1.944.068	Burgos	27.716
Reus	1.706.615	Ceuta-Helipuerto	20.560
Murcia-San Javier	1.630.684	Córdoba	15.474
Asturias	1.316.212	Albacete	15.127
F.G.L. Granada-Jaén	1.187.813	Huesca-Pirineos	6.228
Vigo	1.103.285	Madrid-Cuatro Vientos	229
Jerez	1.079.616	Sabadell	0
A Coruña	1.068.823	Son Bonet	0

AEROPUERTOS CON MAYOR NÚMERO DE PASAJEROS TOTALES EN 2009





TRÁFICO* EN LOS AEROPUERTOS DE AENA EN 2009			
	2009	VARIACIÓN***	TRÁFICO
AERONAVES			
Nacional	942.991	-12,2%	43%
Internacional	880.291	-10,5%	41%
Otras clases	345.298	-5,0%	16%
Total	2.168.580	-10,4%	100%
PASAJEROS			
Nacional	75.703.982	-7,6%	40%
Internacional	110.722.629	-8,0%	59%
Otras clases	337.392	-9,5%	0%
Tránsitos	867.099	-25,5%	0%
Total	187.631.102	-8,0%	100%
MERCANCÍAS EN KILOS			
Nacional	159.335.315	-20,4%	28%
Internacional	405.448.067	-5,6%	71%
Otras clases	159.185	8,5%	0%
Tránsitos	4.710.837	-64,5%	1%
Total	569.653.404	-11,4%	100%
UNIDADES DE TRÁFICO**			
Nacional	77.297.335	-7,9%	40%
Internacional	114.777.110	-7,9%	59%
Otras clases	338.984	-9,4%	0%
Tránsitos	914.207	-29,5%	0%
Total	193.327.636	-8,1%	100%

* Datos totales incluyendo tránsitos y otras clases de tráfico.

** Las unidades de tráfico equivalen a un pasajero y su equipaje o 100 kilogramos de carga.

*** Variación de 2009 en relación con 2008.

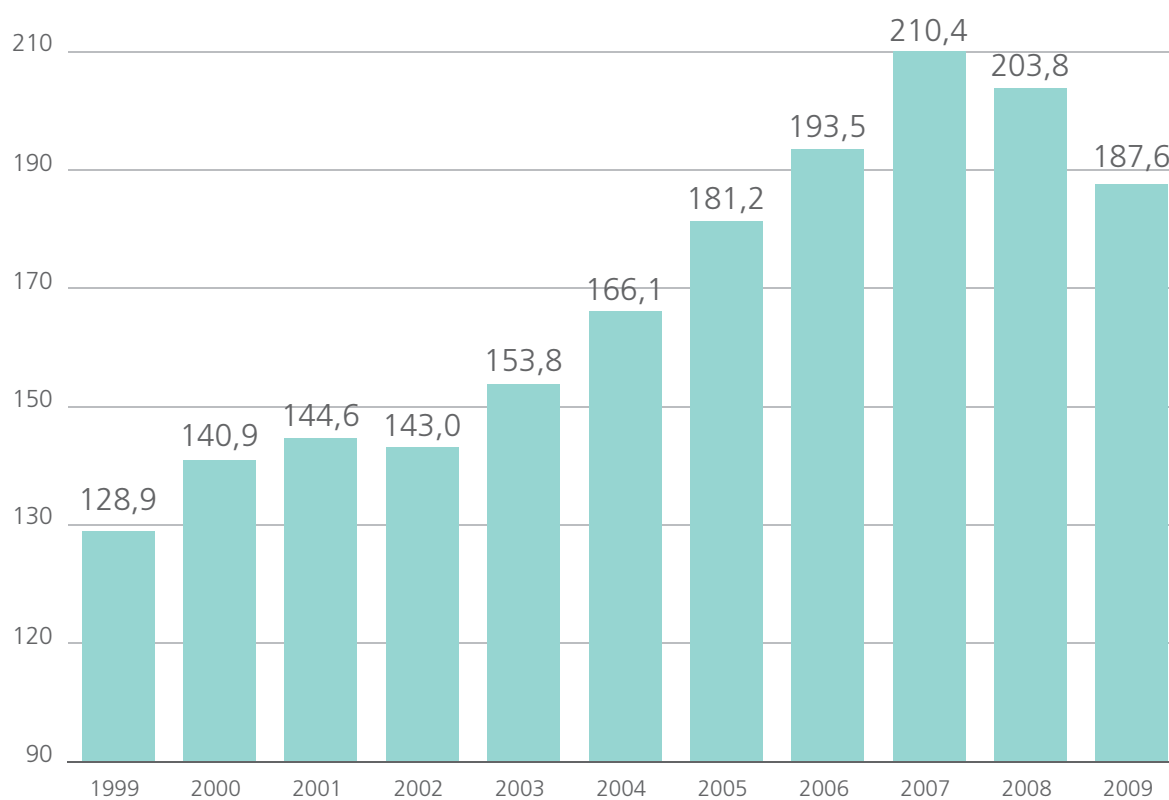


TRÁFICO* AÉREO DE PASAJEROS TOTALES EN 2009			
	2009	VARIACIÓN**	TRÁFICO
REGULAR			
Nacional	74.037.693	-7,6%	44%
Internacional	93.955.995	-4,2%	56%
TOTAL	167.993.688	-5,7%	100%
CHÁRTER			
Nacional	1.660.687	-9,8%	9%
Internacional	16.757.328	-24,9%	91%
TOTAL	18.418.015	-23,7%	100%
OTROS SERVICIOS	14.908	-21,7%	1%
OTROS TRÁFICOS	337.392	-9,5%	28%
TRÁNSITO	867.099	-25,5%	71%
TOTAL	1.219.399	-21,6%	100%
TOTAL	187.631.102	-8,0%	100%

* Pasajeros totales incluyendo tránsitos y otras clases de tráfico.

**Variación de 2009 en relación con 2008.

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS TOTALES (EN MILLONES)

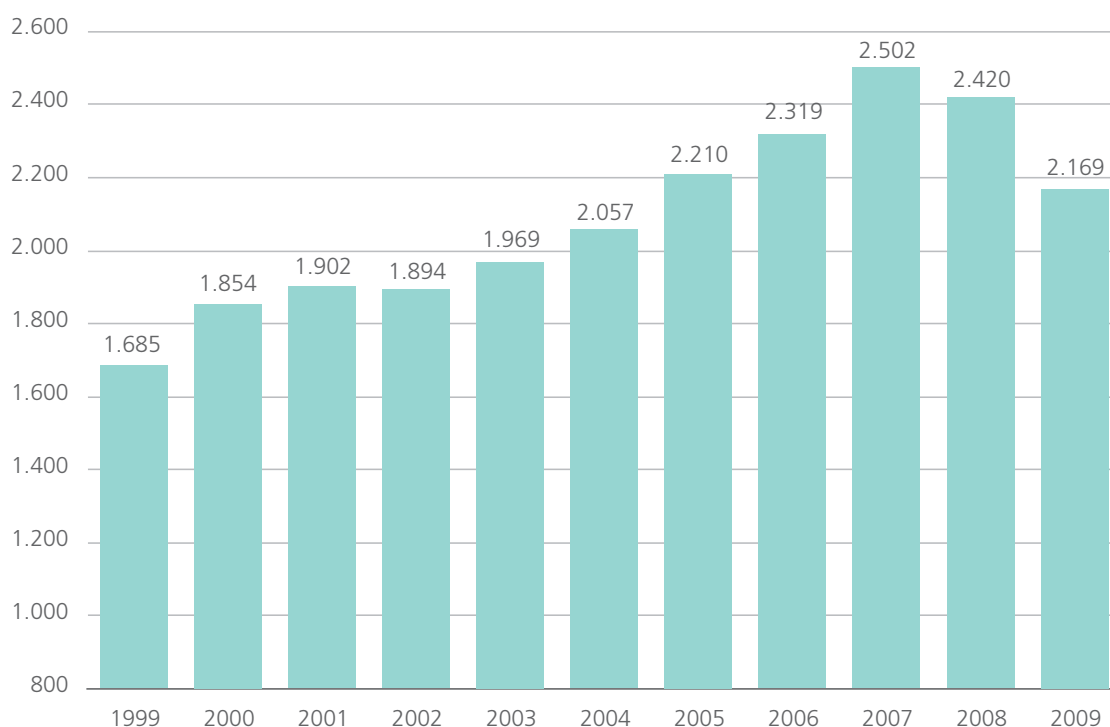




TRÁFICO* AÉREO DE AERONAVES EN 2009			
	2009	VARIACIÓN**	TRÁFICO
REGULAR			
Nacional	884.899	-11,0%	55%
Internacional	731.856	-7,5%	45%
TOTAL	1.616.755	-9,4%	100%
CHÁRTER			
Nacional	44.780	-22,9%	25%
Internacional	136.497	-22,6%	75%
TOTAL	181.277	-22,7%	100%
OTROS SERVICIOS	25.250	-31,4%	7%
OTRAS CLASES TRÁFICO	345.298	-5,0%	93%
TOTAL	370.548	-7,4%	100%
TOTAL	2.168.580	-10,4%	100%

* Operaciones totales incluyendo otras clases de tráfico.
**Variación de 2009 en relación con 2008.

EVOLUCIÓN DE TRÁFICO AERONAVES TOTALES (EN MILES)

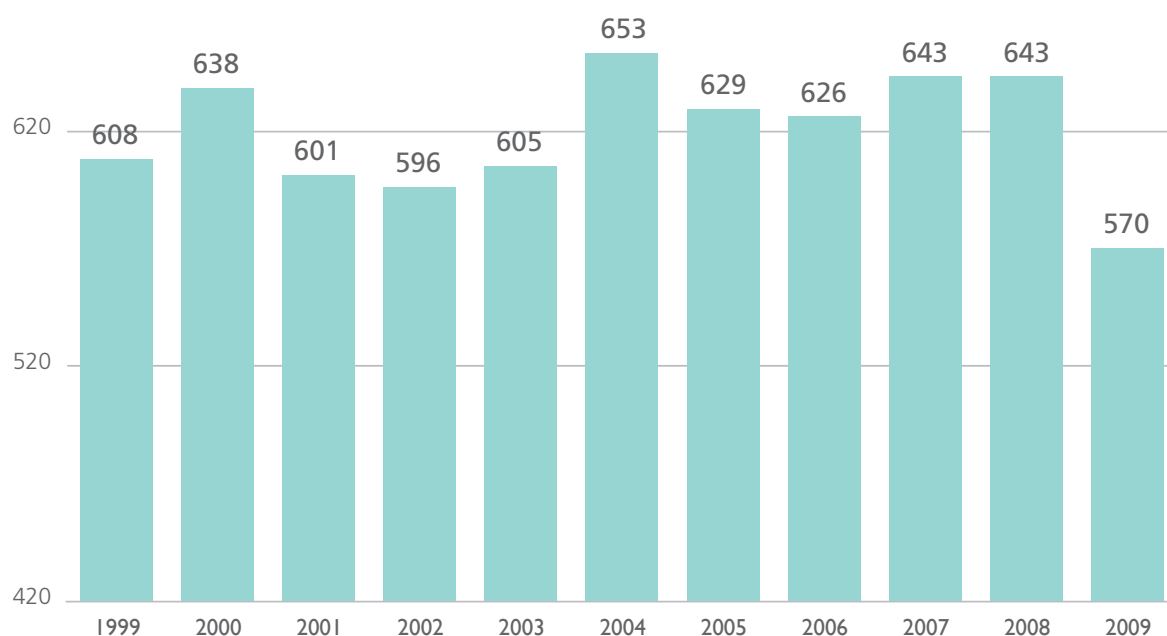




TRÁFICO* AÉREO DE MERCANCÍAS EN 2009			
	2.009	VARIACIÓN**	TRÁFICO
REGULAR			
Nacional	139.284.870	-16,5%	30%
Internacional	328.621.342	-6,0%	70%
TOTAL	467.906.212	-9,4%	100%
CHÁRTER			
Nacional	19.803.317	-40,1%	21%
Internacional	76.506.641	-3,8%	79%
TOTAL	96.309.958	-14,5%	100%
OTROS SERVICIOS	567.212	-27,4%	10%
OTRAS CLASES TRÁFICO	159.185	8,5%	3%
TRÁNSITOS	4.710.837	-64,5%	87%
TOTAL	5.437.234	-61,7%	100%
TOTAL	569.653.404	-11,4%	100%

* Mercancías totales incluyendo tránsitos y otras clases de tráfico
**Variación de 2009 en relación con 2008.

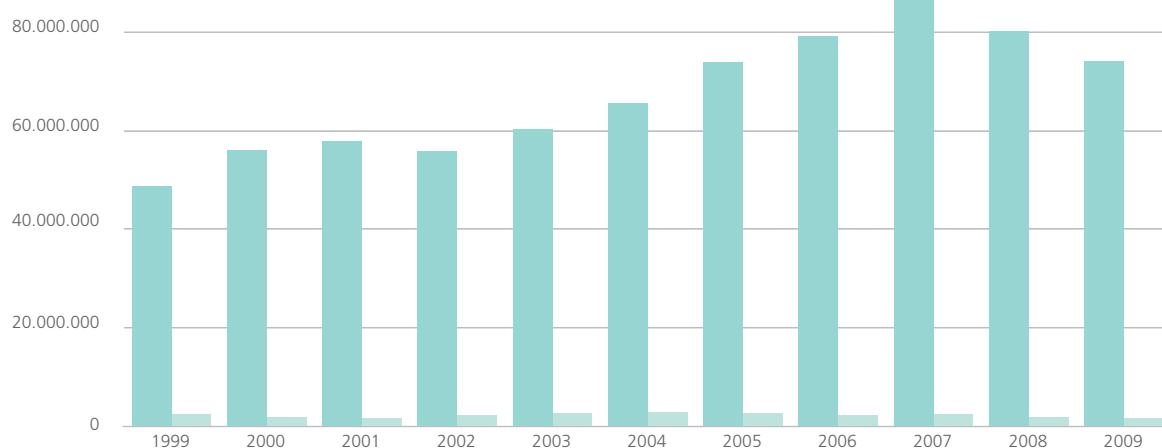
EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO TOTAL DE MERCANCÍAS 1999-2009 (EN MILES DE TONELADAS)





PASAJEROS						
	COMERCIAL				OTRAS CLASES	TRÁNSITOS
	NACIONAL		INTERNACIONAL			
	REGULAR	NO REGULAR	REGULAR	NO REGULAR		
1999	48.668.536	2.410.194	40.330.558	35.396.521	265.272	1.820.590
2000	55.979.285	1.875.832	45.781.831	35.401.016	298.517	1.660.824
2001	57.883.172	1.655.429	49.185.247	34.143.728	230.476	1.479.352
2002	55.857.853	2.261.547	49.773.812	33.386.752	288.783	1.500.565
2003	60.325.919	2.590.053	56.291.001	32.740.373	256.261	1.594.577
2004	65.566.398	2.930.938	65.384.904	30.197.281	286.452	1.756.843
2005	73.770.980	2.609.550	75.516.257	27.376.609	349.370	1.633.822
2006	79.186.689	2.322.090	83.079.805	26.809.437	406.284	1.710.022
2007	86.661.047	2.406.954	94.831.107	24.756.627	370.021	1.443.757
2008	80.115.031	1.840.632	98.037.782	22.313.674	372.680	1.163.180
2009	74.037.693	1.660.687	93.955.995	16.757.328	337.392	867.099

PASAJEROS COMERCIALES NACIONALES

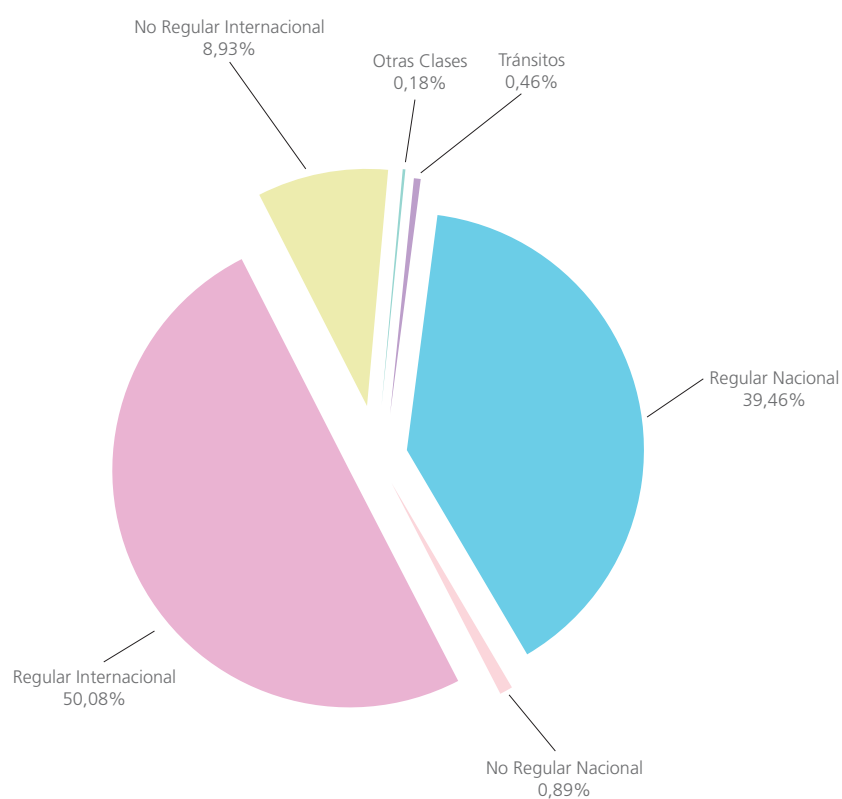


PASAJEROS COMERCIALES INTERNACIONALES





DISTRIBUCIÓN DE PASAJEROS TOTALES EN 2009	
REGULAR NACIONAL	74.037.693
NO REGULAR NACIONAL	1.660.687
REGULAR INTERNACIONAL	93.955.995
NO REGULAR INTERNACIONAL	16.757.328
OTRAS CLASES	337.392
TRÁNSITOS	867.099
TOTAL	187.616.194
OTROS SERVICIOS NO INCLUIDOS	14.908
TOTAL	187.631.102





COMPARATIVA DE TRÁFICOS DE AEROPUERTOS EUROPEOS			
Media Europa 2009 (ACI Mundial)* -5,5%			
AEROPUERTO	CÓDIGO	PASAJEROS MILES	VARIACIÓN**
Londres (Reino Unido)	LHR	66.038	-1,5%
París (Francia)	CDG	57.885	-4,9%
Francfort (Alemania)	FRA	50.933	-4,7%
Madrid-Barajas (España)	MAD	48.249	-5,1%
Amsterdam (Holanda)	AMS	43.570	-8,1%
Roma (Italia)	FCO	33.723	-4,0%
Munich (Alemania)	MUC	32.681	-5,4%
Londres (Reino Unido)	LGW	32.401	-5,3%
Estambul (Turquía)	IST	29.854	4,3%
Barcelona (España)	BCN	27.301	-9,7%
París (Francia)	ORY	25.102	-4,2%
Zurich (Suiza)	ZRH	21.879	-0,8%
Palma de Mallorca (España)	PMI	21.197	-7,1%
Dublín (Irlanda)	DUB	20.504	-12,6%
Londres (Reino Unido)	STN	19.957	-10,7%
Copenhague (Dinamarca)	CPH	19.669	-8,4%
Manchester (Reino Unido)	MAN	18.840	-12,0%
Moscú (Rusia)	DME	18.675	-8,6%
Antalya (Turquía)	AYT	18.404	-2,3%
Viena (Austria)	VIE	18.114	-8,3%

* Datos ACI Mundial a 16 de marzo de 2010, correspondientes a 2009.

** Variación de 2009 sobre 2008.



Infraestructuras

Accesos a la Terminal 4
del Aeropuerto de Madrid-Barajas



CRITERIOS EN PROYECTOS Y OBRAS DE AENA

Aena ha continuado durante 2009 con su esfuerzo inversor dada su decidida apuesta por la construcción y el desarrollo de las infraestructuras aeroportuarias, adoptando las medidas necesarias para ampliar, modernizar y adecuar los aeropuertos al objeto de adaptar la capacidad y la oferta a la demanda del transporte aéreo.

A tal fin, la Dirección de Infraestructuras, conforme a las normas y directrices que le son de aplicación, redacta los proyectos y ejecuta las obras e instalaciones necesarias, contribuyendo a la mejora de la calidad, aumentando la sostenibilidad ambiental, manteniendo los más altos niveles de seguridad y prevención de los riesgos laborales, todo ello bajo un marco de eficiencia técnica y económica.

A continuación se explica cómo se aplican los citados criterios en los proyectos y obras de Aena:

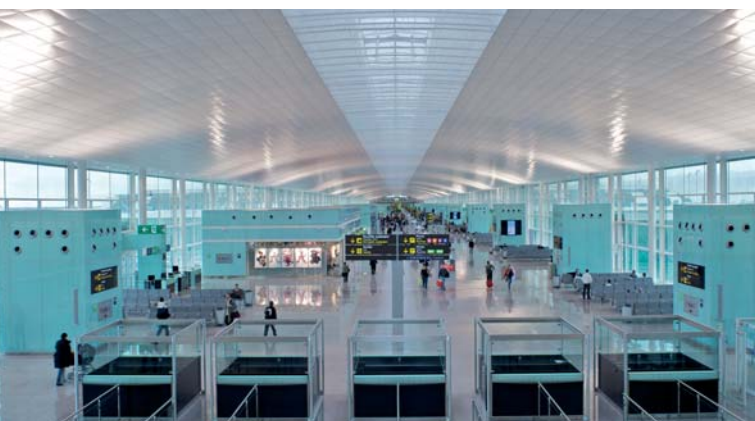
- **Seguridad y prevención.** Tanto en la fase de proyectos como en la de ejecución de las obras se ha continuado reforzando las condiciones en materia de prevención de riesgos, al objeto de minimizar la siniestralidad laboral, incluyendo en los pliegos correspondientes los criterios preventivos exigidos por Aena y por la legislación vigente al respecto sobre disposiciones mínimas en materia de seguridad y salud en las obras.
- **Aseguramiento de la calidad.** Vigilando, coordinando, supervisando y dirigiendo a través de las direcciones de los expedientes correspondientes, las actividades relacionadas con el desarrollo y seguimiento del Sistema de Gestión de la Calidad; así como, las actividades relacionadas con las auditorías técnicas de

las obras ejecutadas por la Dirección de infraestructuras.

- **Medio ambiente.** Dirigiendo y gestionando las diferentes actividades medioambientales derivadas de la ejecución de las obras, coordinando las actuaciones necesarias para la realización de los distintos estudios, proyectos e informes que se establecen en las correspondientes declaraciones de impacto ambiental exigidos contractualmente, llevando a cabo un seguimiento y control medioambiental desde la fase de proyectos hasta la finalización de la obra y colaborando, en todo momento, en la elaboración y tramitación de los estudios de impacto ambiental de las obras asignadas a la Dirección de Infraestructuras.

«Aena ha continuado en 2009 su esfuerzo inversor para adaptar la capacidad y la oferta de los aeropuertos a la demanda del transporte aéreo»

Además, dada la gran dimensión, complejidad, inversión y saturación de las instalaciones existentes, Aena a través de los planes especiales de aeropuertos (Plan Barcelona, Plan Levante y Plan Málaga, que son las unidades responsables en desarrollar y ejecutar las infraestructuras para la ampliación de los aeropuertos de Barcelona, Alicante-Valencia y Málaga, respectivamente) ha continuado su desarrollo avanzando en los proyectos y ejecutando las obras programadas al objeto de modernizar y adecuar las infraestructuras a la demanda, así como contribuir en la mejora de imagen de los aeropuertos percibida por los usuarios y sociedad en general.



Interior de la Terminal 1 del Aeropuerto de Barcelona

■ Plan Barcelona

Se ha continuado en el avance en las actuaciones previstas, habiéndose concluido, entre otras, la ejecución de las obras en la nueva área terminal, las correspondientes a las ampliaciones y adecuaciones de los aparcamientos, zona de carga y zona de apoyo a la nueva Terminal 1. Las obras en ejecución más significativas corresponden a las de construcción de la Torre de Control sur, de la plataforma este de estacionamiento de aeronaves, del eje viario de conexión entre terminales y de ampliación del aparcamiento general.

«La Terminal 1 del Aeropuerto de Barcelona se puso en servicio el 17 de junio de 2009»

Pero el evento de mayor importancia y relevancia en cuanto a las actuaciones que son responsabilidad del Plan Barcelona se realizó el 17 de junio con la puesta en servicio de la Terminal 1 del Aeropuerto de Barcelona, inaugurada un día antes.

■ Plan Levante

El Plan Levante actúa en los aeropuertos de Alicante y Valencia, y durante este año 2009 se han realizado las siguientes actuaciones más significativas:

Aeropuerto de Alicante. Se ha concluido el edificio de servicios aeroportuarios, se continúa con las obras tanto de la Nueva Área Terminal como las de mejora del sistema eléctrico: nueva central eléctrica, acometidas, galerías, etcétera, y las correspondientes a la adecuación del campo de vuelo.

En lo referente a proyectos, entre otros, se redactaron los correspondientes a la ampliación de la zona de espera de aeronaves, al de reparación de cabece-



Nueva Terminal, en obras, del Aeropuerto de Alicante

ras de pista, así como el relativo al sistema integrado de seguridad.

Aeropuerto de Valencia. Las obras programadas han continuado avanzando adecuadamente conforme a la previsión establecida, se han terminado las relativas a la adecuación del campo de vuelos y a la construcción de la nueva depuradora y se continúa ejecutando la correspondiente a los accesos y acometidas al nuevo centro de control.

■ Plan Málaga

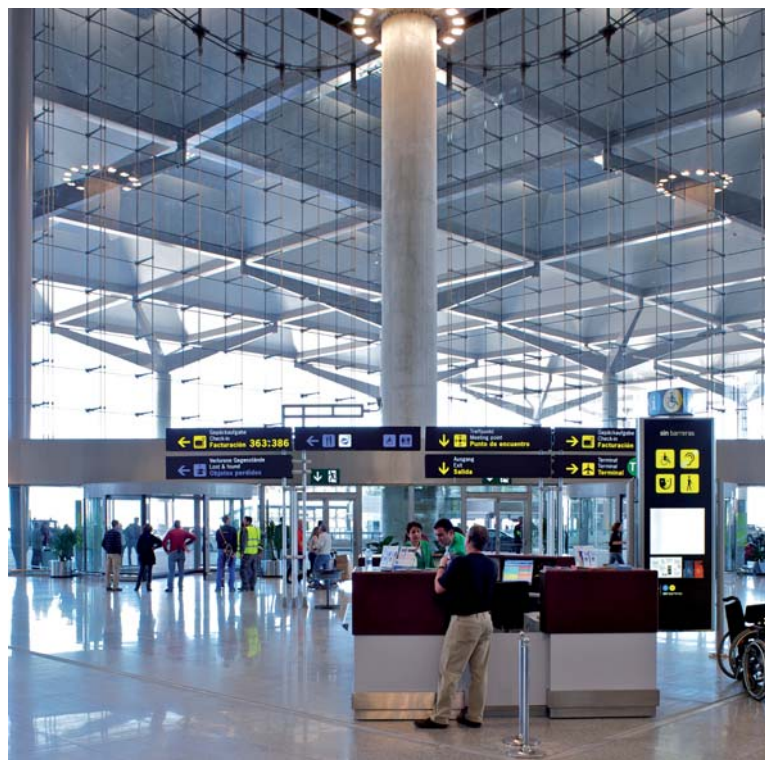
En el Plan Málaga se ha experimentado un gran avance en las actuaciones comprometidas y programadas, destacando:

- **Nuevo Edificio Terminal.** El nuevo edificio procesador quedará situado como continuación del existente por su fachada norte, consiguiendo integrar las tres terminales con una concepción de terminal única para que los usuarios puedan realizar un tránsito sencillo y más funcional; asimismo, contará con un característico núcleo intercambiador que favorecerá la intermodalidad.

“El Aeropuerto de Málaga consigue integrar las tres terminales con una concepción de terminal única”

- **Estación ferroviaria y soterramiento del ferrocarril.** La construcción de una nueva estación de ferrocarril completará la oferta de acceso al recinto aeroportuario.

- **Nuevo túnel de conexión norte-sur.** La ampliación del Área Terminal recoge la ejecución de un falso túnel que se convertirá en el eje vertebrador del Aeropuerto, pues constituirá el nexo de unión entre el acceso norte y el sur.
- **Plataformas de estacionamiento para aeronaves.** Se han previsto las siguientes mejoras para poder operar en la Nueva Área Terminal: ampliación de la plataforma por su lado norte; construcción de la plataforma perimetral, que envolverá al futuro muelle de la nueva Terminal por el lado este; nueva plataforma asociada a la nueva pista, dotada de una red de hidrantes para el abastecimiento de combustible, y ampliación de la plataforma de aviación general.



Terminal 3 del Aeropuerto de Málaga

PROYECTOS MÁS SIGNIFICATIVOS REDACTADOS (FINALIZADOS) EN 2009		
AEROPUERTOS	TÍTULO	IMPORTE (miles €)
Alicante	Adquisición e instalación del SMP	635,0
Asturias	Techado y ampliación del patio de carrillos (ampliación de la zona de recogida de equipajes, patio carrillos e instalaciones handling)	140,0
Asturias	Reparación del pavimento en cabeceras de pista	250,0
Asturias	Edificio de aparcamiento de vehículos	600,0
Bilbao	Camino de seguridad y vallado perimetral	80,0
Bilbao	Construcción de vías de servicio en franjas de pistas	80,0
Bilbao	Adecuación de la urbanización de la zona de carga del polígono por franja de pista	100,0
Bilbao	Construcción de aparcamiento de vehículos	1.575,0
Bilbao	Adquisición e instalación de un sistema de monitorización y control punto a punto (MCP) de ayudas visuales	2.353,0
Bilbao	Suministro e instalación de nuevos recogedores de cable del sistema eléctrico de 400 Hz de las pasarelas	243,0
Ceuta-Helipuerto	Renovación del vallado perimetral de seguridad y otras actuaciones	15,0
Fuerteventura	Adecuación de viales y urbanización	60,0
Gran Canaria	Nueva depuradora de agua	132,0
Gran Canaria	Construcción y ampliación de rodaduras de acceso a la cabecera 03	300,0
Gran Canaria	Acceso Sur Aeropuerto Bial L1 / L2 - Las Puntillas	1.000,0
Girona-Costa Brava	Nueva calle de salida rápida	175,0
El Hierro	Ampliación del Área Terminal	220,0
El Hierro	Construcción de un nuevo aparcamiento y ampliación de la plataforma sur	430,0
Ibiza	Ampliación del aparcamiento público	515,0
La Gomera	Encauzamiento de barrancos y aguas pluviales 2008. Reparación y ampliación del camino de servicios	40,0
La Palma	Urbanización de la zona oeste	152,5
Lanzarote	Adecuación de la plataforma	105,0
Lanzarote	Nuevo edificio del Servicio de Extinción de Incendios	140,0
Lanzarote	Nueva calle de salida rápida en la cabecera 21	150,0
Lanzarote	Ampliación de la plataforma	1.100,0
León	Adaptación a zona civil de la Base Aérea abierta al tráfico civil del proyecto de Nueva Terminal, urbanización y plataforma	200,0
León	Adquisición con instalación de un sistema de tratamiento e inspección de equipajes	713,7
Logroño	Actuaciones de obra civil	300,0
Logroño	Actuaciones para instalaciones de ILS Categoría I y adecuación de cabeceras	320,0
Madrid-Barajas	Adecuación de aseos en las terminales 1, 2 y 3	120,0
Madrid-Barajas	Ampliación del sistema de evacuación de pluviales de la Terminal 4	300,0
Madrid-Barajas	Proyecto básico de edificio de oficinas en la zona sur	450,0
Madrid-Barajas	Actuaciones de mejora en instalaciones de transporte de equipajes	420,0
Madrid-Barajas	Adaptación de vídeos de grabación de CCTV a formato digital	377,4
Madrid-Barajas	Aumento de potencia en instalaciones de 400 Hz en pasarelas 1, 2, 3 y 4 de las terminales 1, 2 y 3	930,0
Melilla	Mejora del vallado perimetral y reacondicionamiento de la carretera perimetral	45,0
Melilla	Remodelación del edificio del Servicio de Extinción de Incendios, nuevo equipamiento y edificio de handling	120,0
Menorca	Reparación de pavimento, pista y calle de rodaje	340,0
Murcia-San Javier	Adecuación de terreno para senda de planeo en el umbral 23	168,0

PROYECTOS MÁS SIGNIFICATIVOS REDACTADOS (FINALIZADOS) EN 2009		
AEROPUERTOS	TÍTULO	IMPORTE (miles €)
Murcia-San Javier	Adecuación de áreas de facturación y embarque	180,0
Palma de Mallorca	Remodelación del vial de entrada al Aeropuerto desde la autopista Santanyi	105,3
Palma de Mallorca	Construcción de zonas comerciales en el Módulo C	400,0
Palma de Mallorca	Pasarelas y equipos de servicio a aeronaves	948,3
Pamplona	Adquisición con instalación del sistema de tratamiento e inspección de equipajes en bodega	1.607,3
Reus	Plataforma de pruebas contra incendios	60,0
Reus	Nueva Área Terminal	3.799,5
Santiago	Calle de salida rápida .	150,0
Santiago	Adquisición, instalación e integración del sistema de inspección de equipajes en bodega	6.430,0
Santiago	Pasarelas y equipos de servicio a aeronaves	6.754,9
Son Bonet	Ampliación de rodadura hasta la cabecera 06	100,0
Servicios Centrales	Remodelación del edificio del laboratorio de Aena en Madrid	200,0
Tenerife Norte	Impermeabilización de los aparcamientos subterráneos del Nuevo Edificio Terminal	50,0
Tenerife Norte	Ampliación de la plataforma comercial del lado oeste (adaptación de plataforma oeste y nueva plataforma de aviación general)	180,0
Tenerife Sur	Actuaciones en el lado aire	180,6
Tenerife Sur	Actuaciones de mejora en el Área Terminal	526,3
Tenerife Sur	Suministro con instalación de pasarelas de embarque	1.318,5
Valladolid	Almacén de fundentes	40,0
Vitoria	Ampliación de plazas de aparcamiento para pasajeros	75,0
Zaragoza	Ampliación de cocheras y dependencias del Servicio de Extinción de Incendios	55,0
Zaragoza	Adecuación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves	189,5

OBRAS MÁS SIGNIFICATIVAS EN EJECUCIÓN EN 2009		
AEROPUERTOS	TÍTULO	IMPORTE (miles €)
A Coruña	Aparcamiento y viales	34,0
A Coruña	Instalación del sistema de lectura de matrículas y actualización del sistema de gestión	0,7
Algeciras	Construcción de un helipuerto	5,8
Alicante	Instalación del sistema de equipajes SATE	70,4
Alicante	Pasarelas y equipos de servicio a aeronaves	11,6
Almería	Ampliación edificio terminal 1ª fase	24,1
Almería	Equipamiento ampliación edificio terminal 1ª Fase	1,2
Almería	Adecuación campo de vuelos	3,5
Almería	Sistema de inspección de equipajes en bodega	4,3
Asturias	Adecuación del campo de vuelos	2,3
Badajoz	Ampliación del Edificio Terminal, plataforma y aparcamiento de la Base Aérea	7,8
Badajoz	Adquisición, instalación e integración del sistema de inspección de equipajes en bodega	1,0
Barcelona	Mejora de la fiabilidad en la red de suministro eléctrico	4,1
Bilbao	Adecuación y mejoras operativas en el Edificio Terminal	26,5
Córdoba	Ampliación de la pista	21,9
Córdoba	Tratamiento de zonas expropiadas	3,3
Fuerteventura	Ampliación área terminal	58,7

OBRAS MÁS SIGNIFICATIVAS EN EJECUCIÓN EN 2009		
AEROPUERTOS	TÍTULO	IMPORTE (miles €)
Fuerteventura	Equipamiento de mobiliario y zonas comerciales en la ampliación del Edificio Terminal	5,0
Fuerteventura	Pasarelas y equipos de servicio a aeronaves para la ampliación de la Nueva Terminal	8,3
Fuerteventura	Adquisición, instalación e integración del sistema de inspección de equipajes en bodega	32,7
Girona-Costa Brava	Remodelación del Edificio Terminal	8,2
Girona-Costa Brava	Edificio de aparcamientos P3 y nuevo aparcamiento autocares	29,4
Girona-Costa Brava	Ampliación y modificación de los hipódromos de llegadas	0,7
Getafe	Instalación de edificios modulares	3,7
La Gomera	Adecuación del campo de vuelos	0,7
Granada-Jaén	Nueva central eléctrica	0,5
Gran Canaria	Ampliación del Edificio Terminal	124,6
Ibiza	Renovación de las instalaciones del Edificio Terminal y nueva central de climatización	31,7
Ibiza	Construcción de zonas comerciales	3,4
Ibiza	Adecuación del Edificio Terminal al diseño funcional	59,3
Jerez	Ampliación del Edificio Terminal en su segunda fase	7,2
Jerez	Prolongación de rodadura a cabecera 02	10,6
Jerez	Inspección de equipajes en bodega	2,4
La Palma	Nueva área terminal y torre de control	98,4
La Palma	Adaptación de las vías de evacuación al C.T.E	1,0
Lanzarote	Instalación del sistema de lectura de matrículas y actualización del sistema de gestión	0,7
Lanzarote	Recrecido de pista	7,6
Lanzarote	Ampliación del sistema de transporte de equipajes en el Terminal 2	1,8
Lanzarote	Remodelación sistema eléctrico	13,2
León	Nuevo edificio terminal, urbanización y plataforma	17,3
León	Remodelación del sistema eléctrico	6,3
Madrid-Barajas	Construcción de nueva plataforma entre rampa 7 y rampa 6	9,5
Madrid-Barajas	Renovación de pavimento en plataforma 2008	0,9
Madrid-Barajas	Ampliación del sistema de evacuación de pluviales de la T4	6,5
Madrid-Barajas	Equilibrado instalación climatización T2	1,0
Madrid-Barajas	Suministro con instalación de mejoras en la climatización de las pasarelas de embarque de la T4 y de la T4S	2,1
Madrid-Barajas	Instalación de sistema de alta velocidad en el transporte de equipajes en llegadas	5,8
Madrid-Torrejón	Obras de edificación y actuaciones varias	7,6
Málaga	Pasarelas y equipos de servicio a aeronaves para la ampliación de la Terminal	9,6
Málaga	Sistema de tratamiento e inspección de equipajes para la ampliación del Área Terminal	38,0
Menorca	Eliminación de obstáculos en el campo de vuelos	1,3
Murcia	Ampliación de aparcamiento público e instalación de marquesinas	2,6
Palma Mallorca	Ampliación del módulo C	39,7
Palma Mallorca	Urbanización de la zona de pasajeros y recinto ferial	3,0
Palma Mallorca	Suministro e instalación de mobiliario para el Dique C	0,9
Palma Mallorca	Adecuación del campo de vuelos	5,9
Palma Mallorca	Mejora de la fiabilidad red suministro eléctrico	6,2
Palma Mallorca	Pasarelas y equipos de servicio a aeronaves	8,1

OBRAS MÁS SIGNIFICATIVAS EN EJECUCIÓN EN 2009		
AEROPUERTOS	TÍTULO	IMPORTE (miles €)
Pamplona	Nueva Área Terminal	21,0
Pamplona	Adquisición con instalación del sistema de tratamiento e inspección de equipajes de bodega	1,5
Reus	Ampliación de facturación y de salidas	13,8
Reus	Proyecto, suministro e instalación del edificio de salidas provisional	4,2
Reus	Adquisición con instalación de sistema de tratamiento e inspección de equipajes de bodega para el edificio de salidas	3,0
Salamanca	Remodelación del sistema eléctrico	6,0
San Sebastián	Recrecido de pista	1,3
Santander	Remodelación del Edificio Terminal	9,4
Santiago	Nueva Área Terminal	125,8
Santiago	Estacionamiento de aeronaves en la zona sur	23,5
Sevilla	Ampliación del aparcamiento de vehículos	15,0
Sevilla	Adaptación de la urbanización en el lado tierra a nuevas necesidades	2,3
Tenerife Norte	Actuaciones para puesta en categoría II/III	8,5
Tenerife Norte	Adquisición e instalación de sistemas visuales de guía de atraque	0,6
Tenerife Sur	Vallado de propiedad en el lado norte	1,3
Tenerife Sur	Recrecido de la rodadura	5,4
Tenerife Sur	Sustitución de enfriadoras MCQUAY	0,6
Tenerife Sur	Unificación de tensiones, mejoras en la red distribución y gestión eléctrica	11,7
Tenerife Sur	Adquisición, instalación e integración del sistema de inspección de equipajes en bodega para el nuevo Edificio Terminal de Salidas	8,0
Tenerife Sur	Suministro con instalación de pasarelas de embarque	1,1
Vigo	Edificio de aparcamiento de vehículos, urbanización y bloque técnico	41,4
Vigo	Suministro con instalación sistema gestión y lectura de matrículas	1,0
Zaragoza	Nueva Terminal de carga y adecuación de la urbanización	2,2

OBRAS MÁS SIGNIFICATIVAS FINALIZADAS EN 2009		
AEROPUERTOS	TÍTULO	IMPORTE (miles €)
A Coruña	Ampliación de la plataforma sur	4,2
A Coruña	Recrecido de pista	5,2
A Coruña	Adquisición, instalación e integración del sistema de inspección de equipajes en bodega	1,6
Almería	Urbanización de la zona de servicios	2,8
Asturias	Aparcamiento provisional de vehículos	2,3
Asturias	Ampliación de la plataforma comercial	1,7
Asturias	Adecuación de las antiguas dependencias de CLH para usos múltiples	0,5
Barcelona	Actualización del sistema de recogida de cableado y conexionado de 400 Hz	1,5
Barcelona	Suministro e instalación de pasarelas y equipos de servicio a aeronaves	30,7
Bilbao	Edificio de usos varios de la nueva zona de servicios aeroportuarios	1,6
Fuerteventura	Nueva galería de aguas	1,4
Fuerteventura	Recrecido y adecuación de calles Alfa y Bravo	0,7
Fuerteventura	Reparación de la cubierta del Edificio Terminal y marquesinas	0,5
Girona-Costa Brava	Ampliación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves	3,1
Girona-Costa Brava	Suministro e instalación del sistema control matrículas y CCTV	0,5
Girona-Costa Brava	Adecuación de la plataforma	0,9
Girona-Costa Brava	Aparcamiento de contingencias	1,0
Girona-Costa Brava	Reformas en la planta depuradora	0,6

OBRAS MÁS SIGNIFICATIVAS FINALIZADAS EN 2009		
AEROPUERTOS	TÍTULO	IMPORTE (miles €)
Girona	Instalación sistema lectura matrículas y actualización del sistema gestión	0,9
Girona	Actuaciones para puesta en categoría II/III	10,8
Girona	Instalaciones complementarias al sistema de inspección de equipajes	0,8
Getafe	Actuaciones de obra civil	12,0
Gran Canaria	Ampliación de la plataforma y reconstrucción de calles de rodaje	19,5
Gran Canaria	Aparcamiento de vehículos en la Terminal actual	11,5
Gran Canaria	Suministro con instalación de barrera de frenado de aeronaves con cable retráctil	0,8
Gran Canaria	Suministro con instalación de sistema móvil parada de emergencia	0,3
Gran Canaria	Instalación del sistema de lectura matrículas y actualización del sistema de gestión	1,3
Granada-Jaén	Ampliación de la plataforma y galería visitable	7,0
Granada-Jaén	Ampliación del aparcamiento público de vehículos	1,3
Huesca-Pirineos	Plataforma de pruebas contraincendios	0,6
Ibiza	Mejoras de capa de rodadura en pista de vuelo	2,9
Jerez	Adecuación de la pista	1,2
Jerez	Adecuación del campo de vuelos	1,9
Lanzarote	Mejoras diversas en aparcamientos	1,8
Logroño-Agoncillo	Plataforma de prácticas contraincendios	0,5
Madrid-Barajas	Urbanización del centro de carga aérea Sur	15,1
Madrid-Barajas	Sustitución de unidades climatizadoras. Fase I	0,9
Madrid-Barajas	Adecuación de instalaciones contraincendios TSA, torre SDP-T4 y T.C.N.	2,7
Madrid-Barajas	Renovación del pavimento en calles de rodaje "I"	5,0
Madrid-Barajas	Sustitución de unidades ventiladoras Fase II	0,9
Madrid-Barajas	Sustitución de unidades terminales para tratamiento de aire Fase II	0,7
Madrid-Barajas	Reparación y puesta en servicio de la planta separadora de hidrocarburos de remotos	1,7
Madrid-Barajas	Diversas actuaciones en pasarelas de embarque 2008	0,6
Madrid-Barajas	Sustitución de recogedores de cable de 400Hz	1,5
Madrid-Barajas	Suministro e instalación de actuaciones por falta de capacidad del SATE-T4/T4S en la Nueva Área Terminal Fase II	14,0
Madrid-Cuatro Vientos	Remodelación del balizamiento	0,4
Melilla	Remodelación del Edificio Terminal	6,5
Melilla	Plataforma de pruebas contraincendios	0,6
Melilla	Adecuación del campo de vuelos	1,0
Menorca	Ampliación del Edificio Terminal	56,5
Menorca	Aparcamiento y urbanización	13,0
Menorca	Nuevo equipamiento edificio terminal	3,5
Menorca	Mejoras del sistema de equipajes de llegadas	1,0
Menorca	Adquisición, instalación e integración del sistema de inspección de equipajes en bodega	6,9
Murcia-S. Javier	Ampliación de la plataforma de aeronaves	3,5
Murcia-S. Javier	Instrumentación, adecuación y aplicación de la Norma ATEX de instalación para combustibles	9,8
Murcia-S. Javier	Nueva central eléctrica	3,7
Palma Mallorca	Ampliación de embarques remotos en el módulo "D"	3,5
Palma Mallorca	Plataforma frente al Nuevo Edificio Terminal	11,7
Palma Mallorca	Regeneración de la pista norte	0,8
Pamplona	Nueva Torre de Control	4,6

OBRAS MÁS SIGNIFICATIVAS FINALIZADAS EN 2009		
AEROPUERTOS	TÍTULO	IMPORTE (miles €)
Pamplona	Ampliación de la pista por la cabecera 34	6,2
Reus	Equipamiento del edificio de facturación y salidas	1,4
Reus	Adecuación y ampliación de la plataforma	9,3
Reus	Retirada de escombros en el campo de tiro	1,0
Sabadell	Remodelación del túnel de la cabecera 13	0,6
Salamanca	Adecuación de la plataforma y calle de acceso	1,5
Salamanca	Nuevo edificio del Servicio de Extinción de Incendios	1,2
San Sebastián	Reforma de la plataforma aviación general	0,9
Santander	Ampliación de la plataforma y calles de rodaje	17,7
Santander	Plataforma de pruebas del Servicio de Extinción de Incendios	1,1
Santiago	Obras complementarias: Nueva Torre de Control y Centro de Control	0,5
Sevilla	Regularización, regeneración y sellado de grietas en calles de rodaje	1,1
Sevilla	Nueva calle de rodaje R-11 en cabecera 27 y pavimentación de isletas	6,2
Sevilla	Adecuación del Aeropuerto a las NTAC	1,9
Sevilla	Adecuación del área de movimiento. Plataforma estacionamiento aeronaves	0,1
Tenerife Norte	Ampliación de la plataforma del lado este	7,3
Tenerife Norte	Actuaciones para categoría II/III y adecuación calle de rodaje	10,1
Tenerife Norte	Mejoras arquitectónicas y funcionales de la cubierta del Edificio Terminal	2,3
Tenerife Norte	Obras complementarias en la nueva torre control para adaptación a las NSE	0,7
Tenerife Norte	Nueva calle de salida	1,7
Tenerife Sur	Instalación de grupos electrógenos y reposición de centros	4,0
Tenerife Sur	Adecuación de plataforma	1,9
Vigo	Adquisición e instalación del sistema de supervisión y control individualizado de ayudas visuales	0,8
Vigo	Adquisición, instalación e integración del sistema de inspección de equipajes en bodega	1,8
Vitoria	Adecuación de aparcamientos	2,3
Zaragoza	Equipamiento del Área Terminal y remodelación de la sala de autoridades	2,2

OBRAS MÁS SIGNIFICATIVAS FINALIZADAS EN 2009. PLAN BARCELONA	
TÍTULO	IMPORTE (miles €)
Suministro, desarrollo, instalación e integración del sistema de gestión y control de instalaciones del T1 de Barcelona	3,7
Suministro con instalación del sistema de CCTV para la T1 de Barcelona	8,2
Adecuación del aparcamiento en superficie de la T1	5,9
Ampliación de la zona de carga: Sector Sur (Zona 4)	3,7
Ampliación y adecuación de la zona de apoyo a la T1	4,3

OBRAS MÁS SIGNIFICATIVAS EN EJECUCIÓN EN 2009. PLAN BARCELONA	
TÍTULO	IMPORTE (miles €)
Construcción de la Torre de Control sur del Aeropuerto de Barcelona	11,2
Eje viario de conexión entre terminales. Fase 2. Ampliación del aparcamiento general	20,3
Urbanización de la zona de reserva en la segunda fase	5,4
Urbanización de la zona de reserva en la primera fase y parcelas MET en el Aeropuerto de Barcelona	5,9
Construcción e instalaciones de la plataforma este de estacionamiento de aeronaves en la fase 1	20,8
Suministro con instalación de elementos de control de accesos, de personas y vehículos para la T1 del Aeropuerto de Barcelona	5,3

PROYECTOS MÁS SIGNIFICATIVAS FINALIZADOS EN 2009. PLAN BARCELONA	
TÍTULO	IMPORTE (miles €)
Asistencia para la redacción del proyecto básico del edificio satélite y ampliación del procesador de la T1 y asistencia a la Dirección durante la fase de redacción del proyecto constructivo y durante la fase de ejecución (Lote I: redacción proyecto básico)	4.400,0
Asistencia técnica de redacción de proyecto de urbanización del eje viario de conexión entre terminales. Zona norte	1.200,0
Asistencia técnica de redacción de proyecto para dos naves multifuncionales (fase 3) en el parque de servicios aeronáuticos	300,0
Urbanización de la zona de reserva en la primera fase y parcelas MET en el Aeropuerto de Barcelona	5,9
Construcción e instalaciones de la plataforma este de estacionamiento de aeronaves en la fase 1	20,8
Suministro con instalación de elementos de control de accesos, de personas y vehículos para la T1 del Aeropuerto de Barcelona	5,3

OBRAS MÁS SIGNIFICATIVAS FINALIZADAS EN 2009. PLAN LEVANTE		
AEROPUERTO	TÍTULO	IMPORTE (miles €)
Alicante	Almacenes	4,8
Alicante	Edificio de servicios aeroportuarios	4,9
Valencia	Adecuación del campo de vuelos	2,20
Valencia	Construcción de la sala VIP en el Edificio Terminal de Aviación Regional	1,00
Valencia	Construcción de una nueva depuradora	2,3

OBRAS MÁS SIGNIFICATIVAS EN EJECUCIÓN EN 2009. PLAN LEVANTE		
AEROPUERTO	TÍTULO	IMPORTE (miles €)
Alicante	Nuevo Área Terminal	267,8
Alicante	Nueva central eléctrica	18,3
Alicante	Adecuación del campo de vuelo	10,8
Alicante	Equipamiento del Área Terminal	6,8
Alicante	Obras complementarias número 1 al proyecto de Nueva Área Terminal	6,0
Alicante	Reparación de cabeceras de pista	5,9
Valencia	Accesos y acometidas al nuevo Centro de Control	4,3

PROYECTOS MÁS SIGNIFICATIVOS FINALIZADOS EN 2009. PLAN LEVANTE		
AEROPUERTO	TÍTULO	IMPORTE (miles €)
Alicante	ATRP Ampliación de la zona de espera de aeronaves	200,0
Alicante	ATRP Calle de salida rápida	100,0
Alicante	ATRP Reparación de cabeceras de pistas	200,0
Alicante	ATRP Nuevas galerías eléctricas de interconexión	200,0
Valencia	ATRP Paramentos horizontales y acondicionamiento de la Terminal	200,0
Valencia	ATRP Reforma del sistema eléctrico Fase I	100,0

OBRAS MÁS SIGNIFICATIVAS FINALIZADAS EN 2009. PLAN MÁLAGA	
TÍTULO	IMPORTE (miles €)
Edificio Terminal, urbanización y accesos	248,2
Edificio de aparcamiento y accesos provisionales	135,5
Obras complementarias del Edificio Terminal, urbanización y accesos: adecuación de espacios disponibles	22,1
Ampliación de la plataforma de la zona este	20,4
Actuaciones en falso túnel y en la estación de autobuses	16,7
Adecuación, instalación y equipamiento en galerías	6,3
Suministro e Instalaciones de áreas comerciales	6,2

OBRAS MÁS SIGNIFICATIVAS EN EJECUCIÓN EN 2009. PLAN MÁLAGA	
TÍTULO	IMPORTE (miles €)
Ampliación del campo de vuelos. Obra Civil	273,7
Ampliación del campo de vuelos. Balizamiento e instalaciones eléctricas	34,7
Ejecución paso subterráneo para paso vehículos handling en el nuevo campo de vuelos	24,8
Central eléctrica sur	24,0
Estación de ferrocarril en el Aeropuerto de Málaga	20,8
Obras menores e instalaciones adicionales para la puesta en servicio de la Nueva Área Terminal del Aeropuerto de Málaga (T3)	11,7
Acceso y urbanización norte en el Aeropuerto de Málaga. Fase 1: acceso desde la futura ronda oeste	11,6
Conexión entre el edificio Picasso y la Nueva Terminal del Aeropuerto de Málaga (T3)	11,2
Accesos próximos al Edificio Terminal y bolsa de taxis en el Aeropuerto de Málaga	7,2
Desdoblamiento CT1 Picasso	7,1
Obra complementaria para la instalación de nuevos grupos electrógenos y sistemas auxiliares	6,0
Acceso sur al Aeropuerto de Málaga. Conexión con el Aeropuerto desde el acceso sur	4,9

PROYECTOS MÁS SIGNIFICATIVOS FINALIZADOS EN 2009. PLAN MÁLAGA	
TÍTULO	IMPORTE (miles €)
ATRP y ATCV. Mobiliario y equipamiento de la ampliación del Edificio Terminal del Aeropuerto de Málaga	690,0
ATRP. Nuevo edificio de Servicio de Extinción de Incendios en Aeropuerto de Málaga	170,0
ATRP. Ampliación de la red de abastecimiento de agua potable en el Aeropuerto de Málaga	72,0

Navegación Aérea

Centro de control de Barcelona-Gavà



1. INTRODUCCIÓN

Los servicios de tránsito aéreo tienen como misiones ordenar la circulación aérea de forma segura, eficaz y económica en el espacio aéreo en que se mueven simultáneamente las aeronaves, y facilitar las referencias necesarias a los pilotos, basándose en los diferentes sistemas radioeléctricos, que les permite fijar su posición y seguir la ruta de vuelo prevista. Estas dos grandes líneas sustentan el concepto de navegación aérea.

Las funciones encomendadas a la Dirección de Navegación Aérea están definidas por el Estatuto de Aena y son las siguientes:

- Ordenación, dirección, coordinación, explotación, gestión y administración de los servicios de tránsito aéreo, comunicaciones e información aeronáutica, así como las infraestructuras, instalaciones y redes de comunicación del sistema de navegación aérea.
- Elaboración y aprobación de proyectos, ejecución y control de las inversiones.
- Evaluación de las necesidades y propuestas de nuevas infraestructuras.
- Participación en las enseñanzas aeronáuticas.

La Dirección de Navegación Aérea constituye una parte muy activa dentro de los diversos programas internacionales cuyo fin es la armonización de los sistemas y la unificación de los espacios aéreos, siendo muy destacada tanto su participación en el Programa de Cielo Único Europeo y la implicación en la Región Europa como en el corredor Canarias-Sudamérica. En el ámbito del Cielo Único Europeo, la Dirección está certificada como proveedor de servicios de navegación aérea en el

espacio aéreo de soberanía nacional y aquellos espacios aéreos delegados internacionalmente.

Estos servicios se prestan desde las cinco direcciones regionales de navegación aérea: Centro-norte, Este, Canaria, Sur y Balear, cuyas sedes se ubican respectivamente en Madrid-Torrejón, Barcelona-Gavà, Gran Canaria-Telde, Sevilla-San Pablo y Palma de Mallorca-Son Sant Joan.

«En el FIR Península se han registrado 1,75 millones de operaciones y en el FIR/ACC Canarias, más de 280.000»

La evolución del tráfico aéreo se muestra en los datos estadísticos sobre el nivel de la demanda, referidos al volumen de movimientos aéreos gestionados por las direcciones regionales, en el que se tiene en cuenta que un vuelo unitario podría dar lugar a varios movimientos al atravesar las distintas divisiones del espacio aéreo español. Esta demanda ha supuesto en 2009 una disminución del 8,74% de movimientos en el espacio aéreo peninsular (que incluye la Región Balear) respecto a 2008, con un total de 1.756.942 movimientos, mientras que en el espacio aéreo de Canarias se ha reducido en un 13,43%, con un total de 282.495 movimientos.



Los ILS proporcionan a las aeronaves información de guiado para el piloto en casos de meteorología adversa

2. PRINCIPALES PROGRAMAS Y ACTUACIONES

■ 2.1 SISTEMA DE GESTIÓN DE CALIDAD Y MEDIOAMBIENTE

La Dirección de Navegación Aérea apuesta por un decidido compromiso por el aseguramiento y la calidad de su servicio, haciendo de ello un eje principal de su Plan Operativo. Es objetivo prioritario del plan de calidad de Aena mantener el Sistema de Gestión de Calidad (SGC) de la Dirección de Navegación Aérea conforme a la norma UNE-EN-ISO 9001:2000 y el sistema de gestión ambiental (SGA) conforme a la norma UNE-EN-ISO 14001:2004. De esta forma, las principales actuaciones llevadas a cabo durante 2009 han sido:

- **Implantación del sistema de Gestión Ambiental (SGA) conforme a la norma UNE-EN-ISO 14001:2004.** Se ha producido la obtención por parte de la DNRA Balear de la Certificación correspondiente como consecuencia de la auditoria finalizada por Aenor en diciembre del 2008 (emisión de la Certificación en 2009). Asimismo, se ha man-

tenido el certificado en la Región Este, la Región Canaria, la Región Centro-Norte, la Región Sur y los Servicios Centrales de Navegación Aérea.

- La Dirección de Calidad, Seguridad y Certificación de Navegación Aérea ha finalizado la fase de desarrollo e iniciado la implantación del **Plan para la Integración e los Sistemas de Gestión de la Calidad, Ambiental, Seguridad Física y Seguridad Operacional de la Dirección de Navegación Aérea.**

El objeto de este Plan es asegurar una gestión eficaz de los sistemas de gestión, haciéndolos compatibles entre sí, de forma que permita a la DNA establecer objetivos alineados, una visión global de los mismos y facilitar la toma de decisiones en los ámbitos de la calidad, el medio ambiente y la seguridad, tanto física como operacional.

■ 2.2 SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD (SGS)

Necesidad del SGSNA

La seguridad del tráfico aéreo constituye un compromiso clave para los organismos nacionales e internacionales responsables de la reglamentación y gestión del sistema de navegación aérea en su conjunto, siendo la razón de ser del servicio de Navegación Aérea. En este sentido, el Sistema de Gestión de la Seguridad de Navegación Aérea (SGSNA) desarrollado por Aena, a través de la DNA, cumple con el conjunto de requisitos comunes establecidos por la Comisión Europea y la autoridad aeronáutica española (DGAC), y, en concreto, se fundamenta en los siguientes principios:

- Otorgar la más alta prioridad a la seguridad en la provisión de los servicios de navegación aérea, por encima de cualquier criterio económico, operacional, social o medioambiental.



- Alcanzar y mantener la menor contribución del sistema de navegación aérea a situaciones de riesgo.
- Asegurar un enfoque formalizado, explícito y proactivo de gestión sistemática de la seguridad.

Seguridad operacional

Una vez puesto en marcha en 2006 el Sistema de Gestión de la Seguridad para cumplir con los requisitos establecidos en el reglamento marco de Prestación de Servicios de Navegación Aérea (CE n.º 550/2004) y la orden ministerial de la DGAC del 16 de marzo del 2006 relativa a la obtención de la certificación de proveedor de servicios civiles de navegación aérea conforme a la normativa de Cielo Único Europeo, a lo largo de 2009 se han conseguido los siguientes avances en materia de seguridad operativa:

- Se han realizado importantes avances en materia de formación habiéndose impartido el curso CBT de seguridad operacional a 1.212 alumnos. Diversos manuales están siendo creados o actualizados en este sentido: elaboración del borrador del documento sobre mejores prácticas en la difusión de información de seguridad, revisión del Manual de Actuación en Caso de Emergencia y elaboración del borrador del Protocolo de Actuación de NA en Caso de Accidente o Incidente Grave.
- Para la mejora de los mecanismos de divulgación de la seguridad operacional, se ha publicado una nueva revista, +Seguridad en Navegación Aérea, de la que ha habido dos ediciones en 2009. También se ha desarrollado la página web safety de seguridad operacional, cuya dirección es <http://safety.lean.na.aena.es/>, a la que se puede acceder tanto directamente como a través de Internav (el portal interno de Navegación Aérea).
- En lo referente a la investigación y gestión de incidencias de Seguridad Operacional, ha habido un

incremento de las notificaciones totales siendo en su mayoría notificaciones internas. El proceso de análisis y mitigación de riesgos está prácticamente consolidado habiéndose generado las documentaciones-plantillas oportunas para agilizarlo y habiéndose establecido nuevos mecanismos de coordinación.

Seguridad física

Uno de los principales objetivos de la Dirección de Navegación Aérea es asegurar la protección de las personas, infraestructuras, medios técnicos y datos de NA. Para ello se han acometido las siguientes actuaciones con el objeto de mejorar los procesos de gestión de la seguridad física:

- Se han optimizado los recursos humanos de Seguridad Física instalando sistemas de seguridad que, sin aumentar el nivel de riesgo de las instalaciones, reducen los gastos del personal de seguridad. Concretamente, se han reducido en 2009: 1H9 en Menorca, 1H24 en Gran Canaria, 1H24 en Radar MGA de Málaga y 2H24 en la Región Sur ACC y C.R. el Judío.
- Al mismo tiempo, se han instalado sistemas de detección entre los que cabe destacar la implantación de la tarjeta de acreditación de Navegación Aérea en aquellas dependencias donde procedía.

■ 2.3 DESARROLLO Y EVOLUCIÓN DE LAS OPERACIONES

Organización y gestión del espacio aéreo

Es compromiso de la Dirección de Navegación Aérea alcanzar los máximos niveles de calidad en la prestación del servicio, mediante la mejora continua en la eficacia del servicio prestado y la eficiencia del sistema. En el ámbito de las operaciones, los servicios prestados

son: organización y gestión del espacio aéreo, gestión de la capacidad-demanda y control de tránsito aéreo e información aeronáutica.

Con objeto de aumentar la eficacia, es su objetivo disminuir las demoras por causas del sistema de gestión de Tránsito Aéreo Español, mejorar la oferta en cuanto al número de operaciones en periodos y horarios demandados, así como posibilidad de selección de ruta preferida y optimizar la gestión de capacidad y afluencia de tráfico atendiendo a los requerimientos de operación en tiempo real de los usuarios.

«Los servicios se prestan desde cinco direcciones regionales cuyas sedes radican en Madrid-Torrejón, Barcelona-Gavà, Gran Canaria-Telde, Sevilla-San Pablo y Palma de Mallorca-Son Sant Joan»

Los cambios estratégicos que se abordaron en 2009 definidos en el plan de actuaciones ATM son los siguientes:

- En la organización y gestión del espacio aéreo, éste se estructurará y gestionará independiente de las fronteras organizativas internas y externas. El diseño de sectores ATC se realizará en atención a las necesidades de flujos de demanda de tráfico aéreo sin que las fronteras organizativas supongan limitaciones en la obtención de la mejor solución.
- Se optimizará el diseño y red de rutas: la red de rutas se diseñará en función de las preferencias de los usuarios, desarrollando también procedimientos para facilitar alternativas de uso.



Torre de Control del Aeropuerto de Ibiza

- Se optimizará el trabajo ATC mediante el desarrollo y la aplicación dinámica de configuraciones de sectores-posiciones ATC en respuesta a los distintos escenarios de operación.
- Disponibilidad de uso de todo el espacio aéreo: el espacio aéreo será tratado como un recurso continuo disponible para todos los usuarios.

Hay que destacar que el plan de actuaciones ATM 2009 ha sido cumplido al **95,5%**.

Tráfico

El número total de vuelos gestionados por la Dirección de Navegación Aérea durante el año 2009 fue de



1.879.810, mientras que en el transcurso de 2008 fueron 2.065.413, lo que se traduce en un decrecimiento del 8,99%

Las siguientes tablas recogen la evolución de las operaciones en España a lo largo del año 2009 y su crecimiento respecto al tráfico registrado en 2008:

	2009	2008	%09 vs. %08
FIR ESPAÑA	1.879.810	2.065.413	-8,99%
FIR PENÍNSULA	1.756.942	1.925.178	-8,74%
FIR/ACC CANARIAS	282.495	326.320	-13,43%

■ 2.4 CIELO ÚNICO EUROPEO: SES (SINGLE EUROPEAN SKY)-BLOQUE FUNCIONAL DE ESPACIO AÉREO (FAB) ESPAÑA-PORTUGAL

La iniciativa de Cielo Único Europeo tiene por objetivo la reforma de la arquitectura de la gestión del tráfico aéreo en Europa estableciendo un marco regulador armonizado para responder a las actuales debilidades del sistema y afrontar futuras necesidades. Ello incluye la mejora global de las prestaciones del Sistema de Navegación aérea Europeo aportando un valor añadido a la cadena del transporte aéreo.

- FAB (Functional Airspace Block) Portugal-España

Los volúmenes de espacio aéreo, en los que se prestan servicios de Navegación Aérea, están diseñados independientemente de las fronteras estatales y organizativas, en atención a requerimientos operacionales.

Durante 2008, en paralelo a los requisitos establecidos por la iniciativa de cielo único europeo, Aena y NAV Portugal fijaron las bases para incrementar la colaboración en distintas áreas técnicas, especialmente en el marco de los procesos de constitución de bloques funcionales de espacio aéreo (FAB). Este proceso ha desembocado en la firma, el 17 de marzo de 2009, del acuerdo de entendimiento entre los proveedores de servicio y las autoridades aeronáuticas de España y Portugal, para la

constitución del futuro bloque funcional de espacio aéreo de Europa occidental (SW-FAB).

■ 2.5 SESAR (SINGLE EUROPEAN SKY ATM RESEARCH)- EMPRESA COMÚN SESAR (SJU)

El programa Sesar (Single European Sky ATM Research) representa la vertiente tecnológica de la iniciativa de Cielo Único Europeo, la cual dotará a Europa de una infraestructura de control del tráfico aéreo de alta calidad y permitirá la salvaguarda y el desarrollo ecológico del transporte aéreo.

«La Dirección de Navegación Aérea ha abierto una oficina en Bruselas»

Mediante el pleno aprovechamiento de las tecnologías existentes y de las desarrolladas recientemente, como Galileo, el concepto específico de Sesar se basa en las siguientes características fundamentales:

- **Un plan de operación de la red** dinámico y actualizado para las continuas operaciones que garantice una visión común de la situación de la misma.



El equipo VOR-DME suministra información de guiado y proporciona indicación de distancias

- **Una integración completa de las operaciones aeroportuarias**, como parte de la gestión del tránsito aéreo y del proceso de planificación.
- **Una gestión de trayectorias**, que reduzca al mínimo las limitaciones de la organización del espacio aéreo.
- **Nuevas modalidades de separación de aeronaves**, que permitan un aumento de la seguridad, la capacidad y la eficiencia.
- **Una gestión de la información de todo el sistema en conjunto**, que conecte de forma segura a todas las partes implicadas en la gestión del tránsito aéreo que compartirán la misma información.
- **Las personas como principales responsables de la toma de decisiones**: los controladores y los pilotos recibirán asistencia mediante nuevas fun-

ciones automatizadas con objeto de facilitar su trabajo y poder llevar a cabo complejos procesos de adopción de decisiones.

El desarrollo y la implantación del programa Sesar se está llevando a cabo de manera progresiva y se divide en tres fases:

Fase de definición (2006-2008)

Cuyo principal objetivo es la elaboración de un plan maestro Europeo ATM (Gestión del Tráfico Aéreo). Esta fase la ejecuta un consorcio contratado por Eurocontrol (que la financia conjuntamente con la Comisión Europea) en el que están representadas las empresas y organizaciones de mayor relevancia dentro del sector del transporte aéreo europeo: aerolíneas (Lufthansa, Iberia, Air France...), fabricantes (Airbus, Thales, Indra...), aeropuertos (Aena, BAA, Fraport, Schipol...) y proveedores de servicios de navegación aérea (Aena, DFS, NATS, ENAV, DSNA...).

Fase de desarrollo (2008-2014)

En la que se ejecutarán las tareas de investigación, desarrollo y validación recogidas en el plan maestro ATM. Todas las actividades de esta etapa serán coordinadas y financiadas por la **Empresa Común Sesar (SJU)**, responsable final de la identificación y desarrollo del futuro sistema ATM europeo.

Fase de despliegue (2014-2020)

Durante la cual se implantarán, de forma progresiva, las soluciones operativas y sus facilitadores técnicos identificados en el Plan Maestro Europeo.

Actividades y proyectos realizados

- **Presentación de dos ofertas (BAFO 1 y BAFO 2) a la Empresa Común Sesar (SJU)**, con el resultado final de la adjudicación a Aena de 95 de los 98 proyectos por los que se ofertó, por un valor total de 72,6 millones de euros.



- **Establecimiento de un procedimiento de control de la participación de Aena** en la fase de desarrollo del programa Sesar, de forma que para realizar su seguimiento:
 - Se han creado los grupos de trabajo para desarrollo de todos los proyectos adjudicados y para realizar las tareas de gestión asociadas.
 - Se han establecido los mecanismos de coordinación a través de las reuniones del Comité Sesar, junto con la utilización de la herramienta web desarrollada al respecto.

Cabe resaltar que el proceso de garantía de contribución de Aena al programa Sesar es una actividad continua: garantía de que Aena cumple en tiempo y forma lo establecido en los contratos firmados con la empresa común Sesar (SJU).

- **Dirección de Sistemas CNS/ATM.**

Cambios funcionales en los sistemas Sacta, Ícaro

La División de Automatización ha realizado la adecuación del sistema Sacta e Ícaro a la reglamentación europea (SES) y su alineación con Sesar (definición de requisitos de *safety*, introducción de reglamentos europeos, realización de la declaración de verificación CE, etcétera).

EPISODIO 3: concepto AFUA

(Advanced Flexible Use of Airspace)

La División de Simulación, dentro de las actividades de simulación del proyecto de la Unión Europea EP3 para la validación de elementos del concepto Sesar, participa en varios ejercicios de validación que han permitido la clarificación y refinamiento de dicho concepto en lo relativo al uso flexible del espacio aéreo entre usuarios civiles y militares.

Proyectos GBAS

(Ground Based Augmentation Systems)

La División de Navegación por Satélite (DNS), dentro del

marco Sesar, participa actualmente en tres proyectos GBAS para la **Sesar Joint Undertaking (SJU)**. El primero de ellos, liderado por la DNS, fue lanzado el 17 de diciembre de 2009 y se denomina GBAS Operational Implementation. Una vez sea aceptado por la SJU a mediados de 2010, comenzarán a ejecutarse las tareas previstas en el mismo, centradas fundamentalmente en la detección de necesidades a escala europea para lograr la puesta en operación de procedimiento GBAS CAT I a corto plazo. En 2010 tendrá lugar el lanzamiento de los otros dos proyectos GBAS incluidos en Sesar.

- **Dirección de explotación del SNA**

La División de Información Aeronáutica, ha iniciado su participación en el programa Sesar con el desarrollo de los Project Initiation Reports (PIR).

■ 2.6 EXPLOTACIÓN DEL SNA

- La gestión, realización y supervisión de actividades especializadas de mantenimiento preventivo y correctivo de los sistemas de NA.
- La monitorización y control del sistema.
- El desarrollo y despliegue de herramientas de soporte y análisis, en atención a una mejora continuada.
- La optimación de la vida útil de los sistemas.

Las principales actividades realizadas durante el año 2009 enmarcadas por áreas se describen a continuación.

2.6.1 INFORMACIÓN AERONÁUTICA (AIS)

Aeropuerto de Lleida

Con motivo de la apertura del aeropuerto de Lleida, se ha recopilado toda la información susceptible de publi-



cación, tanto del Aeropuerto y sus cartas como del resto de información a insertar en las diferentes partes del AIP.

Expedientes de servidumbres aeronáuticas

Se ha producido la optimización de la gestión y la mejora en el tiempo de respuesta de los expedientes de servidumbres aeronáuticas mediante la implantación de un procedimiento de coordinación, el cual ha permitido a las unidades intervinientes resolver los estudios en un tiempo medio no superior a cuatro meses. Así, el tiempo medio de resolución en los 179 expedientes realizados durante el 2009 fue de 105 días.

Sistema de información geográfica

El contenido del sistema de información geográfica Opengis ha sido incrementado con los mapas y ortofotos adquiridos del IGN (Instituto Geográfico Nacional). Sobre este fondo, ha quedado representada la cartografía generada en Navegación Aérea relacionada con la superficie patrimonial de Aena, junto con la base de datos de información geográfica INGENA. Además se está incluyendo en este sistema de información la configuración de servidumbres aeronáuticas, según se van aprobando en la correspondiente ponencia (actualmente 11 aeropuertos).

Levantamiento de topografía y obstáculos en aeródromos de categoría II/ III

Se ha recibido la cartografía de los aeropuertos de Asturias, Girona, Santiago, Vigo y Vitoria, encontrándose en proceso de revisión con el objetivo principal de apoyar el diseño de maniobras para aproximaciones de Categoría II/III. Dicha cartografía, además de cumplir con los requisitos exigidos por Oaci para las áreas descritas en el capítulo 10 del Anexo 15, relacionados con el conocimiento del terreno y los obstáculos, servirá de apoyo a los análisis comparativos entre el terreno y las superficies limitadoras establecidas por servidumbres aeronáuticas.

En cuanto a los proyectos topográficos y cartográficos locales que inciden directamente en el mantenimiento de la Información Geográfica, se han atendido los pro-

yectos inicialmente programados además de las asistencias que se han producido bajo demanda.

2.6.2 INFRAESTRUCTURAS SOPORTE AL CNS/ATM

Dentro del cumplimiento del plan operativo orientado a la mejora, renovación y normalización de infraestructuras de navegación aérea se ha de destacar las siguientes actuaciones llevadas a cabo durante 2009 en las distintas direcciones regionales:

Región Este

Construcción del nuevo TACC Valencia y de las infraestructuras asociadas. A fecha de diciembre de 2009, se ha ejecutado el 42,65 % de la totalidad de las obras, trabajos que han transcurrido con normalidad.

Región Canaria

Proyecto de mejora de instalaciones de N.A. en la Región Canaria. El proyecto constructivo contempla la reforma de diversas instalaciones de ayudas a la N.A. de la Región Canaria, tanto de instalaciones eléctricas y mecánicas como otras actuaciones de obra civil.

Región Centro-Norte

Reforma del sistema de climatización del edificio de sistemas centralizados del ACC Madrid. Proyecto de reforma de la instalación de climatización de dicho edificio con el fin de conseguir una producción de frío segura y eficaz en las instalaciones de navegación aérea críticas ubicadas en sus dependencias.

Canalización para anillo de fibra óptica de comunicaciones en el Aeropuerto de Santiago de Compostela.

Este expediente se generó para dar respuesta a la necesidad de proporcionar comunicación con fibra óptica a diversas instalaciones del campo de vuelos del Aeropuerto con el TACC/TWR. Las obras comienzan su ejecución en noviembre de 2008, finalizando en marzo de 2009.



Región Sur

Ampliación de la sala de equipos en la TWR de Málaga. La actuación tiene como principal objetivo la habilitación de espacios, reformas y desmontajes necesarios, así como el acondicionamiento de las instalaciones eléctricas y mecánicas, para la instalación posterior del equipamiento de navegación aérea asociado a las previsiones demandadas por la futura configuración del Aeropuerto.

2.6.3 VERIFICACIÓN EN VUELO

Las actuaciones más relevantes durante el 2009 han sido:

Calibración en Vuelo:

Uso preferente de la Unidad de Verificación en Vuelo de Aena Internacional respecto a las otras unidades que operaban para Aena en esta materia, habiéndose superado el número de horas acordado a realizar con esta unidad para 2009.

Permisos para vuelos de dadas de alta de nuevas instalaciones y procedimientos asociados:

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea (Aesa) ha obtenido los permisos citados en favor de la nueva unidad de Aena Internacional, lo que permitirá, además, que los informes generados puedan ser presentados en las ponencias de navegación aérea.

Plan de Calibraciones Periódicas

La realización de un **96,68%** de los vuelos ejecutados sobre los planificados ha permitido el cumplimiento exitoso de sus objetivos.

■ 2.7 SISTEMAS CNS/ATM

Las principales actividades realizadas durante el año 2009 enmarcadas por áreas se describen a continuación.

2.7.1 AUTOMATIZACIÓN

Cambios funcionales en los sistemas SACTA, ÍCARO y SCV

Sistema SACTA (Sistema Automatizado de Control de Tránsito Aéreo):

- Puesta en servicio de la versión 3.Z5 del Sistema Sacta (Sistema Automatizado de Control de Tránsito Aéreo) en los centros de control de ruta-TMA de la Red de N.A. (ACC Canarias, ACC Madrid, ACC Sevilla, ACC Barcelona, ACC Palma, TACC Valencia, Torre Madrid-Barajas, Torre Barcelona).
- Transición de apertura del nuevo T1 en la Torre de Barcelona. Adaptación del Sistema Sacta a la operación de la Torre en el entorno del nuevo campo de vuelo y puesta en servicio de la Funcionalidad de Vigilancia en Superficie (SMR).

Sistema ÍCARO:

Se ha completado la estrategia de evolución del sistema Ícaro 2000 al sistema Ícaro XXI, cerrando el proceso que ha permitido pasar de una arquitectura en red a una arquitectura centralizada que integra toda la información y funcionalidad. Esta arquitectura permite tener el sistema más controlado desde el punto de vista logístico y de gestión, facilitando la integridad y la disponibilidad de la información.

La transición de Ícaro 2000 a Ícaro XXI ha permitido alcanzar la cifra de 4.451 usuarios, de los que 3.500 corresponden a usuarios que se conectan al sistema a través de Internet en su funcionalidad Icaronet, 430 a usuarios que acceden al sistema a través de las posiciones de usuario habilitadas en las oficinas ARO de los aeropuertos y 450 a operadores del sistema.

Sistema SCV (Sistema de Comunicaciones Voz) en los ACCs:

- Actualización y despliegue de la versión 2.4.T en



Torre de control del Aeropuerto de Santiago

SCV en los ACC de Canarias y Palma de Mallorca. Con ello se aborda la migración hacia Redan (Red de Datos de N.A.) compatibilizando ambos sistemas.

- Puesta en servicio de un SCV para simulación ATS en el Centro de Control de Madrid.
- Puesta en servicio de un SCV para el CED (Centro de Experimentación y Desarrollo) de Navegación Aérea.
- Puesta en servicio del equipamiento SCV en las UCS a ampliar en las salas CATS de los centros de control Sevilla, Palma de Mallorca y Canarias.

Programa de Actualización de Infraestructuras de Automatización

Centros de Control

Actualización y modernización del equipamiento (*switches*) correspondiente a comunicaciones de datos del sistema SACTA, afectando al equipamiento de los centros de control de Baleares, Sevilla, Barcelona, Canarias y las torres de Palma y Málaga.

- Sustitución de los arrays de discos de los entornos de Palestra y GSI.
- Sustitución de los monitores 2K en los centros de control de Palma, Sevilla y APP Málaga.
- Instalación y puesta en servicio del equipamiento SCV en las UCS de las salas de simulación-CATS de los centros de control de Sevilla, Palma de Mallorca y Canarias.
- Expansión operativa del sistema de señalización analógico telefónico ATS R2 y ATS N5 tanto a escala nacional como internacional, como objetivo de estandarización y armonización.
- Finalización y puesta en servicio del traslado y ampliación del equipamiento Sacta y SCV en el simulador dinámico del Centro de Control de Madrid.

Torres de Control

- Puesta en servicio del equipamiento Sacta en la Torre provisional del Aeropuerto de Barcelona y en la de Torre del Aeropuerto de Murcia-San Javier.
- Validación técnica de la nueva Torre del Aeropuerto de Lleida.
- Puesta en servicio de las nuevas consolas en la Torre Sur del Aeropuerto de Madrid-Barajas.



- Comienzo de la instalación en la Torre del Aeropuerto de Fuerteventura.
- Instalación de 3 nuevas posiciones de torre en el fanal de la Torre del Aeropuerto de Málaga.

2.7.2 NAVEGACIÓN Y VIGILANCIA

1. Navegación Aérea

La ayuda a la Navegación, también llamada radio-ayuda, es el conjunto de señales radioeléctricas, generadas en instalaciones terrestres y recibidas a bordo, que permiten el vuelo instrumental de los aviones sin necesidad de referencias visuales. Los sistemas de navegación soportan el vuelo instrumental que consta de las siguientes etapas: salida, ruta, llegada, aproximación y aterrizaje. Cada una de estas etapas cuenta con sus procedimientos estándar y sus radio-ayudas asociadas, publicados en las cartas de navegación aeronáutica. Las principales actividades realizadas en 2009 enmarcadas por programas se indican a continuación:

Programa de sustitución, instalación y retirada de radioayudas a la N.A.

ILS/DME (Instrument Landing System / Distance Measurement Equipment) El ILS proporciona a las aeronaves información de guiado para que el piloto, sin referencias visuales externas, pueda alcanzar un punto de la trayectoria de descenso situado a una altura denominada altura de decisión. El piloto, una vez alcanzada dicha altura y sólo en caso de haber establecido referencias visuales con la pista, continuará el descenso para proceder al aterrizaje.

Actividades:

- Sustitución del ILS del Aeropuerto de Zaragoza, pista 30R.
- Traslado del subsistema LOC del Aeropuerto de

Pamplona por ampliación de la pista.

- Trasladado del subsistema GP-DME de la pista 20 del Aeropuerto de Gerona, debido al retranqueo de umbral, adaptando el sistema ILS para operaciones de categoría III.

VOR-DME (VHF Omnidirectional Range-Distance Measurement Equipment) El equipo VOR suministra información de guiado que permite conocer el radial en que está ubicado el receptor respecto de una dirección de referencia que generalmente es el norte magnético de la estación VOR. El equipo DME proporciona a las aeronaves indicación continua y precisa de la distancia oblicua entre las mismas y la estación de tierra.

Actividades:

- Instalación de un DVOR/DME en Cuesta de la Reina (Málaga) en sustitución del VOR-DME existente
- Instalación del nuevo DVOR-DME "LTE" de Lanzarote

NDB (Non Directional Beacon) Este dispositivo permite al piloto seleccionar un rumbo y seguirlo, tanto en la fase de vuelo en ruta como en las maniobras de aproximación de no precisión o salidas instrumentales.

Actividades:

- Sustitución del NDB de Pamplona "PP".
- Traslado del NDB Vigo "VI".

Programa de realización de estudios de servidumbres radioeléctricas y simulación

Las principales labores que se han llevado a cabo dentro de este programa son 289 estudios de simulación y servidumbres radioeléctricas. De ellos, 281 responden a solicitudes de la DGAC y/o DPI y el resto (8) fueron necesidades internas de la DNV o a peticiones realizadas directamente a esta División relacionadas básicamente con las áreas críticas o sensibles de los Sistemas ILS.

2. Vigilancia

La Vigilancia está definida como la técnica de la detección oportuna de blancos, la determinación de su posición y la entrega de esta información a los usuarios en apoyo de la separación y control seguro de blancos dentro de un área definida de interés. Las principales actividades llevadas a cabo durante el año 2009 han sido:

Vigilancia Radar

- Nueva estación MSSR entre las pistas paralelas 18-36 del Aeropuerto de Madrid-Barajas.
- MSSR provisional en Valencia.



Torre de Control del Aeropuerto de Barcelona

- Actualización de la estación radar de Valencia (PSR+ MSSR).

Vigilancia de Superficie

- Finalización de la instalación del sistema de multilateración modo S para el Aeropuerto de Tenerife-Norte.
- Finalización de la instalación del SMR de Barcelona.
- Actualización del SMR en el Aeropuerto de Tenerife Norte.
- Ajuste de los SMR de Barajas y cambio de Antena del SMR de la TWR Sur.
- Pruebas en el sistema de Multilateración Modo S del Aeropuerto de Madrid-Barajas, para su verificación.

Otras actividades de Vigilancia

- Desconexión y desmontaje de los antiguos radares PSR y MSSR de Valencia.
- Generación de informes mensuales sobre el estado de red de vigilancia radar de Aena.
- Desarrollo de herramientas para la evaluación de sistemas de vigilancia en superficie.

2.7.3 COMUNICACIONES

La División de Comunicaciones de Navegación Aérea es la encargada del diseño, planificación e implantación de las redes de comunicaciones, las cuales transfieren a las torres y centros de control la información necesaria para la navegación de aeronaves procedente de los radares, centros de comunicaciones, radio-ayudas y otros sistemas complementarios.

A continuación se refieren las principales actividades realizadas en 2009.



Estaciones Tierra-Aire

Han entrado en operación un nuevo centro de emisores del Aeropuerto de Málaga, la nueva Torre de Control del Aeropuerto de Murcia-San Javier, así como el centro de comunicaciones de Randa (Palma de Mallorca). Se han abierto nuevas frecuencias en los centros de comunicaciones T/A del Aeropuerto de Barcelona. También se ha instalado equipamiento de comunicaciones T/A en las torres de control de Burgos, Vitoria, provisional de Córdoba, y se ha llevado a cabo la validación y entrada en operación de las comunicaciones T/A del Aeropuerto de Ciudad Real y las pruebas del sistema de Comunicaciones T/A del Aeropuerto de Lleida.

Equipamiento de Torres de Control

- Se han instalado sistemas de comunicaciones voz (SCV) y sistemas de grabación en las torres de control de los aeropuertos de Murcia-San Javier, Córdoba (provisional), Barcelona (provisional), Burgos, Vitoria, y han entrado en operación el último recurso de radio del APP de Málaga y las nuevas posiciones de control SCV de la Torre Sur del Aeropuerto de Madrid-Barajas.
- Se han actualizado, cambiando la versión del sistema de comunicaciones CD30, las torres Norte, Sur y Oeste de Madrid-Barajas, Torre Este de Barcelona y APP Málaga; también se ha realizado el cambio de versión del sistema de comunicaciones SDC-2000 de la Torre de Palma de Mallorca.

Enlaces Tierra-Tierra

- Puesta en operación de un sistema de comunicaciones T/T mediante fibra óptica y radioenlaces entre el Aeropuerto de Madrid-Barajas y el Centro de Control de Madrid (Torrejón).
- Puesta en operación de un sistema de comunicaciones T/T mediante fibra óptica en el Aeropuerto de Murcia-San Javier.

REDAN (Red de Datos de Navegación Aérea)

Red que integra las comunicaciones de voz y datos proporcionando cobertura en todos los aeropuertos, centros de control de tránsito aéreo y, en general, emplazamientos fuente o destino de información relativa a la navegación aérea que permite la conexión con otras redes del ámbito aeronáutico internacional.

Actividades:

Se han incorporado nuevos nodos del sistema de comunicaciones de datos de navegación aérea (Redan) como León, Jerez, Torre Sur de Madrid-Barajas, Torre de Valencia y Torre de Murcia-San Javier. Asimismo, se ha integrado en Redan el radar de Valencia, Málaga 2 y el sistema de contingencia radar (*Bypass radar*).

Servicios Aeronáuticos

Puesta en servicio del sistema Atis de los aeropuertos de Jerez y Gerona.

- Equipamiento Tx-Rx en el Aeropuerto de Menorca para la transmisión del Atis en sustitución de la transmisión actual a través del canal de audio del VOR de Menorca.
- Revisión y ejecución de mejoras en 12 sistemas Atis (Enmienda 74 - Anexo 3 Oaci).

2.7.4 SIMULACIÓN CNS/ATM

1. Área de Simulación

Sistema Aeroportuario

aeropuerto de Madrid-Barajas y aeropuerto de Madrid-Campo Real (NSAM)

Definición de escenarios de operación futura y análisis de viabilidad y prestaciones de la coexistencia de ambos aeropuertos.



Torre de Control Aeropuerto de Vitoria

Aeropuerto de Madrid-Barajas

- Estudio de simulación para analizar la viabilidad de que Madrid-Barajas pueda operar como aeropuerto *hub*.
- Análisis de las desviaciones laterales, por efecto del viento o la navegación, en configuración sur en las salidas actuales.
- Análisis de seguridad para operaciones independientes en configuración norte.
- Análisis de visibilidad desde las torres de control de Madrid-Barajas.

Aeropuerto de Ibiza

- Estudio de simulación para el análisis de posibles maniobras de aproximación radar a Ibiza.

Aeropuerto de Alicante

- Estudio de opciones para el área de movimientos del Aeropuerto como soporte para los proyectos de la nueva pista paralela a la actual, los enlaces de rodadura entre ambas pistas, nuevas áreas terminales y ubicación de la Torre.

Aeropuerto de Santiago

- Análisis del impacto en la visibilidad desde la Torre de la nueva ubicación del Edificio Terminal.

Aeropuerto de Málaga

- Simulación de rodadura con la operación prevista del Aeropuerto.

Navegación Aérea

SACTA –TWR CF 2

Se ha iniciado un proyecto de evaluación de nuevas versiones de Sacta en posiciones de ruta, Torre de Control y TMA mediante la estimación del impacto que los cambios y las nuevas funcionalidades de cada versión podrían suponer en la carga de trabajo del controlador.

Frecuencia de ocupación

Estudio de la frecuencia estadística de ocupación de sectores del espacio aéreo español y de las torres de control para el análisis de seguridad operacional.

2. Área de I+D+i

E-TLM

Dentro del proyecto TMS (Traffic Management System) Eurocontrol pretende poner en operación un monitorizador de carga de trabajo ATC (Air Traffic Control) como apoyo a las posiciones de supervisor del centro de Eurocontrol MUAC (Maastricht). Para ello se utilizan los componentes de Aena: ETLM, WAC y MWM. Aena acomete este proyecto de I+D en consorcio con Indra e ISA software.

ATMAN (ATC Human Workload Model)

El proyecto Atman tiene como objetivo minimizar el riesgo de daño para la salud del controlador aéreo para lo que es preciso definir un parámetro de carga de trabajo máxima simultánea en las distintas posiciones de trabajo de torre, aproximación y ruta. Así, durante 2009 y en colaboración con Crida, se han definido los



requisitos de alto nivel de la herramienta, algoritmos y medios de calibración que permitirán definir el modelo de carga de trabajo.

Otros Proyectos

Además de los citados, se ha continuado con la participación en otros proyectos de Investigación y Desarrollo de la UE y Eurocontrol entre los que cabe destacar: Sesar, Emma2, SpadeE2, Reset y Atmap, habiendo finalizado en 2009 el proyecto Caats2.

3. Área de desarrollo de infraestructura de simulación

Proyectos de desarrollo interno

PERSEO

Aplicación web que proporciona servicio de información operativa prevista y real (carga sectorial, demoras, regulaciones, etcétera) para aeropuertos y sectores del espacio aéreo español. En el año 2009 se ha desarrollado una nueva versión que incluye nuevas funcionalidades como la generación automática de informes, las comparativas de organización de espacio aéreo entre históricos y previsiones, la exportación de datos a otras aplicaciones (Excel, Adobe Reader) o la visualización geográfica de sectores y configuraciones

TRP (TAAM-RAMS Processor)

Es un procesador de datos de simulación que permite traducir eventos ATC provenientes de simuladores al calculador de carga de trabajo MWM (Multi-Workload Model), introduciendo además reglas lógicas. En 2009 se ha continuado el desarrollo interno de TRP-java.

MWM (Multi-Workload Model)

Aplicación *software* que simula tareas y carga de trabajo ATC utilizando para ello el modelo de interferencia de canales cognitivos de Wickens. En 2009 se ha evolucionado la herramienta MWM con el objetivo de unificar las versiones y criterios existentes en distintos procesos.

Proyectos de desarrollo externo

PITOT

Plataforma integrada para el procesamiento, explotación y análisis de datos de simulación. Durante 2009 se ha dotado de una mayor estabilidad y se ha incrementado su capacidad de gestión de múltiples iteraciones e instancias de las herramientas de simulación-análisis.

SIMCO

Este proyecto desarrolla módulos para monitorización y optimización en el cálculo de los parámetros y variables de simulación. En 2009 se han llevado a cabo las siguientes fases:

- Mejora de funcionalidades de Trafgen: generador de tráfico que permite analizar y generar tráfico para los estudios de análisis y simulación del SNA.
- Desarrollo OP-DIS (prototipo de sectorización dinámica) y OP-MON (prototipos de monitorizador de carga de trabajo) fase II.

MAPPING

Conjunto de librerías gráficas con desarrollo de módulos de representación de información geo-referenciada de las aplicaciones Trafgen, TRP, MWM y Perseo. En 2009 se han llevado a cabo las siguientes fases:

- Análisis, diseño y desarrollo de módulos HMI de Trafgen y TRP.
- Análisis y diseño de Perseo.
- Informe de evolución MWM y consecución de objetivos de transferencia de conocimiento.
- Mantenimiento y soporte al desarrollo.

MASDATA:

Optimización de la interpretación, manejo y explotación de los datos de salida para modelos avanzados de

simulación de tráfico aéreo en ruta, TMA y aeropuertos. En 2009 se continúan y amplían las líneas de investigación mediante una segunda fase del proyecto denominada Masdata 2, habiéndose realizado actividades de depuración de algoritmos.

MIDAS

Modelo de simulación de factores humanos de control de tráfico aéreo capaz de actuar sobre lo que hacen otros simuladores en tiempo acelerado. El objetivo del proyecto es conectar Midas y RAMS a través de Pitot5. En 2009 se ha procedido con la ejecución de las siguientes fases:

- Módulos y pruebas de soporte a la simulación híbrida.
- Interconexión RAMS-Midas a través de Pitot.

VOICE

Sistema de reconocimiento de voz aplicado al cálculo de parámetros de simulación. El resultado del proyecto de 2005 se materializó en un primer prototipo tecnológico. En 2009 se parte del prototipo original que será evolucionado hasta desarrollar un prototipo funcional.

AGENT

Herramienta de simulación en tiempo acelerado ATM de última generación (basada en arquitectura *software* de agentes), extremadamente adaptable a cualquier concepto ATM presente o futuro. Durante 2009 se han adquirido las licencias multiplataforma Air Top.

2.7.5 NAVEGACIÓN POR SATÉLITE

Las actividades de Aena en este campo van enfocadas a la implantación del sistema GNSS en el espacio aéreo español, empleándolo en las diferentes fases de vuelo. Para ello se prevé el uso de las constelaciones básicas como el GPS y el futuro Galileo, junto a las aumen-

taciones GBAS y Egnos, todo ello bajo la premisa del cumplimiento de los requisitos reflejados en el Anexo 10 de la Oaci y los planes de implantación que se están desarrollando a escala europea.

1. EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay Service)

Los hechos más relevantes durante el 2009 fueron:

Firma del EGNOS Agreement

La firma por parte de Aena, el resto de los socios del EOIG y la Comisión Europea (CE) hace que, a partir del 1 de abril de 2009, ésta última pase a ser la propietaria y responsable de la gestión y operación del sistema Egnos en la Comunidad Europea.

Contratos de la ESSP (European Satellite Services Provider) SAS con la Comisión Europea:

Contrato Egnos Signal Continuity Provision, también conocido por Plan B, con una duración de 6 meses, comenzó el 1 de abril de 2009. La importancia del mismo radica en la demostración de que la ESSP SAS ha sido capaz de ejecutar dicho contrato en tiempo y forma para satisfacción del cliente (CE), permitiendo establecer la confianza necesaria para cerrar la negociación del contrato *Egnos Service Provision*.

Contrato Egnos Service Provision, conocido como Plan A, tiene una duración de 51 meses. Comenzó el 1 de octubre de 2009 y terminará en 2013. Prevé la certificación de la empresa ESSP SAS como proveedor de servicios Egnos de acuerdo al Reglamento del Cielo Único Europeo y la declaración del servicio *Egnos Safety of Life* (SOL).

Unidad de Provisión de Servicio (SPU) de la ESSP SAS

Se ha declarado establecida desde el 1 de abril de 2009. Aunque formalmente, la ESSP SAS tiene cuerpo jurídico desde septiembre de 2008, el establecimiento



físico de sus unidades y la contratación de la mayoría del personal se ha realizado durante el año 2009.

2. PROGRAMA GBAS (Ground Based Augmentation Systems)

En el transcurso de 2009 se han finalizado los siguientes expedientes:

- *Servicio para el desarrollo de una herramienta SW de análisis de coberturas GBAS*, herramienta que facilitará la elección del mejor emplazamiento de una estación GBAS en un aeropuerto cumpliendo la normativa internacional.
- Programa GBAS en el Aeropuerto de Málaga:

Se han finalizado los expedientes:

- *Asistencia técnica para actividades de implantación operacional GBAS en SNA*, que ha prestado el soporte necesario para preparar la implantación de operaciones GBAS en el Sistema de Navegación Aérea (SNA) español, particularizando en el Aeropuerto de Málaga.
- *Reemplazo de elementos HW para certificación GBAS Cat-I en el Aeropuerto de Málaga*, que ha consistido en la actualización de la instalación GBAS CAT I del Aeropuerto de Málaga.

Se ha lanzado y contratado el expediente:

- *Suministro en estado operacional de una estación monitora GBAS portable*. Este nuevo sistema servirá de apoyo a la implantación operacional de la estación GBAS CAT I de Málaga mediante el análisis de prestaciones y la inspección periódica requerida del sistema en tierra y, en un futuro, para el análisis de los próximos emplazamientos GBAS en otros aeropuertos de España.

Durante el año 2009 se ha trabajado en los siguientes proyectos del VII Programa Marco de la GJU (ahora GSA -General Services Administration-), de la Comisión Europea, de la SJU, Oaci (Organización de Aviación Civil Internacional) y de la ESA (European Space Agency):

GIANT2 (EGNOS Adoption in the Aviation Sector)

Proyecto incluido en las actividades Galileo del VII Programa Marco de la Comisión Europea, cuyo objetivo es apoyar la introducción de Egnos en el sector de la aviación civil, abordando otros segmentos como la aviación corporativa, la aviación general y los helicópteros de rescate.

IOP

La unidad Egnos ha sido contratada para la realización de las operaciones iniciales de Egnos de los elementos instalados en España (MCC, ASQF y NLES en Torrejón y 5 RIMS instaladas en los aeropuertos de Gran Canaria, Málaga, Palma de Mallorca, La Palma y Santiago).

EDAS

Contrato firmado con la GSA para la provisión de datos Egnos a clientes autorizados a través de la aplicación Edas. Asimismo, Aena proporciona un servicio de *help desk* a usuarios registrados y no registrados de Edas, con el fin de facilitar la primera instalación de la aplicación y posibles dudas y anomalías que puedan suceder durante la provisión de datos.

CELESTE CCN

Proyecto realizado por un consorcio liderado por Aena como contratista principal y del que forman parte: Alcatel Alenia, GMV, Atech (Brasil), Indra SI (Argentina), Ineco DB (Brasil), Hispamar (Brasil), Telespazio Argentina y BCI (Panamá). Sus principales objetivos son:

- La introducción a los servicios Galileo y el desarrollo de los mismos desde una perspectiva multimodal sobre mercados seleccionados.

- La realización de demostraciones multimodales con Galileo y análisis de sus ventajas operacionales. El entorno de las demostraciones será en la zona entre Mar del Plata y Río de Janeiro.

2.7.6 VERIFICACIÓN DE SISTEMAS

Safety (seguridad operacional)

Con el objetivo de coordinar las actividades de seguridad y que éstas se lleven a cabo de una manera homogénea y coherente en todas las divisiones operativas, la División de Verificación de Sistemas ha llevado a cabo durante 2009 las siguientes actividades:

- Planificación, coordinación y armonización de las actividades de seguridad con las divisiones operativas (Comunicaciones, Navegación y Vigilancia, Automatización).
- Elaboración de material de guía para uso de las Divisiones de la Dirección de Sistemas CNS/ATM, destacando el confeccionado para la asignación de un nivel de garantía al *software* del sistema (SWAL) durante el proceso de análisis y mitigación de riesgos de un sistema CNS /ATM.
- Realización de un análisis de seguridad genérico, en lo referente a la provisión de servicio, de la Dirección de Sistemas CNS/ATM.
- Supervisión y colaboración en estudios de seguridad. Se han supervisado un total de 20 estudios de seguridad de los realizados por las distintas divisiones CNSA. Asimismo, se ha contribuido a la realización de todas las fases del estudio de seguridad operacional de la puesta en marcha del Aeropuerto de Lleida.

Verificación

Durante el año 2009, una vez aprobado el procedi-

miento de verificación de sistemas en la DNA (DIET-07-PGR-022-1.0), se ha seguido con la implantación del mismo en las diferentes divisiones y sistemas. La estrategia de implantación se ha realizado de forma gradual, definiendo planes de verificación por sistema, comenzando por aquellos cuya puesta en servicio se preveía en 2009, y realizando a continuación la declaración CE de verificación y el expediente técnico asociado.

■ 2.8 MARCO INTERNACIONAL

Uno de los objetivos de Navegación Aérea es fortalecer su influencia en el entorno internacional. Para ello se han llevado a cabo actuaciones a lo largo del 2009 en los siguientes campos:

PENS:

Con el fin de ofrecer una red común europea de servicios de Navegación Aérea e intercambio de información entre colaterales, basada en protocolos IP, el proyecto PENS (Pan-European Network Services) comenzó su andadura el 28 de octubre de 2009, formalizándose Aena y sus homónimos de Suecia y Noruega como usuarios de Eurocontrol. Asimismo ENAV, LPS, NATS, y NAV Portugal firmaron una carta de intenciones con el compromiso de una pronta integración. En la misma sesión, tal y como se comprometió ECTL, se procedió a la firma de la subcontratación de la Redan por Sita como la solución PENS para la provisión de servicios en España. De esta forma, Aena se convierte en el primer proveedor de servicios en Europa que alcanza este estatus. Se espera que, siguiendo los pasos de Aena, otras redes nacionales de ANSP se unan en los próximos meses.

- Para potenciar las relaciones internacionales de carácter institucional, se han mantenido reuniones bilaterales de alto nivel con Onda, Naviar y el director general de Eurocontrol.



- Desde la Gerencia de Planificación Estratégica se coordina la participación de NA en proyectos regionales (AEFMP, Oaci). Para ello se ha realizado la secretaría del grupo técnico y se ha coordinado la contribución y la participación en el WG, así como se ha preparado y se ha participado en la reunión del comité director.
- Se han preparado y se ha participado en las reuniones de alto nivel EC3, CECM y otros grupos Canso en coordinación con las diferentes unidades de N.A. y un alto grado de influencia dado el nivel de aceptación de las propuestas de Aena.
- Se ha constituido la oficina de Navegación Aérea de Aena en Bruselas.
- Entre los días 17 a 19 de marzo de 2009, tuvo lugar en la ciudad holandesa de Amsterdam la Feria anual Global ATC 2009 en la que Aena participó con un expositor de 108 m² y que atendió con personal especializado en los diferentes sistemas que se presentaban.

LISTADO DE ACRÓNIMOS	
ACC	Centro de control de área.
AEFMP	Acuerdo entre Argelia, España, Francia, Marruecos y Portugal.
AENOR	<i>Spanish Association for Standardisation and Certification.</i>
AESA	Agencia Estatal de Seguridad Aérea.
AFUA	<i>Advanced Flexible Use of Airspace.</i>
AGEN	Herramienta de simulación en tiempo acelerado ATM de última generación (basada en arquitectura software de agentes).
AIS	Servicio de información aeronáutica.
ANSP	Proveedores de servicio de navegación aérea.
MWM	Aplicación software que simula tareas y carga de trabajo ATC.
ATC	<i>Air Traffic Centre.</i>
ATM	Gestión del tráfico aéreo .
ATMAN	<i>ATC Human Workload Model.</i>
BYPAS RADAR	Sistema de contingencia radar.
CE	Comisión Europea.
CED	Centro de experimentación y desarrollo de Navegación Aérea.
CELESTE CCN	Proyecto realizado por un consorcio liderado por Aena como contratista principal del que forman parte: Alcatel Alenia, GMV, Atech (Brasil), Indra SI (Argentina), Ineco DB (Brasil), Hispamar (Brasil), Telespazio Argentina y BCI (Panamá).
DGAC	Dirección General de Aviación Civil.
DNA	Dirección de Navegación Aérea (Aena).
EDAS	Contrato firmado con la GSA para la provisión de datos Egnos.
EGNOS	<i>European Geostationary Navigation Overlay Service.</i>
ESA	<i>European Space Agency.</i>
ESSP	<i>European Satellite Services Provider.</i>
FAB	<i>Functional Airspace Block Portugal-España.</i>



LISTADO DE ACRÓNIMOS

FABS	<i>Functional Airspace Blocks Portugal-España.</i>
GBAS	<i>Ground Based Augmentation Systems.</i>
GIANT2	<i>Egnos Adoption in the Aviation Sector.</i>
GSA	<i>General Services Administration.</i>
HUB	Distribuidor.
I+D+I	Investigación, desarrollo e implementación.
IGN	Instituto Geográfico Nacional.
ILS-DME	<i>Instrument Landing System - Distance Measurement Equipment.</i>
INGENA	Base de datos de información geográfica.
MAPPING	Conjunto de librerías gráficas con desarrollo de módulos de representación.
MASDATA	Optimización de la interpretación, manejo y explotación de los datos de salida.
MIDAS	Modelo de simulación de factores humanos de control de tráfico aéreo capaz de actuar sobre lo que hacen otros simuladores en tiempo acelerado.
MUAC	Maastricht zona superior Centro de Control.
MWM	<i>Multi-Workload Model.</i>
NDB	<i>Non Directional Beacon.</i>
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional.
OP-DIS	Prototipo de sectorización dinámica.
OPENGIS	Sistema de información geográfica.
OP-MON	Prototipos de monitorizador de carga de trabajo fase II para modelos avanzados de simulación de tráfico aéreo en ruta, TMA y aeropuertos.
PENS	Pan-European Network Services.
PERSEO	Aplicación web que proporciona servicio de información operativa prevista y real (carga sectorial, demoras, regulaciones, etcétera) para aeropuertos y sectores del espacio aéreo español.
PIR	Project Initiation Reports.
PITOT	Plataforma integrada para el procesamiento, explotación y análisis de datos de simulación.
REDAN	Red de datos de navegación aérea.
SACTA	Sistema Automatizado de Control de Tránsito Aéreo.
SAFETY	Seguridad Operacional.
SCV	Sistemas de comunicaciones voz.
SES	<i>Single European Sky.</i>
SESAR	<i>Single European Sky ATM Research.</i>
SGA	Sistema de gestión ambiental .
SGC	Sistema de gestión de calidad.
SGS	Sistema de gestión de seguridad.
SGSNA	Sistema de gestión de la seguridad de navegación aérea
SIMCO	Proyecto que desarrolla módulos para monitorización y optimización en el cálculo de los parámetros y variables de simulación.
SJU	Empresa Común Sesar.
SJU	<i>Sesar Joint Undertaking.</i>
SMR	Funcionalidad de vigilancia en superficie.
SNA	Sistema de navegación aérea.
SW-FAB	Bloque funcional de espacio aéreo de Europa occidental.
T/A	Comunicaciones tierra/aire
T/T	Comunicaciones tierra/tierra
TACC	<i>Terminal Area Control Center.</i>





LISTADO DE ACRÓNIMOS

TMS	<i>Traffic Management System.</i>
TRAFGEN	Generador de tráfico que permite analizar y generar tráfico para los estudios de análisis y simulación del SNA.
TRP	TAAM-RAMS Processor- Procesador de datos de simulación que permite traducir eventos ATC provenientes de simuladores al calculador de carga de trabajo MWM (<i>Multi-Workload Model</i>).
TWR	Torre de Control.
VOICE	Sistema de reconocimiento de voz aplicado al cálculo de parámetros de simulación.
VOR-DME	(VHF Omnidirectional Range - Distance Measurement Equipment).
WG	Grupo de trabajo.

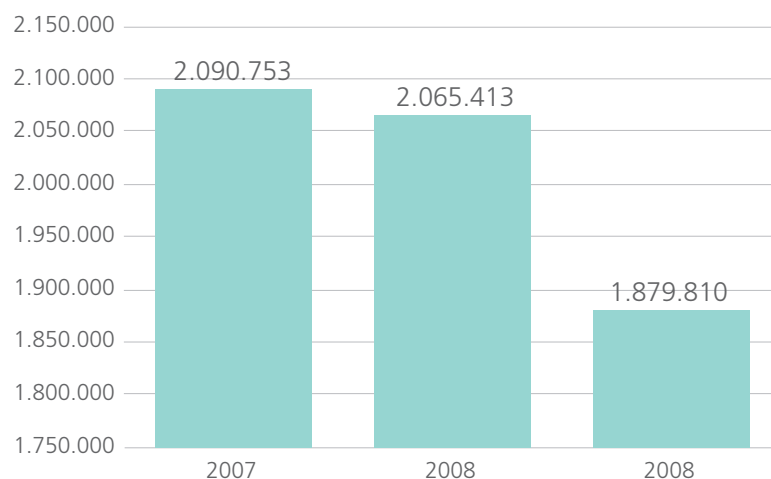
MOVIMIENTOS AÉREOS POR DIRECCIONES REGIONALES DE NAVEGACIÓN AÉREA

	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Centro	922.982	975.768	1.038.625	1.135.146	1.134.465	1.042.793
Este	792.192	837.376	883.765	984.309	955.717	866.757
Canaria	293.275	305.282	322.023	328.092	326.302	282.495
Sevilla	363.363	400.951	424.703	455.281	441.849	396.868
Balear	244.880	250.985	273.172	289.076	283.702	261.651

MOVIMIENTOS POR REGIONES

	2004	2005	2006	2007	2008	2009
FIR España	1.711.285	1.806.619	1.924.251	2.090.753	2.065.413	1.879.810
FIR Península	1.586.801	1.676.539	1.783.168	1.949.578	1.925.178	1.756.942
FIR/ACC Canarias	293.275	305.282	322.023	328.092	326.302	282.495
ACC Madrid	922.982	975.768	1.038.625	1.135.146	1.134.465	1.042.793
ACC Barcelona	792.192	837.376	883.765	984.309	955.717	866.757
ACC Sevilla	363.363	400.951	424.703	455.281	441.849	396.868
ACC Palma	244.880	250.985	273.172	289.076	283.702	261.651

VUELOS TOTALES DE LAS DIRECCIONES REGIONALES DE NAVEGACIÓN AÉREA





Espacios y Servicios Comerciales

Área comercial en la Terminal 4
del Aeropuerto de Madrid-Barajas



ACTIVIDAD COMERCIAL

La Dirección de Espacios y Servicios Comerciales tiene como objetivo doble y simultáneo, “optimizar la aportación de los ingresos comerciales en la cuenta de resultados global de Aena, y al mismo tiempo satisfacer las necesidades y demandas de los pasajeros en términos de calidad”. La mayor generación de recursos comerciales persigue contribuir a la financiación de las inversiones previstas por Aena siempre en términos de eficiencia y eficacia, mejorando la rentabilidad del negocio aeroportuario para mantener la competitividad de las tasas aeronáuticas.

Los ingresos comerciales de Aena en 2009 han alcanzado 572,23 millones de euros (-5,7 % frente al año anterior, fundamentalmente por el efecto conjunto de la continuación de la recesión económica y la caída del tráfico de pasajeros). El ratio de ingresos comerciales por pasajero ha sido de 3,08 euros, que ha supuesto un incremento del 2,52% frente al año anterior.

Las principales líneas de negocio presentes en nuestros aeropuertos, y que contribuyen al doble objetivo citado son: aparcamientos de vehículos, tiendas y tiendas libres de impuestos, alquiler de vehículos, restauración, gestión del suelo (arrendamientos), publicidad, combustibles y explotaciones comerciales.

El conjunto de concesionarios de nuestra oferta de tiendas supera el centenar, con empresas y marcas de reconocido prestigio, tanto nacionales locales como internacionales, como Aldeasa, Canariensis, Áreas, Dufry, Relay (SGEL), Zara, Mango, Massimo Dutti, Becara, Adolfo Domínguez, Desigual, Ferrari, Puma, Carolina Herrera, Rolex, Chocolat Factory, Picuadro, Imaginarium y Tous, entre otras. Asimismo, y conforme a los estudios de demanda realizados, estamos introduciendo marcas y productos de carácter local, como reflejo de la propia comu-

nidad a la que sirve el Aeropuerto, como es el caso de la tienda especializada en productos de regalos-artesanía de la T1 de Barcelona, Thinking Barcelona, cuyo diseño evoca la arquitectura del ilustre arquitecto universal Gaudí, galardonada con el “Mejor concepto especializado del año”, otorgado por la industria del Travel Retail.

«Los ingresos comerciales de Aena han sido de 572 millones de euros»

En cuanto a la oferta de restauración, están presente operadores internacionales como Áreas, SSP, Grupo VIPs, Autogrill, McDonald's, Pansfood, etcétera, con enseñas en nuestros locales en los aeropuertos como McDonald's, Burger King, Starbucks, Lizarrán, Subway, Häagen Dazs, Caffriccio, Ritazza, entre otras. Cabe destacar la presencia en los aeropuertos de Madrid-Barajas y Barcelona, de dos espacios cuyos “chefs” han sido galardonados con sendas estrellas Michelin en los restaurantes “El Madroño” y “El Gaig”, respectivamente. Paulatinamente se consolidará este tipo de servicio a lo largo de los siguientes ejercicios, fruto de la apuesta por la mejora de la calidad de nuestra oferta.

El servicio de alquiler de vehículos lo prestan diversos operadores asimismo internacionales, entre los que están Avis, Hertz, Europcar, y National Atesa. La actividad de publicidad está concesionada en la actualidad principalmente a las empresas JC Decaux y Publimedia.

El negocio comercial aeroportuario, además de satisfacer las demandas de los pasajeros, se orienta a toda la población del aeropuerto: empleados y acompañantes. Por ello el diseño de la oferta y servicios recoge un entorno más amplio y variado (supermercados, centros de belleza, estaciones de servicio, etcétera).



La oferta comercial en los aeropuertos de Aena cuenta con marcas de reconocido prestigio, tanto nacionales como internacionales

En lo referente al desarrollo de infraestructuras comerciales han sido actuaciones destacables:

- Nueva Terminal 1 del Aeropuerto de Barcelona, puesta en explotación en junio de 2009. Se inauguraron 26.000 m² aproximadamente de nueva zona comercial: 8.427 m² de restauración, 6.459 m² de tiendas, 1.992 m² de tiendas libres de impuestos, 6.605 m² de salas VIP, 2.583 m² del Centro de Negocios, 5 puntos de alquiler de vehículos y un aparcamiento VIP.

“El ratio de ingresos comerciales por pasajero es de 3 euros”

- Remodelación de la zona comercial del Aeropuerto de Fuerteventura en abril 2009: 11 nuevos establecimientos en 2.000 m² de nueva superficie comercial.
- Remodelación de la zona comercial (1ª fase) del Aeropuerto de Ibiza en mayo 2009: 8 nuevos esta-

blecimientos en casi 1.000 m² de nueva superficie comercial remodelada.

- Las obras en el Aeropuerto de Málaga, por la apertura del Nuevo Edificio Terminal de Pasajeros (T3) hará que cuente con una superficie comercial potencial para 29 tiendas, que sumarán 5.255 m², y 21 servicios de restauración, supondrán 5.234 m².

Se han redefinido los procesos y procedimientos de control de los ingresos comerciales realizados por los responsables de los aeropuertos. Esta actuación va a permitir mejorar el control y seguimiento de la actividad comercial.

Entre las diversas acciones promocionales relacionadas con nuestra marca “Las Tiendas del Aeropuerto”, como apoyo a la gestión de la misma en los aeropuertos donde está implantada, y como vía para incentivar



El conjunto de concesionarios en tiendas supera el centenar

la compra en nuestra oferta comercial, han destacado, en estrecha colaboración con nuestros concesionarios comerciales, la “Semana del libro”, las “Bolsas verdes” (aeropuertos de Barcelona, Menorca, Zaragoza y Tenerife Sur) y la “Campaña de Navidad” (en once aeropuertos: los siete con la marca implantada y además en los aeropuertos de Málaga, Alicante, Gran Canaria e Ibiza). Asimismo, y por vez primera, se ha realizado una interesante campaña de descuento directo en ocho aeropuertos bajo la acción denominada “Dos eurazos gratis”.

En el ámbito del desarrollo comercial del suelo, se ha identificado la demanda e inventariado los terrenos comercializables de los aeropuertos, aspecto clave para la mejor y más eficiente comercialización de los mismos.

En materia de gestión del conocimiento comercial, se han impartido a lo largo de 2009 acciones formativas dirigidas a distintos colectivos de la organización, pertenecientes a otras áreas funcionales claves, y cuya colaboración es relevante para la optimización de los ingresos comerciales.



Con la marca “Las Tiendas del Aeropuerto” se realizan diferentes acciones promocionales en los aeropuertos

DISTRIBUCIÓN DE INGRESOS COMERCIALES POR LÍNEAS DE NEGOCIO

El conjunto de la actividad comercial agrupada por líneas de negocio, ordenadas según el peso relativo so-

bre el total de ingresos comerciales, se ha repartido de la siguiente manera en 2009:

LÍNEAS DE NEGOCIO	Variación 2009/2008	% sobre el total de ingresos comerciales
Aparcamiento de vehículos	-15,72%	18,46%
Tiendas libres de impuestos	-15,91%	17,18%
Alquiler de vehículos	13,36%	16,89%
Explotaciones comerciales	2,6%	16,5%
Restauración	0,11%	11,87%
Arrendamientos	-3,97%	7,72%
Publicidad	-27,28%	4,28%
Combustibles	-2,69%	4,26%
Consumos	7,94%	2,77%
Salas	100%	0,05%
Otros	-48,71%	0,01%

Desarrollo internacional





AENA DESARROLLO INTERNACIONAL S.A.

Aena Internacional desarrolla su actividad como empresa española líder en la gestión de infraestructuras aeronáuticas sobre un total de 28 aeropuertos, repartidos por la geografía de Hispanoamérica (México, Colombia, Cuba y Bolivia), Unión Europea (Reino Unido y Suecia) y Estados Unidos.

Con diversidad de esquemas de propiedad en sus participadas, desde la concesión de las infraestructuras aeroportuarias o los contratos de gestión de terminales o servicios, hasta la propiedad de los activos, el denominador común de la aportación de Aena Internacional es la transferencia de conocimiento como generador de valor mediante la implicación directa de sus directivos en la gestión y por la prestación de servicios de asistencia técnica aeronáutica de calidad.

Estos últimos, ya sea desde la posición de socio operador en unos casos, o como mero proveedor de servicios en otros, se materializan en proyectos en los que priman los valores de seguridad, eficiencia y respeto al medio ambiente, pilares sobre los que se sustenta nuestra gestión que es reconocida y positivamente valorada por nuestros socios, clientes e instituciones relacionadas.

En 2009 como consecuencia de la crisis económica global y su repercusión en el sector transportes, la actividad en las participadas de Aena Internacional se ha visto reducida respecto al 2008 por los descensos de pasajeros registrados principalmente en México y en el conjunto de aeropuertos que integran TBI. No obstante, Aena Internacional ha podido concluir el año con un buen rendimiento operativo, gracias sobre todo a la aplicación de eficientes estrategias de contención de costes y prudencia inversora en sus participadas.

En el área de servicios aeronáuticos cabe destacar la consolidación de la oficina del proyecto Galileo y la plena operación de la unidad de verificación en vuelo que ha prestado satisfactoriamente los servicios de verificación de las radioayudas de la red de Aena a lo largo del año.

«Los aeropuertos del Grupo Aeroportuario del Pacífico tienen certificaciones en accesibilidad, cumplimiento ambiental y calidad»

Por último la renovación del certificado ISO 9001-2008 para las actividades que desarrollamos ha supuesto el reconocimiento a nuestro afán de mejora continua y la garantía de nuestro compromiso con la calidad de cara a nuestros clientes.

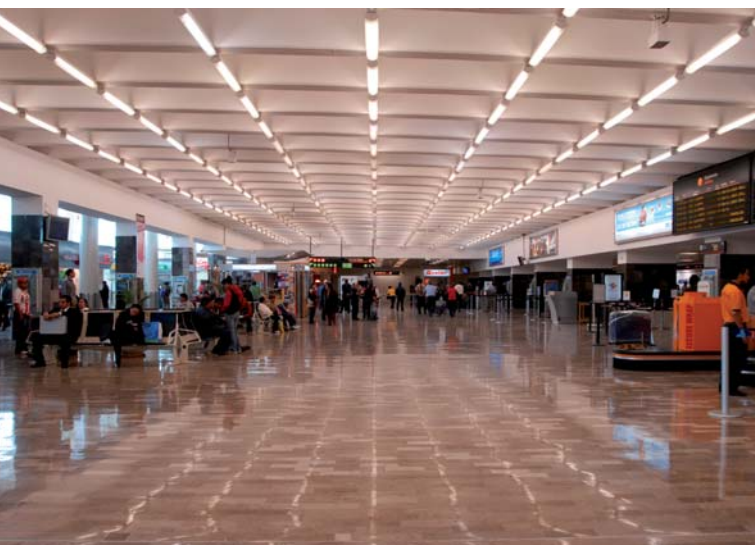
■ SERVICIOS AEROPORTUARIOS

México

Grupo Aeroportuario del Pacífico

El Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP) está formado por 12 aeropuertos situados en la región Pacífico de México, entre los que destacan aquellos que sirven a ciudades importantes como Guadalajara y Tijuana y los que se ubican en cuatro de los principales destinos turísticos de México: Puerto Vallarta, Los Cabos, La Paz y Manzanillo. Los otros seis aeropuertos sirven a las ciudades de Hermosillo, Bajío, Morelia, Aguascalientes, Mexicali y Los Mochis.

Los aeropuertos están ubicados en 9 de los 32 estados de México, cinco de ellos atienden principalmente a las capitales de dichos estados, cubriendo un territorio cercano a los 566.000 Kilómetros cuadrados con



Aeropuerto de Guadalajara

una población aproximada de 26 millones de habitantes. Todos los aeropuertos están designados como internacionales y seis de ellos están entre los diez principales de México.

Los aeropuertos de GAP tienen certificaciones en accesibilidad, cumplimiento ambiental y calidad ISO 9001: 2000.

La participación de Aena internacional con el 17,3 % del capital y un contrato de asistencia técnica, por ser el socio operador, se lleva a cabo a través de la sociedad Aeropuertos Mexicanos del Pacífico (AMP), que es a su vez el Socio Estratégico del GAP.

GAP cotiza en la Bolsa Mexicana de Valores y en la Bolsa de Nueva York y es el grupo aeroportuario privatizado más grande de América.

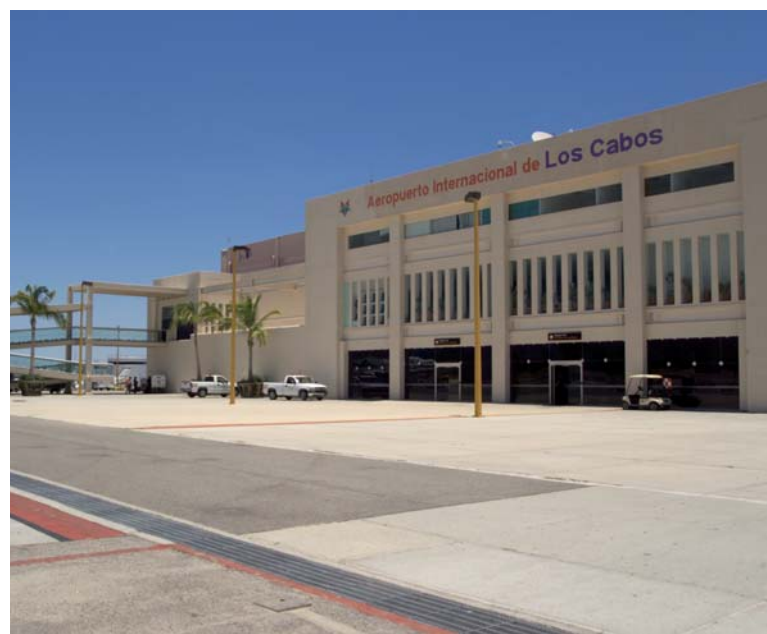
Actividad Aeroportuaria

La actividad del grupo en 2009 ha supuesto un total de 19,2 millones de pasajeros lo que supone un descenso del 13,3% respecto al año 2008.

Este retroceso de la actividad aeroportuaria en 2009 se ha debido en primer lugar a la difícil coyuntura económica mundial que afectó al sector con especial incidencia en México y Estados Unidos de América (su principal mercado internacional), la reorganización del mercado de bajo coste y la definitiva salida del mercado de varias aerolíneas.

«La aprobación por las autoridades mexicanas del plan Maestro 2010-2014 confiere un marco estable para la gestión»

La actividad operacional ha tenido un descenso del 12,92% en línea con la caída del tráfico al situarse en un total de 405.007 operaciones.



Aeropuerto de Los Cabos

En carga aérea, también se ha sentido el deterioro de la economía en Estados Unidos, principal mercado de México, alcanzándose una cifra total de 126,278 toneladas.

Las principales actuaciones se han derivado de la realización de los correspondientes programas maestros de desarrollo y planes de inversiones adicionales, con una inversión ejecutada superior a los 420 millones de pesos mexicanos entre las que se encuentran la construcción de terminales de aviación privada en Guadalajara y San José del Cabo.

Hay que destacar además el éxito alcanzado al conseguir la aprobación por las autoridades mexicanas del Plan Maestro 2010-2024 (realizado por Aena para los 12 aeropuertos del grupo) y las inversiones y regulación tarifaria asociadas, lo que confiere un marco estable para la gestión de los próximos cinco años.

Colombia

Aeropuerto de Cartagena de Indias

Aena Internacional es socio operador y accionista con una participación del 38% en la sociedad gestora del Aeropuerto de Cartagena de Indias, Sociedad Aeroportuaria de la Costa (Sacsca).

“La Unidad de Verificación en Vuelo realizó 151 calibraciones en 2009”

La gestión desarrollada durante 2009 ha dado como resultado el crecimiento, respecto a 2008, en el 7,3 % en el tráfico de pasajeros internacionales, como resultado de la aplicación de una acertada política de mercadotecnia en la búsqueda de nuevas rutas y nuevos operadores; y en el 19,42% en el tráfico doméstico, fundamentalmente debido al efecto de la aparición de aerolíneas de bajo coste.



Aeropuerto de Tijuana

Aeropuerto de Barranquilla

Aena Internacional es socio operador y accionista con una participación del 40% en la sociedad gestora del Aeropuerto de Barranquilla, Aeropuertos del Caribe S.A. (Acsa).

El tráfico de pasajeros en 2009 experimentó un crecimiento del 8,34% impulsado por el incremento del tráfico nacional del 14,8% tras la entrada de las aerolíneas de bajo coste.

El aumento en el tráfico nacional atenuó el descenso en el tráfico internacional producto de la crisis económica mundial. No obstante, a partir del segundo semestre del 2009 se observaron signos de recuperación con el establecimiento de nuevas rutas internacionales.

Aeropuerto de Cali

La gestión del Aeropuerto de Cali se lleva a cabo desde la sociedad Aerocali, S.A., participada por Aena Internacional en el 33%.



El año 2009 se cerró con incrementos importantes de tráfico, tanto en lo que respecta a pasajeros nacionales con el 12,7% de aumento, como en los pasajeros internacionales con el 3,36%.

Los esfuerzos realizados para mejorar los ingresos comerciales sumados a las acertadas medidas de contención del gasto mejoraron notablemente el resultado del año.

TBI

Aena Internacional a través de su participación del 10% en Airport Concessions & Development Limited (ACDL) es propietaria de TBI plc., compañía Británica que 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. TBI además tiene distintos contratos de Operación y Gestión en aeropuertos de Estados Unidos (Atlanta, Burbank, Macon).

El impacto de la crisis económica mundial ha dado como resultado un decremento del tráfico de pasajeros del 7,7%, principalmente motivado por las fuertes caídas en los aeropuertos del Reino Unido. No obstante, la estrategia de contención de gastos e inversiones ha producido el efecto de amortiguar el resultado del año.

Cuba

Aena Internacional en 2009 ha firmado un nuevo contrato con la Empresa Cubana de Aeropuertos y Servicios Aeronáuticos de "Asesoramiento y capacitación para la operación de los aeropuertos de Ecasa".

Con este nuevo contrato se continua y amplía la relación comercial con Ecasa (entidad que administra y opera los aeropuertos en Cuba).

■ **SERVICIOS AERONÁUTICOS**

Unidad de Verificación en Vuelo

El año supuso la consolidación de la actividad desarrollada por la Unidad de Verificación en Vuelo (UVV) de Aena Internacional.

La UVV alcanzó su máxima operatividad, realizando verificaciones periódicas, especiales y de alta en operación de todo tipo de radioayudas y maniobras incluyendo aquellas que afectan a TMA de alta densidad, como son Madrid y Barcelona.

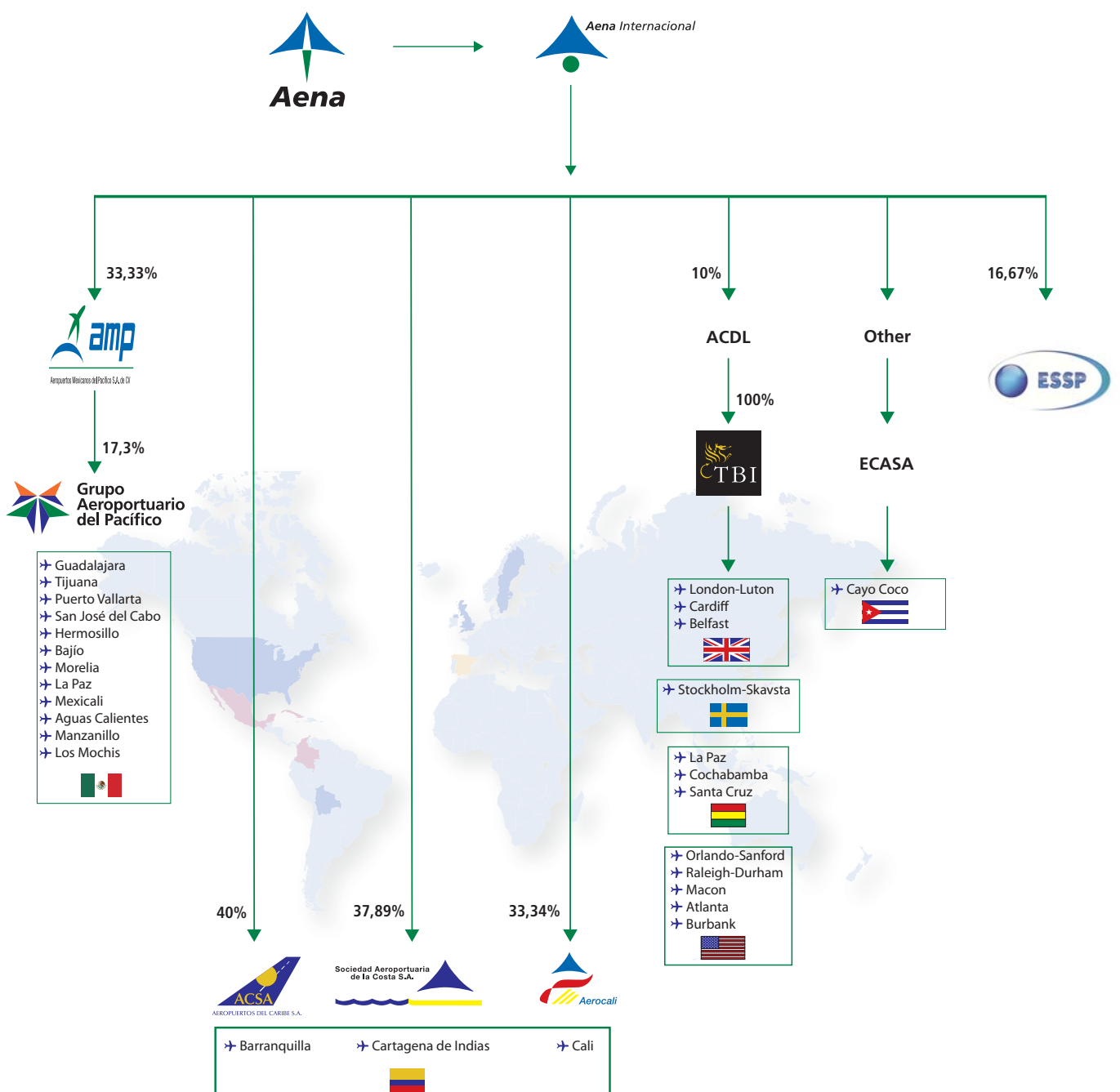
En conjunto se volaron 622 horas, durante las que se realizaron 151 calibraciones.

Galileo

En 2008 Aena Internacional fue designada por su matriz Aena para llevar adelante la creación de la Unidad Galileo, responsable de desarrollar el futuro Centro de Control Galileo y el futuro "Centro Safety of Life" en España.

Durante el año 2009 se consolidó la Unidad Galileo continuando el apoyo al Ministerio de Fomento con el objeto de conseguir la implantación en España de las dos infraestructuras Galileo fundamentales, el tercer Centro de Control Galileo, y el "Centro Safety of Life", que permiten maximizar la presencia española en Galileo a largo plazo.

PARTICIPACIONES EMPRESARIALES DE AENA INTERNACIONAL





Los aeropuertos de Aena
han dado servicio en 2009 a más
de 187 millones de pasajeros

Memoria 2009

Información legal



Informe de auditoría

Las inversiones pagadas por el Grupo Aena en 2009 son de 1.715 millones de euros



MINISTERIO
DE ECONOMIA
Y HACIENDA

SECRETARÍA DE ESTADO DE
HACIENDA Y PRESUPUESTOS

INTERVENCION GENERAL DE LA
ADMINISTRACION DEL ESTADO

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
“AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA”
(AENA)
CUENTAS CONSOLIDADAS
Ejercicio 2009

MARIA DE MOLINA N° 50
28071 MADRID
TEL: 91.536.70.40
FAX: 91.536.76.26



MINISTERIO DE
ECONOMÍA Y HACIENDA

INTERVENCIÓN GENERAL DE LA
ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO

ÍNDICE

	<u>Página</u>
I.- INTRODUCCIÓN.....	3
II.- OBJETIVOS Y ALCANCE DEL TRABAJO.....	4
III.- OPINIÓN.....	5
ANEXO I. – CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS DE AENA CORRESPONDIENTES AL EJERCICIO 2009	
INFORME DE GESTIÓN CONSOLIDADO	



MINISTERIO DE
ECONOMÍA Y HACIENDA

INTERVENCIÓN GENERAL DE LA
ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO

I- INTRODUCCIÓN

La Intervención General de la Administración del Estado, a través de la Oficina Nacional de Auditoría, en uso de las competencias que le atribuye el artículo 168 de la Ley General Presupuestaria, ha realizado el presente informe de auditoría de las Cuentas Anuales consolidadas de la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (en adelante, AENA) y sociedades dependientes.

Las Cuentas Anuales consolidadas del ejercicio 2009 a las que se refiere el presente informe fueron formuladas por el Presidente Director General de AENA el 31 de marzo de 2010 y fueron puestas a disposición de esta Oficina Nacional de Auditoría el 27 de abril de 2010.

El trabajo de auditoría ha sido realizado por Deloitte, S.L. en virtud del contrato suscrito el 18 de febrero de 2008 entre el Ministerio de Hacienda y dicha empresa, prorrogado el 24 de febrero de 2010 hasta el 31 de diciembre de 2010, a propuesta de la Intervención General de la Administración del Estado. Dicho trabajo ha sido objeto de una revisión selectiva por auditores de la Oficina Nacional de Auditoría, en los términos establecidos en el pliego de prescripciones técnicas que rige el contrato suscrito.

El presente informe de auditoría recoge la opinión de los auditores de la Intervención General de la Administración del Estado. El trabajo se ha realizado de acuerdo con Normas de Auditoría del Sector Público.



MINISTERIO DE
ECONOMÍA Y HACIENDA

INTERVENCIÓN GENERAL DE LA
ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO

II. OBJETIVOS Y ALCANCE DEL TRABAJO

El objetivo de nuestro trabajo es comprobar si las Cuentas Anuales consolidadas examinadas representan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera, de los resultados, de los cambios en el patrimonio neto y de los flujos de efectivo de la Entidad y sus sociedades dependientes, de acuerdo con las normas y principios contables que son de aplicación, y contienen la información necesaria para su interpretación y comprensión adecuada. Asimismo, nuestro trabajo ha comprendido la revisión de que la información contable incluida en el informe de gestión consolidado concuerda con la contenida en las Cuentas Anuales consolidadas, y que dicho informe ha sido elaborado de acuerdo con su normativa reguladora.

Nuestro examen comprende el Balance de Situación consolidado a 31 de diciembre de 2009, la Cuenta de Pérdidas y Ganancias consolidada, el Estado de Cambios en el Patrimonio Neto consolidado, el Estado de Flujos de Efectivo consolidado y la Memoria consolidada correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha.

De acuerdo con la legislación vigente se presentan a efectos comparativos, con cada una de las partidas del Balance de Situación, de la Cuenta del Resultado Económico-Patrimonial, del Estado de Cambios en el Patrimonio Neto, y del Estado de Flujos de Efectivo, además de las cifras del ejercicio 2009, las correspondientes al ejercicio anterior. Nuestra opinión se refiere exclusivamente a las cuentas del ejercicio 2009. Con fecha 18 de junio de 2009 emitimos nuestro informe de auditoría acerca de las Cuentas Anuales consolidadas del ejercicio 2008, formuladas de conformidad con las normas y principios contables aplicables en dicho ejercicio, en el que se expresó una opinión favorable.

En el desarrollo de nuestro trabajo no ha existido ninguna limitación en la aplicación de las normas y procedimientos de auditoría.



MINISTERIO DE
ECONOMÍA Y HACIENDA

INTERVENCIÓN GENERAL DE LA
ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO

III. OPINIÓN

En nuestra opinión, las Cuentas Anuales consolidadas de la Entidad y sus sociedades dependientes correspondientes al ejercicio 2009 representan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera a 31 de diciembre de 2009, de los resultados de sus operaciones, de los cambios en el patrimonio neto y de los flujos de efectivo de la Entidad y sus sociedades dependientes correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, y contienen la información necesaria para su interpretación y comprensión adecuada, de conformidad con las normas y principios contables que son de aplicación.

Concordancia del informe de gestión consolidado

La Entidad Pública Empresarial ha elaborado un Informe de Gestión consolidado que contiene las explicaciones que se consideren oportunas respecto a la situación y evolución de AENA y sus sociedades dependientes, y no forma parte integrante de las Cuentas Anuales consolidadas. Nuestro trabajo se ha limitado a verificar que el mismo se ha realizado de acuerdo con su normativa reguladora y que la información contable que contiene concuerda con la de las Cuentas Anuales consolidadas auditadas.

Madrid, 25 de junio de 2010

La Auditora Nacional,

Fdo.: Marta Torralvo Liébanas.

El Jefe de División de Control Financiero
y Auditoría del Sector Público Estatal,

Fdo.: Alberto Girón González.

The background image shows the interior of Terminal 3 at Málaga Airport. It features a large, open space with a high ceiling supported by a network of grey steel beams and large cylindrical concrete pillars. A prominent feature is a long, elevated walkway with a glass railing that spans across the middle of the frame. The floor is made of large, light-colored rectangular tiles. In the background, there are more structural elements and what appears to be an entrance or exit area with glass doors. The overall atmosphere is modern and industrial.

Informe de gestión

**Terminal 3 del Aeropuerto de Málaga
antes de su puesta en servicio**



Entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" y sociedades dependientes

1. RESULTADOS ECONÓMICOS

1.1. RESULTADO CONSOLIDADO

Los ingresos de explotación de 2009 han disminuido el 4% respecto a 2008 superando los 3.098 millones de euros a pesar del descenso en el tráfico de pasajeros y operaciones respecto a 2008 en más de un 8% en línea con la marcada desaceleración del tráfico aéreo a escala mundial.

Las mayores aportaciones a los ingresos por operaciones consolidados proceden de la Entidad dominante Aena (96%) y de la sociedad Ingeniería y Economía del Transporte S.A. (Ineco), que contribuye con el 3%, en línea con ejercicios anteriores.

Aunque los gastos de explotación crecieron a un ritmo menor del 6%, debido a la caída del tráfico y al alto apalancamiento operativo, se ha registrado un descenso del resultado de explotación.

Los resultados financieros negativos han experimentado en 2009 un decremento del 20%, hasta 283,3 millones de euros, motivado por un descenso del coste financiero derivado del endeudamiento para atender a las inversiones previstas en el plan de inversiones del ejercicio.

Una vez recogido el efecto positivo del Impuesto de Sociedades, el resultado consolidado del ejercicio atribuido a la entidad pública dominante asciende a una pérdida de 345,9 millones de euros.

1.2. RATIOS FINANCIEROS Y ECONÓMICOS

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

RATIOS	2009	2008
RATIOS DE SOLVENCIA		
Endeudamiento a largo plazo: deuda a largo plazo / fondos propios	3,06	2,44
RATIOS DE RENTABILIDAD		
Margen EBITDA	18,74%	25,46%
Margen de explotación: resultado de explotación / ventas	-7,46%	3,54%
Rentabilidad económica: beneficio de explotación / total activo	-1,28%	0,67%



2. EVOLUCIÓN DE LA ACTIVIDAD

2.1. ACTIVIDAD AEROPORTUARIA

En 2009, los aeropuertos españoles de Aena registraron más de 187,6 millones de pasajeros (8,0% menos que en 2008) y operaron más de 2,1 millones de vuelos (10,4% menos). Se transportaron casi 570.000 toneladas de mercancías (11,4% menos).

Si bien estas cifras reflejan un descenso de pasajeros, operaciones y carga respecto al 2008, en línea con la marcada desaceleración del tráfico aéreo a escala mundial, Aena sigue manteniéndose como el mayor operador aeroportuario del mundo en número de pasajeros.

2.1.1. PASAJEROS

Un total de 187,6 millones de pasajeros utilizaron las instalaciones de la red de Aena durante 2009, lo que representa un descenso del 8,0% respecto al 2008. Del total de estos pasajeros, más de 186 millones corresponden a vuelos comerciales (-7,9%). De ellos, en torno a 110 millones utilizaron vuelos internacionales (-8,2%) y 75,5 millones viajaron en vuelos nacionales (-7,8%).

Entre los principales aeropuertos por tráfico de pasajeros, Madrid-Barajas continúa siendo el mayor de la red, con 48,4 millones de pasajeros, lo que supone un descenso del -4,7% respecto al 2008. Le siguen Barcelona, con 27,4 millones (-9,4%); Palma de Mallorca, con 21,2 millones (-7,1%); Málaga, con 11,6 millones (-9,3%); Gran Canaria, con 9,1 millones (-10,3%); y Alicante, con 9,1 millones (-4,6%).

Entre los mayores crecimientos porcentuales destacan los Aeropuertos de Burgos, con un incremento del

112,6%, Reus con el 33,5%, Santander con el 11,9% y Santiago con el 1,4%.

En 2009 descendió el tráfico internacional de pasajeros al registrarse el dato de -8,2% en el conjunto de la red. En oposición a esto, destaca el crecimiento de los Aeropuertos de León (1.280,7%), Salamanca (866,8%), Burgos (242,7%), Asturias (25,8%), Reus (7,3%), Tenerife Norte (5,8%) y A Coruña (4,5%).

A partir de julio de 2009, se puede observar una recuperación del tráfico aéreo mensual de pasajeros en distintos aeropuertos como Alicante, seguido de Madrid-Barajas, Barcelona, Málaga, Tenerife Norte, Valencia y Lanzarote en meses sucesivos.

2.1.2. AERONAVES

Los aeropuertos de Aena realizaron un total de 2,1 millones de operaciones en 2009, lo que supone un descenso con respecto al número de operaciones del 2008 (-10,4%). Del total de estos movimientos, 1,8 millones corresponden a vuelos comerciales (-11,4%), de los que 943.991 fueron nacionales (-12,2%) y 880.291 tuvieron carácter internacional (-10,5%). Respecto al tipo de vuelo, más de 1,6 millones fueron regulares (-9,4%) y se registraron en torno a 182.000 chárter (-22,7%).

El Aeropuerto de Madrid-Barajas continúa siendo el de mayor tráfico de toda la red, con más de 435.000 vuelos (-7,4%), seguido de Barcelona, con cerca de 279.000 operaciones (-13,3%); Palma de Mallorca, con 177.000 (-8,2%); Málaga, con más de 103.000 (-13,6%); Gran Canaria, con 101.000 vuelos (-12,6%); Valencia, con 81.000 (-16,2%); Alicante, con 74.000 (-8,4%); Tenerife Norte, con cerca de 63.000 (-7,4%); y Sevilla, con casi 56.000 (-14,6%).

Entre los Aeropuertos con mayor crecimiento porcentual



de operaciones destaca el Aeropuerto de Reus, que registró un aumento del 16,0% (casi 31.000 operaciones); le siguen Huesca-Pirineos, 10,4% (más de 21.000); Madrid-Cuatro Vientos, 4,2% (más de 54.000) y Salamanca, 3,1% (casi 13.000).

En cuanto al número de operaciones internacionales, destaca el crecimiento de los aeropuertos de Asturias (34,5%), Tenerife Norte (25,9%) y Reus (12,1%); la mayor parte de estas operaciones tuvieron como origen o destino un aeropuerto europeo.

2.1.3. CARGA

El volumen de mercancías transportadas durante 2009 fue de cerca de 565.000 toneladas, un 10,3% menos que el año anterior, siendo 405.000 toneladas la carga internacional transportada (-5,6%) y cerca de 160.000 toneladas la carga nacional (-20,4%).

Por aeropuertos, Madrid-Barajas mantiene el primer lugar, con cerca de 303.000 toneladas (-8,0%). Le siguen Barcelona con cerca de 90.000 toneladas (-13,6%); Zaragoza, con casi 37.000 (72,1%); Vitoria, con 27.000 (-21,7%) y Gran Canaria, con casi 26.000 (-22,9%).

2.2. NAVEGACIÓN AÉREA

El número total de vuelos gestionados por Navegación Aérea en España durante el año 2009 fue de 1,88 millones, mientras que en el transcurso del año 2008 fue de más de 2,06 millones, lo que se traduce en una variación del -8,9%.

Según los datos de Eurocontrol, el tráfico aéreo en número de vuelos, ha sufrido un descenso del 9,5% en la Región de Información de Vuelo (FIR) Península y del 13,3% en el FIR Canarias.

3. LÍNEAS DE NEGOCIO

3.1. 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).

En este sentido, en 2006 se puso en práctica la Política de Responsabilidad Social Corporativa de Clase, 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.

Al cierre del ejercicio 2009 las concesiones administrativas otorgadas a Clase por Aena se refieren a la zona modular de carga en el Aeropuerto de Madrid-Barajas, zona de carga aérea del Aeropuerto de Barcelona, parcela 1.2 del aeropuerto de Zaragoza, dos parcelas para actividades logísticas en el Aeropuerto de Bilbao, dos parcelas de terreno urbanizado en el Aeropuerto de Vitoria, una parcela de terreno urbanizado en el Aeropuerto de Palma de Mallorca y la zona de carga aérea del Aeropuerto de Valencia.

Cabe destacar que los edificios de servicios generales de los centros de carga de Madrid, Barcelona y Valencia se encuentran alquilados a finales del ejercicio 2009 en el 81,73%, 68,26% y 73,71% de su superficie, respectivamente, con un total de 252 clientes. La superficie total de locales comerciales de los centros de carga de Madrid y Barcelona asciende a 2.394,87 m², estando alquilado a 31 de diciembre de 2009 el 81,43% en Madrid y el 83,81% en Barcelona.

La distribución y uso de las naves con oficinas en los centros de carga aérea es la siguiente:



CENTRO DE CARGA	NAVES	NÚMERO DE CLIENTES	SUPERFICIE PARCELA M²	SUPERFICIE CONSTRUIDA M²
Madrid - Barajas	En alquiler	4	82.630	34.848
	En cesión	33	201.848	109.812
Barcelona	En alquiler	3	60.819	27.234
	En cesión	3	27.036	21.353
Valencia	En alquiler	5+PIF	20.099	9.389
	En cesión	2	17.094	7.597
			409.526	210.231

Las actuaciones más destacables efectuadas en 2009 en los centros de carga aérea se resumen de la siguiente manera:

Centro de Carga Aérea de Madrid-Barajas

- El Consejo de Administración de la Entidad Pública Empresarial Aena acordó el 27 de mayo de 2009 otorgar a Clasa la concesión de un terreno urbanizado de aproximadamente 91.787 m² con carácter de suelo demanial adscrito al servicio aeroportuario, al objeto de promover y gestionar la ampliación, hacia el este, del Centro de Carga Aérea (Fase V).
- Está previsto el desarrollo de instalaciones para la prestación de servicios al vehículo y otros complementarios a éste (aparcamiento de vehículos pesados, estación de servicio, talleres, tienda de repuestos y recambios, etcétera) en la parcela 3.1.a, con el fin de descongestionar los viales del Centro de Carga de la alta densidad de vehículos.
- En la zona de carga sur se firmó un contrato de opción del derecho de edificación con Nacex para construir una nave en segunda línea en la parcela 6.

Centro de Carga Aérea de Barcelona

- El 15 de abril de 2009 se suscribió el contrato de cesión del derecho de edificación y de explotación de la parcela II.5.b con la empresa Forbes Concept

S.L. para la construcción de un estacionamiento de vehículos pesados.

- El 1 de diciembre de 2009 se formalizó el contrato de cesión del derecho de edificación y de explotación de una nave con oficinas en la parcela III.5 con la empresa Transportes Azkar S.A.

Centro de Carga Aérea de Palma de Mallorca

- Una vez firmado con Aena el contrato de concesión de terreno de una parcela urbanizada en este Aeropuerto, se ha formalizado el contrato de cesión del derecho de edificación y de explotación para la construcción de una nave en la parcela 4 con la empresa Transportes Azkar S.A.

Centro de Carga Aérea de Málaga

- Transportes Azkar S.A. ha solicitado una oferta para instalarse, a través de un contrato de cesión del derecho de edificación y de explotación, en una parcela en la que edificaría una nave con oficinas de unos 12.000 m².

Centro de Carga Aérea de Tenerife Norte

- Aena ha firmado con Iberia, el 15 de abril de 2009, el acta de reversión de un edificio, ubicado en la Zona de Carga, que está siendo utilizado por esa compañía para la actividad de *handling* de carga y como



almacén de los equipos de *handling* de rampa y oficinas comerciales. Clase se encargará de elaborar el proyecto de demolición del citado edificio.

3.2. 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 2009, el 43,04% de la producción procede de la actividad aeronáutica, seguida de proyectos ferroviarios, obras y mantenimiento (29,13%), especialidades (10,61%), instalaciones y sistemas ferroviarios (8,49%), desarrollo e internacional (4,92%) y carreteras (3,81%).

Los trabajos más significativos desarrollados por Ineco en 2009 han sido los siguientes:

a) Desarrollo e Internacional.

- Asistencia técnica a la concesión de los Ferrocarriles Suburbanos SA de Cuatitlan -Buenavista.

- Servicios de Consultoría para la coordinación general de las actividades de preparación, necesarios para la construcción de la primera línea de transporte de metro ligero en Belgrado.

b) Proyectos ferroviarios, obra y mantenimiento.

- Consultoría y asistencia técnica para el control de las obras de plataforma de la línea de alta velocidad León-Asturias en el tramo del túnel de Pajares.

- Consultoría y asistencia técnica en direcciones facultativas y ambientales, obras de plataforma NAF en el norte y noroeste de España. Madrid- Segovia-Valladolid/Medina del Campo. Tramos: Fuencarral-Canto Blanco, Canto Blanco-Colmenar Viejo, Colmenar-Soto del Real, Soto del Real-Miraflores.

c) Instalaciones y sistemas ferroviarios.

- Consultoría y asistencia técnica para control y vigilancia de obras proyecto de instalaciones (LAC, Enclavamientos, ERTMS, Telecomunicaciones, GSM-R y elementos asociados) para el tramo Segovia- Valdestillas , LAV para la Alta Velocidad Madrid-Segovia-Valladolid/Medina del Campo.

- Consultoría y Asistencia Técnica para el control y vigilancia de obras de subestaciones eléctricas de tracción y centros de autotransformación y telemando de energía para el tramo Torrejón de Velasco-Motilla del Palancar, de la LAV Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia.

d) Aeronáutica.

- Asistencia técnica a la Dirección de Transición Aeropuertos para la puesta en explotación de las ampliaciones de los aeropuertos de Aena.

- Asistencia técnica para la prestación del servicio de consultoría de la dirección del programa de ampliación del Aeropuerto de Málaga.

e) Carreteras.

- Encomienda de gestión de apoyo técnico y administrativo para la realización de estudios de seguimiento y coordinación de actividades del Gabinete de la Dirección General de Carreteras.

- Encomienda de gestión para la elaboración y emisión de informes previos a la supervisión de los pro-



yectos de construcción incluidos en el convenio con Canarias.

f) Especialidades.

- Asistencia técnica para la oficina de gestión de los planes de aislamiento acústico para la ampliación de los sistemas aeroportuarios de la red de Aena.

- Consultoría y asistencia técnica para la dirección ambiental de las obras de la plataforma de montaje de vía e instalaciones y vigilancia ambiental post-recepción de obra para diversas líneas de alta velocidad.

3.3. INTERNACIONAL

En el ámbito internacional, hay que señalar las visitas y reuniones de delegaciones extranjeras que han pasado por nuestros aeropuertos, procedentes de países como Holanda, Brasil, Corea del Sur, Egipto, Noruega, Portugal y Reino Unido, así como la participación de Aena en la IV Conferencia *Airport Exchange* de ACI EUROPE, la reunión del grupo *Majors*, ambos celebrados en Barcelona, y la reunión del Observatorio Europeo de Capacidad, en Madrid.

En octubre de 2009, el presidente-director general de Aena, Juan Ignacio Lema, fue nombrado miembro del Consejo Mundial de Aeropuertos, ACI Governing Board, mientras que el director de Aeropuertos Españoles continúa siendo miembro del Consejo Europeo de ACI EUROPE.

La Dirección de Aeropuertos Españoles ha continuado su colaboración con la Dirección de Navegación Aérea en el programa Sesar. A Aena se le ha adjudicado el liderazgo en la gestión del llamado WP6 de Operaciones Aeroportuarias y la Dirección de Aeropuertos Españoles contribuye con la participación en 13 proyectos.

Asimismo, cabe resaltar la participación y asistencia a la trigésimo octava y trigésimo novena reuniones del

Comité de Estrategia Medioambiental de ACI Europa, celebradas durante los meses de abril y octubre de 2009, respectivamente.

En el ámbito de la Dirección de Navegación Aérea destacan las siguientes actividades:

Adaptación al nuevo marco regulador SES

- Coordinación con Aesa para la racionalización del proceso de auditoría externa conforme a mejores prácticas en Europa:
 - Se ha realizado la coordinación interna y externa (Aesa/Senasa) de todo el Plan de Supervisión Anual 2009. Dentro de éste se han ejecutado 51 inspecciones y se han gestionado 150 no conformidades. El ratio ha mejorado casi el 25% con respecto a 2008. Elaboración de informes periódicos de estado del Plan de Supervisión.
 - Se han preparado y coordinado informes justificativos y de alegación ante Aesa (certificación técnica, parámetros de calidad, documentación operacional-unidades de apoyo, contingencia AIS-NOF, LVP).
 - Se han tramitado y negociado con Aesa la ampliación del certificado a ADS-C, incluyendo la actualización de toda la documentación soporte del certificado en las áreas técnica, legal y organizacional, con la ampliación del certificado a ADS-C el 2 de julio de 2009.
- Se ha establecido la unidad de auditoría interna:
 - Desarrollo y formalización de la ficha de proceso A131 de auditoría Interna: A131-19-PGR-001; procedimiento general de auditoría interna de la Dirección de Navegación Aérea (DNA) e instrucción y otra documentación asociada.



- Se ha preparado el proceso de auditoría interna previo a la futura certificación por Aenor en abril de 2010: establecimiento de requisitos y coordinación con Ineco. Las auditorías internas programadas comenzaron en noviembre y se completarán en marzo de 2010.

Sesar

A lo largo del 2009 han sido presentadas dos ofertas (BAFO 1 y BAFO 2), con el resultado final de la adjudicación a Aena de 95 de los 98 proyectos por los que ofertó, por valor total de 72,6 millones de euros. Se ha establecido un procedimiento de control de la participación de Aena en la fase de desarrollo del programa Sesar y para realizar su seguimiento:

- Se han creado los grupos de trabajo para desarrollo de todos los proyectos adjudicados y para realizar las tareas de gestión asociadas.
- Se han establecido los mecanismos de coordinación a través de las reuniones del Comité Sesar mediante la utilización de la herramienta Web desarrollada al respecto.
- Hay que hacer constar que el proceso de garantía de contribución de Aena al programa Sesar es una actividad continua: garantía de que Aena cumple en tiempo y forma lo establecido en los contratos firmados con SJU.

Otras actuaciones de carácter internacional

Uno de los objetivos de Navegación Aérea es fortalecer su influencia en el entorno internacional. Para ello se han llevado a cabo actuaciones a lo largo del 2009 en los siguientes campos:

- PENS (Pan European Network Service): el 28 de octubre de 2009 se firmó en Bruselas el proyecto PENS.

- Para potenciar las relaciones internacionales de carácter institucional, se han mantenido reuniones bilaterales de alto nivel con Onda, Naviar y el director general de Eurocontrol y se coordina la participación en proyectos regionales (AEFMP, Oaci) y se han preparado y participado en las reuniones de alto nivel EC3, CECM y otros grupos Canso.

- Se ha constituido la oficina de Aena de Navegación Aérea en Bruselas.

- Entre los días 17 y 19 de marzo de 2009 tuvo lugar en la ciudad holandesa de Amsterdam la Feria anual Global ATC 2009, en la que Aena participó con un expositor de 108 m² que atendió con personal especializado en los diferentes sistemas que se presentaban.

- Desarrollo del Sistema Europeo de augmentación satelital Egnos:

- Firma del Egnos Agreement por parte de Aena, el resto de los socios del EOIG y la Comisión Europea.

- La Unidad de Provisión de Servicio de la ESSP SAS se ha declarado establecida desde el 1 de abril de 2009.

- Firma de dos contratos de la ESSP SAS con la Comisión Europea:

- El llamado Egnos Signal Continuity Provision y conocido por Plan B con una duración de 6 meses, que comenzó el 1 de abril de 2009.

- El contrato Egnos Service Provision (conocido como Plan A), con una duración de 51 meses, desde el 1 de octubre de 2009 hasta finales de 2013.



- Proyecto SACCESA:
 - La tercera fase de SACCESA se lanza en el primer trimestre del 2010 tras la adjudicación de la misma al consorcio liderado por GMV y con el apoyo de Indra, Senasa, Raytheon, Universidad de La Plata y Centro de Alta Tecnología de Costa Rica.

Proyecto Celeste:

- Celeste en proceso de revisión por la Comisión Europea (CE) y pendiente de la reunión final de revisión durante el segundo trimestre del 2010.

Sistema de augmentación en tierra (GBAS):

- El 4 de septiembre, la FAA ha concedido al sistema GBAS CAT I de Honeywell, conocido comercialmente como Smartpath, la aprobación del diseño del sistema.

3.3.1. AENA INTERNACIONAL

Durante 2009 Aena Internacional ha continuado participando activamente en la gestión que, con diferentes esquemas societarios, desarrolla en los 28 aeropuertos en los que tiene presencia en Hispanoamérica (México, Colombia, Cuba y Bolivia), Unión Europea (Reino Unido y Suecia) y Estados Unidos de Norteamérica.

Las difíciles condiciones del mercado del transporte aéreo durante 2009 como consecuencia de la crisis económica mundial han tenido su efecto negativo en gran parte de los activos gestionados por Aena Internacional, lo que ha dado como resultado un descenso del tráfico de pasajeros del 8,17% situando el total en 47,5 millones de pasajeros frente a los 52 millones de 2008.

Especialmente significativa ha sido la disminución del tráfico en los aeropuertos operados en México don-

de el movimiento de pasajeros disminuyó el 13,3% respecto al año anterior; por otra parte, el tráfico de pasajeros del conjunto de TBI sufrió igualmente un acusado descenso del 7,7%. Cabe destacar sin embargo el buen comportamiento del tráfico en los aeropuertos de Colombia que, en su conjunto, registraron en este año un incremento del 11,97%.

A pesar del descenso general del tráfico, la estrategia de gestión basada en la contención de costes ha compensado en cierta medida ese descenso evitando que se trasladara directamente a los resultados de explotación, los cuales, en el marco de la crisis en la que nos encontramos, pueden calificarse de positivos.

Con carácter general, Aena Internacional ha continuado prestando servicios de soporte y asistencia técnica en los aeropuertos donde tiene presencia, especialmente en aquellos donde ostenta la responsabilidad de socio operador.

En el área de servicios aeronáuticos, 2009 ha sido un año de consolidación de la actividad de la Unidad de Verificación en Vuelo y de la oficina del proyecto Galileo.

Por lo que respecta al sistema de calidad, Aena Internacional ha continuado desarrollando su compromiso con la calidad de sus servicios, evolucionando su sistema de gestión y certificándose en el nuevo ISO 9001:2008.

Como consecuencia de la actividad descrita los resultados operativos han continuado siendo positivos a pesar del impacto de la situación económica.

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 17,4% del capital y de un contrato de asistencia técnica, y en donde Aena Internacional es su socio operador.

En 2009 la actividad del GAP muestra un fuerte retroceso en su evolución debido a la persistencia de la difícil coyuntura económica mundial (que afectó al sector con especial incidencia en México y en su principal mercado internacional, Estados Unidos de Norteamérica), la reorganización del mercado de bajo coste y la definitiva salida del mercado de varias aerolíneas.

Los pasajeros totales atendidos (excluidos tránsitos) registraron un descenso del 13,3%. El tráfico de pasajeros ha sido de 19,2 millones con una composición porcentual del 66% y del 34% para nacional e internacional, respectivamente.

La actividad operacional ha tenido un descenso del 12,92% en línea con la caída del tráfico al situarse en un total de 405.007 operaciones.

En la carga aérea, también se ha sentido el deterioro de la economía en los Estados Unidos de América, alcanzándose una cifra total de 126,278 toneladas. En cambio, los últimos meses muestran una importante recuperación.

Todos estos factores han influido negativamente en el EBITDA de la sociedad, aunque en menor porcentaje que la afectación del tráfico por la contención de gasto realizado y la fortaleza de los ingresos comerciales. Así, se ha mantenido el margen EBITDA por el riguroso control de costes.

Se ha conseguido la aprobación por las autoridades mexicanas del Plan Maestro 2010-2024 (realizado por Aena para los 12 aeropuertos del grupo) y de las inversiones y la regulación tarifaria asociadas lo que confiere un marco estable para la gestión de los próximos cinco años.

Principales actuaciones

Se ha continuado con la realización de los correspondientes programas maestros de desarrollo y planes de inversiones adicionales, con una inversión ejecutada superior a los 420 millones de pesos mexicanos.

Las principales actuaciones en 2009 se han realizado en la adaptación de las infraestructuras de los aeropuertos a la normativa Oaci, la rehabilitación de pavimentos y la construcción de terminales de aviación privada (FBO) en Guadalajara y San José del Cabo. Asimismo, se finalizó la nueva estación de transporte terrestre del nuevo estacionamiento del Aeropuerto de Guadalajara.

En el aspecto comercial se ha realizado la puesta en servicio de las inversiones en FBO y terminales terrestres, así como las ampliaciones de las áreas comerciales de Guadalajara y San José del Cabo con una nueva ordenación de los flujos de pasajeros.

Asesoramiento y consultoría de Aena Internacional

Se ha desarrollado el Plan de Transferencia de Tecnología previsto con especial aporte en formación y áreas técnicas (diagnóstico de situación de pavimentos, señalización aeroportuaria y estudios sobre aeropuertos cardiosaludables).

Aena Internacional ha elaborado en 2009 un Diagnóstico sobre los sistemas de información de GAP y realizado una propuesta para la implantación del sistema operacional Scena en los 12 aeropuertos.

COLOMBIA

Aena Internacional participa, como socio operador, en los aeropuertos de Cartagena de Indias, Barranquilla y Cali con unas participaciones en capital del 38%, 40% y 33%, respectivamente, en las sociedades que los gestionan Sacsa (Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A.



en Cartagena de Indias), Acsa (Aeropuertos del Caribe S.A. en Barranquilla) y Sociedad Aerocali S.A. en Cali.

Durante el año 2009, la actividad en estos aeropuertos ha evolucionado de manera favorable:

- Sacsac. En 2009, como consecuencia de los esfuerzos realizados encaminados al incremento de tráfico y como resultado del plan de mercadotecnia, el tráfico de pasajeros internacionales ha vuelto a experimentar un considerable incremento del 7,3%. El crecimiento en pasajeros internacionales se ha debido tanto a la incorporación de una nueva aerolínea, Lan Perú, como al incremento de frecuencias de la aerolínea Spirit y a la nueva ruta a Caracas de la compañía Aerorepública. En cuanto al comportamiento del tráfico nacional, los aeropuertos colombianos han experimentado el efecto de la entrada de las aerolíneas de bajo coste. Así los pasajeros nacionales en Cartagena se han incrementado el 19,42% respecto al año anterior con la entrada durante el año de dos nuevas compañías: Aires y Easy Fly. Como consecuencia de lo anterior, en este ejercicio, los ingresos operacionales de Sacsac tuvieron un crecimiento del 24% respecto a 2008.
- Acsa. El tráfico de pasajeros ha crecido el 8,34% impulsado por un incremento en el tráfico nacional del 14,8%, tras la entrada de las aerolíneas de bajo coste. El aumento en el tráfico nacional ha atenuado el descenso que la situación económica mundial y la salida de American Airlines del Aeropuerto de Barranquilla han ocasionado en el tráfico internacional. No obstante, a partir del segundo semestre de 2009 se observan signos de recuperación con la entrada de nuevas rutas internacionales y el anuncio de una nueva ruta a Miami para 2010.
- Aerocali. El tráfico se ha incrementado respecto al ejercicio anterior alcanzando la cifra de 2,74 millones de pasajeros. Los pasajeros nacionales aumentaron el 12,7% y los internacionales, el 3,36%. Todo lo an-

terior, junto con los esfuerzos realizados por Aerocali para mejorar los ingresos comerciales y la contención del gasto, ha dado como resultado una mejora en el resultado operacional de la sociedad del 20,3%. En 2009 la sociedad ha vuelto a repartir dividendos a sus accionistas por segunda vez desde su constitución.

CUBA

Aena Internacional en 2009 ha firmado un nuevo contrato con la Empresa Cubana de Aeropuertos y Servicios Aeronáuticos de "Asesoramiento y capacitación para la operación de los aeropuertos de Ecasa".

Con este nuevo contrato se continúa y amplía la relación comercial con Ecasa (entidad que administra y opera los aeropuertos en Cuba).

TBI

Aena Internacional participa en la empresa TBI P.L.C. a través de la sociedad Airports Concessions and Development Limited (ACDL, posee el 10% de las acciones), propietaria del 100% de aquella. TBI explota en propiedad o concesión los aeropuertos de Luton, Belfast y Cardiff en Reino Unido; Orlando Sanford en Estados Unidos; La Paz, Santa Cruz y Cochabamba en Bolivia y, Skavsta, en Suecia. También tiene distintos contratos de operación y gestión en Estados Unidos.

El impacto de la crisis económica mundial ha dado como resultado una caída del tráfico de pasajeros del 7,7% principalmente motivado por los fuertes descensos en los aeropuertos del Reino Unido. No obstante, la estrategia de contención de gastos e inversiones ha amortiguado el resultado neto aunque las cifras finales del año muestran un saldo negativo de 1,9 millones de libras.

El descenso del tráfico experimentado situó el total de pasajeros del grupo en 22,58 millones, destacando el incremento de los tres aeropuertos bolivianos (12,2%). Las mayores



caídas de tráfico se registraron en los aeropuertos del Reino Unido: Luton (-10,4), Belfast (-13,3) y Cardiff (-17,9). Habida cuenta de la coyuntura general del sector, TBI ha realizado un fuerte ajuste en el esfuerzo inversor, dedicándose fundamentalmente a actuaciones de mantenimiento.

Las inversiones más destacadas fueron la reposición de los radares de Belfast y Cardiff y la reconfiguración del lado tierra y aire en Belfast para aumentar y racionalizar la oferta comercial en el Aeropuerto.

SERVICIOS AERONÁUTICOS

Unidad de Verificación en Vuelo

El año 2009 ha supuesto la consolidación de la actividad desarrollada por la Unidad de Verificación en Vuelo (UVV) de Aena Internacional.

La UVV ha alcanzado su máxima operatividad, realizando verificaciones periódicas, especiales y de alta en operación de todo tipo de radioayudas y maniobras incluyendo aquellas que afectan a TMA de alta densidad, como son Madrid y Barcelona.

El número total de horas de vuelo realizadas en este año asciende a 622, durante las cuales se han realizado 151 calibraciones (35 NDB, 45 VOR-DME, 2 DME, 31 ILS Categoría I, 2 ILS Categoría II, 13 ILS Categoría III, 9 PAPI, 6 procedimientos y 8 cartas radar).

La lista de los aeropuertos a los que ha prestado servicio incluye: Ibiza, Menorca, Fuerteventura, Gran Canaria, Tenerife Norte, Lanzarote, Tenerife Sur, Bilbao, Santander, Reus, Valencia, Málaga, Almería, Sevilla, Vitoria, Asturias, Santiago, Madrid-Barajas, Barcelona, Girona y Ciudad Real.

GALILEO

En 2008 Aena Internacional fue designada por su matriz Aena para llevar adelante la creación de la unidad

Galileo, responsable de desarrollar las futuras infraestructuras Galileo en España. Durante el año 2009 se consolidó la unidad Galileo, continuando el apoyo al Ministerio de Fomento al objeto de maximizar la presencia española en Galileo a largo plazo.

3.4. NAVEGACIÓN AÉREA

Es compromiso de la Dirección de Navegación Aérea alcanzar los máximos niveles de calidad en la prestación del servicio mediante la mejora continua en la eficacia del servicio prestado y la eficiencia del sistema. En el ámbito de las operaciones, los servicios prestados son: organización y gestión del espacio aéreo, gestión de la capacidad-demanda, control de tránsito aéreo e información aeronáutica para la navegación aérea.

Con objeto de aumentar la eficacia, es su objetivo disminuir las demoras por causas del sistema de gestión de tránsito aéreo español, mejorar la oferta en cuanto al número de operaciones en períodos y horarios demandados, así como posibilidad de selección de ruta preferida y optimizar la gestión de capacidad y afluencia de tráfico atendiendo a los requerimientos de operación en tiempo real de los usuarios.

Los cambios estratégicos que se abordaron en 2009 definidos en el Plan de Actuaciones de Gestión del Tráfico Aéreo son los siguientes:

- En la organización y gestión del espacio aéreo, éste se estructurará y gestionará independiente de las fronteras organizativas internas y externas. El diseño de sectores de control del tráfico aéreo (ATC) se realizará en atención a las necesidades de flujos de demanda de tráfico aéreo sin que las fronteras organizativas supongan limitaciones en la obtención de la mejor solución.
- Se optimizará el diseño y red de rutas: la red de rutas se diseñará en función de las preferencias de



los usuarios, desarrollando también procedimientos para facilitar alternativas de uso.

- Se optimizará el trabajo ATC mediante el desarrollo y la aplicación dinámica de configuraciones de sectores-posiciones ATC en respuesta a los distintos escenarios de operación.
- Disponibilidad de uso de todo el espacio aéreo: el espacio aéreo será tratado como un recurso continuo disponible para todos los usuarios.

Hay que destacar que el Plan de Actuaciones ATM (gestión del tráfico aéreo) en 2009 ha sido cumplido al 95,5%.

Desarrollo tecnológico y explotación técnica

En el ámbito del desarrollo y la explotación técnica de las infraestructuras se persigue una apropiada facilitación de instalaciones y medios técnicos que garanticen el apoyo a la operación de las aeronaves de forma óptima en cuanto a disponibilidad, explotación y mantenimiento de los medios técnicos e instalaciones del sistema de navegación aérea.

Los cambios estratégicos que se abordan en el desarrollo tecnológico y la explotación técnica son los siguientes:

- Optimizar los procesos de planificación, dimensionamiento y despliegue de infraestructuras y sistemas de navegación aérea en atención a requerimientos operacionales, criterios de productividad y coste-beneficio, sinergias y oportunidades de mejora e interoperabilidad global.

De forma global para todas las tareas relacionadas con el desarrollo tecnológico, despliegue y la explotación técnica de las infraestructuras se ejecutan las siguientes actuaciones en colaboración con la Dirección de Operaciones:

- Definición de los requisitos operacionales.
- Validación operativa (únicamente para el sistema de automatización ATM).
- Puesta en servicio.

A continuación, se informa de las actuaciones más relevantes llevadas a cabo en el área del desarrollo tecnológico y de la explotación técnica, organizadas según las principales áreas:

Desarrollo del sistema de automatización ATM

- Cambios funcionales en los sistemas Sacta, Ícaro.
- Actualización de infraestructuras (sustitución del equipamiento del Sistema Automatizado de Control de Tránsito Aéreo o Sacta en la Torre Sur de Barajas, puesta en servicio de la ampliación del equipamiento Sacta de la Torre provisional de Barcelona, actualización de varias aulas de formación en las torres de Madrid-Barajas, Barcelona, Málaga, Tenerife Sur y el Centro de Control Aérea de Canarias.
- Sistema de comunicaciones de voz (SCV), que consiste en la expansión operativa del sistema de señalización analógico telefónico ATS-R2 y ATS-N5 tanto a escala nacional como internacional, puesta en servicio de equipamiento SCV en las UCS de las salas de simulación-CATS de los centros de control de Sevilla, Palma de Mallorca y Canarias).

Desarrollo de las ayudas a la navegación aérea

- Programa ILS-DME: finalizada la sustitución del ILS del Aeropuerto de Zaragoza, pista 30R, trasladado el subsistema GP-DME de la pista 20 del Aeropuerto de Girona, en ejecución la sustitución del ILS-DME de Granada en la pista 09 y la



sustitución del ILS-DME de Barajas, pista 33L y las instalaciones de ILS-DME de Logroño, Málaga y Murcia-San Javier.

- Programa VOR-DME: sustitución del DVOR/DME de Cuesta la Reina (VOR por DVOR), la instalación de un DVOR-DME en Lanzarote LTE (nuevo emplazamiento), sustitución en ejecución del VOR de San Javier, DVOR-DME de Córdoba, DVOR-DME de Gran Canaria (GDV) y puesta en servicio del DVOR-DME en Tenerife Norte.
- Programa NDB: finalizada la sustitución del NDB de Pamplona PP, trasladado el NDB Vigo "VI" y en ejecución la instalación del NDB de Córdoba.

Desarrollo de la vigilancia

- Vigilancia convencional radar (finalizada la instalación de MSSR en Valencia, Valencia-provisional y Barajas. En ejecución, Gran Canaria y Tenerife Sur. Finalizada la instalación de PSR en Valencia. En ejecución, Gran Canaria y Tenerife Sur. Sustitución de los radares de Tenerife Sur y Gran Canaria por nuevos modelos con capacidad Modo S).
- Vigilancia de superficie (finalización de la instalación y puesta en servicio del radar de superficie SMR para la Torre de Barcelona y del sistema de multilateración para el Aeropuerto de Tenerife Norte. En Barcelona está en ejecución.
- Vigilancia basada en enlace de datos ADS.

Desarrollo, operación y evolución del sistema de navegación por satélite

- Desarrollo del sistema de navegación por satélite GNSS (se ha establecido el grupo de implantación PBN con participación de Aesa con el objeto final

de llegar a la implantación de aproximaciones NPA y maniobras P-RNAV basadas en GPS).

- Desarrollo del Sistema Europeo de aumentación satelital Egnos:
 - La ESSP SAS ha sido designada por la Comisión Europea (CE) como la empresa encargada para convertirse en el proveedor de servicios Egnos, además de operar y mantener el sistema. Han comenzado las actividades conducentes a la implantación operacional Egnos (aproximaciones LPV), estando éstas sujetas a la certificación de la ESSP SAS como proveedor de servicios Egnos y la declaración del servicio SOL por parte de la CE.
 - Se continúa con la operación de los elementos del sistema Egnos situados en España (RIMS, NLE y MCC) y preparación del contrato de operación (ESP) con la GSA y la nueva ESSP. Los contratos MCC, NLES, RIMS y TE ya han sido firmados con una duración prevista hasta finales de 2013.
- Sistemas de aumentación en tierra (GBAS):
 - La instalación del sistema GBAS CAT I en el Aeropuerto de Málaga, certificado por la FAA, queda pendiente de ajustes en el primer trimestre del 2010. Por otra parte las actividades de implantación operacional GBAS ya han comenzado y siguen su curso previsto.

Desarrollo del sistema de las comunicaciones aeronáuticas

- Comunicaciones tierra-aire (inicio de instalación de los nuevos centros de comunicaciones de Tenerife Norte y Córdoba y puesto en servicio del nuevo centro de emisores del Aeropuerto de Málaga).



- Comunicaciones tierra/tierra (finalizada la infraestructura de comunicaciones T/T en Murcia-San Javier, ya está operativa la red de multiplexores TDM en el área AEFMP).
- Regulación y radiodifusión (proyecto GBANA, adaptación de diez ATIS a la enmienda del anexo 3 de Oaci e instalación, así como se han instalado ATIS en los aeropuertos de Jerez y Girona).

Desarrollo de los programas de simulación

- Programa de simulación (realización de estudios de simulación y evaluación inicial del impacto en cargas de trabajo del controlador de nuevas versiones Sacta).

Explotación técnica de infraestructuras

En esta área hay que destacar que el cumplimiento de la disponibilidad técnica del SNA ha sido del 96% y el cumplimiento del plan de calibraciones en vuelo del SNA ha sido del 97%:

- Realización de nuevas infraestructuras de navegación aérea y renovación y adaptación de las ya existentes.
- Normalización de sistemas auxiliares de navegación aérea.
- Explotación técnica (proporcionado el soporte logístico requerido a los centros de explotación técnica de navegación aérea y desplegada la primera fase de implantación de módulos de la herramienta Etna para soporte a la explotación técnica).

Construcción y actualización de centros de navegación aérea

Algunos de los principales proyectos llevados a cabo durante el 2009 en este campo son los siguientes:

- Cumplimiento de las actuaciones planificadas para la construcción del nuevo Centro de Control de Área Terminal de Valencia.
- Se ha concluido un nuevo centro de receptores en el Aeropuerto de Palma de Mallorca.
- Se han tramitado las gestiones administrativas con el Gobierno de Canarias para la construcción de una nueva estación radar en el Aeropuerto de Fuerteventura.
- Finalizada la remodelación de la Torre Sur en el Aeropuerto de Madrid-Barajas.
- Acabada la ampliación de la Sala de Equipos de la Torre de Málaga.

Durante 2009 la estrategia de Aena se alinea con las directrices del Ministerio de Fomento, tomando como referencia básica el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (Peit).

En línea con este marco de planificación los objetivos estratégicos generales se agrupan en cinco ejes estratégicos de gestión: seguridad; calidad y medio ambiente; infraestructuras y servicios; eficiencia económica y viabilidad financiera; así como personas.

4. SEGURIDAD

A través del Plan General de Seguridad, Aena desarrolla todos los aspectos de la seguridad en sus instalaciones, actividades y servicios.

El Plan General de Seguridad aborda la mejora de la seguridad integral en sus tres facetas:

- Seguridad operacional y de autoprotección (*safety*)



- Protección de personas y bienes (*security*)
- Prevención de riesgos laborales

En lo referente a la **seguridad operacional y de autoprotección (*safety*)**, se ha actuado en los siguientes campos:

Sistema de gestión de la seguridad operacional

Durante 2009, se ha implantado el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SGSO) en 11 Aeropuertos de la red de Aena (Ibiza, Tenerife Sur, Barcelona, Palma de Mallorca, Gran Canaria, Málaga, Alicante, Lanzarote, Madrid-Barajas, Valencia y Bilbao). En otros 12 aeropuertos se ha definido el SGSO y está en fase de implantación final (Fuerteventura, Menorca, Girona, Jerez, Santiago, Tenerife Norte, Sevilla, Almería, La Palma, Federico García Lorca Granada-Jaén, Asturias y A Coruña). En otros 10 aeropuertos se ha iniciado la fase de definición (Reus, Vigo, Logroño, Vitoria, Melilla, San Sebastián, Pamplona, Zaragoza, Son Bonet y La Gomera).

Desde el punto de vista de los servicios de navegación aérea y una vez puesto en marcha en 2006 el Sistema de Gestión de la Seguridad para cumplir con los requisitos establecidos en el reglamento marco de prestación de servicios de navegación aérea (CE n.º 550/2004) y la orden ministerial de la DGAC de 16 de marzo del 2006 relativa a la obtención de la certificación de proveedor de servicios civiles de navegación aérea conforme a la normativa de Cielo Único Europeo, a lo largo de 2009 se han realizado importantes avances en materia de formación, habiéndose impartido el curso de seguridad operacional a 1.212 alumnos, para la mejora de los mecanismos de divulgación de la seguridad operacional; se ha publicado una nueva revista: *+Seguridad en Navegación Aérea* y se ha desarrollado la página dedicada a la seguridad operacional en Internav (Intranet de Navegación Aérea). En lo referente a la investigación y

gestión de incidencias de seguridad operacional, ha habido un incremento de las notificaciones totales siendo su mayoría notificaciones internas. El proceso de análisis y mitigación de riesgos está prácticamente consolidado habiéndose generado las documentaciones-plantillas oportunas para agilizarlo y habiéndose establecido nuevos mecanismos de coordinación.

Proceso de certificación de aeropuertos de la red de Aena

En relación con el proceso de certificación de aeropuertos, se ha elaborado los siguientes documentos que fueron enviados el 31 de agosto de 2009 a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (Aesa) para su aprobación:

- Programa de actuaciones de adecuación al Real Decreto de Certificación de Aeropuertos.
- Plan de certificación de aeropuertos.

En relación con el Plan de Certificación de Aeropuertos, cabe destacar la solicitud de certificación del Aeropuerto de Ibiza, considerado como aeropuerto piloto, en diciembre de 2009.

Auditorías de la Comisión Europea y de la Agencia Estatal de Seguridad (AESA)

Durante 2009 hay que destacar las inspecciones y auditorías realizadas por parte de la Comisión Europea en los Aeropuertos de Málaga (en junio) y Barcelona (en diciembre) y de seguimiento en el Aeropuerto de Madrid-Barajas (septiembre), todas ellas con un resultado favorable.

Además, Aena ha realizado verificaciones de seguridad programadas en 24 Aeropuertos (Albacete, Almería, Asturias, Badajoz, Barcelona, Fuerteventura, Gran Canaria, Federico García Lorca Granada-Jaén, Huesca-Pirineos, Jerez, La Gomera, Lanzarote, El Hierro, León, Melilla, Palma de Mallorca, Pamplona, Sabadell, Salamanca, Sevilla,



Son Bonet, Tenerife Sur, Vitoria y San Sebastián), además de verificaciones parciales no programadas en los distintos aeropuertos en los que demandan la presencia de la Dirección de Seguridad Aeroportuaria como consecuencia de la necesidad de mejora operativa, implantación de procedimientos, realización de ensayos, implantación de acciones correctoras y optimización de los recursos empleados para la realización del servicio de seguridad en los aeropuertos.

En lo referente a la **protección de personas y bienes (security)**, las actuaciones son las siguientes:

Inversiones en equipamiento de seguridad

En lo referente al equipamiento de seguridad, en junio de 2009 tuvo lugar la puesta en explotación con éxito de la nueva Terminal 1 del Aeropuerto de Barcelona, con equipamiento de última generación tanto para la inspección de pasajeros, empleados y equipaje de mano como de equipaje de bodega. Siguiendo con esta línea, durante 2009 se ha instalado el equipamiento del nuevo Terminal 3 del Aeropuerto de Málaga tanto en filtros de pasajeros y empleados (14 arcos detectores de metales y 22 equipos de rayos X) como en el sistema de tratamiento e inspección de equipaje de bodega (13 nuevas máquinas de detección de explosivos -EDS-, 2 máquinas tomográficas y 5 de rayos X).

Por otra parte, y al margen de estas grandes ampliaciones, se ha continuado con la renovación de equipos en los distintos aeropuertos de la red y la cobertura de nuevas necesidades. Siguiendo con la incorporación progresiva de nuevo equipamiento, se ha continuado con la instalación de arcos detectores de metales en calzado, realizándose en 2009 la instalación en los Aeropuertos de Madrid-Barajas y Barcelona, que se unen a los ya instalados en el Aeropuerto de Palma de Mallorca, y licitando la instalación para el resto de Aeropuertos de la red, lo que está permitiendo la mejora en el procedimiento de inspección de pasajeros.

Nuevo modelo de prestación del servicio de seguridad privada

En 2009 se ha licitado y adjudicado el expediente para la prestación del servicio de seguridad privada, conforme a los nuevos criterios de calidad definidos en el nuevo modelo de prestación del servicio de seguridad privada de 43 aeropuertos de la red.

Seguridad física del sistema de navegación aérea

Uno de los principales objetivos en materia de seguridad es asegurar la protección de las personas, infraestructuras, medios técnicos y datos de navegación aérea. Para ello, se han acometido las siguientes actuaciones con el objeto de mejorar los procesos de gestión de la seguridad física:

- Se han optimizado los recursos humanos de seguridad física instalando sistemas de seguridad que, sin aumentar el nivel de riesgo de las instalaciones, reducen los gastos del personal de seguridad. Concretamente, se han reducido en 2009: 1H9 en Menorca, 1H24 en Gran Canaria, 1H24 en el radar MGA de Málaga y 2H24 en la Región Sur ACC y C.R. el Judío.
- Al mismo tiempo, se han instalado sistemas de detección implantando la tarjeta de acreditación de Navegación Aérea en aquellas dependencias donde procedía.

En las actuaciones en el área de prevención de riesgos laborales, hay que destacar la obtención de un índice de incidencia global en Aena (número de accidentes por cada mil trabajadores) de 9,28, lo que supone una reducción del 8,4% con respecto a 2008.

Asimismo, se han cumplido los objetivos marcados en 2009, respecto al número de evaluaciones de riesgos y



reconocimientos médicos, realizándose, respectivamente, el 22,7% y el 0,2% más que en 2008, mientras que la formación impartida en prevención de riesgos laborales en Aena ha supuesto 26.213 horas lectivas.

5. CALIDAD Y MEDIOAMBIENTE

5.1. CALIDAD

En el ámbito de la calidad en el año 2009 se han obtenido los siguientes resultados:

- Las unidades corporativas de Aena han adaptado la certificación del sistema de calidad en aplicación de la Norma UNE-EN ISO 9001:2008. Actualmente, 43 aeropuertos ostentan también una certificación actualizada a la norma de 2008 y la Dirección de Navegación Aérea tiene prevista su adaptación en abril de 2010, incluyendo en el alcance de ésta a todas las direcciones regionales de Navegación Aérea.
- En formación, se han impartido cursos a un total de 46 personas para cumplir con los requisitos de las respectivas normas y garantizar una gestión más eficiente y profesional. Para ello, se ha contado, con la colaboración de Aenor, del Club de Excelencia en Gestión y de la Asociación Española para la Calidad. Los cursos facilitados se han realizado tanto en modalidad presencial y *on-line*, como a distancia (o a medida en casos excepcionales).
- Respecto a la utilización como marco de referencia en gestión del Modelo Europeo de Excelencia (EFQM), durante el ejercicio 2009 se han realizado autoevaluaciones en los aeropuertos de Madrid-Barajas, Sevilla y Zaragoza. El Aeropuerto de Zaragoza se ha presentado al Premio a la Excelencia Empresarial en Aragón, obteniendo como re-

sultado su inclusión en la categoría de finalista del grupo de grandes empresas y acreditando más de 300 puntos que podrían ser equiparados durante el próximo año a un Sello 300+ y su correlativo *Recognised for excellence 3 stars*.

- En el área de la Responsabilidad Social Corporativa, el Consejo de Administración de Aena aprobó en noviembre de 2009 la Política y Estrategia de Responsabilidad Social Corporativa, que propone un despliegue en cuatro fases. En este sentido, cabe destacar la redacción de la Memoria de Responsabilidad Social Corporativa de Aena correspondiente al ejercicio 2008, para la que se siguieron las directrices del Global Reporting Initiative (GRI), recogidas en la Guía para la elaboración de Memorias de Sostenibilidad (versión 3.0) de octubre de 2006. De esta forma, en la Memoria de RSC 2008, Aena decidió seguir el nivel de aplicación B de las recomendaciones GRI, habiendo sido declarado dicho nivel de aplicación por el Global Reporting Initiative.
- En el área de la gestión de la I+D+i, se realiza el seguimiento de éstas actividades generando informes periódicos de su grado de ejecución. Como mejora identificada en la evaluación realizada de la gestión de la innovación en Aena se ha perfeccionado la estrategia de gestión tecnológica e innovación con la inclusión definitiva de una batería de indicadores que permitan medir el cumplimiento de los objetivos de la actividad de I+D+i en Aena. Toda esta orientación hacia la innovación en Aena se materializa en numerosos proyectos, entre los que destacan:
 - En el ámbito de la navegación aérea: el programa Sesar para el desarrollo e implantación del concepto de Cielo Único Europeo, los proyectos Egnos y Galileo para la mejora de la navegación por satélite o el programa Sacta para la automatización de sistemas de tránsito aéreo.



- En el ámbito de aeropuertos, entre otros sobresale la implantación de sistemas integrados en los centros de gestión aeroportuaria o los sistemas automatizados de tratamiento de equipajes.
- En ámbitos más generales, Aena desarrolla actividades innovadoras como el sistema aeroportuario de Ortoimágenes Satélite (Saos) o, en el marco de eficiencia energética, proyectos orientados a la racionalización del consumo de energía y la utilización de energías renovables, proyectos dirigidos a la mejora de la seguridad de las personas e instalaciones a través de tecnologías de la información innovadoras o planes de facilitación de información y servicios especiales a personas de movilidad reducida.
- Como fruto del esfuerzo de Aena por fomentar sus actuaciones en I+D+i, hay que destacar la puesta en marcha progresiva durante 2009 del centro de referencia de I+D+i en ATM (Crida), creado en 2008 con el objeto de desarrollar, identificar y analizar nuevos procedimientos y sistemas de gestión de tráfico aéreo.

Dentro de la estrecha colaboración mantenida entre Aena y las asociaciones y organismos que promueven la excelencia en la gestión empresarial, es destacable la presencia de expertos de Aena como evaluadores del premio a la excelencia en la gestión pública, promovido por la Agencia de Evaluación y Calidad del Ministerio de la Presidencia (Aeval).

Aena ha prestado también su apoyo al Club de Excelencia en Gestión en diferentes ámbitos como la organización del foro anual de excelencia en gestión o la evaluación de organizaciones que se presentan a la consecución de sellos de la excelencia en la categoría de 500+ puntos.

5.2. MEDIO AMBIENTE

En relación con la protección del medio ambiente, objetivo estratégico de Aena implementado en todos sus ámbitos de trabajo, durante el año 2009 se han desarrollado las siguientes actuaciones:

Certificación medioambiental

Respecto a la certificación ambiental conforme a la Norma UNE-EN ISO 14001:2004, todos los aeropuertos de la red de Aena se encuentran certificados, al igual que la Dirección de Navegación Aérea y sus cinco Regiones, la Dirección de Aeropuertos Españoles y los Servicios Centrales de las unidades corporativas.

Planes de aislamiento acústico

Durante 2009, Aena ha llevado a cabo el aislamiento acústico de 697 viviendas incluidas en los planes de aislamiento acústico de los aeropuertos de Madrid-Barajas, Alicante, Málaga, Palma de Mallorca, Valencia, Tenerife Norte y Gran Canaria.

Asimismo, se han iniciado la ejecución de los planes de aislamiento acústico correspondientes a los aeropuertos de Pamplona, Santiago y Bilbao.

Tras la resolución de 29 de abril de 2009, por la que el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino formuló declaración de impacto ambiental en relación al proyecto de ampliación del Aeropuerto de Bilbao, y como consecuencia del desarrollo reglamentario de la Ley 37/2003 del Ruido, el ámbito de actuación de los planes de aislamiento acústico correspondientes a los aeropuertos de la red de Aena, cuyas resoluciones han sido publicadas a partir de la citada fecha, han quedado definidos por los siguientes niveles de ruido: Ld 60 decibelios (A) (7:00-19:00 horas), Le 60 decibelios (A) (19:00-23:00 horas) y Ln 50 decibelios (A) (19:00-23:00 horas). Dicho criterio



de actuación, ha sido aplicado, además de en el Aeropuerto de Bilbao, en los aeropuertos de Sabadell, Menorca, Ibiza, Vigo y Gran Canaria, previéndose que en la nuevas declaraciones de impacto ambiental que sean formuladas por el citado Ministerio se establezca este ámbito como área de ejecución del correspondiente plan de aislamiento acústico.

Evaluación de impacto ambiental de proyectos y evaluación ambiental estratégica de instrumentos de planificación

Durante 2009 se han obtenido las declaraciones de impacto ambiental (DIA) de los proyectos de ampliación de los aeropuertos de Córdoba (ampliación de pista), Bilbao, Ibiza, Gran Canaria, Menorca y Logroño, así como las resoluciones ambientales de los proyectos de infraestructuras en los aeropuertos de Gran Canaria, León, Málaga, Murcia, Sabadell, Valencia y Vigo. Asimismo, se han elaborado y gestionado los informes correspondientes que reflejan el cumplimiento de las condiciones establecidas en las declaraciones de impacto ambiental (Infodía)

En el ámbito de seguimiento, vigilancia y control de las actuaciones derivadas de las declaraciones de impacto ambiental se ha elaborado el programa de sustitución de vehículos de apoyo en plataforma en el Aeropuerto de Palma de Mallorca.

En cuanto a la evaluación estratégica de instrumentos de planificación se refiere, en colaboración con el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, se han elaborado las memorias ambientales de las propuestas de revisión de los planes directores de los aeropuertos Federico García Lorca Granada-Jaén, Ibiza, Menorca, Palma de Mallorca, Pamplona, Santander, Santiago, Valencia y Vigo, así como iniciado la tramitación ambiental de la propuestas de revisión de los planes directores de Alicante, Córdoba y Son Bonet.

Evaluaciones acústicas y atmosféricas

Dentro del apartado de gestión de la contaminación acústica en el entorno aeroportuario cabe destacar la elaboración del análisis acústico para la retirada de aeronaves marginalmente conformes en el Aeropuerto de Barcelona, así como la instalación de un sistema de monitorizado de ruido y trayectorias de vuelo en el Aeropuerto de Valencia.

Por otro lado, se sometió a información pública la actualización de los mapas estratégicos de ruido de los aeropuertos de Barcelona, Madrid-Barajas y Valencia desde el 9 de diciembre de 2008 durante 60 días hábiles. Además, se ha continuado elaborando las huellas acústicas de los estudios de impacto ambiental y de los documentos ambientales, así como las huellas de los informes de sostenibilidad ambiental de los planes directores realizados durante 2009. También se ha realizado la revisión de las huellas acústicas del plan director del Aeropuerto de Zaragoza, que se encuentran en estado de tramitación para su aprobación.

En cuanto a evaluaciones atmosféricas se refiere, se han elaborado los programas de control y vigilancia de la calidad del aire en los aeropuertos de Gran Canaria y Reus.

Caracterización y gestión de suelos

Durante 2009 y siguiendo con los trabajos de años anteriores, se han ejecutado actuaciones de descontaminación en el Aeropuerto de Palma de Mallorca, así como la certificación de varios terrenos en los aeropuertos de Burgos y Valencia.

Asimismo, se ha realizado un control analítico de las redes piezométricas de control de los aeropuertos de Almería, Asturias, Badajoz, Bilbao, Burgos, Madrid-Cuatro Vientos, Gran Canaria, Málaga, Salamanca, Sevilla y Vi-



go, así como la ampliación de la red piezométrica de control del Aeropuerto de Palma de Mallorca.

Energías renovables

Se ha realizado el estudio de viabilidad de implantación de energías renovables en el Aeropuerto de Madrid-Barajas. Este estudio ha intentado ser eminentemente práctico y por ello se ha centrado en sistemas basados en energía solar fotovoltaica, energía solar térmica y energía eólica. Asimismo, en todos los estudios realizados hasta la fecha se ha tenido presente que la actividad principal de los aeropuertos son las operaciones aeroportuarias y el tráfico aéreo, lo que podrá condicionar en mayor o menor medida la implantación de sistemas basados en energías renovables de cualquier tecnología.

Se ha elaborado el informe preliminar de viabilidad de sistemas aerogeneradores para el Aeropuerto de Gran Canaria en el que se presentan diversas opciones de aerogeneradores de tamaño reducido además nuevas opciones de distribución de sistemas de energía eólica.

Se han elaborado las propuestas de intenciones para el estudio de viabilidad del vehículo eléctrico en el entorno aeroportuario, cuyo objetivo es estudiar la operatividad del vehículo 100% eléctrico en el entorno aeroportuario, y que se han traducido en un plan de implantación en 2010 dividido en 2 fases en las cuales se desarrollarán los estudios y pruebas iniciales.

En el ámbito de la eficiencia energética se han realizado estudios energéticos de los edificios terminales de los aeropuertos de Logroño, Valladolid, Salamanca y del edificio dique norte-Terminal 3 del Aeropuerto de Madrid-Barajas. También se ha analizado el edificio sede de Aena, situado en la calle Arturo Soria de Madrid. Para cada uno de ellos se han planteado unas medidas de mejora para el consumo, siendo éstas de diversas modalidades y que se irán implantando según la inversión disponible y el alcance de las mismas.

Dentro del estudio de cada edificio se realiza la calificación energética del edificio, y una comprobación del cumplimiento del Código Técnico de Edificación (CTE), especialmente en lo referente a la HE-1 de limitación de la demanda energética. Además se han realizado revisiones de Proyectos para comprobación del cumplimiento del CTE en la redacción del mismo.

6. INFRAESTRUCTURAS

6.1. PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS

Durante 2009 se ha continuado el proceso de revisión y actualización de los planes directores de los aeropuertos de la red de Aena, con la elaboración de las propuestas de nuevos planes directores para los aeropuertos de Fuerteventura, La Palma, Sevilla y El Hierro.

Por lo que respecta a los planes especiales, se ha conseguido la aprobación inicial de los planes especiales de los aeropuertos de Sevilla y Málaga. Se ha continuado colaborando con las diversas administraciones públicas para la aprobación definitiva del resto de planes especiales aeroportuarios actualmente en tramitación. Además, y con objeto de poder iniciar su tramitación una vez se obtenga la aprobación de los planes directores, se han elaborado los correspondientes planes especiales de los aeropuertos de Granada-Jaén, Menorca, Vigo, Alicante, Bilbao y Córdoba. Asimismo, y para conseguir la integración territorial del aeropuerto con su entorno se han elaborado los correspondientes informes urbanísticos.

Se han elaborado las propuestas de servidumbres aeronáuticas de los aeropuertos de Alicante, Reus, Bilbao, Vitoria, Son Bonet y Palma de Mallorca, así como del Centro de Emisores-Receptores Randa, NDB Porto Colom, VOR-DME Pollensa, NDB Andratx, VOR-DME Mallorca, VOR-DME Capdepera y Centro de Control Soller.



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

Se ha desarrollado e implantado un nuevo módulo del sistema Sigrá, para la generación de la información catastral en los 47 aeropuertos de la red y se ha implantado dentro del Sigrá, un nuevo módulo de tratamiento de redes de saneamiento e hidrantes en los aeropuertos de Gran Canaria, Tenerife Norte y Tenerife Sur.

Se ha generado la cartografía de los aeropuertos de Reus, Barcelona, Bilbao, Girona, Vitoria, Burgos, Gran Canaria, Melilla, Almería, Málaga, Córdoba y Lanzarote, así como Vejer (VOR), necesaria para poder realizar el cálculo de las servidumbres aeroportuarias y radioeléctricas.

Se ha implantado de la Red de Control Topográfica Aeroportuaria (RCTA) en aquellos aeropuertos en los se han llevado a cabo obras.

Finalmente, se ha finalizado la revisión quinquenal de los planes maestros de los 12 aeropuertos mexicanos del Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP), habiendo sido aprobados por la autoridad aeronáutica mexicana en diciembre de 2009.

6.2. INFRAESTRUCTURAS

Los objetivos vinculados al eje de infraestructuras y servicios son:

- Adaptar la oferta a la demanda de servicios
- Mejorar el mantenimiento y conservación de las infraestructuras
- Optimizar los procesos y potenciar la innovación tecnológica

En resumen, persiguen la creación y el desarrollo de las infraestructuras aeroportuarias y de navegación aérea para dar respuesta a la necesidad de afrontar con éxito el crecimiento del tráfico previsto para los próximos años.

La adecuación de la oferta a los requerimientos y a la demanda de todos los clientes y usuarios de la red de Aena, lleva consigo la ampliación, modernización y adecuación de las instalaciones aeroportuarias. A tal fin, durante 2009 se ha continuado redactando los proyectos y ejecutando las obras e instalaciones planificadas, contribuyendo en la mejora de la calidad, aumentando la sostenibilidad ambiental, manteniendo los más altos niveles en la prevención de los riesgos laborales y en la seguridad de personas y bienes; sin olvidar, su eficiencia técnica y económica, conforme a la legislación vigente, cumpliendo cuantas normas y directrices son de aplicación:

- Seguridad y prevención, tanto en la fase de redacción de proyectos como durante la ejecución de los trabajos, se continúa reforzando las condiciones en materia de prevención de riesgos incluyéndose en los pliegos los criterios preventivos exigidos por Aena y la legislación vigente sobre disposiciones mínimas en materia de seguridad y salud en las obras.
- Aseguramiento de la calidad, dirigiendo, supervisando y coordinando las actividades relacionadas con el desarrollo y el seguimiento del sistema de gestión de la calidad para la dirección de infraestructuras y las actividades relacionadas con la realización de auditorías técnicas en las obras asignadas a la dirección.
- Medio ambiente, gestionando las actuaciones necesarias para la realización de los distintos estudios, proyectos e informes que establecen los estudios de impacto ambiental y llevando a cabo un control medioambiental desde la fase de proyectos hasta la finalización de la obra; dirigiendo y coordinando las diferentes actividades medioambientales derivadas de la ejecución de las



obras y colaborando con la DPI en la elaboración y la tramitación de los Estudios de Impacto Ambiental (EIA) de las obras asignadas a la Dirección.

Los planes especiales de aeropuertos, que son la unidades específicas responsables de desarrollar y ejecutar las infraestructuras necesarias para la ampliación de los aeropuertos de Barcelona (Plan Barcelona), de Málaga (Plan Málaga) y de Alicante y Valencia (Plan Levante) han continuado desarrollando y avanzando substancialmente en los proyectos y en las obras programadas que contribuyen con la modernización y adecuación de las instalaciones a las futuras demandas, así como en la mejora de imagen percibida por la sociedad de los aeropuertos.

7. SERVICIOS

7.1. ATENCIÓN A PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA (PMR)

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

Este servicio, tal y como contempla el Reglamento, ha sido y es contratado por Aena, en cada uno de los aeropuertos de la red, a empresas adjudicatarias, todas ellas con amplia experiencia en el sector aeroportuario.

Desde el punto de vista de la demanda, durante 2009 se han realizado 1.120.000 asistencias en toda la red de Aeropuertos de Aena, siendo la valoración del servicio por parte de las PMR, en términos generales, muy positiva.

7.2. MODIFICACIONES DE HORARIOS OPERATIVOS

Durante el año 2009 se ha procedido a la modificación del horario operativo de los Aeropuertos de Burgos y Valladolid. Desde enero de 2009, el horario operativo del Aeropuerto de Burgos ha pasado de ser en verano de 06:00 horas al ocaso y en invierno de 07:00 al ocaso, a ser en verano de 06:00 a 17:00 y en invierno de 07:00 a 18:00. El Aeropuerto de Valladolid, cuyo horario operativo es en verano de 05:00 a 08:30 y en invierno de 06:00 a 21:30, obtiene la posibilidad de autorización de 2 horas PPR durante todo el año.

7.3. MARKETING AEROPORTUARIO

En lo que respecta a marketing aeroportuario, se ha avanzado en una de las áreas más destacadas de esta disciplina: la redacción de planes de marketing. Los planes de marketing están compuestos de un estudio externo, interno y de mercado de los aeropuertos abordados y sus regiones para determinar su potencial. Durante 2009, se han elaborado los planes de marketing de siete Aeropuertos: Fuerteventura, Girona, Ibiza, Lanzarote, La Palma, Menorca y Reus.

En relación con la investigación de mercado, herramienta fundamental para el análisis de las tendencias y oportunidades de marketing, la oficina Emma ha llevado a cabo más de 75.000 encuestas en 4 aeropuertos españoles (Barcelona, Ibiza, Madrid-Barajas y Palma de Mallorca).

Además del estudio de nuestros aeropuertos, la unidad de marketing aeroportuario ha celebrado encuentros con gran número de compañías aéreas y agentes locales a fin de proponer nuevas rutas. En el año 2009 se ha participado en tres foros internacionales destacados: Fitur, Routes europeo y mundial, y las conferencias de slots de lata.



7.4. PUESTA EN EXPLOTACIÓN DE LA TERMINAL 1 DEL AEROPUERTO DE BARCELONA

El 17 de junio de 2009 se realizó el traslado de las compañías de Star Alliance a la nueva Terminal 1 (Fase I). El 9 de septiembre de 2009 se instalaron en la T1 las compañías de Oneworld, Vueling y Air Nostrum (Fase II); y el 25 de octubre de 2009 se desarrolló la tercera y última fase, en la que se trasladaron a la T1 las compañías de Sky Team. Todas estas fases se desarrollaron sin incidentes.

7.5. ACTUACIONES RELACIONADAS CON EL NUEVO EDIFICIO TERMINAL 3 DEL AEROPUERTO DE MÁLAGA

En el mes de diciembre comenzaron las pruebas de explotación para la puesta en servicio del nuevo edificio Terminal 3 del Aeropuerto de Málaga.

7.6. ACTUACIONES RELACIONADAS CON EL NUEVO EDIFICIO TERMINAL DEL AEROPUERTO DE ALICANTE

La totalidad de los expedientes críticos relativos a esta ampliación ya se han adjudicado y están en ejecución. La fecha objetivo de puesta en operación del nuevo Edificio Terminal está prevista para principios del 2011, estableciéndose un plazo de unos 3 meses para las pruebas de puesta en explotación.

7.7. OTRAS PUESTAS EN SERVICIO DURANTE 2009

Durante 2009 se ha realizado la puesta en servicio de las ampliaciones de los edificios terminales de varios Aeropuertos:

- Aeropuerto de Almería: el 30 de junio de 2009 comenzó a funcionar la ampliación de la Terminal de salidas (Fase I).
- Aeropuerto de Badajoz: el 31 de julio de 2009 se puso en marcha la ampliación del Terminal de Llegadas (Fase I).
- Aeropuerto de Fuerteventura: el 9 de noviembre de 2009 se puso en servicio la ampliación de la nueva zona de Llegadas (Fase I).

8. EFICIENCIA ECONÓMICA Y VIABILIDAD FINANCIERA

Los objetivos vinculados al área económica son aumentar los ingresos, reducir los costes y controlar la deuda, los cuales resumen los principales aspectos económico-financieros de la gestión de Aena.

El principio fundamental de la política financiera de las sociedades que integran el 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, con excepción de Ineco, que goza de independencia en políticas de financiación. A continuación se indican los principales riesgos de carácter financiero:

a) Riesgo de tipo de interés

El objetivo de la Entidad Pública Empresarial en la gestión del riesgo del tipo de interés es la optimización del gasto financiero dentro de los límites de riesgo establecidos. La Entidad Pública Empresarial no realiza habitualmente transacciones comerciales en divisa distinta del euro (no así sociedades dependientes como Aena Desarrollo Internacional e Ineco), por lo que el riesgo de gasto financiero se centra en el riesgo de tipo



de interés en el caso de la Entidad dominante, siendo las variables de riesgo el Euribor a tres meses (utilizado para la deuda a largo plazo) y el Euribor a un mes (usado en pólizas de crédito).

Adicionalmente, se calcula el valor del riesgo de gasto financiero para el horizonte del Programa de Actuación Plurianual (PAP) y se establecen escenarios de evolución de tipos para el período considerado. El Grupo ha contratado en el ejercicio 2009 operaciones de cobertura de tipos de interés.

b) Riesgo de liquidez

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

Con el objetivo de mantener liquidez suficiente para cubrir un mínimo de doce meses de necesidades financieras se ha establecido una política de financiación a largo plazo a través de la firma de convenios o acuerdos marco con entidades como el Instituto de Crédito Oficial y el Banco Europeo de Inversiones, así como, la contratación de líneas de liquidez a corto y medio plazo.

Asimismo, para poder atender todos los compromisos de pago que se derivan de su actividad, sociedades dependientes como Aena Desarrollo Internacional disponen de tesorería, imposiciones a corto plazo registradas en el epígrafe "Inversiones financieras a corto plazo – Otros activos financieros", así como del mantenimiento de varias líneas de crédito, que cubren cualquier problema de liquidez que se pudiera poner de manifiesto.

La gestión de este riesgo se centra en el seguimiento detallado del calendario de vencimientos de la deuda financiera del Grupo, así como en la gestión proactiva y el mantenimiento de líneas de crédito que permitan cubrir las necesidades previstas de liquidez.

Por último, el Grupo realiza previsiones de tesorería sistemáticamente con el objetivo de evaluar las necesidades de tesorería. Esta política de liquidez asegura el cumplimiento de los compromisos de pago adquiridos sin tener que recurrir a la obtención de fondos en condiciones gravosas, permitiéndose seguir de forma continua la posición de liquidez.

c) Riesgo de crédito

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. La Entidad dominante mantiene su tesorería y activos líquidos equivalentes en entidades financieras de alto nivel crediticio. En el ejercicio 2009, la Entidad dominante ha contratado operaciones de derivados.

d) Riesgo de tipo de cambio

La sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional está expuesta a fluctuaciones de tipo de cambio que pueden afectar a sus ventas, resultados, fondos propios y flujos de caja. En este sentido, dicha sociedad posee un instrumento financiero de cobertura contable sobre los flujos de efectivo por variaciones de tipo de cambio.

8.1 MEDIDAS DE CONTROL Y REDUCCIÓN DE GASTOS

Dirección de aeropuertos españoles

Los planes de optimización y reducción de gastos iniciados en 2008 han tenido su continuidad en 2009, suponiendo un ahorro de más de 36 millones de euros respecto al presupuesto inicial de 2009. La reducción ha afectado prácticamente a la totalidad de los conceptos de gasto, teniendo especial incidencia en las partidas de



reparación y conservación, limpieza, energía, seguridad privada, asistencias técnicas, comunicaciones, información al público y gestión de aparcamiento.

Entre las medidas adoptadas, cabe destacar la introducción del concepto variabilización del gasto en función del tráfico, la negociación de las condiciones económicas con los proveedores de servicios, las políticas de optimización de recursos, el retraso en el tiempo de las actuaciones no imprescindibles y un mayor control de los gastos fijos.

Dirección de Navegación Aérea

Uno de los objetivos de Navegación Aérea es mejorar su eficiencia económica y viabilidad financiera. Para ello se han llevado a cabo actuaciones a lo largo del 2009 en los siguientes campos:

- Impulso plan de mejores prácticas y contención del gasto: se han establecido las pautas en el Coena y se ha realizado un primer paso en la elaboración del PO 2010; no obstante, se seguirá profundizando en 2010.
- Establecer medidas para la reducción de gastos: se han establecido las pautas en el Coena, se ha realizado un primer paso en la elaboración del PO 2010; no obstante se seguirá profundizando en 2010.
- Implantación nueva normativa tarifaria y modelo de tarificación: se ha realizado el cambio de precio unitario y fórmula de la tasa en Ley de Presupuestos 2010.
- Adaptación del modelo de costes y sistema de facturación al nuevo entorno que incluye aeropuertos privados y separación de cuentas entre unidades de Aena: es un proceso continuo para el que, en 2009, se han adaptado los sistemas y se ha desarrollado la herramienta Costneg.

8.2. BONIFICACIÓN DE TARIFAS

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

1. Bonificación en el pago de la tarifa de pasajeros en el 100% a aquellas compañías aéreas que en el segundo semestre del 2009 transportaron más pasajeros que en el mismo semestre del año anterior, en el conjunto de Aena.
2. Incremento de la bonificación por insularidad de las tarifas de aterrizaje, pasajeros y seguridad para los vuelos peninsulares, pasando del 15% al 30% en Canarias, Baleares y Melilla desde el 1 de julio al 31 de diciembre de 2009.
3. Asimismo, desde el 25 de octubre de 2009, se aplica una nueva bonificación del 50% de las tarifas de aterrizaje y pasajeros para vuelos comunitarios e internacionales, en los días valle de la semana de cada aeropuerto canario. El objetivo de esta medida es captar tráfico aéreo cuyo origen no sea la propia Canarias, orientándose a los pasajeros comunitarios e internacionales.

Estas bonificaciones sobre las tarifas aeroportuarias han supuesto para Aena 23,6 millones de euros menos de ingresos.

8.3. INGRESOS COMERCIALES

En el mes de junio de 2009, dentro de las modificaciones organizativas que se realizaron y con el fin de potenciar las actividades comerciales y de los ingresos, la Dirección de Espacios y Servicios Comerciales se integró dentro de la Dirección de Aeropuertos Españoles.



Durante 2009, destacan las siguientes actuaciones realizadas en lo relativo al desarrollo de infraestructuras comerciales:

- Nueva Terminal 1 del Aeropuerto de Barcelona, puesta en explotación en junio 2009. Se inauguraron 26.000 m² aproximadamente de nueva zona comercial: 8.427 m² de restauración, 6.459 m² de tiendas, 1.992 m² de tiendas libres de impuestos, 6.605 m² de salas VIP, 2.583 m² del Centro de Negocios, 5 puntos de alquiler de vehículos y un aparcamiento VIP.
- Remodelación de la zona comercial del Aeropuerto de Fuerteventura en abril de 2009: 11 nuevos establecimientos en 2.000 m² de nueva superficie comercial.
- Remodelación de la zona comercial (1ª fase) del Aeropuerto de Ibiza en mayo de 2009: 8 nuevos establecimientos en casi 1.000 m² de nueva superficie comercial remodelada.
- Las obras en el Aeropuerto de Málaga, por la apertura de la Nueva Área Terminal, prevista en marzo de 2010.
- La firma en mayo de 2009 del contrato de cesión de una parcela de 61.805 m² a Cessna en el Aeropuerto de Valencia (34.589 m² de terreno urbanizado y 27.216 m² de superficie pavimentada).
- Desarrollo de una zona industrial en el Aeropuerto de Jerez para la instalación de empresas aeronáuticas, iniciado con la cesión en julio de 2009 de 15.000 m² a la empresa Atlántica Composite S.A.

Los ingresos comerciales de Aena en 2009 han descendido el 5,7% frente al año anterior (34,78 millones de euros menos), alcanzando los 572,23 millones

de euros. Teniendo en cuenta que el tráfico ha caído el 8% en 2009, el ratio de ingresos comerciales por pasajero ha sido de 3,08 euros, lo que ha supuesto un incremento del 2,52% frente al año anterior.

En líneas generales, cabe destacar la aportación en los ingresos comerciales 2009 de los 7 primeros aeropuertos de la red (Madrid-Barajas, 26,7%; Barcelona, 17,5%; Palma de Mallorca, 8%; Málaga, 7,8%; Alicante, 5,7%; Tenerife Sur, 4,6% y, Gran Canaria, 4,4%), que ha supuesto casi el 75% del total.

Asimismo, se han redefinido los procesos y procedimientos de control de los ingresos comerciales realizados por los responsables de los Aeropuertos. Esta actuación va a permitir mejorar el control y seguimiento de la actividad comercial.

9. PERSONAS

Siendo las personas el principal activo de la organización, los objetivos fundamentales de Aena en este ámbito son los siguientes: mejorar el desarrollo de las personas; aumentar su motivación y satisfacción; aumentar la seguridad en la prevención de riesgos laborales; mejorar los procedimientos de administración y el control de gestión en el área de recursos humanos y automatizar los sistemas de gestión de recursos humanos.

Durante 2009, cabe destacar como hecho relevante la negociación y posterior firma, el 17 de julio de 2009, del V convenio colectivo de Aena, cuya vigencia será hasta el 31 de diciembre de 2014. Como principales novedades incluidas en el nuevo convenio, destacan:

- Homogeneización de los procesos selectivos internos y externos.



- De cara al nuevo modelo de gestión de Aena, inclusión de una cláusula de aplicación a las futuras entidades que se pudieran crear en el futuro.

Inclusión de un plan de Igualdad y de nuevas medidas de conciliación de la vida familiar y laboral, dentro del articulado del convenio.

9.1 PLANTILLA

La plantilla fija de Aena a 31 de diciembre de 2009 asciende a 11.493 trabajadores, de los que 6.749 pertenecen a Aeropuertos, 4.145 a Navegación Aérea (2.357 controladores) y 599 a Unidades Corporativas.

La oferta de empleo público aprobada para Aena en 2009 ha sido de 185 plazas, con ellas se ha cubierto el 100% de la tasa de reposición de los colectivos del Servicio de Extinción de Incendios y de los controladores de la circulación aérea, al considerarse colectivos que inciden directamente en la seguridad aérea, y el 30% de la tasa de reposición del resto de colectivos, según lo establecido en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2009. Además, se ha hecho una reserva de 13 plazas, para ser cubiertas por personas con discapacidad, conforme a las medidas para la integración de las personas con discapacidad en los términos de lo dispuesto en el artículo 59 de la Ley 7/2007, de 12 de abril del Estatuto del Empleado Público.

9.2. SELECCIÓN

Las principales actuaciones realizadas han sido las convocatorias de plazas de titulados y no titulados para diferentes centros de trabajo, de selección externa y provisión interna. En concreto, se han convocado 256 plazas de titulados universitarios y 705 plazas de no titulados.

9.3. SISTEMAS DE GESTIÓN DE RECURSOS HUMANOS

Se han implantado de forma destacada las siguientes mejoras:

- Descentralización de la cotización a la Seguridad Social en los aeropuertos.
- Integración entre SAP y RED de la funcionalidad necesaria para el reporte telemático a la Seguridad Social de los partes por incapacidad temporal.
- Se ha dotado al sistema de gestión de tiempos y turnos de herramientas que mejoran la operativa diaria y la explotación de la información posterior, como es el caso del planificador de turnos para la confección de cuadrantes.
- Al objeto de continuar dotando al portal del empleado de contenidos que faciliten las tareas de gestión tanto a los responsables de recursos humanos como a los empleados se ha implementado, en fase de prototipo en varios centros, un escenario para la solicitud de permisos y vacaciones.

Todas estas actuaciones de automatización han tenido su reflejo, en forma de procedimientos y normativa, en las guías de gestión comenzadas en el ejercicio 2008, realizándose además las tutorías y apoyo posteriores necesarios a los centros, a través del centro de atención a usuarios, para una correcta aplicación de las nuevas funcionalidades.

Se han realizado las oportunas mejoras en el sistema de gastos de viaje para la aplicación de la nueva política de viajes para empleados de Aena. En este aspecto, se ha conseguido una importante reducción del gasto total de comisiones de servicio, del 25% respecto a 2008. Además se ha mantenido la tendencia de reducción del número de horas realizadas (el 1,5% respecto a



2008), y del índice de absentismo de actuación (el 7,4% respecto a 2008).

9.4. ÁREA ORGANIZATIVA

Se pueden destacar fundamentalmente las siguientes actuaciones:

- Utilizando criterios de eficiencia y contención del gasto se continúa desarrollando de forma progresiva la estructura organizativa de Aena en línea con las nuevas necesidades que afronta la Entidad. En este sentido, se ha comenzado a adecuar las estructuras organizativas de los Centros a los requerimientos derivados de la implantación del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SGSO).
- El Sistema de Gestión del Desempeño (SGD) se consolida como herramienta fundamental para evaluar los objetivos y el resultado de nuestros profesionales, con consecuencias directas en lo referente a la retribución, el desarrollo profesional y la formación. Este sistema supone no solo un cambio en la gestión de personas, sino también un cambio cultural y una forma de trabajar orientada a resultados que necesariamente origina un mayor compromiso de las personas con los objetivos de su organización.
- Se están desarrollando nuevas mejoras y avances en los procedimientos y mecanismos del actual sistema de control de gestión de la actividad, que permitan identificar y analizar los problemas, realizar su seguimiento y proponer soluciones que mejoren la gestión.

9.5. FORMACIÓN

La actividad de formación se ha coordinado por las tres unidades de formación: división de Formación, división

de Desarrollo Profesional (Navegación Aérea) y división de Desarrollo de Directivos.

El volumen total de horas de formación gestionadas ha ascendido a 329.577 horas. El 94% del personal adscrito a estas unidades ha recibido al menos un curso de formación (teniendo en cuenta los cursos *online*).

El gasto asociado directamente con la actividad de formación de las tres unidades ha alcanzado una cifra de 3,3 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 de 2009. La Dirección General del Inem ha concedido a Aena una bonificación por importe de 1.147.879 euros para 2009, que se han deducido de las cuotas de Seguridad Social aportadas, lo que representa aproximadamente el 34% del gasto incurrido en formación durante este año.

Como hechos relevantes, llevados a cabo en el área de formación durante 2009, cabe destacar:

- La impartición de los cursos *online* de carácter estratégico "Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SGSO)" y "Curso básico para personal de la oficina local de seguridad". En modalidad presencial se encuentran los cursos de "Análisis de accidentes e incidentes" y de "Supervisión de SMS de aeropuertos", dirigido a los responsables de seguridad operacional de los aeropuertos.
- Impartición de los primeros cursos de monitores internos.
- Puesta en funcionamiento del Centro de Formación Técnica de Barcelona (CFTB), con el inicio de



los primeros cursos de formación específicos para el personal de mantenimiento aeroportuario.

- Impartición de los primeros cursos de formación a través del Sila (simulador de instalaciones eléctricas aeroportuarias), ubicado en aulas del Aeropuerto de Madrid-Barajas.
- Finalización de la formación asociada al Plan Barcelona e inicio de la formación asociada al Plan Málaga.
- En el área de Navegación Aérea se ha llevado a cabo la puesta en marcha del plan de formación de explotación técnica: diseño y desarrollo de los manuales y CBT correspondientes a la formación básica perteneciente al plan. Además, se ha ejecutado la acción formativa "Instrucción en el puesto de trabajo" como parte de la formación de carrera profesional de control, así como diseño y desarrollo del curso *online* de "Supervisión en el puesto de trabajo".
- En el ámbito de desarrollo de directivos y mandos, cabe destacar dentro del área de seguridad aeroportuaria, la formación específica del "Curso superior de director de seguridad en empresas" para adquirir la habilitación de director de seguridad de los responsables de seguridad de Aena.

9.6. BENEFICIOS CORPORATIVOS Y PROYECTOS SOCIALES

El área de Beneficios Corporativos y Proyectos Sociales ha continuado con la implantación de nuevos proyectos sociales durante el año 2009, destacando:

- El proyecto "Espacio solidario", consistente en la cesión gratuita de un *stand* en la zona pública de los aeropuertos a entidades sociales (ONG, funda-

ciones, asociaciones), con el fin de que difundan sus campañas, informaciones y objetivos en un entorno de gran impacto público. Durante 2009 se han utilizado los espacios solidarios de los aeropuertos de Madrid-Barajas, Valencia, Málaga y Palma de Mallorca durante 211 días.

- La implantación del programa del voluntariado a través del Programa de Atención al Empleado (PAE). Consolidación de acciones de voluntariado con el Centro de Acogida Luis Vives en Vicálvaro (Madrid).

La celebración de las segundas "Jornadas solidarias" conjuntamente con todos los centros de Aena en Madrid (5 centros participantes y 15 entidades convocadas al evento) en junio y diciembre, respectivamente (dos días en junio y tres en diciembre).

Asimismo, se ha continuado con el programa de tratamiento y prevención de conductas adictivas y con los programas de apoyo emocional y educación para la salud, destacando la continuidad y el mantenimiento de un acuerdo de colaboración entre la entidad Proyecto Hombre y Aena para fomentar la información, prevención y formación en este ámbito.

En el desarrollo de la política de conciliación de la vida familiar y personal, el programa de atención al empleado ha realizado un total de 2.800 servicios durante 2009. En este apartado también se ha organizado un campamento de verano conjunto con los centros de Aena en Madrid en el que han participado más de 100 niños, compatible con el horario laboral de verano de los empleados de Aena.

Se han establecido acuerdos con diferentes entidades del sector de la discapacidad. Las entidades beneficiadas de estos acuerdos, al amparo del cumplimiento de la Ley de Integración de personas con discapacidad, han sido: Afanías, Asociación Danza Down, Fundación



Dales la Palabra, Asociación A Toda Vela, Apmib y Ap-suria. Conjuntamente con estas entidades se ha realizado la primera programación del mes social, donde se han desarrollado actividades sociales, culturales y deportivas con personas con discapacidad en octubre y noviembre de 2009.

También se han incrementado los beneficios de la póliza de vida y accidentes con efectos 1 de septiembre de 2009 al incluirse la cobertura de la gran invalidez.

En cuanto al plan de pensiones, durante 2009 Aena ha realizado aportaciones por valor de 6,06 millones de euros y se han pagado prestaciones por un total de 1,7 millones de euros. El saldo final del plan de pensiones al cierre del ejercicio ascendía a 48,03 millones de euros y el número de partícipes a 10.684. El plan de pensiones ha pasado a ser de promoción conjunta con las empresas participadas Aena Desarrollo Internacional y Centros Logísticos Aeroportuarios.

9.7. ACTUACIONES DE RECURSOS HUMANOS EN NAVEGACIÓN AÉREA

El programa y sus actuaciones están orientados a conseguir mejoras de productividad mediante cambios pactados en el marco de la negociación de nuevos convenios colectivos, tanto en el ámbito general como en el de controladores, atendiendo simultáneamente a mejorar la gestión y el desarrollo profesional de los empleados de Navegación Aérea. En el programa se ha recogido la implantación de la normativa europea, el actual ciclo económico, tanto global como sectorial, y la integración de un posible nuevo modelo de Aena.

Mejora de la productividad

Mejora del control de presencia: desde el 1 de diciembre de 2.009 todos los empleados de Navegación Aérea están obligados a realizar fichaje de entrada y salida.

Negociación en el V convenio colectivo de Aena de mejoras retributivas asociadas a la productividad: en la negociación del V convenio de Aena se abordó la posibilidad de reforzar la fijación de objetivos del SGD del personal sin nombramiento de estructura.

Mantenidas varias rondas de negociación del II CC Control bajo las premisas de aumento de la productividad y de contención del gasto y de aumento de la flexibilidad en la gestión de los procesos selectivos, de la carrera profesional, de la negociación colectiva, de la organización del trabajo, las jornadas y los descansos y de las compensaciones económicas.

Desarrollo profesional

- En 2009 se han realizado en los centros de control de Madrid y Barcelona los procesos internos para concluir la fase transitoria de la organización en núcleos de la plantilla de controladores.
- En 2009 han comenzado a impartirse, para determinados puestos de controlador, los procesos formativos asociados a la carrera profesional y a la competencia lingüística de los controladores.
- A lo largo de 2009 se ha concluido el diseño de los cursos por áreas para personal de mantenimiento ("ciclo de cualificación" SES) que comenzarán a impartirse posteriormente.

Mejora de la gestión

En el primer semestre de 2009 se realizaron varias sesiones en servicios centrales de Navegación Aérea y en las 5 DRNA de sensibilización en aspectos relevantes de gestión económica y de recursos humanos.

En 2009 se concluyó la ronda de visitas a las 5 DRNA para elaborar un informe específico sobre fortalezas y debilidades del proceso de programación a turnos.



10. EVOLUCIÓN PREVISIBLE

A pesar del descenso en el tráfico de pasajeros y operaciones acontecido durante el ejercicio y en línea con la desaceleración del tráfico aéreo mundial, las perspectivas de crecimiento a largo plazo del Grupo son satisfactorias en todas las líneas de negocio por las ex-

pectativas de crecimiento de las actividades propias del mismo, lo cual permitirá llevar a cabo el Plan de inversiones encomendado desde el Ministerio de Fomento y alcanzar los objetivos de calidad, seguridad, operatividad y competitividad de las infraestructuras del transporte aéreo españolas a la altura que el desarrollo socioeconómico del país necesita.

Cuentas Anuales Consolidadas

Aena registró unos ingresos consolidados de explotación de más de 3.000 millones de euros (en la fotografía, Helipuerto de Algeciras antes de su puesta en servicio).



Entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" y sociedades dependientes

Cuentas anuales consolidadas del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2009

BALANCES DE SITUACIÓN CONSOLIDADOS A 31 DE DICIEMBRE DE 2009 Y 2008 (MILES DE EUROS)			
ACTIVO	NOTAS DE LA MEMORIA	EJERCICIO 2009	EJERCICIO 2008
Activo no corriente:			
Inmovilizado Intangible	Nota 5	282.560	259.341
Desarrollo		86.620	25.075
Aplicaciones informáticas		123.196	103.601
Otro inmovilizado intangible		72.744	130.665
Inmovilizado Material	Nota 6	15.876.444	15.080.629
Terrenos y construcciones		10.120.382	9.033.535
Instalaciones técnicas y otro inmovilizado material		3.058.281	2.394.389
Inmovilizado en curso y anticipos		2.697.781	3.652.705
Inversiones Inmobiliarias-	Nota 7	90.805	93.732
Construcciones		87.938	90.780
Instalaciones técnicas		2.867	2.952
Inversiones en empresas asociadas a largo plazo	Nota 9.1	79.758	74.605
Participaciones puestas en equivalencia		79.758	74.605
Inversiones financieras a largo plazo	Nota 9.2	61.570	61.181
Activos por impuesto diferido	Nota 15.1	521.384	380.865
Total activo no corriente		16.912.521	15.950.353
Activo corriente:			
Existencias	Nota 11	5.906	5.848
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar		505.447	497.633
Clientes por ventas y prestación de servicios		3w74.344	387.306
Empresas puestas en equivalencia	Nota 9.2	11.532	10.715
Deudores varios		719	8.251
Personal		2.103	1.964
Activos por impuesto corriente	Nota 15.1	23.677	16.038
Otros créditos con las administraciones públicas	Nota 15.1	93.072	73.359
Inversiones financieras a corto plazo	Nota 9.3	16.620	37.471
Créditos a empresas		3.882	2.571
Otras inversiones financieras a corto plazo		12.738	34.900
Periodificaciones a corto plazo		8.564	8.135
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes		14.030	10.725
Total activo corriente		550.567	559.812
Total activo		17.463.088	16.510.165



BALANCES DE SITUACIÓN CONSOLIDADOS A 31 DE DICIEMBRE DE 2009 Y 2008 (MILES DE EUROS)			
PATRIMONIO NETO Y PASIVO	NOTAS DE LA MEMORIA	EJERCICIO 2009	EJERCICIO 2008
Patrimonio neto:			
Fondos propios	Nota 12	3.321.993	3.698.903
Patrimonio		3.099.018	3.099.018
Reservas de la entidad pública empresarial dominante		555.929	741.834
Legal y estatutarias		479.917	496.044
Otras reservas		277.882	282.457
Resultados de ejercicios anteriores		(201.870)	(36.667)
Reservas en sociedades consolidadas		(443)	7.137
Reservas en sociedades puestas en equivalencia		13.349	10.395
Resultados del ejercicio atribuibles a la entidad pública empresarial dominante		(345.860)	(159.481)
Resultado consolidado		(343.908)	(153.213)
Resultado atribuido a socios externos		(1.952)	(6.268)
Ajustes por cambios de valor		(6.284)	(8.201)
Operaciones de cobertura	Nota 10	1.221	1.045
Diferencias de conversión de sociedades puestas en equivalencia	Nota 12	(7.505)	(9.246)
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	Nota 12	422.038	383.316
Socios externos	Nota 12	13.496	18.126
Total patrimonio neto		3.751.243	4.092.144
Pasivo no corriente:			
Provisiones a largo plazo-	Nota 13.1	527.901	465.668
Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal		410.957	390.487
Actuaciones medioambientales		97.433	52.507
Otras provisiones		19.511	22.674
Deudas a largo plazo	Nota 14	10.160.928	9.014.892
Deudas con entidades de crédito		10.155.044	9.008.975
Acreedores por arrendamiento financiero		3.031	3.450
Derivados	Nota 10	143	109
Otros pasivos financieros	Nota 14	2.710	2.358
Pasivos por impuesto diferido	Nota 15.1	208.732	192.087
Periodificaciones a largo plazo		1.289	1.351
Total pasivo no corriente		10.898.850	9.673.998
Pasivo corriente:			
Provisiones a corto plazo	Nota 13.2	248.009	277.753
Deudas a corto plazo		2.125.930	2.010.750
Deudas con entidades de crédito	Nota 14	1.029.729	722.894
Acreedores por arrendamiento financiero	Nota 14	419	-
Otros pasivos financieros		1.095.782	1.287.856
Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo		-	2.000
Deudas con sociedades puestas en equivalencia	Nota 9.2	-	2.000
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar		439.033	453.498
Proveedores		16.676	14.765
Proveedores, empresas puestas en equivalencia	Nota 9.2	1.251	977
Acreedores varios		239.758	250.539
Personal		87.421	78.562
Pasivos por impuesto corriente	Nota 15.1	1.758	3.093
Otras deudas con las Administraciones Públicas	Nota 15.1	54.901	56.789
Anticipos de clientes		37.268	48.773
Periodificaciones a corto plazo		23	22
Total pasivo corriente		2.812.995	2.744.023
Total pasivo		17.463.088	16.510.165

Las notas 1 a 19 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del balance de situación consolidado a 31 de diciembre de 2009.



Cuentas de Pérdidas y Ganancias Consolidadas de los Ejercicios 2009 y 2008 (Miles de Euros)			
Operaciones continuadas	Notas de la Memoria	Ejercicio 2009	Ejercicio 2008
Operaciones continuadas			
Importe neto de la cifra de negocios	Nota 16.A	2.991.389	3.112.683
Trabajos realizados por la empresa para su activo		58.076	72.341
Aprovisionamientos	Nota 16.B	(114.134)	(131.405)
Consumo de materias primas y otras materias consumibles		(202)	(1.340)
Trabajos realizados por otras empresas		(113.926)	(130.065)
Deterioro de mercaderías, materias primas y otros aprovisionamientos		(6)	-
Otros ingresos de explotación		14.543	13.322
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente		12.763	11.905
Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio		1.780	1.417
Gastos de personal		(1.310.631)	(1.296.357)
Sueldos, salarios y asimilados		(1.098.170)	(1.089.715)
Cargas sociales	Nota 16.C	(202.364)	(193.909)
Provisiones		(10.097)	(12.733)
Otros gastos de explotación		(1.079.168)	(982.196)
Servicios exteriores	Nota 16.D	(916.546)	(855.405)
Tributos		(97.439)	(92.902)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales		(40.696)	(11.977)
Otros gastos de gestión corriente		(24.487)	(21.912)
Amortización del inmovilizado	Notas 5, 6 y 7	(797.319)	(704.322)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras		26.737	29.859
Excesos de provisiones		4.862	8.418
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado		(16.139)	(11.237)
Otros resultados		(1.371)	(1.073)
Resultado de explotación		(223.155)	110.033
Ingresos financieros		2.091	2.547
De participaciones en instrumentos de patrimonio		1.227	144
De valores negociables y de créditos del activo inmovilizado		864	2.403
Gastos financieros		(284.667)	(341.372)
Por deudas con terceros		(289.149)	(395.875)
Por actualización de provisiones		(69.171)	(42.822)
Activación gastos financieros		73.653	97.325
Variación de valor razonable en instrumentos financieros	Nota 10	(34)	10
Diferencias de cambio		(688)	427
Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros		-	(14.522)
Resultado financiero	Nota 16.E	(283.298)	(352.910)
Resultado de asociadas por el método de la participación	Nota 9.1	14.431	14.558
Resultado antes de impuestos		(492.022)	(228.319)
Impuesto sobre beneficios	Nota 15.3	148.114	75.106
Resultado del ejercicio procedente de operaciones continuadas		(343.908)	(153.213)
Resultado consolidado del ejercicio		(343.908)	(153.213)
Resultado atribuido a socios externos		(1.952)	(6.268)
Resultado atribuido a la entidad dominante		(345.860)	(159.481)

Las notas 1 a 19 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada a 31 de diciembre de 2009.



ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CONSOLIDADO DE LOS EJERCICIOS 2009 Y 2008 A) ESTADOS DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS CONSOLIDADOS (MILES DE EUROS)		
	NOTAS DE LA MEMORIA	
A) Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada		
Ingresos y gastos imputados directamente en el patrimonio neto		
Por coberturas de flujos de efectivo	Nota 10	
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	Nota 12.g	
Por ganancias y pérdidas actuariales y otros ajustes	Nota 13.1.a	
Diferencias de conversión	Nota 9.1	
Efecto impositivo		
B) Total ingresos y gastos imputados directamente en el patrimonio neto		
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias		
Por coberturas de flujos de efectivo	Nota 10	
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	Nota 12.g	
Efecto impositivo		
C) Total transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias		
Total de ingresos y gastos reconocidos (A+B+C)		

Las notas 1 a 19 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del estado de cambios en el patrimonio neto consolidado a 31 de diciembre de 2009.

ESTADOS DE CAMBIOS EN PATRIMONIO NETO DE LOS EJERCICIOS 2009 Y 2008 B) ESTADOS TOTALES DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO (MILES DE EUROS)							
	PATRIMONIO Y PATRIMONIO EN ADSCRIPCIÓN	RESERVAS ESTATUTARIAS	RESERVA REVALORIZACIÓN R.D.L. 7/1996	OTRAS RESERVAS ENTIDAD DOMINANTE	RESERVAS CONSOLIDADAS ENTIDAD DOMINANTE	RESULTADOS NEGATIVOS DE EJERCICIOS ANTERIORES	
Saldo final del año 2007	3.099.018	845.488	273.417	-	26.848	(26.444)	
Ajustes transición npgc	-	(349.444)	-	-	(17.743)	-	
Ajustes por errores 2007 y anteriores	-	-	-	-	-	-	
Saldo ajustado, inicio del año 2008	3.099.018	496.044	273.417	-	9.105	(26.444)	
Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	-	(11.407)	-	-	
Distribución de dividendos	-	-	-	-	11.956	-	
Otras variaciones del patrimonio neto	-	-	-	-	(53)	-	
Aplicación resultado 2007	-	-	-	-	(561)	(10.223)	
Saldo final del año 2008	3.099.018	496.044	273.417	(11.407)	20.447	(36.667)	
Ajustes por cambios de criterio 2008 (nota 2.F)	-	-	-	-	-	-	
Saldo ajustado, inicio del año 2009	3.099.018	496.044	273.417	(11.407)	20.447	(36.667)	
Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	-	(17.314)	-	-	
Distribución de dividendos	-	-	-	-	16.901	-	
Otras variaciones del patrimonio neto	-	(16.127)	-	-	2.806	-	
Aplicación resultado 2008	-	-	-	-	(6.968)	(165.203)	
Saldo final del año 2009	3.099.018	479.917	273.417	(28.721)	33.186	(201.870)	

Las Notas 1 a 19 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del estado de cambios en el patrimonio consolidado a 31 de diciembre de 2009.



	EJERCICIO 2009	EJERCICIO 2008
	(343.908)	(153.213)
	411	-
	32.530	92.141
	(24.735)	(16.295)
	1.741	-
	(2.463)	(22.754)
	7.484	53.092
	(160)	(709)
	(26.737)	(29.859)
	8.072	9.213
	(18.825)	(21.355)
	(355.249)	(121.476)

ESTADOS DE CAMBIOS EN PATRIMONIO NETO DE LOS EJERCICIOS 2009 Y 2008
B) ESTADOS TOTALES DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO (MILES DE EUROS)

	RESERVAS EN SOCIEDADES CONSOLIDADAS	RESERVAS EN SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA	DIFERENCIAS DE CONVERSIÓN	RESULTADO DEL EJERCICIO ATRIBUIDO A LA ENTIDAD DOMINANTE	AJUSTES POR CAMBIO DE VALOR	SUBVENCIONES DONACIONES Y LEGADOS RECIBIDOS	SOCIOS EXTERNOS	TOTAL PATRIMONIO
	35.967	6.284	(29.714)	3.040	-	-	-	4.233.904
	(28.471)	2.413	29.714	-	1.541	338.992	17.632	(5.366)
	-	-	-	-	-	-	-	-
	7.496	8.697	-	3.040	1.541	338.992	17.632	4.228.538
	-	-	-	(159.481)	(496)	43.640	6.268	(121.476)
	(3.429)	(8.527)	-	-	-	-	(5.869)	(5.869)
	(363)	(166)	-	-	(9.246)	684	95	(9.049)
	3.433	10.391	-	(3.040)	-	-	-	-
	7.137	10.395	-	(159.481)	(8.201)	383.316	18.126	4.092.144
	-	-	-	-	-	34.666	-	34.666
	7.137	10.395	-	(159.481)	(8.201)	417.982	18.126	4.126.810
	-	-	-	(345.860)	1.917	4.056	1.952	(355.249)
	(6.771)	(10.130)	-	-	-	-	(6.657)	(6.657)
	(1.053)	638	-	-	-	-	75	(13.661)
	244	12.446	-	159.481	-	-	-	-
	(443)	13.349	-	(345.860)	(6.284)	422.038	13.496	3.751.243



ESTADOS DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADOS DE LOS EJERCICIOS 2009 Y 2008 (MILES DE EUROS)		
	EJERCICIO 2009	EJERCICIO 2008
Flujos de efectivo de las actividades de explotación (I)	170.176	454.188
Resultado del ejercicio antes de impuestos	(492.022)	(228.319)
Ajustes al resultado:	1.129.660	1.078.248
- Amortización del inmovilizado	797.319	704.322
- Correcciones valorativas por deterioro	40.181	14.481
- Variación de provisiones	124.089	83.254
- Imputación de prima de arrendamiento	(23)	(22)
- Imputación de subvenciones	(26.737)	(30.007)
- Resultados por bajas y enajenaciones de inmovilizado	16.170	12.357
- Ingresos financieros	(2.076)	(26.007)
- Gastos financieros	261.509	319.453
- Diferencias de cambio	688	427
- Variación de valor razonable en instrumentos financieros	34	(10)
- Otros ingresos y gastos	(95.925)	-
- Participación en beneficios (pérdidas) de sociedades puestas en equivalencia	14.431	-
Cambios en el capital corriente	(94.124)	2.945
- Existencias	(64)	1.171
- Deudores y otras cuentas a cobrar	43.624	(29.555)
- Otros activos corrientes	1.461	11.400
- Acreedores y otras cuentas a pagar	(130.493)	14.030
- Otros pasivos corrientes	(8.652)	5.899
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	(373.338)	(398.686)
- Pagos de intereses	(368.654)	(414.580)
- Cobros de dividendos	1.227	144



ESTADOS DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADOS DE LOS EJERCICIOS 2009 Y 2008 (MILES DE EUROS)		
	EJERCICIO 2009	EJERCICIO 2008
- Cobros de intereses	928	7.025
- Cobros (pagos) por impuesto sobre beneficios	(6.839)	8.725
Flujos de efectivo de las actividades de inversión (II)	(1.686.812)	(2.084.199)
Pagos por inversiones	(1.715.729)	(2.123.536)
- Inmovilizado intangible	(89.440)	(93.058)
- Inmovilizado material	(1.626.165)	(2.030.053)
- Otros activos financieros	(124)	(425)
Cobros por desinversiones	28.917	39.337
- Inmovilizado intangible	-	1.573
- Inmovilizado material	1.313	15.588
- Otros activos financieros	27.604	22.176
Flujos de efectivo de las actividades de financiación (III)	1.520.629	1.628.877
Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio	33.782	92.141
- Subvenciones, donaciones y legados recibidos	33.782	92.141
Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero	1.486.847	1.536.736
- Emisión de deudas con entidades de crédito	1.850.000	1.786.429
- Devolución y amortización de deudas con entidades de crédito	(354.351)	(175.011)
- Devolución y amortización de deudas con asociadas	(2.000)	2.000
- Otros (-)	(6.802)	(76.682)
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio (IV)	(688)	110
Aumento/disminución neta del efectivo o equivalentes (I+II+III+IV)	3.305	(1.024)
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio	10.725	11.749
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio	14.030	10.725

Las notas 1 a 19 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del estado de flujos de efectivo consolidado correspondiente al ejercicio 2009.



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 instala-

ciones 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 o entidades relacionadas con sus actividades 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.

Actualmente, se encuentra en proceso el desarrollo de un nuevo modelo de gestión aeroportuaria, cuyos elementos principales se resumen en los siguientes:

- Mantenimiento de Aena como entidad pública empresarial con las competencias en materia de navegación aérea y asegurando a la Entidad los mecanismos



necesarios para hacer efectivas sus obligaciones en relación con la seguridad, continuidad, competitividad y eficiencia del servicio garantizando la organización del trabajo por la Entidad y mejora de su productividad.

- Creación de la sociedad estatal "Aena Aeropuertos S.A." con las competencias de gestión de la red aeroportuaria actual, en la que Aena participará, al menos, en el 70% del capital. Esta Sociedad, tendrá fundamentalmente las competencias de prestación de todos los servicios aeroportuarios (salvo los propios de la navegación aérea o que correspondan a otros órganos del Estado como Aduanas, Seguridad, etcétera), la gestión y mantenimiento de las infraestructuras aeroportuarias correspondientes a su ámbito de gestión, así como el proyecto y ejecución de las nuevas infraestructuras que demanden los aeropuertos, la gestión de los bienes de dominio público o patrimoniales que integrarán el recinto aeroportuario y, en consecuencia, la gestión de todos los servicios comerciales y el otorgamiento de los títulos que habiliten la ocupación de los mismos por terceros.

- Creación de sociedades filiales de gestión, con las mismas competencias que la sociedad Aena Aero-

puertos S.A., en aeropuertos de alto volumen de tráfico y de especial complejidad en la gestión, siempre que resulte viable económica y financieramente, con la participación en el consejo de administración de las administraciones autonómica y local y de las Cámaras de Comercio, y en la que Aena Aeropuertos S.A. será la titular del capital social y mantendrá la adscripción del patrimonio y la deuda.

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

Asimismo, la Entidad 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:

ACTIVIDAD	ACTIVIDAD	PARTICIPACIÓN				MÉTODO DE CONSOLIDACIÓN
		%		VALOR NETO SEGÚN LIBROS DE LA PARTICIPACIÓN	TITULAR DE LA PARTICIPACIÓN	
		DIRECTO	INDIRECTO			
SOCIEDADES DEPENDIENTES						
Aena Desarrollo Internacional S.A. (a) Arturo Soria, 109 • Madrid	Explotación, conservación, gestión y administración de infraestructuras aeroportuarias, así como los servicios complementarios	100	-	83.184	Aena	Integración global
Centros Logísticos Aeroportuarios S.A. (Clasa) (b) 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	-	24.137	Aena	Integración global



ACTIVIDAD	ACTIVIDAD	PARTICIPACIÓN				MÉTODO DE CONSOLIDACIÓN
		%		VALOR NETO SEGÚN LIBROS DE LA PARTICIPACIÓN	TITULAR DE LA PARTICIPACIÓN	
		DIRECTO	INDIRECTO			
SOCIEDADES DEPENDIENTES						
Centro de Referencia Investigación, Desarrollo e Innovación ATM. A.I.E. (Crida) (b) Juan Ignacio Luca de Tena, 14 • Madrid	Realización de actividades de I+D+i en el ámbito ATM encaminadas a mejorar las prestaciones (en particular seguridad, capacidad y eficiencia económica y medioambiental) del sistema de navegación aérea español como parte integrante de un sistema global	66,66	10,18	480	Aena Indirecto Ineco	Integración global
Ingeniería y Economía del Transporte S.A. (Ineco) (a) 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

ACTIVIDAD	ACTIVIDAD	PARTICIPACIÓN				MÉTODO DE CONSOLIDACIÓN
		%		VALOR NETO SEGÚN LIBROS DE LA PARTICIPACIÓN	TITULAR DE LA PARTICIPACIÓN	
		DIRECTO	INDIRECTO			
SOCIEDADES ASOCIADAS						
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) (a) • México DF	Operador aeropuertos del Pacífico GAP	-	33,33	84.121	Aena Desarrollo Internacional	Puesta en equivalencia
ociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. (Sacsá) (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) (a) Aeropuerto Ernesto Cortissoz • Barranquilla • Colombia	Explotación Aeropuerto de Barranquilla	-	40	159	Aena Desarrollo Internacional	Puesta en equivalencia
Aerocali, S.A. (b) Aeropuerto Alfons Bonilla • Aragón Cali • Colombia	Explotación del Aeropuerto de Cali	-	33,34	1.659	Aena Desarrollo Internacional	Puesta en equivalencia



ACTIVIDAD	ACTIVIDAD	PARTICIPACIÓN				MÉTODO DE CONSOLIDACIÓN
		%		VALOR NETO SEGÚN LIBROS DE LA PARTICIPACIÓN	TITULAR DE LA PARTICIPACIÓN	
		DIRECTO	INDIRECTO			
SOCIEDADES ASOCIADAS						
Tecnología e Investigación Ferroviaria, S.A. (Tifsa) (a) Paseo de la Habana, 138 • Madrid	Investigación y desarrollo tecnológico, consultoría y asistencia técnica en actividades del sector del transporte ferroviario	-	29,93	2.048	Ineco	Puesta en equivalencia

(a) Datos obtenidos de las cuentas anuales del ejercicio 2009 en proceso de formulación.
(b) Datos obtenidos de las cuentas anuales auditadas del ejercicio 2009.
A 31 de diciembre de 2009 ninguna de estas sociedades cotiza en bolsa.

2. BASES DE PRESENTACIÓN

A) IMAGEN FIEL

Las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2009, que han sido presentadas por el presidente-director general de la Entidad dominante, se han obtenido de los registros contables de la 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 1514/2007, por el que se aprueba el Plan General de Contabilidad y demás normativa contable que resulte de aplicación, de forma que muestran la imagen fiel del patrimonio consolidado, de la situación financiera, de los resultados del Grupo y de los flujos de efectivo consolidados.

Estas cuentas anuales consolidadas se someterán a la aprobación del Consejo de Administración de la Entidad Pública Empresarial dominante, estimándose que serán aprobadas sin modificación alguna. Por su parte, las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2008 fueron aprobadas por el Consejo de Administración de la Entidad Pública Empresarial dominante celebrado el 24 de junio de 2009.

B) PRINCIPIOS CONTABLES NO OBLIGATORIOS APLICADOS

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

C) ASPECTOS CRÍTICOS DE LA VALORACIÓN Y ESTIMACIÓN DE LA INCERTIDUMBRE

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

- La evaluación de posibles pérdidas por deterioro de determinados activos (véase nota 4).
- La vida útil de los activos materiales e intangibles (véase nota 4).



- El cálculo de provisiones (véase nota 13).
- Los ingresos ordinarios y los costes asociados con los contratos de prestación de servicios (véase nota 4).
- Las hipótesis empleadas en el cálculo actuarial de los pasivos por compromisos con el personal (véase nota 13).
- El valor de mercado de determinados instrumentos financieros (véase nota 10).

A pesar de que estas estimaciones se han realizado sobre la base de la mejor información disponible al cierre del ejercicio 2009, es posible que acontecimientos que puedan tener lugar en el futuro obliguen a modificarlas (al alza o a la baja) en los próximos ejercicios, lo que se realizaría, en su caso, de forma prospectiva.

En este sentido, en el Real Decreto-ley 1/2010, de 5 de febrero, por el que se regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, se establecen las obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios y se fijan determinadas condiciones laborales para los controladores civiles de tránsito aéreo, se dispone, entre otras cosas, que hasta que transcurran tres años desde su entrada en vigor, queda suspendido el derecho a obtener la licencia especial retribuida, sin que pueda producirse ninguna nueva incorporación, haya sido o no solicitada, a dicha situación. Asimismo, está en desarrollo el Proyecto de Ley por la que se regulará la prestación de servicios de tránsito aéreo, cuyo articulado podría afectar de forma significativa al régimen aplicable a dicha licencia.

El Grupo presenta a 31 de diciembre de 2009 un fondo de maniobra negativo de 2.262 millones de euros y un resultado consolidado negativo del ejercicio de 344 millones de euros. Para poder atender a los compromisos de inversión y sus deudas el Grupo dispone de líneas de crédito y préstamos no dispuestos por

importe de 1.674 millones de euros (véase nota 14), además del flujo de caja que generará en el próximo ejercicio. Asimismo, de conformidad con el "Acuerdo Marco para la financiación del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte" (Peit) entre el Ministerio de Fomento y el Banco Europeo de Inversiones (BEI) de fecha 4 de julio de 2006, la Entidad Pública Empresarial dominante puede optar a formalizar financiación adicional por 600 millones de euros, sujeta al resultado positivo de la evaluación de los proyectos para los que se solicita dicha financiación por parte del BEI. En estas circunstancias, los Administradores de la Entidad Pública Empresarial dominante consideran que no existirán problemas para satisfacer dichos compromisos.

Por otro lado, el Grupo ha realizado los oportunos test de deterioro siguiendo el procedimiento descrito en la nota 4-a sin que se hayan puesto de manifiesto pérdidas por deterioro de valor significativas.

D) COMPARACIÓN DE LA INFORMACIÓN

La información contenida en esta Memoria consolidada referida al ejercicio 2008 se presenta exclusivamente a efectos comparativos con la información del ejercicio 2009.

E) AGRUPACIÓN DE PARTIDAS

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



F) CAMBIOS EN CRITERIOS CONTABLES

Durante el ejercicio 2009 la Entidad dominante ha registrado un aumento por importe de 34.666 miles de euros en las subvenciones de fondos europeos registradas en patrimonio neto al cumplir estas subvenciones los requisitos establecidos para ser consideradas como reintegrables, como consecuencia de la aprobación de la Orden EHA/733/2010, de 25 de marzo, por la que se aprueban aspectos contables de empresas públicas que operan en determinadas circunstancias. En aplicación de dicha Orden, la Entidad ha optado por no adaptar la información comparativa a los nuevos criterios.

G) CORRECCIÓN DE ERRORES

La Entidad dominante ha registrado en las cuentas anuales consolidadas adjuntas ajustes por importe de 13.082 miles de euros por los siguientes conceptos:

El impacto de la presentación en 2009 de declaraciones complementarias del impuesto sobre sociedades de ejercicios anteriores, que ha supuesto un ajuste negativo contra patrimonio neto por importe de 9.412 miles de euros.

La diferencia entre la provisión por la cuota a pagar en relación al impuesto sobre sociedades registrado en el ejercicio 2008 y la declaración que, finalmente, ha sido liquidada por dicho impuesto en 2009. Como consecuencia, el patrimonio neto ha disminuido por importe de 3.670 miles de euros.

H) PRINCIPIOS DE CONSOLIDACIÓN

La consolidación se ha realizado, de acuerdo con la normativa vigente, aplicando los siguientes criterios:

1. Se consideran entidades dependientes aquellas vinculadas con la Entidad Pública Empresarial "Ae-

ropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena)" por una relación de control. Las cuentas anuales de las entidades dependientes se consolidan por el método de integración global. En esta circunstancia se encuentran en el ejercicio 2009 las sociedades Ingeniería y Economía del Transporte S.A., Centros Logísticos Aeroportuarios S.A., Aena Desarrollo Internacional S.A. y Centro de Referencia Investigación, Desarrollo e Innovación ATM A.I.E.

2. Se consideran entidades asociadas aquellas en las que la Entidad tiene capacidad para ejercer una influencia significativa. Dichas entidades se incluyen en la consolidación por el método de puesta en equivalencia. En esta circunstancia se encuentran en el ejercicio 2009 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.

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 2009.

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

A efectos de las presentes cuentas anuales consolidadas se ha considerado como fecha de primera consolidación para cada sociedad dependiente consolidada la fecha en que se tomó el control sobre la misma.

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 "Ae-



eropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena)” y las sociedades dependientes a 31 de diciembre de 2009 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 métodos uniformes a todas las sociedades incluidas en el perímetro de consolidación.

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 patrimonio neto del balance de situación consolidado y en el epígrafe “Resultado atribuido a socios externos” de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2009 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.
4. Las diferencias acumuladas a la fecha de transición, surgidas de la aplicación de este método de conversión, se consideran reservas de la sociedad inversora. Las diferencias de conversión generadas en el ejercicio se incluyen dentro del epígrafe “Ajustes de valor” en el capítulo de “Patrimonio neto” del balance de situación consolidado a 31 de diciembre de 2009 adjunto.

I) MODIFICACIONES AL PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN

Durante el ejercicio 2009 no se han registrado cambios en el perímetro de consolidación.

3. APLICACIÓN DEL RESULTADO

La aplicación del resultado del ejercicio 2009 presentada por el presidente-director general de la Entidad Pública Empresarial, de acuerdo con los Estatutos, es la siguiente:

	MILES DE EUROS
BASE DE REPARTO: Pérdidas y ganancias (pérdidas)	(352.899)
APLICACIÓN: Resultados negativos de ejercicios anteriores	(352.899)



4. 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 2009, de acuerdo con las establecidas en el Plan General de Contabilidad, han sido las siguientes:

A) INMOVILIZACIONES INTANGIBLES

Las inmovilizaciones intangibles figuran contabilizadas a su precio de adquisición, coste de producción o valor venal de adscripción. La amortización se calcula según el método lineal en función de la vida útil de los distintos bienes según los siguientes porcentajes:

CONCEPTO	%
Desarrollo	25
Aplicaciones informáticas	17-25
Otro inmovilizado intangible	12,5-25

Los gastos de desarrollo, específicamente individualizados por proyectos, cuya rentabilidad económica-financiera y éxito técnico sea, o se prevea, satisfactorio, se activan y amortizan en un período de 4 años desde que concluyen. 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 y desarrollo de determinados programas informáticos. Los costes de mantenimiento de las aplicaciones informáticas se registran en la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en que se incurren.

Como "Otro inmovilizado intangible" la Entidad Pública Empresarial dominante activa principalmente los planes

directores de los aeropuertos y los estudios asociados a los mismos, que se amortizan en un periodo de 8 años.

Asimismo, son de aplicación las mismas normas en cuanto a activación de gastos financieros, trabajos realizados por la empresa, sustituciones o renovaciones y reconocimiento de resultados por enajenación que las citadas para el inmovilizado material.

El beneficio o pérdida resultante de la enajenación o el retiro de un activo se calcula como la diferencia entre el precio de la venta y el importe en libros del activo, y se reconoce en la cuenta de resultados.

El cargo a la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2009 en concepto de amortización del inmovilizado intangible ascendió a 41.845 miles de euros y 48.161 miles de euros en 2008 (véase nota 5).

Deterioro de valor de activos intangibles y materiales

Cuando existen indicios de pérdida de valor, o al cierre de cada ejercicio en el caso del fondo de comercio y los activos intangibles de vida útil indefinida, el Grupo procede a evaluar mediante el denominado "Test de deterioro" la posible existencia de pérdidas de valor que reduzcan el valor recuperable de dichos activos a un importe inferior al de su valor en libros.

El Grupo distingue entre activos generadores de flujos de efectivo y activos no generadores de flujo de efectivo. Los activos generadores de flujos de efectivo son los elementos de inmovilizado material, intangible o inmobiliario que se poseen con el fin de obtener un beneficio o generar un rendimiento comercial a través de la entrega de bienes o prestación de servicios, mientras que los activos no generadores de flujo de efectivo son aquellos elementos que se poseen con una finalidad distinta a la de obtener un rendimiento comercial. En ciertas ocasiones, un activo, aunque es mantenido principal-



mente para producir flujos económicos sociales que benefician a la colectividad, puede también proporcionar rendimientos comerciales a través de una parte de sus instalaciones o componentes, o bien a través de un uso incidental y diferente a su uso principal. Cuando el componente o uso generador de flujos de efectivo se pueda considerar como accesorio con respecto al objetivo principal del activo como un todo, o bien no pueda operar o explotarse con independencia del resto de componentes e instalaciones integrantes del activo, éste se considera íntegramente como no generador de flujos de efectivo.

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

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

- Los valores recuperables se calculan para cada unidad generadora de efectivo: la red de aeropuertos en su conjunto por un lado, y el conjunto de centros y torres de control a través de los cuales se presta el servicio de navegación aérea por otro.
- La Dirección prepara anualmente un plan de negocio (programa de actuación plurianual) abarcando generalmente un espacio temporal de tres ejercicios. Los principales componentes de dicho plan, que es la base del test de deterioro, son los siguientes:
 - Proyecciones de resultados.
 - Proyecciones de inversiones y capital circulante.
- Otras variables que influyen en el cálculo del valor recuperable son:

- Tipo de descuento a aplicar, entendiendo éste como la media ponderada del coste de capital, siendo las principales variables que influyen en su cálculo, el coste de los pasivos y los riesgos específicos de los activos.
 - Tasa de crecimiento de los flujos de caja empleada para extrapolar las proyecciones de flujos de efectivo más allá del período cubierto por los presupuestos o previsiones.
- Los programas de actuación plurianual son preparados en función de las mejores estimaciones disponibles y son aprobados por el Consejo de Administración.

En el caso de que se deba reconocer una pérdida por deterioro el Grupo reduciría, en proporción a su valor contable, los activos de la unidad generadora de efectivo, hasta el límite del mayor valor entre los siguientes: su valor razonable menos los costes de venta, su valor en uso y cero.

Si una pérdida por deterioro de valor revirtiese posteriormente, el importe en libros del activo o de la unidad generadora de efectivo se incrementaría en la estimación revisada de su importe recuperable, pero de tal modo que el importe en libros incrementado no superara el importe en libros que se habría determinado de no haberse reconocido ninguna pérdida por deterioro en ejercicios anteriores. Dicha reversión de una pérdida por deterioro de valor se reconocería como ingreso.

Como resultado del análisis anterior, durante el ejercicio 2009 no se ha detectado ningún problema de deterioro de valor significativo.

B) INMOVILIZACIONES MATERIALES

El inmovilizado material se presenta en el balance de situación consolidado y se encuentra valorado por



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

El inmovilizado material en adscripción se halla valorado a su valor venal en el momento de la adscripción, 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 permitieran determinar el coste de adquisición del mismo.

Las adiciones y compras de inmovilizado realizadas por el Grupo se valoran a su precio de adquisición e incluyen los costes medioambientales necesarios para su realización.

Los bienes del inmovilizado material incorporados con anterioridad al 31 de diciembre de 1996 se valoran al precio de adquisición o el de la tasación inicial más las actualizaciones practicadas de acuerdo con las disposiciones contenidas en las normas legales correspondientes.

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

Los trabajos que el Grupo realiza para su propio inmovilizado se registran al coste acumulado que resulta de añadir a los costes externos los costes internos, determinados en función de los consumos propios de materiales, la mano de obra directa incurrida y los gastos generales de fabricación.

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

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

El Grupo amortiza su inmovilizado material una vez que está en condiciones de uso siguiendo el método lineal, distribuyendo el valor contable de los activos entre los años de vida útil estimada, salvo en el caso de los terrenos que se consideran activos de vida útil indefinida y no se amortizan. Para los elementos de inmovilizado en adscripción se estimó, en el momento de la adscripción, 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:

	AÑOS
Construcciones	20-50
Instalaciones técnicas	10-20
Maquinaria	5-25
Otras instalaciones	8-20
Mobiliario	10-13
Otro inmovilizado	4-17

Asimismo, cuando el valor de realización de un activo generador de flujos de efectivo es inferior al valor neto contable y esa diferencia no se considere definitiva, se procede a dotar una provisión por dicha diferencia. No obstante, si la disminución de valor es de carácter irreversible se reduce directamente el coste del bien.

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.

El cargo a la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2009 en concepto de amortización del inmovilizado material ascendió a 752.072 miles de euros y 653.153 miles de euros en 2008 (véase nota 6).

C) INVERSIONES INMOBILIARIAS

El epígrafe “Inversiones inmobiliarias” del balance de situación consolidado recoge los valores de edificios, otras construcciones e instalaciones que se mantienen para explotarlos en régimen de alquiler.

Estos activos se valoran de acuerdo con los criterios indicados en la nota 4-b, relativa al inmovilizado material.

El cargo a la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2009 en concepto de amortización de las inversiones inmobiliarias ascendió a 3.402 miles de euros y a 3.008 miles de euros en 2008 (véase nota 7).

D) ARRENDAMIENTOS

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

Arrendamiento financiero

En las operaciones de arrendamiento financiero en las que el Grupo actúa como arrendatario, se presenta el coste de los activos arrendados en el balance de situación consolidado según la naturaleza del bien objeto del

contrato, simultáneamente, un pasivo por el mismo importe. Dicho importe es el menor entre el valor razonable del bien arrendado y el valor actual al inicio del arrendamiento de las cantidades mínimas acordadas, incluida la opción de compra, cuando no existan dudas razonables sobre su ejercicio. No se incluyen en su cálculo las cuotas de carácter contingente, el coste de los servicios y los impuestos repercutibles por el arrendador. La carga financiera total del contrato se imputa a la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio en que se devenga, aplicando el método del tipo de interés efectivo. Las cuotas de carácter contingente se reconocen como gasto del ejercicio en que se incurren.

En particular, la sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional mantiene suscrito un contrato de arrendamiento financiero, que cumple las características anteriores, actuando como arrendador “BBVA” (véase características de la financiación en la nota 14), y el cual está destinado a la adquisición de un sistema automatizado de inspección en vuelo (consola), cuyo coste ascendió a un importe de 3.551 miles de euros y que se encuentra recogido dentro de “Otro inmovilizado material” del epígrafe “Inmovilizado material” del balance de situación consolidado al 31 de diciembre 2009 adjunto (véase nota 6). La sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional está amortizando dicho activo atendiendo a la vida útil estimada de éste, es decir, en un plazo aproximado de 10 años.

Arrendamiento operativo

Los ingresos y gastos correspondientes al arrendatario derivados de los acuerdos de arrendamiento operativo se registran en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada en el ejercicio en que se devengan.

El coste de adquisición de los bienes arrendados se presenta en el balance de situación consolidado conforme a su naturaleza, incrementado por el importe de los costes del contrato directamente imputables, los



cuales se reconocen como gasto en el plazo del contrato, aplicando el mismo criterio utilizado para el reconocimiento de los ingresos del arrendamiento.

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

E) INSTRUMENTOS FINANCIEROS

E-1) ACTIVOS FINANCIEROS

Clasificación

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

Préstamos y partidas a cobrar: activos financieros originados en la prestación de servicios por operaciones de tráfico del Grupo, o los que no teniendo un origen comercial, no son instrumentos de patrimonio ni derivados y cuyos cobros son de cuantía fija o determinable y no se negocian en un mercado activo. Los Administradores de la Entidad Pública Empresarial y sociedades dependientes no prevén problemas de recuperación de estos activos.

Inversiones mantenidas hasta el vencimiento: valores representativos de deuda, con fecha de vencimiento fijada y cobros de cuantía determinable, que se negocian en un mercado activo y sobre los que el Grupo manifiesta su intención y capacidad para conservarlos en su poder hasta la fecha de su vencimiento. A 31 de diciembre de 2009 no existen inversiones de este tipo.

Activos financieros mantenidos para negociar: son aquellos adquiridos con el objetivo de enajenarlos en el corto plazo o aquellos que forman parte de una cartera de la que existen evidencias de actuaciones recien-

tes con dicho objetivo. Esta categoría incluye también los derivados financieros que no sean contratos de garantías financieras (por ejemplo avales) ni han sido designados como instrumentos de cobertura.

Depósitos y fianzas: corresponden, principalmente, a las fianzas depositadas ante los organismos públicos de las distintas comunidades autónomas en virtud de lo dispuesto por la Ley de Arrendamientos Urbanos y a los depósitos constituidos como consecuencia de las expropiaciones llevadas a cabo con motivo de las obras en varios aeropuertos.

Activos financieros disponibles para la venta: se trata de instrumentos de patrimonio de otras empresas que no han sido clasificados en ninguna de las categorías anteriores.

Valoración inicial

Los activos financieros se registran inicialmente al valor razonable de la contraprestación entregada más los costes de la transacción que sean directamente atribuibles.

Valoración posterior

Los préstamos, partidas a cobrar e inversiones mantenidas hasta el vencimiento se valoran por su coste amortizado.

Los activos financieros disponibles para la venta se valoran a su valor razonable, registrándose en el "Patrimonio neto" el resultado de las variaciones en dicho valor razonable, hasta que el activo se enajena o haya sufrido un deterioro de valor (de carácter estable o permanente), momento en el cual dichos resultados acumulados reconocidos previamente en el "Patrimonio neto" pasan a registrarse en la cuenta de pérdidas y ganancias.

Al menos al cierre del ejercicio, el Grupo realiza un test de deterioro para los activos financieros que no



están registrados a valor razonable. Se considera que existe evidencia objetiva de deterioro si el valor recuperable del activo financiero es inferior a su valor en libros. Cuando se produce, el registro de este deterioro se registra en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada.

En particular, y respecto a las correcciones valorativas relativas a los deudores comerciales y otras cuentas a cobrar, el deterioro se realiza para cubrir los riesgos de morosidad e insolvencia relativos a los saldos de cierta antigüedad y para los que concurran circunstancias que hagan recomendable su clasificación como de dudoso cobro.

El Grupo da de baja los activos financieros cuando expiran o se han cedido los derechos sobre los flujos de efectivo del correspondiente activo financiero y se han transferido sustancialmente los riesgos y beneficios inherentes a su propiedad, tales como en ventas en firme de activos, las ventas de activos financieros con pacto de recompra por su valor razonable o las titulaciones de activos financieros en las que la empresa cedente no retiene financiaciones subordinadas ni concede ningún tipo de garantía o asume algún otro tipo de riesgo.

Por el contrario, el Grupo no da de baja los activos financieros y reconoce un pasivo financiero por un importe igual a la contraprestación recibida en las cesiones de activos financieros en las que se retengan sustancialmente los riesgos y beneficios inherentes a su propiedad.

E-2) PASIVOS FINANCIEROS

Son pasivos financieros aquellos débitos y partidas a pagar que tiene el Grupo y que se han originado en la compra de bienes y servicios por operaciones de tráfico, o también aquellos que, sin tener un origen comer-

cial, no pueden ser considerados como instrumentos financieros derivados.

Los débitos y partidas a pagar se valoran inicialmente por su valor razonable de la contraprestación recibida, ajustada por los costes de la transacción directamente atribuibles. Con posterioridad, dichos pasivos se valoran de acuerdo con su coste amortizado.

F) COBERTURAS CONTABLES

El Grupo utiliza instrumentos financieros derivados para cubrir los riesgos a los que se encuentran expuestas sus actividades, operaciones y flujos de efectivo futuros. Fundamentalmente, estos riesgos son originados por las variaciones de los tipos de cambio y tipos de interés. En el marco de dichas operaciones el Grupo posee instrumentos financieros de cobertura contable de flujos de efectivo tal y como se detalla en la nota 10.

Para que este instrumento financiero se haya podido calificar como de cobertura contable, ha sido designado inicialmente como tal documentándose la relación de cobertura. Asimismo, se verifica inicialmente y de forma periódica a lo largo de su vida (como mínimo en cada cierre contable) que la relación de cobertura es eficaz, es decir, que es esperable prospectivamente que los cambios en el valor razonable o en los flujos de efectivo de la partida cubierta (atribuibles al riesgo cubierto) se compensen casi completamente por los del instrumento de cobertura y que, retrospectivamente, los resultados de la cobertura hayan oscilado dentro de un rango de variación del 80% al 125% respecto del resultado de la partida cubierta.

Al tratarse de una cobertura contable de flujo de efectivo, la parte de la ganancia o pérdida del instrumento de cobertura que se haya determinado como cobertura eficaz se reconoce transitoriamente en el "Patrimonio neto", imputándose en la cuenta de pérdidas y



ganancias consolidada en el mismo período en que el elemento que está siendo objeto de cobertura afecta al resultado, salvo que la cobertura corresponda a una transacción prevista que termine en el reconocimiento de un activo o pasivo no financiero, en cuyo caso los importes registrados en el "Patrimonio neto" se incluirán en el coste del activo o pasivo cuando sea adquirido o asumido.

La contabilización de cobertura es interrumpida cuando el instrumento de cobertura vence, o es vendido, finalizado o ejercido, o deja de cumplir los criterios para la contabilización de cobertura. En ese momento, cualquier beneficio acumulado o pérdida acumulada correspondiente al instrumento de cobertura que haya sido registrado en el "Patrimonio neto" se mantiene dentro de éste hasta que se produzca la operación prevista. Cuando no se espera que se produzca la operación que está siendo objeto de cobertura, los beneficios o pérdidas acumulados netos reconocidos en el "Patrimonio neto" se transfieren a los resultados netos del período, reconociéndose por su importe como un resultado financiero en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio.

G) EXISTENCIAS

Las existencias incluyen los repuestos y materiales diversos existentes en los almacenes centrales y en el centro de apoyo logístico de la Entidad Pública Empresarial dominante, y se valoran inicialmente al precio de adquisición (precio promedio ponderado). El coste de adquisición se determina según el precio histórico para los elementos identificados en los expedientes de compra. Posteriormente, si el valor neto realizable de las existencias es inferior al precio de adquisición, se efectúan las correspondientes correcciones valorativas. Si las circunstancias que causaron la corrección del valor de las existencias dejan de existir, el importe de la corrección será objeto de reversión.

H) TRANSACCIONES EN MONEDA EXTRANJERA

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

Al cierre del ejercicio, los activos y pasivos monetarios en moneda extranjera se convierten a euros aplicando los tipos vigentes a dicha fecha.

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

I) IMPUESTO SOBRE BENEFICIOS

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

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

El gasto o el ingreso por impuesto diferido se corresponde con el reconocimiento y la cancelación de los activos y pasivos por impuesto diferido. Estos incluyen las diferencias temporarias que se identifican como aquellos importes que se prevén pagaderos o recupe-



rables derivados de las diferencias entre los importes en libros de los activos y pasivos y su valor fiscal, así como las bases imponibles negativas pendientes de compensación y los créditos por deducciones fiscales no aplicadas fiscalmente. Dichos importes se registran aplicando a la diferencia temporaria o crédito que corresponda el tipo de gravamen al que se espera recuperarlos o liquidarlos.

Se reconocen pasivos por impuestos diferidos para todas las diferencias temporarias imponibles, excepto aquellas derivadas del reconocimiento inicial de fondos de comercio o de otros activos y pasivos en una operación que no afecta ni al resultado fiscal ni al resultado contable y no es una combinación de negocios, así como las asociadas a inversiones en empresas dependientes, asociadas y negocios conjuntos en las que la Entidad Pública Empresarial dominante puede controlar el momento de la reversión y es probable que no reviertan en un futuro previsible.

Por su parte, los activos por impuestos diferidos sólo se reconocen en la medida en que se considere probable que la Entidad Pública Empresarial dominante vaya a disponer de ganancias fiscales futuras contra las que poder hacerlos efectivos.

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

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

Desde el ejercicio 2005, la Entidad Pública Empresarial dominante, como matriz del Grupo Aena, tributa en régimen de consolidación fiscal con determinadas sociedades filiales al cumplir con las condiciones establecidas para ello.

Las sociedades que integran junto con la Entidad Pública Empresarial el Grupo fiscal en el ejercicio 2009 son las siguientes:

1. Aena Desarrollo Internacional, S.A.
2. Centros Logísticos Aeroportuarios, S.A.

J) INGRESOS Y GASTOS

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

Los ingresos por prestación de servicios se reconocen considerando el grado de realización de la prestación a la fecha de balance, siempre y cuando el resultado de la transacción pueda ser estimado con fiabilidad.

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

Existen gastos de personal, devengados y registrados en el ejercicio 2009 y anteriores, cuya necesaria autorización administrativa no se ha producido.



Contratos de prestación de servicios

Los ingresos ordinarios de los contratos de prestación de servicios de la sociedad dependiente Ineco incluyen el importe inicial del ingreso acordado, cualquier modificación incorporada en el alcance de los trabajos contemplados en el contrato así como los importes relacionados con reclamaciones e incentivos que se consideren probables, siempre que éstos últimos conceptos se puedan valorar con fiabilidad.

Asimismo, los costes de estos contratos incluyen los costes directamente relacionados con el contrato, los costes relacionados con la actividad del contrato en general que pueden ser imputados al contrato y cualquier otro coste que se puede repercutir al cliente, según los términos del contrato. Los costes del contrato comprenden igualmente aquellos incurridos durante su negociación si pueden ser identificados y valorados con fiabilidad, siempre que se considera probable la aceptación del contrato por parte del cliente.

Los ingresos ordinarios y los costes asociados con un contrato de prestación de servicios, se reconocen considerando su grado de realización a la fecha de cierre, cuando el resultado del mismo puede ser estimado con fiabilidad. En este sentido:

- En contratos a precio fijo, esta circunstancia se produce cuando el importe de los ingresos, el grado de realización, los costes atribuibles y los pendientes de incurrir puedan ser valorados con fiabilidad; los costes atribuibles pueden ser claramente identificados, de modo que los costes reales se pueden comparar con los estimados y sea probable que se reciban los beneficios económicos derivados de los contratos.

- En contratos de margen sobre coste, el reconocimiento de ingresos y gastos se produce cuando los costes atribuibles a los contratos, sean o no específicamente reembolsables, pueden ser claramente identificados y

valorados con fiabilidad y es probable que se reciban los beneficios económicos derivados de los mismos.

La sociedad dependiente Ineco determina el grado de realización de los contratos mediante el método del coste incurrido.

Las modificaciones de las previsiones de ingresos y costes de los contratos se reconocen prospectivamente en el ejercicio corriente y en los futuros como un cambio en las estimaciones.

Las pérdidas esperadas por contratos de construcción se reconocen inmediatamente como gastos del ejercicio.

K) PROVISIONES Y CONTINGENCIAS

El Grupo, en la formulación de las cuentas anuales consolidadas, diferencia entre:

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

Las cuentas anuales consolidadas recogen todas las provisiones con respecto a las cuales se estima que la probabilidad de que se tenga que atender la obligación es mayor que de lo contrario. Los pasivos contingentes no se reconocen en las cuentas anuales consolidadas, sino que se informa sobre los mismos en la Memoria, en la medida en que sean considerados como posibles.



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

La compensación a recibir de un tercero en el momento de liquidar la obligación, siempre que no existan dudas de que dicho reembolso será percibido, se registra como activo, excepto en el caso de que exista un vínculo legal por el que se haya exteriorizado parte del riesgo, y en virtud del cual el Grupo no esté obligado a responder.

Las principales estimaciones realizadas por el Grupo han sido las siguientes:

Provisión para impuestos

Corresponde al valor 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.

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.

Provisiones para compromisos laborales adquiridos

El coste de las obligaciones derivadas de compromisos en materia de personal se reconoce en función de su

devengo, según la mejor estimación calculada con los datos disponibles por el Grupo.

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

L) INDEMNIZACIONES POR DESPIDO

De acuerdo con la reglamentación de trabajo vigente, el Grupo está obligada al pago de indemnizaciones a los empleados que despidan en determinadas circunstancias. 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 y sociedades dependientes no prevén despidos en el futuro que hagan necesaria la dotación de una provisión significativa por este concepto.

M) ACTIVIDADES CON INCIDENCIA EN MEDIO AMBIENTE

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

En este sentido, las inversiones derivadas de actividades medioambientales se valoran a su coste de adquisición y se activan como mayor coste del inmovilizado



en el ejercicio en el que se incurren, siguiendo los criterios descritos en el apartado b) de esta misma nota.

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

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

N) SUBVENCIONES, DONACIONES Y LEGADOS RECIBIDOS

Las subvenciones, donaciones y legados de capital no reintegrables se contabilizan como tales cuando existe un acuerdo individualizado de concesión de la subvención, se hayan cumplido las condiciones establecidas para su concesión y no existan dudas razonables sobre su recepción. Desde el ejercicio 2009, en el caso de subvenciones concedidas para la construcción de un activo cuya ejecución no se haya completado, la subvención se calificará como no reintegrable en proporción a la obra ejecutada siempre que no existan dudas razonables de que concluirá la construcción según las condiciones establecidas en el acuerdo de concesión (véase nota 2-f). Con carácter general, se valoran por el valor razonable del importe o del bien concedido y se contabilizan inicialmente como ingresos netos de impuestos directamente imputados al patrimonio neto e imputándose a resultados en proporción a la depreciación experimentada por los activos financiados por dichas subvenciones, salvo que se trate de activos no depreciables, en

cuyo caso se imputarán a resultados del ejercicio en que se produzca la enajenación o la corrección valorativa de los mismos. Las subvenciones oficiales concedidas para compensar costes se reconocen como ingresos sobre una base sistemática, a lo largo de los periodos en los que se extiendan los costes que pretenden equilibrar.

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

Las subvenciones de explotación se abonan a resultados en el momento en que se conceden, excepto si se destinan a financiar déficit de explotación de ejercicios futuros, en cuyo caso se imputarán en dichos ejercicios. Si se conceden para financiar gastos específicos la imputación se realizará a medida que se devenguen los gastos financiados.

O) TRANSACCIONES CON VINCULADAS

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

5. INMOVILIZADO INTANGIBLE

Los movimientos habidos en el epígrafe "Inmovilizado intangible" en los ejercicios 2009 y 2008 han sido los siguientes:



EJERCICIO 2009

	MILES DE EUROS			
	Desarrollo	Otro inmovilizado intangible	Aplicaciones informáticas	Total
Coste:				
Saldo a 31 de diciembre de 2008	34.522	262.217	298.262	595.001
Entradas	17.576	21.993	54.304	93.873
Salidas / bajas	(94)	(1.042)	(21.029)	(22.165)
raspos (nota 6)	44.792	(74.858)	2.730	(27.336)
Saldo a 31 de diciembre de 2009	96.796	208.310	334.267	639.373
Amortización:				
Saldo a 31 de diciembre de 2008	(9.447)	(131.552)	(194.661)	(335.660)
Dotaciones	(790)	(4.248)	(36.807)	(41.845)
Salidas / bajas	34	19	20.430	20.483
Traspos (Nota 6)	27	215	(33)	209
Saldo a 31 de diciembre de 2009	(10.176)	(135.566)	(211.071)	(356.813)
Neto:	86.620	72.744	123.196	282.560

EJERCICIO 2008

	MILES DE EUROS			
	Desarrollo	Otro inmovilizado intangible	Aplicaciones informáticas	Total
Coste:				
Saldo al 1 de enero de 2008	57.259	238.825	258.885	554.969
Entradas	13.766	39.404	41.223	94.393
Salidas / bajas	-	(780)	(5.316)	(6.096)
Traspos (Nota 6)	(36.503)	(15.232)	3.470	(48.265)
Saldo a 31 de diciembre de 2008	34.522	262.217	298.262	595.001
Amortización:				
Saldo a 1 de enero de 2008	(9.750)	(117.997)	(166.752)	(294.499)
Dotaciones	(1.425)	(13.982)	(32.754)	(48.161)
Salidas / bajas	-	13	4.850	4.863
Traspos (Nota 6)	1.728	414	(5)	2.137
Saldo a 31 de diciembre de 2008	(9.447)	(131.552)	(194.661)	(335.660)
Neto:	25.075	130.665	103.601	259.341

Principales adiciones

Las principales adiciones de los ejercicios 2009 y 2008 en el epígrafe de "Aplicaciones informáticas" corresponden a adquisiciones, así como mejoras y desarrollos, de nuevas tecnologías para aplicacio-

nes informáticas, especialmente relativas a la navegación aérea, así como a los servicios centrales de aeropuertos.

Las principales adiciones de los ejercicios 2009 y 2008 en el epígrafe "Otro inmovilizado intangible" corres-



ponden a asistencias técnicas asociadas al Plan Director del Aeropuerto de Barcelona.

Durante el ejercicio en la Entidad Pública Empresarial dominante se han activado un total de 5,02 millones de euros de gastos financieros incurridos durante el período de construcción del inmovilizado intangible. En el ejercicio 2008 se activaron un total de 3,04 millones de euros.

Bienes totalmente amortizados

A 31 de diciembre de 2009 existe inmovilizado intangible en uso con un coste original de 276,98 millones de euros (258,55 millones de euros a 31 de diciembre de 2008), que está totalmente amortiza-

do. El detalle de los ejercicios 2009 y 2008 es el siguiente:

DESCRIPCIÓN	MILES DE EUROS	
	2009	2008
Desarrollo	4.396	7.319
Aplicaciones informáticas	135.657	128.390
Otro inmovilizado intangible	136.924	122.839
Total	276.977	258.548

6. INMOVILIZADO MATERIAL

Los movimientos habidos en las cuentas incluidas en Inmovilizado material en los ejercicios 2009 y 2008 han sido los siguientes:

EJERCICIO 2009	MILES DE EUROS					
	TERRENOS Y CONSTRUCCIONES	INSTALACIONES TÉCNICAS Y MAQUINARIA	OTRAS INSTALACIONES, UTILLAJE Y MOBILIARIO	INMOVILIZADO EN CURSO	OTRO INMOVILIZADO	TOTAL
Coste:						
Saldo a 31 de diciembre de 2008	11.680.537	1.682.676	2.528.256	3.652.705	346.856	19.891.030
Entradas	273.877	56.963	114.823	1.122.372	32.310	1.600.345
Salidas / bajas	(66.910)	(37.751)	(20.127)	(30.231)	(12.628)	(167.647)
Traspasos (Nota 5)	1.231.559	143.531	662.884	(2.047.065)	36.427	27.336
Saldo a 31 de diciembre de 2009	13.119.063	1.845.419	3.285.836	2.697.781	402.965	21.351.064
Amortización acumulada:						
Saldo a 31 de diciembre de 2008	(2.647.002)	(904.064)	(991.882)	-	(267.453)	(4.810.401)
Dotaciones	(377.316)	(127.971)	(197.963)	-	(48.822)	(752.072)
Salidas / bajas	25.873	32.235	17.463	-	12.491	88.062
Traspasos (Nota 5)	(236)	282	(773)	-	518	(209)
Saldo a 31 de diciembre de 2009	(2.998.681)	(999.518)	(1.173.155)	-	(303.266)	(5.474.620)
Neto:	10.120.382	845.901	2.112.681	2.697.781	99.699	15.876.444



EJERCICIO 2008

	MILES DE EUROS					
	TERRENOS Y CONSTRUCCIONES	INSTALACIONES TÉCNICAS Y MAQUINARIA	OTRAS INSTALACIONES, UTILLAJE Y MOBILIARIO	INMOVILIZADO EN CURSO	OTRO INMOVILIZADO	TOTAL
Coste:						
Saldo a 1 de enero de 2008	11.074.613	1.617.484	2.374.907	2.379.598	330.474	17.777.076
Entradas	342.325	39.339	67.629	1.700.933	20.517	2.170.743
Salidas / bajas	(27.995)	(33.111)	(27.573)	(308)	(16.067)	(105.054)
Traspasos (Nota 5)	291.594	58.964	113.293	(427.518)	11.932	48.265
Saldo a 31 de diciembre de 2008	11.680.537	1.682.676	2.528.256	3.652.705	346.856	19.891.030
Amortización acumulada:						
Saldo a 1 de enero de 2008	(2.311.677)	(815.287)	(853.765)	-	(242.603)	(4.223.332)
Dotaciones	(342.243)	(106.828)	(162.103)	-	(41.979)	(653.153)
Salidas / bajas	7.514	20.697	23.979	-	16.031	68.221
Traspasos (Nota 5)	(596)	(2.646)	7	-	1.098	(2.137)
Saldo a 31 de diciembre de 2008	(2.647.002)	(904.064)	(991.882)	-	(267.453)	(4.810.401)
Neto:	9.033.535	778.612	1.536.374	3.652.705	79.403	15.080.629

El Grupo posee inmuebles cuyos valores por separado de la construcción y del terreno, al cierre de los ejercicios 2009 y 2008, son los siguientes:

INMUEBLES	MILES DE EUROS	
	2009	2008
Terrenos	3.346.024	3.249.883
Construcciones	9.773.039	8.430.654
Total	13.119.063	11.680.537

Al cierre de los ejercicios 2009 y 2008 la sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional tenía contratada una operación de arrendamiento financiero con BBVA (véanse notas 8 y 14) sobre un sistema automatizado de inspección en vuelo (consola) que se encuentra registrado como "Equipos para procesos de información" dentro de "Otro inmovilizado material".

Adicionalmente, con fecha 5 de julio de 2007 la sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional ad-

quirió un avión por importe de 2.590 miles de euros financiado mediante la suscripción de un préstamo concedido por "La Caixa" por un importe total de 3.000 miles de euros (véase nota 14). Este avión se encuentra registrado como "Elementos de transporte" dentro de "Otro inmovilizado material".

Conforme se indica en la nota 4-b, 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 a 31 de diciembre de 2009 y 2008, realizadas al amparo del Real Decreto-Ley 7/1996, de 7 de junio, ascendía a 262,47 y 267,09 millones de euros de coste, respectivamente. La amortización acumulada de dichas ac-



tualizaciones ascendía a 159,74 millones de euros a 31 de diciembre de 2009, y su efecto sobre la amortización del ejercicio 2009 ha ascendido a 3,82 millones de euros (a 31 de diciembre de 2008, ascendió a 155,92 millones de euros de amortización acumulada y su efecto sobre la amortización del ejercicio ascendió a 7,82 millones de euros).

Durante el ejercicio 2009 se han activado un total de 68,63 millones de euros de gastos financieros devengados en el ejercicio correspondientes a la financiación del inmovilizado en curso, así como 11,29 millones de euros de trabajos internos realizados por la Entidad Pública Empresarial dominante para su inmovilizado material. Durante el ejercicio 2008 se activaron un total de 94,28 millones de euros de gastos financieros devengados en el ejercicio correspondientes a la financiación del inmovilizado en curso, así como 14,09 millones de euros de trabajos internos realizados por la Entidad para su inmovilizado material.

En el caso de la activación de gastos financieros, la Entidad Pública Empresarial dominante considera que la totalidad de sus préstamos a largo plazo son destinados a la financiación de inversiones. En este sentido, se imputa como mayor valor de estos activos los intereses devengados en función de la proporción que el activo en curso ha representado en el ejercicio sobre el coste total de la inversión.

Adiciones de Inmovilizado

Ejercicio 2009

Las principales adiciones registradas en el ejercicio 2009 se detallan a continuación:

Terrenos y construcciones

La Entidad Pública Empresarial dominante sigue el criterio de activar, siguiendo un criterio de prudencia,

los terrenos expropiados para llevar a cabo las obras en ejecución en los aeropuertos al justiprecio que se estima será dictado para dichos terrenos. Como contrapartida se constituye una provisión para riesgos y gastos por el importe estimado pendiente de pago (véase nota 13.2). Las adiciones de terrenos del ejercicio por importe de 25 millones de euros corresponden, principalmente, a los terrenos adquiridos para llevar a cabo las ampliaciones del aeropuerto de Córdoba.

En lo que respecta a construcciones, las principales altas del ejercicio 2009 corresponden a activos del Aeropuerto de Barcelona, cuya nueva terminal 1 ha entrado en funcionamiento en junio de 2009.

Inmovilizado en curso

Las principales adiciones del ejercicio 2009 corresponden a las ampliaciones de los aeropuertos de Málaga, Alicante, Barcelona y Palma de Mallorca.

Instalaciones y otro inmovilizado

Las adiciones del ejercicio 2009 corresponden, principalmente, a instalaciones necesarias para la puesta en funcionamiento de la nueva Terminal del Aeropuerto de Barcelona, así como al aumento de capacidad del Sistema Automático de Tratamiento de Equipajes en el Aeropuerto de Madrid-Barajas.

Ejercicio 2008

Las principales adiciones que se registraron en el ejercicio 2008 se detallan a continuación:

Terrenos y construcciones

La Entidad dominante sigue el criterio de activar los terrenos expropiados para llevar a cabo las obras en ejecución en los aeropuertos al justiprecio que se estima será dictado para dichos terrenos. Como contrapartida



se constituyó una provisión para riesgos y gastos por el importe estimado pendiente de pago (véase nota 13.2). Las adiciones de terrenos del ejercicio 2008 por importe de 174 millones de euros correspondieron, principalmente, a los terrenos adquiridos para llevar a cabo las ampliaciones de los aeropuertos de Madrid-Barajas y Málaga.

Inmovilizado en curso

Las principales adiciones del ejercicio 2008 correspondieron a las ampliaciones de los aeropuertos de Barcelona y Málaga.

Instalaciones y otro inmovilizado

Las adiciones del ejercicio 2008 correspondieron, principalmente, a sistemas de climatización consecuencia de las ampliaciones de los aeropuertos de Barcelona y Málaga, así como a renovaciones del sistema eléctrico en aeropuertos como Alicante o Madrid-Barajas.

Bajas

Ejercicio 2009

Las principales bajas del ejercicio corresponden a los retiros derivados de las renovaciones llevadas a cabo en los aeropuertos de Palma de Mallorca y Menorca así como a las renovaciones de los sistemas de climatización y red multi-servicios del Aeropuerto de Madrid-Barajas.

El resto de bajas de inmovilizado no son de importe significativo.

Ejercicio 2008

Los principales retiros correspondieron, por un lado, al sistema de aire acondicionado del aeropuerto de Tenerife Sur y, por otro, a los retiros derivados de las re-

novaciones llevadas a cabo en las terminales 1 y 2 del Aeropuerto de Madrid-Barajas.

El resto de bajas de inmovilizado no fueron de importe significativo.

Deterioro

Ejercicio 2009

La Entidad dominante no ha considerado que existan indicios de deterioro a 31 de diciembre de 2009 que pongan de manifiesto la necesidad de incluir una provisión por deterioro.

Ejercicio 2008

La Entidad dominante consideró que la provisión por deterioro que permanecía en balance consolidado a cierre del ejercicio 2007 por importe de 29,4 millones de euros no cumplía los requisitos necesarios para ser mantenida como tal bajo el Nuevo Plan General de Contabilidad al asemejarse a la amortización acelerada. En consecuencia, la Entidad dominante procedió a traspasar este importe como mayor amortización acumulada de los bienes asociados.

Subvenciones recibidas

Ejercicio 2009

A 31 de diciembre de 2009, la Entidad Pública Empresarial dominante ha percibido subvenciones afectas a su inmovilizado material e intangible por importe 422 millones de euros (neto de impuestos en el caso de las subvenciones no reintegrables registradas en el patrimonio neto), de las cuales 22,8 millones de euros corresponden a adiciones del ejercicio (véase nota 12.g). El coste total de los activos afectos a estas subvenciones es de 2.186 millones de euros, de los cuales 2.169,9 millones de euros corresponden a inmoviliza-



do material y 16,5 millones de euros corresponden inmovilizado intangible.

Ejercicio 2008

A 31 de diciembre de 2008, la Entidad percibió subvenciones afectas a su inmovilizado material e intangible por un importe acumulado de 383,3 millones de euros (neto de impuestos), de los cuales 64,5 millones de euros correspondieron a adiciones del ejercicio (véase Nota 12.g). El coste bruto de los activos afectos a estas subvenciones es de 1.960 millones de euros, de los cuales 1.942,4 millones de euros correspondieron a inmovilizado material, y 17,6 millones de euros correspondieron a inmovilizado intangible.

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.

Bienes totalmente amortizados

A 31 de diciembre de 2009 existe inmovilizado mate-

rial en uso con un coste original de 1.370,66 millones de euros (1.069,97 millones de euros a 31 de diciembre de 2008), que está totalmente amortizado y que sigue en uso, con el siguiente detalle:

INMUEBLES	MILES DE EUROS	
	2009	2008
Construcciones	462.636	293.180
Instalaciones técnicas y maquinaria	411.927	376.100
Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	296.534	223.289
Otro inmovilizado	199.561	177.405
Total	1.370.658	1.069.974

Compromisos

Las inversiones pendientes de ejecutar a 31 de diciembre de 2009 ascienden a 1.155 millones de euros (1.260 millones de euros a 31 de diciembre de 2008), aproximadamente, entre las que se encuentran las pendientes de formalizar y las firmes pendientes de ejecutar.

Pólizas de seguro

La política del Grupo es formalizar pólizas de seguro para cubrir adecuadamente los posibles riesgos a que están sujetos los diversos elementos de su inmovilizado material. A 31 de diciembre de 2009 y 2008 no existía déficit de cobertura.



7. INVERSIONES INMOBILIARIAS

Las inversiones inmobiliarias se corresponden principalmente con inmuebles destinados a su explotación en régimen de alquiler, a excepción de la superficie

usada por la sociedad dependiente Clasa para el desarrollo de su actividad.

El movimiento habido en este capítulo del balance de situación en los ejercicios 2009 y 2008, así como la información más significativa que afecta a este epígrafe han sido los siguientes:

EJERCICIO 2009	MILES DE EUROS			
	TERRENOS Y CONSTRUCCIONES	INSTALACIONES TÉCNICAS	OTRAS INSTALACIONES	TOTAL
Coste:				
Saldo a 31 de diciembre de 2008	111.040	4.803	26	115.869
Entradas	303	197	-	500
Salidas / bajas o reducciones	-	(60)	-	(60)
Saldo a 31 de diciembre de 2009	111.343	4.940	26	116.309
Amortización:				
Saldo a 31 de diciembre de 2008	(20.260)	(1.866)	(11)	(22.137)
Dotaciones	(3.145)	(254)	(3)	(3.402)
Salidas / bajas o reducciones	-	35	-	35
Saldo a 31 de diciembre de 2009	(23.405)	(2.085)	(14)	(25.504)
Neto:	87.938	2.855	12	90.805

EJERCICIO 2008	MILES DE EUROS			
	TERRENOS Y CONSTRUCCIONES	INSTALACIONES TÉCNICAS	OTRAS INSTALACIONES	TOTAL
Coste:				
Saldo a 1 de enero de 2008	110.218	4.352	26	114.596
Entradas	1.338	684	-	2.022
Salidas / bajas o reducciones	(516)	(233)	-	(749)
Saldo a 31 de diciembre de 2008	111.040	4.803	26	115.869
Amortización:				
Saldo a 1 de enero de 2008	(17.493)	(1.770)	(9)	(19.272)
Dotaciones	(2.779)	(227)	(2)	(3.008)
Salidas / bajas o reducciones	12	131	-	143
Saldo a 31 de diciembre de 2008	(20.260)	(1.866)	(11)	(22.137)
Neto:	90.780	2.937	15	93.732



Adiciones de inversiones inmobiliarias

Las principales adiciones del ejercicio 2009 se corresponden a las instalaciones de las nuevas cabinas de ascensores en Madrid-Barajas y las liquidaciones de obras realizadas en las instalaciones de Barcelona.

Las principales adiciones del ejercicio 2008 referentes al epígrafe "Construcciones" correspondieron a la liquidación final de las obras en la nave de la Parcela 1.1 del centro de carga de Barcelona.

Garantías

Al cierre de los ejercicios 2009 y 2008, no existen elementos de inversiones inmobiliarias sujetas a garantías.

Pólizas de seguro

La política del Grupo es formalizar pólizas de seguros para cubrir los posibles riesgos a que están sujetos los diversos elementos de sus inversiones inmobiliarias. Al cierre del ejercicio 2009 el Grupo tiene razonablemente cubiertos dichos riesgos.

Inversiones inmobiliarias totalmente amortizadas

A 31 de diciembre de 2009, existen inversiones inmobiliarias totalmente amortizadas por importe de 60 miles de euros. A 31 de diciembre de 2008 no existía ninguna inversión inmobiliaria que estuviera totalmente amortizada y en uso.

trato de arrendamiento financiero con BBVA (véanse las condiciones del contrato de arrendamiento financiero en la nota 14) sobre un sistema automatizado de inspección en vuelo (consola) que se encuentra registrado como "Inmovilizado material" del balance de situación consolidado a 31 de diciembre de 2009 adjunto (véase nota 6).

A 31 de diciembre de 2009 el importe de las cuotas mínimas de arrendamiento a pagar en el futuro, sin incluir incrementos por inflación u otras cuotas de carácter contingente, derivadas de dicho contrato de arrendamiento financiero son las siguientes:

ARRENDAMIENTO FINANCIERO (CUOTAS MÍNIMAS)	MILES DE EUROS	
	2009	2008
Menos de un año	454	146
Entre uno y cinco años	2.419	2.924
Más de cinco años	715	1.170
Total	3.588	4.240

A 31 de diciembre de 2009 el importe de los intereses de este contrato que vencerán en los próximos ejercicios es el siguiente:

INTERESES - VENCIMIENTO	MILES DE EUROS	
	2009	2008
Menos de un año	36	45
Entre uno y cinco años	100	592
Más de cinco años	2	52
Total	138	689

Arrendamientos operativos

Al cierre del ejercicio, el Grupo tiene contratado con los arrendadores las siguientes cuotas de arrendamiento mínimas, de acuerdo con los actuales contratos en vigor, sin tener en cuenta repercusión de gastos comunes, incrementos futuros por IPC, ni actualizaciones futuras de rentas pactadas contractualmente:

8. ARRENDAMIENTOS

Arrendamientos financieros

Al cierre del ejercicio 2009 la sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional tiene suscrito un con-



ARRENDAMIENTOS OPERATIVOS (CUOTAS MÍNIMAS)	MILES DE EUROS	
	2009	2008
Menos de un año	14.615	11.543
Entre uno y cinco años	25.525	13.648
Total	40.140	25.191

Los contratos que el Grupo mantiene a cierre del ejercicio en condiciones de arrendamiento operativo derivan principalmente de alquiler de oficinas, plazas de garaje y elementos informáticos.

El importe de las cuotas de arrendamiento reconocidas como gasto en los ejercicios 2009 y 2008 ha ascendido a 18.549 miles de euros y a 23.620 miles de euros, respectivamente (nota 16.d).

Al cierre del ejercicio, la sociedad dependiente Clasa tiene contratadas con los arrendatarios las siguientes cuotas de arrendamiento mínimas, de acuerdo con los actuales contratos en vigor, sin tener en cuenta repercusión de gastos comunes, incrementos futuros por IPC, ni actualizaciones futuras de rentas pactadas contractualmente:

ARRENDAMIENTOS OPERATIVOS (CUOTAS MÍNIMAS)	MILES DE EUROS	
	2009	2008
Menos de un año	1.954	1.203
Entre uno y cinco años	4.022	9.268
Más de cinco años	439.483	424.939
Total	445.459	435.410

Dichos arrendamientos corresponden, principalmente, a los bienes incluidos dentro del epígrafe "Inversiones inmobiliarias" con un coste original de 116.309 miles de euros (115.869 miles de euros en 2008), teniendo unos ingresos anuales en concepto de alquileres por importe de 18.740 miles de euros (19.192 miles de euros en 2008). El total de la superficie construida asciende a 137 miles de m².

9. INVERSIONES FINANCIERAS

9.1 INVERSIONES EN EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS A LARGO PLAZO

Participaciones en sociedades
puestas en equivalencia

El detalle y movimiento de los ejercicios 2009 y 2008 del epígrafe "Participaciones en sociedades puestas en equivalencia" es el siguiente:

EJERCICIO 2009		MILES DE EUROS				
SOCIEDAD	SALDO A 31/12/08	PARTICIPACIÓN EN RESULTADOS DE SOCIEDADES PARTICIPADAS	DIVIDENDOS REPARTIDOS	DIFERENCIAS DE CONVERSIÓN	OTROS	SALDO A 31/12/09
Raesa	3.459	1.059	(1.656)	-	-	2.862
AMP	52.625	5.947	(3.222)	1.303	(65)	56.588
Sacsa	1.277	1.111	(1.021)	160	(219)	1.308
Acsa	613	1.044	(1.088)	111	(52)	628
Aerocali	1.782	899	(921)	167	(62)	1.865
Tífsa	14.849	4.371	(2.713)	-	-	16.507
	74.605	14.431	(10.621)	1.741	(398)	79.758



Las diferencias de conversión generadas en el ejercicio 2009 por 1.741 miles de euros corresponden a la diferencia entre el saldo por este concepto en los ejercicios 2008

((9.246) miles de euros) y 2009 ((7.505) miles de euros). Véase nota 12.f.

EJERCICIO 2008		MILES DE EUROS				
SOCIEDAD	SALDO A 01/01/08	PARTICIPACIÓN EN RESULTADOS DE SOCIEDADES PARTICIPADAS	DIVIDENDOS REPARTIDOS	DIFERENCIAS DE CONVERSIÓN	OTROS	SALDO A 31/12/08
Raesa	4.544	1.657	(2.742)	-	-	3.459
AMP	57.587	4.427	(2.324)	(9.024)	1.959	52.625
Sacsa	913	892	(446)	(75)	(7)	1.277
Acsa	494	1.091	(936)	(36)	-	613
Aerocali	1.439	1.063	(627)	(111)	18	1.782
Tifsa	11.798	5.428	(2.377)	-	-	14.849
	76.775	14.558	(9.452)	(9.246)	1.970	74.605

El saldo a 31 de diciembre de 2009 y 2008 recoge el fondo de comercio de consolidación de sociedades puestas en equivalencia, neto de amortización acumulada, surgido en la adquisición en 2006 del 7,83% adicional de AMP por importe de 2.126 miles de euros.

9.2. INVERSIONES FINANCIERAS A LARGO PLAZO

El saldo de las cuentas del epígrafe "Inversiones financieras a largo plazo" al cierre de los ejercicios 2009 y 2008 es el siguiente:

INVERSIONES FINANCIERAS A LARGO PLAZO	MILES DE EUROS	
	2009	2008
Instrumentos de patrimonio	59.153	59.053
Derivados (nota 10)	411	-
Depósitos y fianzas a largo plazo	2.006	2.128
Total	61.570	61.181



a) Instrumentos de patrimonio

Un detalle de los instrumentos de patrimonio más significativos es el siguiente:

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
GroupEAD 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
Grupo Navegación por Satélite Sistemas y Servicios, S.L.- C/ Gobelos nº41 • Madrid	Desarrollo, implantación, operación, explotación y comercialización de servicios del sistema de navegación global por satélite denominado en la actualidad Galileo	19,30	Aena
Airport Concessions and Development Limited (ACDL) - 10, Upper Bank St • London – U.K.	Gestión de activos financieros del grupo aeroportuario TBI	10	Aena Desarrollo Internacional
European Satellite Service Provider, SAS (ESSP SAS) • Toulouse - Francia	Explotación del sistema de navegación por satélite	16,67	Aena Desarrollo Internacional
European Satellite Service Provider European Economic Interest Grouping. (ESSP EEIG) • Bruselas-Bélgica	Desarrollo del sistema de navegación por satélite	16,67	Aena Desarrollo Internacional

El detalle y movimiento de los instrumentos de patrimonio más significativos del balance de situación consolidado de los ejercicios 2009 y 2008 adjunto es el siguiente:

EJERCICIO 2009	MILES DE EUROS		
INSTRUMENTOS DE PATRIMONIO - ACTIVOS FINANCIEROS DISPONIBLES PARA LA VENTA - VALORADOS A COSTE: COSTE -	SALDO A 31/12/08	ADICIONES Y DOTACIONES	SALDO A 31/12/09
Airport Concessions and Development Limited (ACDL)	78.596	-	78.596
European Satellite Services Provider (ESSP EEIG)	18	-	18
European Satellite Services Provider, SAS (ESSP SAS)	167	-	167
Agencia Barcelona Regional	180	-	180
GroupEAD Europe S.L.	360	-	360
Grupo Navegación por Satélite Sistemas y Servicios, S.L.	198	-	198
Deterioro de valor			
Airport Concessions and Development Limited (ACDL)	(21.174)	-	(21.174)
Total inversiones en “Instrumentos de patrimonio”	58.345	-	58.345



EJERCICIO 2008

INSTRUMENTOS DE PATRIMONIO - ACTIVOS FINANCIEROS DISPONIBLES PARA LA VENTA - VALORADOS A COSTE: COSTE -	MILES DE EUROS		
	SALDO A 01/01/08	ADICIONES Y DOTACIONES	SALDO A 31/12/08
Airport Concessions and Development Limited (ACDL)	78.596	-	78.596
European Satellite Services Provider (ESSP EEIG)	18	-	18
European Satellite Services Provider, SAS (ESSP SAS)	-	167	167
Agencia Barcelona Regional	180	-	180
GroupEAD Europe S.L.	360	-	360
Grupo Navegación por Satélite Sistemas y Servicios, S.L.	198	-	198
Deterioro de valor			
Airport Concessions and Development Limited (ACDL)	(6.652)	(14.522)	(21.174)
Total inversiones en "Instrumentos de patrimonio"	72.700	(14.355)	58.345

b) Operaciones y saldos con empresas puestas en equivalencia

El desglose de los saldos deudores y acreedores y el detalle de las transacciones efectuadas con sociedades puestas en equivalencia a 31 de diciembre de 2009 y 2008 es el siguiente:

EJERCICIO 2009

	MILES DE EUROS			
	DEUDOR	PROVEEDOR	INGRESOS PRESTACIÓN DE SERVICIOS	GASTOS SERVICIOS RECIBIDOS
Tifsa	5.661	1.081	37.791	9.677
Raesa	4.837	170	16.989	750
Acsa	55	-	425	-
Sacsa	19	-	314	-
AMP	777	-	2.410	-
Aerocali	13	-	215	-
GAP	170	-	107	-
	11.532	1.251	58.251	10.427



EJERCICIO 2008

	MILES DE EUROS				
	DEUDOR	DEUDA C/P	PROVEEDOR	INGRESOS PRESTACIÓN DE SERVICIOS	GASTOS SERVICIOS RECIBIDOS
Tifsa	4.514	2.000	888	30.337	8.536
Raesa	4.487	-	89	17.155	596
Acsa	38	-	-	247	-
Sacsa	55	-	-	287	-
AMP	1.102	-	-	2.961	-
Aerocali	10	-	-	334	-
GAP	509	-	-	556	-
	10.715	2.000	977	51.877	9.132

El préstamo recibido por Ineco de su participada Tifsa por importe de 2.000 miles de euros venció el 23 de enero de 2009, siendo el interés aplicado el 3,824%.

ses y contratadas con las siguientes entidades bancarias, todas ellas con vencimiento inferior a un año y remuneradas a un tipo de interés de mercado:

	MILES DE USD	MILES DE EUROS
La Caixa	3.007	2.087
Caja de Madrid	2.012	1.396
Barclays Bank	3.503	2.432
Santander Central Hispano	2.506	1.740
Total	11.028	7.655

9.3 INVERSIONES FINANCIERAS A CORTO PLAZO

El saldo de las cuentas del epígrafe "Inversiones financieras a corto plazo" al cierre de los ejercicios 2009 y 2008 es el siguiente:

INVERSIONES FINANCIERAS A CORTO PLAZO	MILES DE EUROS	
	2009	2008
Créditos a empresas	3.882	2.571
Fianzas y depósitos a corto plazo	5.083	33.781
Otros activos financieros	7.655	1.119
Total	16.620	37.471

En la cuenta "Otros activos financieros" a 31 de diciembre de 2009, la sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional recoge el saldo de las siguientes imposiciones a corto plazo, y sus intereses devengados y no cobrados, denominadas en dólares estadounidenses

9.4 INFORMACIÓN SOBRE NATURALEZA Y NIVEL DE RIESGO DE LOS INSTRUMENTOS FINANCIEROS

El principio fundamental de la política financiera de las sociedades que integran el 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, con excepción de Ineco, que goza de independencia en políticas de financiación. A continuación se indican los principales riesgos de carácter financiero:



A) RIESGO DE TIPO DE INTERÉS

El objetivo de la Entidad Pública Empresarial en la gestión del riesgo del tipo de interés es la optimización del gasto financiero dentro de los límites de riesgo establecidos. La Entidad Pública Empresarial no realiza habitualmente transacciones comerciales en divisa distinta del euro (no así sociedades dependientes como Aena Desarrollo Internacional e Ineco), por lo que el riesgo de gasto financiero se centra en el tipo de interés en el caso de la Entidad dominante, siendo las variables de riesgo el Euribor a tres meses (utilizado para la deuda a largo plazo) y el Euribor a un mes (usado en pólizas de crédito).

Adicionalmente, se calcula el valor del riesgo de gasto financiero para el horizonte del Programa de Actuación Plurianual (PAP) y se establecen escenarios de evolución de tipos para el período considerado. En la nota 14 se detallan los tipos de interés de la deuda financiera.

El Grupo ha contratado en el ejercicio 2009 las operaciones de cobertura de tipos de interés descritas en la nota 10.

B) RIESGO DE LIQUIDEZ

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

Con el objetivo de mantener liquidez suficiente para cubrir un mínimo de doce meses de necesidades financieras se ha establecido una política de financiación a largo plazo a través de la firma de convenios o acuerdos marco con entidades como el Instituto de Crédito Oficial y el Banco Europeo de Inversiones, así como, la contratación de líneas de liquidez a corto y medio plazo.

La gestión de este riesgo se centra en el seguimiento detallado del calendario de vencimientos de la deuda

financiera del Grupo, así como en la gestión proactiva y el mantenimiento de líneas de crédito que permitan cubrir las necesidades previstas de liquidez.

Por último, el Grupo realiza previsiones de tesorería sistemáticamente con el objetivo de evaluar las necesidades de tesorería. Esta política de liquidez asegura el cumplimiento de los compromisos de pago adquiridos sin tener que recurrir a la obtención de fondos en condiciones gravosas, permitiendo seguir de forma continua la posición de liquidez.

C) RIESGO DE CRÉDITO

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. El Grupo mantiene su tesorería y activos líquidos equivalentes en entidades financieras de alto nivel crediticio.

D) RIESGO DE TIPO DE CAMBIO

La sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional está expuesta a fluctuaciones de tipo de cambio que pueden afectar a sus ventas, resultados, fondos propios y flujos de caja. En este sentido, dicha sociedad posee un instrumento financiero de cobertura contable sobre los flujos de efectivo por variaciones de tipo de cambio que se detalla en la nota 10 de esta Memoria.



10. INSTRUMENTOS FINANCIEROS DERIVADOS

El Grupo utiliza instrumentos financieros derivados para cubrir los riesgos a los que se encuentran expuestas sus actividades, operaciones y flujos de efectivo futuros.

Tipo de cambio

El Grupo posee un instrumento financiero de cobertura contable sobre los flujos de efectivo por variaciones de

tipo de cambio, que tiene como finalidad cubrir el riesgo asociado al flujo de efectivo entre los cobros que la sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional recibe en dólares de Estados Unidos por la prestación de determinados servicios, en virtud de los diversos contratos para la gestión de los aeropuertos mexicanos, y los pagos (reembolsos) del préstamo suscrito en dólares de Estados Unidos con el BSCH (véase nota 14) y que se encuentra registrado en la cuenta "Operaciones de cobertura" del epígrafe "Patrimonio neto" del balance de situación consolidado a 31 de diciembre de 2009 y 2008 adjunto, cuyo detalle es el siguiente:

EJERCICIO 2009	CLASIFICACIÓN	VENCIMIENTO (*)	INEFICACIA REGISTRADA EN RESULTADOS FINANCIEROS EN EL EJERCICIO 2009 (MILES DE EUROS)	VALOR RAZONABLE REGISTRADO EN EL "PATRIMONIO NETO" AL 31/12/2009 (MILES DE EUROS)
Derivado de tipo de cambio	Cobertura de tipo de cambio	08/10/2014	18	933

EJERCICIO 2008	CLASIFICACIÓN	VENCIMIENTO (*)	INEFICACIA REGISTRADA EN RESULTADOS FINANCIEROS EN EL EJERCICIO 2008 (MILES DE EUROS)	VALOR RAZONABLE REGISTRADO EN EL "PATRIMONIO NETO" AL 31/12/2008 (MILES DE EUROS)
Derivado de tipo de cambio	Cobertura de tipo de cambio	08/10/2014	90	1.045

(*) El vencimiento de este instrumento de cobertura contable coincide con el ejercicio en el cual se espera que ocurran los flujos de efectivo y que afecten estos a la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada.

En los ejercicios 2009 y 2008, la sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional ha cumplido con los requisitos que se detallan en la nota 4.f de esta Memoria para poder clasificar dicho instrumento financiero como cobertura contable. En concreto, han sido designados formalmente como tales, y se ha verificado que la cobertura resulta eficaz.

Tipo de interés

Por otro lado, la sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional contrató con fecha 1 de octubre de 2007 con "La Caixa" un derivado de flujos de efectivo, con la finalidad de controlar y disminuir el potencial impacto negativo de las oscilaciones de los tipos de interés varia-

bles en sus resultados. En particular, este derivado cubre el efecto de las oscilaciones de los tipos de interés en la carga financiera asociada al préstamo concedido a la sociedad por "La Caixa" (véase nota 14). Este instrumento financiero derivado, al no cumplir las condiciones para reconocerse como un instrumento financiero de cobertura contable, se ha recogido en la cuenta "Derivados" del pasivo no corriente del balance de situación consolidado a 31 de diciembre de 2009 adjunto.

Por otro lado, el Grupo ha contratado en el ejercicio 2009 dos instrumentos financieros de cobertura de tipos de interés. A continuación, se detalla la información de los instrumentos financieros derivados de tipo de interés:



EJERCICIO 2009	CLASIFICACIÓN	TIPO	IMPORTE CONTRATADO (MILES DE EUROS)	VENCIMIENTO	VALOR RAZONABLE REGISTRADO EN EL "PASIVO NO CORRIENTE" A 31/12/2009 (MILES DE EUROS)	VALOR RAZONABLE REGISTRADO EN EL "ACTIVO NO CORRIENTE" A 31/12/2009 (MILES DE EUROS)	VALOR RAZONABLE REGISTRADO EN EL "PATRIMONIO NETO" A 31/12/2009 (MILES DE EUROS)
Swap de tipo de interés	Cobertura de tipo de interés	Swap de tipo de interés fijo al 4,83% contra tipo de interés variable	2.000	01/10/2012	143	-	-
Swap de tipo de interés	Cobertura de tipo de interés	Variable (Euribor 3M) a fijo (2,8025%)	1.194.391	15/03/2012	-	411	288
Swap de tipo de interés	Cobertura de tipo de interés	Variable (Euribor 3M) a fijo (2,8025%)	1.119.147	15/03/2013	-		

EJERCICIO 2008	CLASIFICACIÓN	TIPO	IMPORTE CONTRATADO (MILES DE EUROS)	VENCIMIENTO	VALOR RAZONABLE REGISTRADO EN EL "PASIVO NO CORRIENTE" A 31/12/2008 (MILES DE EUROS)
Swap de tipo de interés	Cobertura de tipo de interés	Swap de tipo de interés fijo al 4,83% contra tipo de interés variable	2.000	01/10/2012	109

Al cierre del ejercicio 2009 el importe registrado en la cuenta de pérdidas y ganancias correspondiente a la variación en el valor razonable de dicho instrumento financiero derivado ha ascendido a un importe de 52 miles de euros (80 miles de euros a

31 de diciembre de 2008) que se encuentra registrado en el epígrafe "Variación del valor razonable de instrumentos de financieros" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2009 adjunta.



11. EXISTENCIAS

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

	MILES DE EUROS	
	2009	2008
Repuestos	6.040	5.976
Provisión por deterioro de existencias	(134)	(128)
	5.906	5.848

12. PATRIMONIO NETO Y FONDOS PROPIOS

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 de expertos 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 dominante, 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 actualizó sus elementos patrimoniales del inmovilizado material en el ejercicio 1996. 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 puede 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) RESERVAS EN SOCIEDADES CONSOLIDADAS Y EN SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA

El desglose por sociedades a 31 de diciembre de 2009 y 2008 de los epígrafes "Reservas en sociedades consolidadas por integración global" y "Reservas en sociedades puestas en equivalencia" es el siguiente:



SOCIEDAD	MILES DE EUROS	
	2009	2008
Sociedades consolidadas:		
Crida	(60)	-
Ineco	7.716	9.934
Clasa	15.466	14.942
Aena Desarrollo Internacional	(23.565)	(17.739)
	(443)	7.137
Sociedades puestas en equivalencia:		
Sacsa	545	471
AMP	4.362	3.220
Acsa	6	6
Aerocali	561	481
Tífsa	6.366	4.708
Raesa	1.509	1.509
	13.349	10.395
	12.906	17.532

E) 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:

EJERCICIO 2009	MILES DE EUROS		
	BENEFICIOS (PÉRDIDAS) CONSOLIDADOS	RESULTADOS ATRIBUIDOS A SOCIOS EXTERNOS	RESULTADOS ATRIBUIDOS A LA SOCIEDAD DOMINANTE
Aena	(364.417)	-	(364.417)
Ineco	354	(138)	216
Aena Desarrollo Internacional	714	-	714
Crida	489	(113)	376
Clasa	4.521	-	4.521
	(358.339)	(251)	(358.590)
Participación en resultados de sociedades por puesta en equivalencia:			
Raesa	1.059	-	1.059
AMP	5.947	-	5.947
Sacsa	1.111	-	1.111
Acsa	1.044	-	1.044
Aerocali	899	-	899
Tífsa	4.371	(1.701)	2.670
	14.431	(1.701)	12.730
Total	(343.908)	(1.952)	(345.860)



EJERCICIO 2008	MILES DE EUROS		
	BENEFICIOS (PÉRDIDAS) CONSOLIDADOS	RESULTADOS ATRIBUIDOS A SOCIOS EXTERNOS	RESULTADOS ATRIBUIDOS A LA SOCIEDAD DOMINANTE
Aena	(172.171)	-	(172.171)
Ineco	10.690	(4.159)	6.531
Aena Desarrollo Internacional	(11.602)	-	(11.602)
Crida	(16)	3	(13)
Clasa	5.328	-	5.328
Participación en resultados de sociedades por puesta en equivalencia:	(358.339)	(251)	(358.590)
Raesa	1.657	-	1.657
AMP	4.427	-	4.427
Sacsa	892	-	892
Acsa	1.091	-	1.091
Aerocali	1.063	-	1.063
Tífsa	5.428	(2.112)	3.316
	14.558	(2.112)	12.446
Total	(153.213)	(6.268)	(159.481)

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:

	MILES DE EUROS	
	2009	2008
AMP	(7.721)	(9.024)
Aerocali	56	(111)
Sacsa	85	(75)
Acsa	75	(36)
Total	(7.505)	(9.246)

G) SUBVENCIONES, DONACIONES Y LEGADOS RECIBIDOS

Este epígrafe presenta a 31 de diciembre de 2009 y 2008 el siguiente desglose:

	MILES DE EUROS	
	2009	2008
Subvenciones de capital de organismos oficiales Europeos	419.494	380.573
Otros	2.544	2.743
Total	422.038	383.316

Subvenciones de capital de organismos oficiales europeos

Los movimientos, netos de impuestos, habidos en este epígrafe durante 2009 y 2008 han sido los siguientes:

	MILES DE EUROS	
	2009	2008
Saldo inicial	415.238	336.811
Adiciones subvenciones Feder	22.771	58.627
Adiciones otras subvenciones	-	5.873
Imputado a resultados	(18.515)	(20.738)
Saldo final	419.494	380.573

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 las subvenciones brutas por programas operativos que han sido cobradas durante los ejercicios 2009 y 2008 es el siguiente en miles de euros:



EJERCICIO 2009

CONCEPTO	COBROS
Recibidas en 2009:	
Programas operativos Andalucía	3.260
Programas operativos Extremadura	428
Programas operativos Galicia	5.090
Programas operativos Canarias	8.101
Programas operativos Castilla y León	289
Programas operativos Murcia	385
Programas operativos C. Valenciana	264
Programas operativos Canarias	15.964
Total fondos Feder cobros 2009	33.781

EJERCICIO 2008

CONCEPTO	COBROS
Recibidas en 2008:	
Programas operativos Navegación Aérea	934
Programas operativos Canarias	61.981
Programas operativos Castilla y León	577
Programas operativos Murcia	770
Programas operativos C. Valenciana	529
Programas operativos Andalucía	18.961
Total fondos Feder cobros 2008	83.752

Al cierre de los ejercicios 2009 y 2008 la Entidad dominante había cumplido con todos los requisitos necesarios para la percepción y disfrute de las subvenciones detalladas anteriormente.

H) SOCIOS EXTERNOS

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

EJERCICIO 2009

SOCIEDAD	MILES DE EUROS				
	SALDO A 01/01/2009	PARTICIPACIÓN	PARTICIPACIÓN EN RESULTADOS	OTROS	SALDO A 31/12/2009
Ineco	18.009	-	1.839	29	(6.657)
Crida	117	46	113	-	-
	18.126	46	1.952	29	(6.657)

EJERCICIO 2008

SOCIEDAD	MILES DE EUROS				
	SALDO A 01/01/2008	PARTICIPACIÓN	PARTICIPACIÓN EN RESULTADOS	DIVIDENDOS	SALDO A 31/12/2008
Ineco	17.631	-	6.271	(5.893)	18.009
Crida	-	120	(3)	-	117
	17.631	120	6.268	(5.893)	18.126



13. PROVISIONES Y CONTINGENCIAS

13.1 PROVISIONES A LARGO PLAZO

El movimiento habido en el ejercicio 2009 y 2008 en las cuentas incluidas bajo este epígrafe ha sido el siguiente:

EJERCICIO 2009	MILES DE EUROS			
	PROVISIÓN PARA COMPROMISOS LABORALES	OTRAS PROVISIONES	ACTUACIONES MEDIOAMBIENTALES	TOTAL
Saldo inicial 2009	390.487	22.674	52.507	465.668
Adiciones	82.734	7.282	69.111	159.127
Reversiones / excesos	(1.244)	(1.383)	-	(2.627)
Aplicaciones	(640)	(6.161)	-	(6.801)
Traspaso a corto plazo	(60.380)	(2.901)	(24.185)	(87.466)
Saldo final 2009	410.957	19.511	97.433	527.901

EJERCICIO 2008	MILES DE EUROS			
	PROVISIÓN PARA COMPROMISOS LABORALES	OTRAS PROVISIONES	ACTUACIONES MEDIOAMBIENTALES	TOTAL
Saldo inicial 2008	416.529	118.929	41.134	576.592
Adiciones	75.074	30.228	11.373	116.675
Reversiones / excesos	-	(6.608)	-	(6.608)
Aplicaciones	(41.797)	(34.945)	-	(76.742)
Traspaso a corto plazo	(59.319)	(84.930)	-	(144.249)
Saldo final 2008	390.487	22.674	52.507	465.668

El Grupo sigue la política de reclasificar al corto plazo los conceptos registrados bajo el epígrafe de provisiones para riesgos y gastos del balance de situación adjunto a 31 de diciembre de 2009 cuando es previsible que sean exigibles a lo largo del siguiente ejercicio. En este sentido, los traspasos a corto plazo de las provisiones por compromisos laborales se encuentran incluidas en el epígrafe "Personal - Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar" del balance de situación consolidado adjunto a 31 de diciembre de 2009. Adicionalmente, los traspasos de las provisiones

por responsabilidades se han registrado en el epígrafe "Provisiones a corto plazo" del balance de situación consolidado adjunto a 31 de diciembre de 2009 (véase nota 13.2).

A) PROVISIÓN PARA COMPROMISOS LABORALES

El movimiento durante los ejercicios 2009 y 2008 ha sido el siguiente:



EJERCICIO 2009	MILES DE EUROS				
	PREMIOS	PRIMAS DE PARTICIPACIÓN	LICENCIA ESPECIAL RETRIBUIDA	FONDO DE ACCIÓN SOCIAL	TOTAL
Saldo inicial 2009	10.541	14.948	364.998	-	390.487
Adiciones	972	16.181	57.551	8.031	82.735
Reversiones	(1.244)	-	-	-	(1.244)
Aplicaciones	(640)	-	-	-	(640)
Traspaso a corto plazo	-	(16.198)	(39.183)	(5.000)	(60.381)
Saldo final 2009	9.629	14.931	383.366	3.031	410.957

EJERCICIO 2009	MILES DE EUROS				
	PREMIOS	PRIMAS DE PARTICIPACIÓN	LICENCIA ESPECIAL RETRIBUIDA	FONDO DE ACCIÓN SOCIAL	TOTAL
Saldo inicial 2008	10.113	14.730	386.464	5.222	416.529
Adiciones	978	16.450	49.400	8.246	75.074
Aplicaciones	(550)	-	(35.866)	(5.381)	(41.797)
Traspaso a corto plazo	-	(16.232)	(35.000)	(8.087)	(59.319)
Saldo final 2008	10.541	14.948	364.998	-	390.487

Premios:

Premio de jubilación anticipada

El artículo 155 del IV convenio colectivo de la Entidad Pública Empresarial 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 pago único con Mapfre Vida, de los premios de jubilación anticipada.

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.

La Entidad dominante mantiene al cierre de los ejercicios 2009 y 2008 una provisión por importe de 1.203 miles de euros, que corresponde a la diferencia entre el valor actual de las retribuciones comprometidas y el valor actual de los activos afectos al fondo externalizado.

Premios de permanencia

El artículo 138 del V convenio colectivo de Aena 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 dotada en el ejercicio 2009 por este compromiso ha ascendido a 972 miles de euros (978 miles de euros en el ejercicio 2008), de los que 375 miles de euros corresponden al coste financiero (356 miles de euros en el ejercicio 2008), habiendo sido estimada a través de un estudio actuarial. Las hi-



pótesis más relevantes tenidas en cuenta para la obtención del cálculo actuarial son las siguientes:

Tipo de interés técnico:4,6%
Crecimiento anual del IPC:2,0%
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 Pública Empresarial y la Unión Sindical de Controladores Aéreos se acordaron para el período 2002-2003 unas primas cuyo devengo se generaba por la realización de ampliaciones de jornadas durante los períodos citados anteriormente. Los mencionados acuerdos fueron prorrogados consecutivamente sin interrupción, y por períodos anuales, extendiéndose la última prórroga de 1 de agosto de 2009 a 31 de julio de 2010. Dichas primas se abonan en los 2 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 2011, habiéndose traspasado a corto plazo las primas que se desembolsarán en el ejercicio 2010. La dotación correspondiente a las primas de los ejercicios 2009 y 2008 se ha realizado con cargo al epígrafe de "Gastos de personal" de la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta.

Licencia especial retribuida

Los artículos 166 a 174 del I convenio colectivo de controladores aéreos 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 Pública Empresarial sigue el criterio de provisionar el valor actuarial de las percepciones de los empleados que se estima pueden acogerse a esta licencia en función de la experiencia histórica. Las hipótesis más relevantes tenidas en cuenta para la obtención del cálculo actuarial son las siguientes:

Factor de actualización financiera:..... Curva Iboxx
.....31 de diciembre 2009 AA
Crecimiento anual del IPC:3,0%
Tabla de mortalidad: Hombres PERM2000P
..... Mujeres PERF2000P
Sistema financiero utilizado:.. Capitalización individual
Método de devengo: Projected Unit Credit

En la estimación del valor actuarial al 31 de diciembre de 2009 se ha tenido en cuenta la suspensión del derecho a obtener esta licencia establecida en el Real Decreto-ley 1/2010, de 5 de febrero (véase nota 2-c).

El importe registrado en el ejercicio 2009 directamente contra patrimonio por las pérdidas actuariales de esta provisión ha ascendido a 17.315 miles de euros (11.406 miles de euros en el ejercicio 2008).

Otros compromisos laborales

El artículo 150 del III Convenio Colectivo de la Entidad Pública Empresarial 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. Dicho artículo fue mantenido en los Convenios Colectivos IV y V.

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 V Convenio Colectivo establece que todo trabajador que acredite un mínimo de 360 días naturales de servicio 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 2009 la Entidad dominante ha realizado aportaciones a dicho Fondo de Pensiones por valor de 6,21 millones de euros (5,91 millones de euros en el ejercicio 2008), pagándose prestaciones por un total de 1,76 millones de euros (1,46 millones de euros en el ejercicio 2008). El saldo de la cuenta de posición del plan de pensiones a 31 de diciembre de 2009 es de 48,03 millones de euros (39,2 millones de euros a 31 de diciembre de 2008). Asimismo, el número de partícipes y beneficiarios al cierre de los ejercicios 2009 y 2008 ascendía a 10.684 y 10.135, respectivamente.

B) OTRAS PROVISIONES

Se corresponde, por importe de 16.603 miles de euros en 2009 y 21.487 miles de euros en 2008, 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.

Por otro lado, este epígrafe recoge, por importe de 2.908 miles de euros en 2009 y 1.187 miles de euros

en 2008, 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 del Grupo consideran que la provisión es suficiente para hacer frente a los riesgos por litigios, responsabilidades y compromisos en curso conocidos a la fecha de formulación de estas cuentas y no estiman que, del conjunto de reclamaciones en curso, puedan surgir pasivos adicionales que afecten significativamente a las cuentas anuales del ejercicio 2009.

C) PROVISIÓN PARA ACTUACIONES MEDIOAMBIENTALES

Al cierre del ejercicio 2009, en este epígrafe se incluyen 97,4 millones de euros (52,5 millones de euros al cierre del ejercicio 2008) para cubrir los costes previstos para llevar a cabo las obras de aislamiento acústico necesarias para cumplir con la normativa vigente y los compromisos adquiridos en materia de medioambiente. Adicionalmente, en las cuentas de provisiones de riesgos y gastos a corto plazo (véase nota 13.2) se encuentra registrada una provisión por importe de 43,8 millones de euros (35,2 millones de euros al cierre del ejercicio 2008) para cubrir dichos pasivos con vencimiento inferior a 12 meses. La dotación asociada a estas provisiones se activa como mayor coste de inversiones, al ser actuaciones necesarias para desarrollar los proyectos.



13.2 PROVISIONES A CORTO PLAZO

El movimiento de este epígrafe durante los ejercicios 2009 y 2008 ha sido el siguiente:

EJERCICIO 2009	MILES DE EUROS					
	SALDO INICIAL	ADICIONES	APLICACIONES	EXCESO	TRASPASOS	SALDO FINAL
Provisión para el plan de jubilaciones anticipadas y el fondo de acción social	9.138	-	(5.946)	(1.047)	5.000	7.145
Licencia especial retribuida (nota 13.1)	35.000	-	(35.183)	-	39.183	39.000
Provisión de tasa de seguridad	1.733	-	(1.733)	-	-	-
Otras provisiones	231.882	66.111	(88.958)	(31.356)	24.185	201.864
	277.753	66.111	(131.820)	(32.403)	68.368	248.009

EJERCICIO 2008	MILES DE EUROS					
	SALDO INICIAL	ADICIONES	APLICACIONES	EXCESO	TRASPASOS	SALDO FINAL
Provisión para el plan de jubilaciones anticipadas	1.860	520	-	(1.329)	8.087	9.138
Licencia especial retribuida (nota 13.1)	-	-	-	-	35.000	35.000
Provisión de tasa de seguridad	1.767	9.323	(9.357)	-	-	1.733
Otras provisiones	322.565	162.962	(329.398)	(9.177)	84.930	231.882
	326.192	172.805	(338.755)	(10.506)	128.017	277.753

A) PROVISIÓN PARA PLAN DE JUBILACIONES ANTICIPADAS

La Entidad Pública Empresarial acordó una opción de jubilación anticipada, por la cual, el personal de origen laboral que cumplía 60, 61, 62 ó 63 años durante 2007 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 ella percibiendo una cantidad, por una sola vez, que le compensara de la disminución que experimenta su pensión de jubilación al anticipar ésta. En el ejercicio 2008, la Entidad dominante aprobó otra iniciativa en las mismas condiciones, estimando y recogiendo en la cuenta de provisión para plan de jubilaciones anticipadas el pasivo resultante por este acuerdo. En el

ejercicio 2009 no se ha aprobado ninguna iniciativa por este concepto.

El saldo a 31 de diciembre de 2009 corresponde, íntegramente, al fondo de acción social.

B) PROVISIÓN TASA DE SEGURIDAD

Esta tasa se aplica desde el 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. A partir del ejercicio 1999 se ingresaba al Tesoro Público el 50% de las cantidades cobradas durante el ejercicio por la Entidad Pública Empresarial. Desde diciembre del 2006 se inició una reducción gradual del porcentaje a ingresar al Tesoro Público que se resume en el siguiente cuadro:



% TASA A INGRESAR	PERÍODO DE VIGENCIA
Hasta noviembre de 2006	50%
De diciembre de 2006 a agosto de 2007	40%
De septiembre de 2007 a noviembre de 2007	30%
De diciembre de 2007 a noviembre de 2008	15%
De diciembre de 2008 a noviembre de 2009	5%
Desde diciembre de 2009	0%

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

C) OTRAS PROVISIONES

Corresponde, principalmente, a la cantidad registrada para hacer frente a la diferencia entre el valor de expropiación original de los terrenos expropiados de los aeropuertos de Madrid-Barajas, Barcelona y Málaga y la mejor estimación del justiprecio fijado para dichos terrenos que se prevé será abonada a corto plazo, cuyo importe a 31 de diciembre de 2009 asciende a 141 millones de euros (196,5 millones de euros al cierre del ejercicio 2008), así como 43,8 millones de euros (35,2 millones de euros al cierre del ejercicio 2008) registrados para hacer frente a las obras de aislamiento acústico necesarias para cumplir con la normativa vigente en material de medioambiente (véase nota 13.1).

13.3 CONTINGENCIAS

Como consecuencia de las actuaciones que serán necesarias llevar a cabo para dar cumplimiento a las DIA (declaraciones de impacto ambiental) aprobadas en las distintas obras de ampliación y mejora en aeropuertos, la Entidad dominante se verá obligada a realizar una serie de inversiones exigidas para minimizar el impacto de ruido en las viviendas afectadas por dichas obras. Al cierre de los ejer-

cicios 2009 y 2008, la Entidad dominante se encuentra inmersa en diversos procesos de reclamaciones que, en caso de resolverse de forma desfavorable para Aena, podrían suponer pasivos exigibles que, a cierre de estos ejercicios, no es posible cuantificar. En cualquier caso, dichos pasivos supondrían mayor coste del inmovilizado, por lo que en ningún caso tendrían un impacto inmediato en el patrimonio neto de la Entidad dominante.

13.4 ACTIVOS CONTINGENTES

MECANISMO CORRECTOR

Este concepto recoge los derechos (u obligaciones) surgidos de las desviaciones entre los resultados estimados con los que se fijan las tarifas unitarias de ayuda a la navegación en ruta y los resultados reales finalmente originados por la prestación de servicios de navegación aérea en ruta. Dichos derechos y obligaciones revierten a través de dichas tarifas en un período entre 2 a 6 años de su origen. La Entidad dominante considera que este tipo de activo no cumple todos los requisitos para poder ser reconocido en el balance, en la medida en la que se trata de un activo que depende para su recuperabilidad de hechos futuros como son la evolución de las tarifas y el tráfico aéreo.

A 31 de diciembre de 2009 el activo contingente por este concepto asciende a 282.399 miles de euros (196.208 miles de euros a 31 de diciembre de 2008).

Adicionalmente, según el Reglamento (CE) 1794/2006, de 6 de diciembre de 2006, por el que se establece el sistema de tarificación de los servicios de navegación aérea, los efectos no recurrentes producidos como consecuencia de la implantación de las normas internacionales de contabilidad pueden imputarse a la tarifa de ruta en un plazo máximo de hasta 15 años. Como consecuencia, al cierre del ejercicio 2009, la Entidad dominante espera poder recuperar a través de tarifas futuras 309.311 miles de euros (333.104 miles de euros a 31 de diciembre de 2008).



14. DEUDA FINANCIERA

Este epígrafe se desglosa de la siguiente manera:

	MILES DE EUROS	
	2009	2008
Débitos y cuentas por pagar a largo plazo-	10.158.075	9.012.425
Deudas con entidades de crédito	10.155.044	9.008.975
Acreedores por arrendamiento financiero	3.031	3.450
Derivados (Nota 10)	143	109
Otros pasivos financieros a largo plazo	2.710	2.358
Total	10.160.928	9.014.892

DEUDAS A CON ENTIDADES DE CRÉDITO A LARGO PLAZO

Los principales préstamos suscritos por el Grupo y vigentes a 31 de diciembre de 2009 son los siguientes:

MILES DE EUROS	TIPOS DE INTERÉS	PLAZO DE REEMBOLSO	LIQUIDACIÓN DE INTERESES	BANCO
Préstamos de la Entidad Pública Empresarial dominante:				
2.459	Fijo 3,56% hasta el 15/09/2010	11 pagos iguales 15/09/2000 -15/09/2010	Anual	BEI
12.619	Fijo 4,26% hasta el 15/09/2016	15 pagos iguales 15/09/2002 -15/09/2016	Anual	BEI
20.836	Fijo revisable 3,58% hasta el 15/03/2010	15 pagos iguales 15/03/2003 -15/03/2017	Anual	BEI
25.243	Fijo revisable 2,82% hasta el 15/12/2009	20 pagos iguales 15/12/2004 -15/12/2023	Anual	BEI
45.076	Fijo 4,61% (máximo Euribor 3M + 0,15%) hasta 15/03/2024	20 pagos iguales 15/03/2005 -15/03/2024	Anual	BEI
38.315	Fijo 4,61% hasta el 15/03/2024	20 pagos iguales 15/03/2005 -15/03/2024	Anual	BEI
24.000	Fijo revisable 3,71 % hasta 15/06/2010	20 pagos iguales 15/06/2006 -15/06/2025	Anual	BEI
36.000	Fijo revisable 3,11% hasta el 15/03/2010	20 pagos iguales 15/03/2006 -15/03/2025	Anual	BEI
96.000	Fijo 3,933% hasta el 15/03/2025	20 pagos iguales 15/03/2006 -15/03/2025	Anual	BEI
51.000	Fijo revisable 3,71 % hasta 15/06/2010	20 pagos iguales 15/06/2007 -15/06/2026	Anual	BEI
72.000	Fijo revisable 4,01% hasta 15/12/2011	20 pagos iguales 15/12/2006 -15/12/2025	Anual	BEI
48.000	Fijo revisable 3,66 % hasta 15/12/2009	20 pagos iguales 15/12/2006 -15/12/2025	Anual	BEI
64.439	Fijo revisable 4,07% hasta 15/03/2012	20 pagos iguales 15/03/2007 -15/03/2026	Anual	BEI
17.880	Fijo revisable 3,69% hasta 15/03/2010	20 pagos iguales 15/03/2007 -15/03/2026	Anual	BEI
76.500	Fijo revisable 3,761% hasta el 15/03/2026	20 pagos iguales 15/03/2007 -15/03/2026	Anual	BEI
94.286	Fijo revisable 3,968% hasta el 15/03/2013	21 pagos iguales 15/03/2007 -15/03/2027	Anual	BEI
64.000	Fijo revisable 3,98% hasta el 15/09/2011	20 pagos iguales 15/09/2006 -15/09/2025	Anual	BEI
63.000	Fijo revisable 3,71% hasta 15/03/2010	20 pagos iguales 15/03/2008 -15/03/2027	Anual	BEI
45.238	Fijo revisable 4,157% hasta 15/03/2011	21 pagos iguales 15/03/2008 -15/03/2028	Anual	BEI



MILES DE EUROS	TIPOS DE INTERÉS	PLAZO DE REEMBOLSO	LIQUIDACIÓN DE INTERESES	BANCO
63.000	Variable (Euribor 3M + 28.9 bps)	20 pagos iguales 15/06/2008 -15/06/2027	Trimestral	BEI
103.500	Variable (Euribor 3M + 28.9 bps)	20 pagos iguales 15/06/2008 -15/06/2027	Trimestral	BEI
54.000	Variable (Euribor 3M + 28.9 bps)	20 pagos iguales 15/09/2008 -15/09/2027	Trimestral	BEI
123.300	Variable (Euribor 3M + 28.9 bps)	20 pagos iguales 15/09/2008 -15/09/2027	Trimestral	BEI
17.100	Variable (Euribor 3M + 28.9 bps)	20 pagos iguales 15/03/2009 -15/03/2028	Trimestral	BEI
190.000	Variable (Euribor 3M + 28.9 bps)	20 pagos iguales 15/03/2009 -15/09/2028	Trimestral	BEI
156.750	Variable (Euribor 3M + 28.9 bps)	20 pagos iguales 15/03/2009 -15/09/2028	Trimestral	BEI
33.250	Variable (Euribor 3M + 28.9 bps)	20 pagos iguales 15/03/2009 -15/09/2028	Trimestral	BEI
700.000	Fijo revisable 3,83% hasta el 15/03/2009	18 pagos iguales 15/03/2012 -15/09/2029	Trimestral	BEI
50.000	Fijo revisable 2,89% hasta el 15/12/2012	18 pagos iguales 15/12/2012- 15/12/2029	Anual	BEI
100.000	Fijo 3,909% hasta el 15/12/2029	18 pagos iguales 15/12/2012 -15/12/2029	Anual	BEI
150.000	Fijo revisable 3,45% hasta el 19/12/2011	18 pagos iguales 15/12/2012- 15/12/2029	Anual	BEI
150.000	Fijo revisable 3,748% hasta el 15/06/2010	18 pagos iguales 15/12/2012- 15/12/2029	Anual	BEI
50.000	Fijo revisable 4,129% hasta el 15/12/2012	18 pagos iguales 15/12/2012 -15/12/2029	Anual	BEI
100.000	Fijo revisable 4,337% hasta 18/05/2012	20 pagos iguales 15/12/2012- 15/12/2031	Anual	BEI
100.000	Fijo revisable 4,485% hasta 15/09/2012	20 pagos iguales 15/12/2012- 15/12/2031	Anual	BEI
50.000	Fijo revisable 4,543% hasta 15/09/2012	20 pagos iguales 15/12/2012- 15/12/2031	Anual	BEI
100.000	Fijo revisable 4,367% hasta 15/12/2012	20 pagos iguales 15/12/2012- 15/12/2031	Anual	BEI
55.000	Fijo revisable 4,323% hasta 15/12/2012	20 pagos iguales 15/12/2012- 15/12/2031	Anual	BEI
95.000	Fijo revisable 3,84% hasta 15/03/2013	20 pagos iguales 15/03/2013- 15/03/2032	Anual	BEI
10.000	Variable (Euribor 3M + 28.9 bps)	10 pagos iguales 15/03/2012- 15/03/2021	Trimestral	BEI
170.000	Variable (Euribor 3M + 28.9 bps)	10 pagos iguales 15/03/2010- 15/03/2020	Trimestral	BEI
120.000	Variable (Euribor 3M + 28.9 bps)	10 pagos iguales 15/03/2013- 15/03/2022	Trimestral	BEI
100.000	Variable (Euribor 3M + 28.9 bps)	10 pagos iguales 19/03/2013- 19/03/2022	Trimestral	BEI
100.000	Variable (Euribor 3M + 28.9 bps)	10 pagos iguales 19/03/2013- 19/03/2022	Trimestral	BEI
100.000	Fijo revisable 4,027% hasta 19/03/2013	10 pagos iguales 19/03/2013- 19/03/2022	Anual	BEI
100.000	Fijo revisable 3,84% hasta 15/03/2013	20 pagos iguales 15/03/2013- 15/03/2032	Anual	BEI
150.000	Fijo revisable 3,78% hasta 15/03/2012	20 pagos iguales 15/03/2014- 15/03/2033	Anual	BEI
100.000	Fijo revisable 4,12% hasta 15/03/2011	20 pagos iguales 15/03/2014- 15/03/2033	Anual	BEI
150.000	Fijo revisable 4,23% hasta 15/03/2013	21 pagos iguales 15/03/2013- 15/03/2033	Anual	BEI
100.000	Fijo 3,73%	20 pagos iguales 20/03/2014- 20/03/2033	Anual	BEI
50.000	1,25% variable diferencial fijo (Euribor 3M + 0,534%)	21 pagos iguales 20/03/2014- 20/03/2034	Trimestral	BEI
100.000	1,445% variable diferencial fijo (Euribor 3M + 0,722%)	21 pagos iguales 20/03/2014- 20/03/2034	Trimestral	BEI
50.000	1,21% variable diferencial fijo (Euribor 3M + 0,493%)	11 pagos iguales 15/06/2014- 15/06/2024	Trimestral	BEI
100.000	1,1% variable diferencial fijo (Euribor 3M + 0,383%) hasta 15/12/2012	10 pagos iguales 15/09/2015- 15/09/2024	Trimestral	BEI
200.000	1,04% variable diferencial fijo (Euribor 3M + 0,383%) hasta 15/12/2012	10 pagos iguales 15/09/2015- 15/09/2024	Trimestral	BEI



MILES DE EUROS	TIPOS DE INTERÉS	PLAZO DE REEMBOLSO	LIQUIDACIÓN DE INTERESES	BANCO
150.000	1,07% variable diferencial fijo (Euribor 3M + 0,383%) hasta 15/12/2012	10 pagos iguales 15/09/2015- 15/09/2024	Trimestral	BEI
86.667	4,87% (tipo fijo)	15 pagos iguales 15/09/2008 -15/09/2022	Anual	Depfa
43.333	4,87% (tipo fijo)	15 pagos iguales 15/09/2008 -15/09/2022	Anual	Depfa
34.667	4,87% (tipo fijo)	15 pagos iguales 15/09/2008 -15/09/2022	Anual	Depfa
73.667	4,87% (tipo fijo)	15 pagos iguales 15/09/2008 -15/09/2022	Anual	Depfa
43.333	4,87% (tipo fijo)	15 pagos iguales 15/09/2008 -15/09/2022	Anual	Depfa
60.667	4,87% (tipo fijo)	15 pagos iguales 15/09/2008 -15/09/2022	Anual	Depfa
112.667	4,87% (tipo fijo)	15 pagos iguales 15/09/2008 -15/09/2022	Anual	Depfa
52.000	Variable. 3,48% (Euribor 3m + 0,1475% a partir del 15/09/2007)	15 pagos iguales 15/09/2008 -15/09/2022	Trimestral	Depfa
208.000	Variable. 3,48% (Euribor 3m + 0,1475% a partir del 15/09/2007)	15 pagos iguales 15/09/2008 -15/09/2022	Trimestral	Depfa
65.000	Variable. 3,48% (Euribor 3m + 0,1475% a partir del 15/09/2007)	15 pagos iguales 15/09/2008 -15/09/2022	Trimestral	Depfa
86.667	Variable. 3,48% (Euribor 3m + 0,1475% a partir del 15/09/2007)	15 pagos iguales 15/09/2008 -15/09/2022	Trimestral	Depfa
265.000	Variable (Euribor + 0,78% el resto)	20 pagos iguales 15/12/2010 -15/12/2029	Trimestral	Depfa
100.000	Variable (Euribor + 0,78% el resto)	20 pagos iguales 15/12/2010 -15/12/2029	Trimestral	Depfa
135.000	Variable (Euribor + 0,78% el resto)	20 pagos iguales 15/12/2010 -15/12/2029	Trimestral	Depfa
50.000	Variable (Euribor + 0,78% el resto)	20 pagos iguales 15/12/2010 -15/12/2029	Trimestral	Depfa
100.000	Variable (Euribor + 0,78% el resto)	20 pagos iguales 15/12/2010 -15/12/2029	Trimestral	Depfa
50.000	Variable (Euribor + 0,78% el resto)	20 pagos iguales 15/12/2010 -15/12/2029	Trimestral	Depfa
100.000	Variable (Euribor + 0,78% el resto)	20 pagos iguales 15/12/2010 -15/12/2029	Trimestral	Depfa
150.000	Variable (Euribor + 0,78% el resto)	20 pagos iguales 15/12/2010 -15/12/2029	Trimestral	Depfa
50.000	Variable (Euribor + 0,78% el resto)	20 pagos iguales 15/12/2010 -15/12/2029	Trimestral	Depfa
50.000	Variable (Euribor + 0,1175%)	15 pagos iguales 15/06/2014 - 15/06/2028	Trimestral	Depfa
150.000	Variable (Euribor + 0,1175%)	15 pagos iguales 15/06/2014 - 15/06/2028	Trimestral	Depfa
200.000	Variable (Euribor + 0,1175%)	15 pagos iguales 15/06/2014 - 15/06/2028	Trimestral	Depfa
200.000	Variable (Euribor + 0,1175%)	15 pagos iguales 15/06/2014 - 15/06/2028	Trimestral	Depfa
300.000	Variable (Euribor + 0,1175%)	15 pagos iguales 15/06/2014 - 15/06/2028	Trimestral	Depfa
100.000	Variable (Euribor + 0,1175%)	15 pagos iguales 15/06/2014 - 15/06/2028	Trimestral	Depfa
85.000	Fijo 4,88% hasta el 15/19/2026	20 pagos iguales 15/09/2007 -15/09/2026	Anual	ICO
51.000	Fijo 4,88% hasta el 15/19/2026	20 pagos iguales 15/09/2007 -15/09/2026	Anual	ICO
127.500	Fijo 4,88% hasta el 15/19/2026	20 pagos iguales 15/09/2007 -15/09/2026	Anual	ICO
42.500	Fijo 4,88% hasta el 15/19/2026	20 pagos iguales 15/09/2007 -15/09/2026	Anual	ICO
34.000	Fijo 4,88% hasta el 15/19/2026	20 pagos iguales 15/09/2007 -15/09/2026	Anual	ICO
95.000	Variable (Euribor 3M + 0,08%)	20 pagos iguales 15/03/2009 -15/03/2028	Trimestral	ICO
123.500	Variable (Euribor 3M + 0,08%)	20 pagos iguales 15/03/2009 -15/03/2028	Trimestral	ICO
76.000	Variable (Euribor 3M + 0,08%)	20 pagos iguales 15/03/2009 -15/03/2028	Trimestral	ICO
52.250	Variable (Euribor 3M + 0,08%)	20 pagos iguales 15/03/2009 -15/03/2028	Trimestral	ICO



MILES DE EUROS	TIPOS DE INTERÉS	PLAZO DE REEMBOLSO	LIQUIDACIÓN DE INTERESES	BANCO
128.250	Variable (Euribor 3M + 0,08%)	20 pagos iguales 15/03/2009 -15/03/2028	Trimestral	ICO
190.000	Variable (Euribor 3M + 0,08%)	20 pagos iguales 15/03/2009 -15/03/2028	Trimestral	ICO
95.000	Variable (Euribor 3M + 0,08%)	20 pagos iguales 15/03/2009 -15/03/2028	Trimestral	ICO
95.000	Variable (Euribor 3M + 0,08%)	20 pagos iguales 15/03/2009 -15/03/2028	Trimestral	ICO
95.000	Variable (Euribor 3M + 0,08%)	20 pagos iguales 15/03/2009 -15/03/2028	Trimestral	ICO
100.000	Variable (Euribor 3M + 0,08%)	20 pagos iguales 15/03/2012 -15/03/2031	Trimestral	ICO
50.000	Variable (Euribor 3M + 0,08%)	20 pagos iguales 15/03/2012 -15/03/2031	Trimestral	ICO
100.000	Variable (Euribor 3M + 0,08%)	20 pagos iguales 15/03/2012 -15/03/2031	Trimestral	ICO
150.000	Variable (Euribor 3M + 0,08%)	20 pagos iguales 15/03/2012 -15/03/2031	Trimestral	ICO
100.000	Variable (Euribor 3M + 0,08%)	20 pagos iguales 15/03/2012 -15/03/2031	Trimestral	ICO
50.000	Variable (Euribor 3M + 0,8%)	20 pagos iguales 15/12/2013 - 20/11/2032	Trimestral	ICO
50.000	Variable (Euribor 3M + 0,8%)	20 pagos iguales 15/12/2013 - 20/11/2032	Trimestral	ICO
100.000	Variable (Euribor 3M + 0,8%)	20 pagos iguales 15/12/2013 - 20/11/2032	Trimestral	ICO
100.000	Variable (Euribor 3M + 0,8%)	20 pagos iguales 15/12/2013 - 20/11/2032	Trimestral	ICO
75.000	Variable (Euribor 3M + 0,8%)	20 pagos iguales 15/12/2013 - 20/11/2032	Trimestral	ICO
50.000	Variable (Euribor 3M + 0,8%)	20 pagos iguales 15/12/2013 - 20/11/2032	Trimestral	ICO
75.000	Variable (Euribor 3M + 0,8%)	20 pagos iguales 15/12/2013 - 20/11/2032	Trimestral	ICO
50.000	Variable (Euribor 3M + 0,8%)	20 pagos iguales 15/12/2013 - 20/11/2032	Trimestral	ICO
50.000	Variable (Euribor 3M + 0,8%)	20 pagos iguales 15/12/2013 - 20/11/2032	Trimestral	ICO
200.000	Variable (Euribor 3M + 0,8%)	Vencimiento 29/11/2010	Trimestral	ICO
100.000	Variable (Euribor 3M + 0,8%)	Vencimiento 29/11/2010	Trimestral	ICO
100.000	Variable (Euribor 3M + 0,8%)	Vencimiento 29/11/2010	Trimestral	ICO
50.188	Euribor 1M + 0,75%	Vencimiento 14/12/2010	Mensual	Bankinter
96.778	Euribor 1M + 0,55%	Vencimiento 18/04/2010	Mensual	Unicaja
91.228	Euribor 1M + 0,60%	Vencimiento 30/11/2011	Mensual	La Caixa
Préstamos de Aena Desarrollo Internacional:				
4.271	5,25%	8 de octubre 2014	Anual	BSCH
5.751	4,40%	8 de octubre 2014	Anual	BSCH
1.621	Libor más diferencial	5 de septiembre de 2014	Anual	ICO
2.667	4,83%	1 de octubre de 2017	Trimestral	La Caixa
2.735	Euribor + 0,60%	18 de diciembre de 2010	Anual	La Caixa
2.000	Euribor + 0,20%	8 de enero de 2010	Anual	Caja Madrid
1.990	Euribor 3m + 0,50%	17 de diciembre de 2010	Anual	Banesto
3.450	Euribor más diferencial (Leasing)	20 de diciembre 2016	Trimestral	BBVA
11.107.138	Total deudas			
(949.063)	Vencimiento a corto plazo			
10.158.075	Vencimiento a largo plazo			



EJERCICIO 2008

MILES DE EUROS	TIPOS DE INTERÉS	PLAZO DE REEMBOLSO	LIQUIDACIÓN DE INTERESES	BANCO
Préstamos de la Entidad Pública Empresarial dominante:				
80.000	Variable. 4% (Euribor 12m + 0,04%)	Vencimiento 15/12/2009	A nual	Santander
8.194	Fijo revisable(4,67%) hasta el 15/09/2009	11 pagos iguales 15/09/1999 -15/09/2009	Anual	BEI
4.916	Fijo convertible. 3,56% hasta el 15/10/2009	11 pagos iguales 15/09/2000 -15/09/2010	Anual	BEI
14.424	Fijo revisable (4,26%) hasta el 15/09/2016	15 pagos iguales 15/09/2002 -15/09/2016	Anual	BEI
23.441	Fijo revisable (3,58%) hasta el 15/03/2010	15 pagos iguales 15/03/2003 -15/03/2017	Anual	BEI
27.046	Fijo revisable (3,62%) hasta el 15/12/2009	20 pagos iguales 15/12/2004 -15/12/2023	Anual	BEI
48.081	Fijo convertible. 4,61% (máximo Euribor 3M + 0,15%)	20 pagos iguales 15/03/2005 -15/03/2024	Anual	BEI
40.870	Fijo revisable (4,61%) hasta el 15/03/2024	20 pagos iguales 15/03/2005 -15/03/2024	Anual	BEI
25.500	Fijo revisable (3,71 %) hasta 15/06/2010	20 pagos iguales 15/06/2006 -15/06/2025	Anual	BEI
38.250	Fijo revisable (3,11%) hasta el 15/03/2010	20 pagos iguales 15/03/2006 -15/03/2025	Anual	BEI
102.000	Fijo 3,933% hasta 15/03/2011. CAF I.6.1	20 pagos iguales 15/03/2006 -15/03/2025	Trimestral	BEI
54.000	Fijo revisable (3,71%) hasta 15/06/2010	20 pagos iguales 15/06/2007 -15/06/2026	Anual	BEI
76.500	Fijo revisable (4,01%) hasta 15/12/2011	20 pagos iguales 15/12/2006 -15/12/2025	Anual	BEI
51.000	Fijo revisable (3,66 %) hasta 15/12/2009	20 pagos iguales 15/12/2006 -15/12/2025	Anual	BEI
68.230	Fijo revisable (4,07%) hasta 15/03/2012	20 pagos iguales 15/03/2007 -15/03/2026	Anual	BEI
18.930	Fijo revisable (3,69%) hasta 15/03/2010	20 pagos iguales 15/03/2007 -15/03/2026	Anual	BEI
81.000	Fijo revisable (3,761%) hasta el 15/03/2026	20 pagos iguales 15/03/2007 -15/03/2026	Anual	BEI
99.524	Fijo revisable (3,968%) hasta el 15/03/2013	21 pagos iguales 15/03/2007 -15/03/2027	Anual	BEI
68.000	Fijo revisable (3,98%) hasta el 15/09/2011	20 pagos iguales 15/09/2006 -15/09/2025	Anual	BEI
66.500	Fijo revisable (3,71%) hasta 15/03/2010	20 pagos iguales 15/03/2008 -15/03/2027	Anual	BEI
47.619	Fijo revisable 4,157% hasta 15/03/2011	21 pagos iguales 15/03/2008 -15/03/2028	Anual	BEI
66.500	Fijo revisable (3,75%) hasta el 15/06/2010	20 pagos iguales 15/06/2008 -15/06/2027	Anual	BEI
109.250	Fijo revisable 4,370% hasta 15/06/2012	20 pagos iguales 15/06/2008 -15/06/2027	Anual	BEI
57.000	4,44% Fijo revisable hasta 15/09/2014	20 pagos iguales 15/09/2008 -15/09/2027	Anual	BEI
130.150	4,44% Fijo revisable hasta 15/09/2014	20 pagos iguales 15/09/2008 -15/09/2027	Anual	BEI
18.000	Fijo revisable (3,83%) hasta el 15/03/2009	20 pagos iguales 15/03/2009 -15/03/2028	Anual	BEI
200.000	Fijo revisable (3,83%) hasta el 15/03/2009	20 pagos iguales 15/03/2009 -15/09/2028	Anual	BEI
200.000	Fijo revisable (3,83%) hasta el 15/03/2009	20 pagos iguales 15/03/2009 -15/09/2028	Anual	BEI
700.000	Fijo revisable (3,83%) hasta el 15/03/2009	18 pagos iguales 15/03/2012 -15/09/2029	Anual	BEI
50.000	Fijo revisable (2,95%) hasta el 15/12/2009	18 pagos iguales del 15/12/12 al 15/12/29	Anual	BEI
100.000	Fijo revisable (3,909%) hasta el 15/12/2029	18 pagos iguales del 15/12/12 al 15/12/29	Anual	BEI
150.000	Fijo revisable (3,45%) hasta el 19/12/2011	18 pagos iguales del 15/12/12 al 15/12/29	Anual	BEI
150.000	Fijo revisable (3,748%) hasta el 15/06/2010	18 pagos iguales del 15/12/12 al 15/12/29	Anual	BEI
50.000	Fijo reversible (4,129%) hasta el 15/12/2012	18 pagos iguales del 15/12/12 al 15/12/29	Anual	BEI
100.000	Fijo revisable 4,337% hasta 15/05/2012	20 pagos iguales del 15/12/12 al 15/12/31	Anual	BEI
100.000	Fijo revisable 4,485% hasta 15/09/2012	20 pagos iguales del 15/12/12 al 15/12/31	Anual	BEI
50.000	Fijo revisable 4,543% hasta 15/09/2012	20 pagos iguales del 15/12/12 al 15/12/31	Anual	BEI
100.000	Fijo revisable 4,367% hasta 15/12/2012	20 pagos iguales del 15/12/12 al 15/12/31	Anual	BEI
55.000	Fijo revisable 4,323% hasta 15/12/2012	20 pagos iguales del 15/12/12 al 15/12/31	Anual	BEI



EJERCICIO 2008

MILES DE EUROS	TIPOS DE INTERÉS	PLAZO DE REEMBOLSO	LIQUIDACIÓN DE INTERESES	BANCO
95.000	Fijo revisable 3,84% hasta 15/03/2013	20 pagos iguales del 15/03/13 al 15/03/32	Anual	BEI
10.000	Fijo revisable (3,827%) hasta 13/12/2021	10 pagos iguales del 15/03/12 al 15/03/21	Anual	BEI
170.000	Fijo revisable (3,12%) hasta 15/03/2020	10 pagos iguales del 15/03/10 al 15/03/20	Anual	BEI
120.000	Fijo revisable (4,027%) hasta 19/03/2013	10 pagos iguales del 15/03/13 al 15/03/22	Anual	BEI
100.000	Fijo revisable (3,827%) hasta 13/12/2021	10 pagos iguales del 19/03/13 al 19/03/22	Anual	BEI
100.000	Fijo revisable 4,027% hasta 19/03/2013	10 pagos iguales del 19/03/13 al 19/03/22	Anual	BEI
100.000	Fijo revisable 4,027% hasta 19/03/2013	10 pagos iguales del 19/03/13 al 19/03/22	Anual	BEI
100.000	Fijo revisable 3,84% hasta 15/03/2013	20 pagos iguales del 15/03/13 al 15/03/32	Anual	BEI
150.000	Fijo revisable 3,78% hasta 15/03/2012	20 pagos iguales del 15/03/14 al 15/03/33	Anual	BEI
100.000	Fijo revisable 4,12% hasta 15/03/2011	20 pagos iguales del 15/03/14 al 15/03/33	Anual	BEI
150.000	Fijo revisable 4,23% hasta 15/03/2013	21 pagos iguales del 15/03/13 al 15/03/33	Anual	BEI
100.000	Fijo 3,73%	20 pagos iguales del 20/03/14 al 20/03/33	Anual	BEI
490.000	4,87% (tipo fijo)	15 pagos iguales 15/09/2008 -15/09/2022	Anual	Depfa
443.333	Variable 3,48% (Euribor 3m + 0,1475% desde 15/09/2007)	15 pagos iguales 15/09/2008 -15/09/2022	Trimestral	Depfa
1.000.000	Variable 3,4% (Euribor + 0,067% el resto)	20 pagos iguales 15/12/2010 -15/12/2029	Trimestral	Depfa
200.000	Variable 3,45 (Euribor + 0,1175%)	15 pagos iguales 15/06/2014 - 15/06/2028	Trimestral	Depfa
360.000	Fijo (4,88%) hasta el 15/19/2026	20 pagos iguales 15/09/2007 -15/09/2026	Anual	ICO
1.000.000	Variable 3,41% Euribor 3M + 0,08%	20 pagos iguales 15/03/2009 -15/03/2028	Trimestral	ICO
500.000	Variable 3,41% Euribor 3M + 0,08%	20 pagos iguales 15/03/2012 -15/03/2031	Trimestral	ICO
600.000	Variable 3,41% Euribor 3M + 0,08%	20 pagos iguales 15/12/2013 - 20/11/2032	Trimestral	ICO
63.380	Fijo (2,46%) hasta el 14/12/2006	Vencimiento 14/12/2009	Mensual	BKT
48.601	Variable Euribor 1m + 0,05 puntos	Vencimiento 19/04/2014	Mensual	Unicaja
85.875	Fijo (2,463)	Vencimiento 31/12/2009	Mensual	La Caixa
68.282	Variable Euribor 1m + 0,045 puntos	Vencimiento 31/04/2014	Mensual	BBVA
Póliza de crédito de Ineco:				
931	Euribor más 0,3%	26 de marzo 2009	Anual	BSCH
Préstamos de Aena Desarrollo Internacional:				
5.306	5,25%	8 de octubre 2014	Anual	BSCH
6.902	4,40%	8 de octubre 2014	Anual	BSCH
2.014	Euribor más diferencial	5 de septiembre de 2014	Anual	ICO
3.000	4,83%	1 de octubre de 2017	Trimestral	La Caixa
2.414	Euribor + 0,18%	28 de diciembre de 2009	Anual	La Caixa
3.000	Euribor + 0,20%	8 de diciembre de 2009	Anual	Caja Madrid
3.552	Euribor más diferencial (Leasing)	20 de diciembre 2016	Trimestral	BBVA
9.611.515	Total deudas			
(599.090)	Vencimiento a corto plazo			
9.012.425	Vencimiento a largo plazo			



La Entidad Pública Empresarial dominante se ha comprometido al cumplimiento de determinadas obligaciones de carácter general para evitar la cancelación anticipada de los mencionados préstamos y créditos. A 31 de diciembre de 2009 y 2008 se

cumplen todas las obligaciones relacionadas con estos préstamos.

El calendario de vencimiento de las cuotas pendientes de pago de los ejercicios 2009 y 2008 es el siguiente:

EJERCICIO 2009

CUOTAS CON VENCIMIENTO	MILES DE EUROS
2010	949.063
2011	301.705
2012	414.646
2013	503.564
2014	592.303
Siguientes	8.345.857
Total	11.107.138

EJERCICIO 2008

CUOTAS CON VENCIMIENTO	MILES DE EUROS
2009	599.090
2010	304.182
2011	301.747
2012	414.688
2013	503.606
Siguientes	7.488.202
Total	9.611.515

El detalle de importes dispuestos y no dispuestos de las deudas con entidades de crédito por entidad al cierre de los ejercicios 2009 y 2008 es el siguiente:

EJERCICIO 2009		MILES DE EUROS		
ENTIDAD	DISPUERTO	NO DISPUERTO	TOTAL	
La Caixa	96.630	10.036	106.666	
Banesto	1.990	2.010	4.000	
Caja Madrid	2.000	4.360	6.360	
Banco Europeo de Inversiones	5.187.790	-	5.187.790	
Instituto de Crédito Oficial	2.791.621	-	2.791.621	
Depfa Bank	2.866.667	-	2.866.667	
SCH	10.023	2.300	12.323	
Bankinter	50.188	149.812	200.000	
Unicaja	96.778	3.222	100.000	
KFW IPEX-Bank	-	200.000	200.000	
Banco Sabadell	-	150.000	150.000	
Dexia Sabadell	-	150.000	150.000	
BBVA	3.451	1.002.000	1.005.451	
Total	11.107.138	1.673.740	12.780.878	



EJERCICIO 2008		MILES DE EUROS	
ENTIDAD	DISPUERTO	NO DISPUERTO	TOTAL
La Caixa	91.289	15.710	106.999
Caja Madrid	3.000	4.300	7.300
Banco Europeo de Inversiones	4.644.925	150.000	4.794.925
Instituto de Crédito Oficial	2.462.014	-	2.462.014
Depfa Bank	2.133.334	800.000	2.933.334
SCH	93.139	2.369	95.508
Bankinter	63.380	36.620	100.000
Unicaja	48.601	51.399	100.000
BBVA	71.833	32.079	103.912
Total	9.611.515	1.092.477	10.703.992

Los intereses devengados y no pagados al cierre de los ejercicios 2009 y 2008 ascienden a 81.085 miles de euros y 123.804 miles de euros, respectivamente.

La sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional tiene contratado un *swap* de tipo de interés que cubre el riesgo de variación de los mismos, de interés fijo al 4,83% contra variable, de dos tercios del préstamo concedido por La Caixa y por un período inferior al mismo, hasta octubre de 2012.

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:

	DENOMINADA EN DÓLARES USA (CONTRAVALOR EN MILES DE EUROS)	
	2009	2008
Total deudas con entidades de crédito	5.892	7.320
Vencimiento c/p	(1.179)	(1.220)
Vencimiento l/p	4.713	6.100

15. ADMINISTRACIONES PÚBLICAS Y SITUACIÓN FISCAL

15.1. SALDOS CORRIENTES CON LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

La composición de los saldos con las administraciones públicas a 31 de diciembre de 2009 y 2008 es la siguiente:

SALDOS DEUDORES	MILES DE EUROS	
	2009	2008
Activos por impuestos diferidos (Nota 15.4)	521.384	380.865
Total "Activos por impuestos diferidos"	521.384	380.865
Activos por impuestos corriente	23.677	14.960
Retenciones y pagos a cuenta	-	1.078
Total "Activos por impuestos corriente"	23.677	16.038



SALDOS DEUDORES

	MILES DE EUROS	
	2009	2008
Hacienda pública deudora por IVA	44.803	73.262
Hacienda pública deudora por subvenciones concedidas	48.269	
Otros		97
Total "Otros créditos con las administraciones públicas"	93.072	73.359

El activo por impuesto corriente surge, fundamentalmente, de la declaración complementaria del Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2003 presentada por la Entidad dominante durante el ejercicio 2008 así como a las declaraciones complementarias de los ejercicios 2004 y 2005

presentadas por la Entidad durante el ejercicio 2009. El saldo deudor por subvenciones concedidas surge por subvenciones no reintegrables concedidas a la Entidad dominante por fondos europeos Feder que, al cierre del ejercicio 2009, estaban pendientes de cobro.

SALDOS ACREEDORES

	MILES DE EUROS	
	2009	2008
Pasivos por impuestos diferidos (nota 15.6)	208.732	192.087
Total "Pasivos por impuestos diferidos"	208.732	192.087

Pasivos por impuesto corriente	1.758	3.093
Total "Pasivos por impuestos corriente"	1.758	3.093

Hacienda pública acreedora por otros impuestos	1.806	1.807
Hacienda pública acreedora por tasa de seguridad	655	1.862
Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas	33.755	35.201
Impuesto sobre el Valor Añadido	2.536	3.099
Organismos de la Seguridad Social acreedores	16.149	14.820
Total "Otras deudas con las administraciones públicas"	54.901	56.789

15.2 CONCILIACIÓN DEL RESULTADO CONTABLE Y LA BASE IMPONIBLE FISCAL

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

EJERCICIO 2009		MILES DE EUROS		
		AUMENTOS	DISMINUCIONES	NETO
Resultado antes de impuestos				(492.022)
Diferencias permanentes:				
Con origen en el ejercicio actual	10.637	-		10.637
Con origen en ejercicios anteriores	-		(25.556)	(25.556)
Con origen en los ajustes de consolidación	12.901	-		12.901
Diferencias temporarias:				
Con origen en el ejercicio actual	99.451	-		99.451
Con origen en ejercicios anteriores	-		(84.546)	(84.546)
Con origen en los ajustes de consolidación	55.891		(12.932)	42.959
Base imponible (resultado fiscal)				(436.176)



EJERCICIO 2008	MILES DE EUROS		
	AUMENTOS	DISMINUCIONES	NETO
Resultado antes de impuestos			(228.319)
Diferencias permanentes:			
Con origen en el ejercicio actual	39.495	-	39.495
Con origen en ejercicios anteriores	-	(40.173)	(40.173)
Con origen en los ajustes de consolidación	-	(4.093)	(4.093)
<i>Ajustes de la primera aplicación NPGC</i>			
Provisión por deterioro de cartera	-	(16.370)	(16.370)
Otros	878	-	878
Diferencias temporarias:			
Con origen en el ejercicio actual	68.228	-	68.228
Con origen en ejercicios anteriores	-	(54.451)	(54.451)
Con origen en los ajustes de consolidación	48.829	(9.889)	38.940
<i>Ajustes Primera Aplicación NPGC</i>			
Gastos de establecimiento	-	(50.080)	(50.080)
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	7.815	-	7.815
Fondo de reversión	251	-	251
Instalaciones técnicas	-	(991)	(991)
Base imponible (resultado fiscal)			(238.870)

Las principales diferencias permanentes se deben a las dotaciones y reversiones de provisiones para riesgos y gastos relativas a compromisos laborales.

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

En el ejercicio 2008, determinados ajustes relacionados con la primera aplicación del Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007

que afectaron al patrimonio neto generaron impuestos diferidos de activo y pasivo, los cuales fueron revertidos a 31 de diciembre de 2008 en la parte correspondiente a las bases imponibles deducibles en el ejercicio. Asimismo, el ajuste de primera aplicación relativo a las provisiones de cartera fue ajustado negativamente a la base imponible como contrapartida a los ajustes positivos realizados en ejercicios anteriores. Salvo dicho concepto, las principales diferencias permanentes se debieron a las dotaciones y reversiones de provisiones para riesgos y gastos relativos a compromisos laborales.



15.3 CONCILIACIÓN ENTRE EL RESULTADO CONTABLE Y EL GASTO POR IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES

La conciliación entre el resultado contable y el gasto por Impuesto sobre Sociedades es la siguiente:

	MILES DE EUROS	
	2009	2008
Resultado contable antes de impuestos	(492.022)	(228.319)
Diferencias permanentes	(2.019)	(20.263)
Base imponible	(494.041)	(248.582)
Cuota al 30%	(148.212)	(74.574)
Deducciones y bonificaciones	(20)	(54)
Ajustes a la imposición sobre beneficios	118	(478)
Ingreso por impuesto reconocido en la cuenta de pérdidas y ganancias	(148.114)	(75.106)

15.4 ACTIVOS POR IMPUESTO DIFERIDO REGISTRADOS

La Entidad Pública Empresarial dominante como cabecera del Grupo consolidado fiscal, liquida el Impuesto sobre Sociedades por cuenta del resto de sociedades del Grupo Fiscal, el cual en su conjunto presenta un crédito fiscal a largo plazo ante la Hacienda pública por importe 269.750 miles euros (122.549 miles de euros a 31 de diciembre de 2008).

Las bases impositivas negativas pendientes de compensar al cierre de los ejercicios 2009 y 2008 y sus correspondientes importes y plazos máximos de compensación son los siguientes:

EJERCICIO 2009

EJERCICIO EN QUE SE GENERARON	MILES DE EUROS	PLAZO MÁXIMO PARA COMPENSAR
2006	93.443	2021
2007	28.426	2022
2008	282.472	2023
2009	501.441	2024
	905.782	

EJERCICIO 2008

EJERCICIO EN QUE SE GENERARON	MILES DE EUROS	PLAZO MÁXIMO PARA COMPENSAR
2006	93.443	2021
2007	28.426	2022
2008	284.370	2023
	406.239	

El detalle de las diferencias temporarias que han generado los activos por impuesto diferido registrados en balance consolidado es el siguiente:

	MILES DE EUROS	
	2009	2008
Amortización de activos	52.829	64.640
Provisión por deterioro de créditos comerciales	10.773	8.381
Retribuciones a largo plazo de personal	471	2.154
Provisión Inmovilizado	(4.067)	979
Provisión compromisos laborales	115.552	109.602
Provisión de riesgos y gastos	1.276	361
Impuestos	15.219	15.219
Mecanismo corrector	41.971	41.971
Otros	17.610	15.009
Total	251.634	258.316



Los activos por impuesto diferido indicados anteriormente han sido registrados en el balance de situación consolidado por considerar los administradores de la Entidad dominante y sociedades dependientes que, con-

forme a la mejor estimación sobre los resultados futuros de la Entidad dominante y sociedades dependientes, incluyendo determinadas actuaciones de planificación fiscal, es probable que dichos activos sean recuperados.

15.5 ACTIVOS POR IMPUESTO DIFERIDO NO REGISTRADOS

La Entidad tiene deducciones pendientes de compensar de ejercicios anteriores al cierre de los ejercicios 2009 y 2008, las cuales se generaron en los ejercicios presentados a continuación:

EJERCICIO 2009		MILES DE EUROS				
AÑO	DEDUCCIONES POR DOBLE IMPOSICIÓN	DEDUCCIONES POR INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO	DEDUCCIONES POR INVERSIONES MEDIOAMBIENTALES	DEDUCCIONES POR INVERSIONES EN CANARIAS	DEDUCCIONES POR DONACIONES	OTRAS DEDUCCIONES
2004 (*)	-	-	-	11.669	-	-
2005 (*)	-	3.983	-	18.581	-	-
2006	2.005	6.630	730	27.923	914	949
2007	2.459	3.249	771	33.146	834	917
2008	3.630	2.518	-	23.089	944	940
Total	8.094	16.380	1.501	114.408	2.692	2.806

(*) Importes acreditados a través de las declaraciones complementarias de los ejercicios 2004 y 2005 presentadas en febrero de 2009.

EJERCICIO 2008		MILES DE EUROS				
AÑO	DEDUCCIONES POR DOBLE IMPOSICIÓN	DEDUCCIONES POR INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO	DEDUCCIONES POR INVERSIONES MEDIOAMBIENTALES	DEDUCCIONES POR INVERSIONES EN CANARIAS	DEDUCCIONES POR DONACIONES	OTRAS DEDUCCIONES
2005	-	-	-	5.637	-	-
2006	2.339	6.630	730	27.923	914	948
2007	2.664	3.249	771	33.146	834	917
Total	5.003	9.879	1.501	66.706	1.748	1.865

Al cierre de los ejercicios 2009 y 2008, la Entidad dominante no tiene reconocidas en el balance de situación estas deducciones, debido a que no existe certeza de que las mismas puedan ser aplicadas en futuras declaraciones del Impuesto de Sociedades dentro del plazo previsto por la legislación vigente.

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 no registradas según el siguiente desglose:



AÑO	MILES DE EUROS			
	BASES IMPONIBLES NEGATIVAS	DEDUCCIONES POR DOBLE IMPOSICIÓN	DEDUCCIONES POR ACTIVIDADES DE EXPORTACIÓN	DEDUCCIONES POR ACTIVIDADES DE FORMACIÓN
1997	253	-	-	-
1998	576	-	-	-
1999	1.590	-	8.411	-
2000	-	-	185	-
2001	573	-	32	7
2002	766	29	187	-
2003	-	236	-	1
2004	-	232	-	-
2005	-	-	-	-
2006	-	320	4.508	2
2007	-	536	-	1
2008	-	308	-	-
2009	-	267	-	1
	3.758	1.928	13.323	12

15.6 PASIVOS POR IMPUESTO DIFERIDO

El detalle de las diferencias temporarias que han generado los pasivos por impuesto diferido registrados en balance consolidado es el siguiente:

	MILES DE EUROS	
	2009	2008
Provisión Inmovilizado	16.536	16.536
Provisión compromisos laborales	6.340	6.340
Provisión por responsabilidades	3.455	3.455
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	598	729
Instrumentos financieros de cobertura contable	523	448
Impuestos	54	54
Subvenciones	180.320	163.596
Otros	906	929
Total	208.732	192.087

15.7 EJERCICIOS PENDIENTES DE COMPROBACIÓN Y ACTUACIONES INSPECTORAS

Según establece la legislación vigente, los impuestos no pueden considerarse definitivamente liquidados hasta que las declaraciones presentadas hayan sido inspeccionadas por las autoridades fiscales o haya transcurrido el plazo de prescripción de cuatro años. En este sentido, con fecha 11 de febrero de 2009 la Dependencia de Control Tributario y Aduanero notificó a la Entidad dominante el inicio de actuaciones de comprobación e investigación por todos los impuestos de los ejercicios 2005 y 2006, y, en el caso del Impuesto sobre Sociedades, también los ejercicios 2002, 2003 y 2004. Dichas actuaciones de comprobación se encuentran en la actualidad en curso.

Al cierre del ejercicio 2009 la Entidad dominante tiene abiertos a inspección los ejercicios 2002 y siguientes del Impuesto sobre Sociedades y los ejercicios 2005 y siguientes para los demás impuestos que le son de aplicación.



La sociedad dependiente Ineco tiene la inspección fiscal en curso sobre los principales impuestos de los ejercicios 2004, 2005 y 2006. Los administradores estiman que de las inspecciones fiscales no surjan pasivos adicionales a los ya registrados. La Sociedad tiene pendientes de inspección por las autoridades fiscales el Impuesto sobre Sociedades, el Impuesto sobre el Valor Añadido y el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas desde el ejercicio 2005 al 2009.

Al cierre del ejercicio 2009 la sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional S.A. tiene abiertos a inspección los ejercicios 2005 y siguientes del Impuesto sobre Sociedades y los ejercicios 2006, 2007, 2008 y 2009 para los demás impuestos que le son de aplicación.

Al cierre del ejercicio 2009, la sociedad dependiente Clase tiene abiertos a inspección los ejercicios 2005 y siguientes del Impuesto sobre Sociedades y los ejercicios 2006 y siguientes para los demás impuestos que le son de aplicación.

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

La A.I.E. dependiente Crida tiene abierto a inspección el último ejercicio para todos los impuestos que le son aplicables. En opinión de los administradores de la A.I.E., así como de sus asesores fiscales, no existen contingencias fiscales de importes significativos que pudieran derivarse, en caso de inspección, de posibles interpretaciones diferentes de la formativa fiscal aplicable a las operaciones realizadas por la A.I.E.

16. 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 e Ingeniería y Economía del Transporte, según el siguiente desglose:

	MILES DE EUROS	
	2009	2008
Ingresos aeroportuarios:		
Ingresos aeronáuticos		
Aterrizajes	366.905	390.417
Estacionamientos	8.224	8.336
Utilización de infraestructuras	484.529	477.993
Pasarelas telescópicas	117.653	119.787
Manipulación de mercancías	12.947	13.630
Tasa de seguridad	127.006	134.204
Otros	414	460
Subtotal de ingresos aeronáuticos	1.117.678	1.144.827
Ingresos no aeronáuticos:		
Servicios de comida a bordo	9.775	11.421
Alquiler de locales, terrenos y mostradores	25.100	23.903
Mostradores de facturación	23.982	25.655
Servicios a concesionarios	22.091	27.167
Autorización de paso a zonas restringidas	788	835
Utilización de salas y zonas no determinadas	12.734	13.466
Handling de rampa	71.375	75.378
Otros	3.659	3.228
Subtotal de ingresos no aeronáuticos	169.504	181.053
Ingresos comerciales:		
Carburantes	24.349	25.023
Alquiler de locales y terrenos	44.198	46.025
Explotaciones comerciales	193.063	209.011
Bares y restaurantes	67.939	67.865
Coches de alquiler	96.647	85.254
Aparcamiento de vehículos	105.607	125.299



	MILES DE EUROS	
	2009	2008
Publicidad	24.509	33.701
Servicios a concesionarios	15.837	14.674
Otros	387	160
Subtotal de ingresos comerciales	572.536	607.012
Navegación aérea:		
Ayudas a la navegación en ruta	809.708	844.519
Ayudas a la navegación en aproximación	191.029	203.248
Publicaciones y otros servicios	7.298	5.818
Subtotal de navegación aérea	1.008.035	1.053.585
Otras líneas de negocio:		
Logística aeroportuaria	24.324	24.553
Desarrollo internacional	8.485	7.002
Actividad de consultoría e I+D+i	185.887	190.971
	218.696	222.526
Ajustes de consolidación	(95.060)	(96.320)
Total cifra de negocios	2.991.389	3.112.683

Las ventas en moneda extranjera que se han efectuado en dólares USA tienen un contravalor de 4.684 miles de euros.

B) APROVISIONAMIENTOS

El desglose del epígrafe de aprovisionamientos de los ejercicios 2009 y 2008 es el siguiente:

	MILES DE EUROS	
	2009	2008
Compras de otros aprovisionamientos	266	177
Variación de existencias de otros aprovisionamientos	(64)	1.163
Trabajos realizados por otras empresas	113.926	130.065
Deterioro de mercaderías, materias primas y otros aprovisionamientos	6	-
Total	114.134	131.405

Los trabajos realizados por otras empresas incluyen, entre otros, los servicios prestados por el Ministerio de Defensa, la Dirección General de Aviación Civil y el Instituto Nacional de Meteorología.

C) CARGAS SOCIALES

Las cargas sociales se desglosan de la forma siguiente:

	MILES DE EUROS	
	2009	2008
Seguridad Social a cargo de la empresa	148.641	139.296
Aportaciones a compromisos laborales	6.178	5.813
Otros gastos sociales	47.545	48.800
Total	202.364	193.909

D) SERVICIOS EXTERIORES

El desglose de este epígrafe es el siguiente:

	MILES DE EUROS	
	2009	2008
Gastos de I+D	40	49
Arrendamientos y cánones	18.549	23.620
Reparaciones y conservación	327.980	297.610
Servicios profesionales independientes	38.036	35.472
Primas de seguros	17.749	17.417
Transportes	326	369
Servicios bancarios	2.194	2.583
Publicidad y relaciones públicas	18.296	22.256
Suministros	114.690	107.361
Servicios vigilancia y seguridad	132.707	134.687
Otros servicios	245.979	213.981
Total	916.546	855.405

E) RESULTADOS FINANCIEROS

Los resultados financieros obtenidos en los ejercicios 2009 y 2008 han sido los siguientes:



	MILES DE EUROS	
	2009	2008
Ingresos:		
Ingresos derivados de participaciones en capital	1.227	144
Otros intereses e ingresos asimilados	864	2.403
Variación del valor razonable en instrumentos financieros	-	10
Diferencias positivas de cambio	-	427
Total resultados financieros positivos	2.091	2.984
Gastos:		
Gastos financieros de préstamos	(289.149)	(395.403)
Otros gastos financieros	-	(472)
Actualización de provisiones	(69.171)	(42.822)
Activación gastos financieros (notas 5 y 6)	73.653	97.325
Variación del valor razonable en instrumentos financieros	(34)	-
Diferencias negativas de cambio	(688)	-
Deterioro de instrumentos financieros	-	(14.522)
Total resultados financieros negativos	(285.389)	(355.894)
Resultados financieros netos	(283.298)	(352.910)

El epígrafe "Actualización de provisiones" recoge, fundamentalmente, los ajustes de carácter financiero realizados por la Entidad dominante como consecuencia de la actualización de provisiones y el pago de intereses de demora. En concreto, se han registrado 45.975 miles de euros en concepto de intereses de demora de expropiaciones (21.184 miles de euros en 2008), cuya provisión asociada se describe en la nota 13.1. Asimismo, se encuentra registrado en este epígrafe un importe de 21.399 miles de euros (21.612 miles de euros en 2008) correspondiente a la actualización de provisiones por retribuciones al personal (véase nota 13.1), así como un importe de 1.759 miles de euros correspondiente a la actualización de la provisión de aislamiento acústico (véase nota 13.1).

F) OTRA INFORMACIÓN

El número de empleados al 31 de diciembre de 2009 por categorías y sexos ha sido el siguiente:

CATEGORÍA PROFESIONAL	NÚMERO DE EMPLEADOS A 31 DE DICIEMBRE DE 2009 (*)		
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
Alta dirección	15	4	19
Directivos y titulados	1.268	717	1.985
Coordinadores	1.622	509	2.131
Técnicos	4.884	2.447	7.331
Personal de apoyo	709	677	1.386
Controladores	1.671	733	2.404
Total	10.169	5.087	15.256

(*) El número de empleados eventuales en la Entidad dominante a 31 de diciembre de 2009 asciende a 1.650.

CATEGORÍA PROFESIONAL	NÚMERO DE EMPLEADOS A 31 DE DICIEMBRE DE 2008 (*)		
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
Alta dirección	21	4	25
Directivos y titulados	1.165	631	1.796
Coordinadores	1.076	426	1.502
Técnicos	5.191	2.558	7.749
Personal de apoyo	601	395	996
Controladores	1.630	705	2.335
Total	9.684	4.719	14.403

(*) El número de empleados eventuales en la Entidad dominante a 31 de diciembre de 2008 asciende a 1.533.

La plantilla media por categoría ha sido la siguiente:

CATEGORÍA PROFESIONAL	NÚMERO (*)	
	2009	2008
Alta dirección	18	25
Directivos y titulados	1.925	1.678
Coordinadores	2.066	1.481
Técnicos	7.148	7.691
Personal de apoyo	1.374	979
Controladores	2.361	2.334
Total	14.892	14.188

(*) El número de medio de empleados eventuales en el ejercicio 2009 asciende a 1.608 y en 2008 fue de 1.683.

En cuanto a los miembros del Consejo de Administración del Grupo, está formado por 30 personas, 25 hombres y 5 mujeres.



Retribución de los administradores y la alta dirección

Las retribuciones percibidas durante el ejercicio 2009 por los administradores y la alta Dirección del Grupo clasificadas por conceptos, han sido las siguientes (en miles de euros):

	SUELDOS	DIETAS	OTROS CONCEPTOS	PLANES DE PENSIONES	PRIMAS DE SEGUROS	TOTAL
Alta dirección (*)	2.772	81	253	15	2	3.123
Consejo de Administración	154	330	1	-	-	485

(*) Incluye los sueldos del presidente del Consejo de Administración, que a su vez es alta dirección, así como la alta dirección de las filiales.

No existen anticipos ni créditos concedidos. Asimismo, no existen obligaciones en materia de pensiones contraídas con antiguos o actuales administradores.

	SUELDOS	DIETAS	OTROS CONCEPTOS	PLANES DE PENSIONES	PRIMAS DE SEGUROS	TOTAL
Alta dirección (*)	3.025	47	10	15	14	3.111
Consejo de Administración	234	357	1	-	-	592

(*) Incluye los sueldos de la Presidenta del Consejo de Administración, que a su vez es alta Dirección, así como la alta dirección de las filiales.

Honorarios de auditoría

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 se han prestado otros servicios distintos de los de auditoría por la firma auditora y otras sociedades asociadas a la misma por importe de 733 miles de euros (1.335 miles de euros en 2008). Asimismo, los honorarios devengados correspondientes a la auditoría de las cuentas anuales de ciertas sociedades dependientes han ascendido a 123 miles de euros (117 miles de euros en 2008).

2008 por un valor total de 535 miles de euros y 728 miles de euros, respectivamente. Los administradores de la Entidad dominante no esperan que se generen pasivos de consideración por estos avales.

Adicionalmente, la Entidad Pública Empresarial dominante es garante solidario, en todos los préstamos y créditos que su sociedad participada Aena Desarrollo Internacional S.A., mantiene con las entidades bancarias (véase nota 14).

A 31 de diciembre de 2009 y 2008 la sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional, S.A. tiene concedidos avales bancarios por importe de 151 miles de dólares estadounidenses y 55 miles de dólares estadounidenses (equivalentes a 105 miles de euros y 40 miles de euros, respectivamente en dichas fechas) en garantía y cumplimiento de los contratos firmados con sus clientes, principalmente, los aeropuertos del Grupo GAP y Acsa, respectivamente. Los administradores de la Sociedad consideran que no se pondrán de manifiesto pasivos por

17. AVALES Y OTRAS GARANTÍAS CONCEDIDOS

La Entidad Pública Empresarial dominante tiene avales entregados y en vigor al cierre de los ejercicios 2009 y



un importe significativo en relación con estas garantías prestadas. Adicionalmente, a 31 de diciembre de 2009 la Sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional S.A. mantenía suscrita, junto con los demás socios de ESSP SAS, una garantía financiera solidaria por importe de 10 millones de euros ante la Comisión Europea, que cubrirá los pagos adelantados por la Comisión para el "Egnos Signal Service Provision Contract Plan A". Asimismo, existe el compromiso de los socios de ESSP SAS, mediante la firma del correspondiente acuerdo de socios, de limitar la responsabilidad de cada uno de ellos proporcionalmente a sus respectivas participaciones, siendo la correspondiente a la Sociedad el 16,66% de dicho importe.

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 34.865 miles de euros (40.652 miles de euros en 2008).

Por último, la sociedad Clasa tiene avales entregados por clientes por un importe de 1.157 miles de euros (13.143 miles de euros en 2008) y concedidos avales por importe de 245 miles de euros (246 miles de euros en 2008).

18. 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 esta área que permiten la minimización del impacto medioambiental de sus actuaciones y la protección y mejora del medio ambiente.

El inmovilizado material a 31 de diciembre de 2009 incluye inversiones de carácter medioambiental por importe de 439,5 millones de euros (363,1 millones de euros a

31 de diciembre de 2008), cuya amortización acumulada ascendía a 100,9 millones de euros a 31 de diciembre de 2009 (85 millones de euros a 31 de diciembre de 2008).

Las inversiones medioambientales realizadas durante los ejercicios 2009 y 2008 han ascendido a 81,4 millones de euros y 28,6 millones de euros, respectivamente, según el siguiente desglose:

	MILES DE EUROS	
	2009	2008
Palma de Mallorca	575	10.316
Barcelona	751	6.164
Madrid-Barajas	2.578	2.988
Tenerife Norte	525	1.659
Alicante	29.560	1.019
Bilbao	20.814	-
Málaga	517	887
Valencia	696	847
Menorca	-	568
Gran Canaria	6.843	374
Ibiza	6.395	-
Vigo	6.155	-
SS.CC. Navegación	284	364
FGL Granada-Jaén	720	265
Madrid-Cuatro Vientos	-	201
La Palma	2.307	-
Resto divisiones	2.988	2.932
Total	81.424	28.584

La cuenta de pérdidas y ganancias consolidada de los ejercicios 2009 y 2008 incluye los siguientes gastos incurridos de carácter medioambiental detallados por conceptos:

	MILES DE EUROS	
	2009	2008
Reparaciones y conservación	9.806	8.490
Servicios profesionales independientes	1.597	2.081
Otros servicios externos	3.771	3.610
Total	15.174	14.181



Las provisiones y contingencias de naturaleza medioambiental se detallan en las notas 13.1 y 13.3. Los administradores de la Entidad Pública Empresarial no esperan que se produzcan pasivos o contingencias adicionales por este concepto que pudieran ser significativos.

En relación con el Plan Barajas y en función de lo especificado en las resoluciones de 10 de abril de 1996 de la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental, y de 30 de noviembre de 2001 de la Secretaría General de Medio Ambiente, la Entidad Pública Empresarial, está llevando a cabo el aislamiento acústico de una serie de viviendas en el entorno del Aeropuerto de Madrid-Barajas, lo que ha supuesto a 31 de diciembre de 2009, la insonorización de 12.601 viviendas (12.535 viviendas a 31 de diciembre de 2008).

Conforme a las declaraciones de impacto ambiental pertenecientes a los proyectos de ampliación de los aeropuertos de Alicante y Málaga, la Entidad dominante está ejecutando los planes de aislamiento acústico asociados a dichas declaraciones, lo que ha supuesto que, a finales del año 2009, se hayan insonorizado 1.563 viviendas en Alicante (1.272 en 2008) y 703 viviendas en Málaga (614 en 2008).

Además, desde el ejercicio 2007 se inició la tramitación de expedientes de aislamiento acústico en viviendas localizadas en el entorno de los aeropuertos de Gran Canaria, La Palma, Menorca, Palma de Mallorca, Tenerife Norte, Valencia, Bilbao, Ibiza y Pamplona, los cuales continuaban en ejecución al cierre de 2009.

Asimismo, de acuerdo con las resoluciones del Ministerio de Medio Ambiente por las que se formulan declaraciones de impacto ambiental correspondientes a los aeropuertos de Aena, se está llevando a cabo las medidas preventivas, correctoras y compensatorias que se indicaban en los estudios del impacto ambiental preceptivos y en las citadas declaraciones de

impacto ambiental, cumpliendo con una serie de condiciones relacionadas principalmente con la protección del sistema hidrológico e hidrogeológico, protección y conservación de los suelos, protección de la calidad del aire, protección acústica, protección de la vegetación, fauna y hábitat naturales, protección del patrimonio cultural, reposición de servicios y de vías pecuarias, ubicación de canteras, de zonas de préstamos, de vertederos y de instalaciones auxiliares.

19. HECHOS POSTERIORES AL CIERRE

Tal y como se indica en la nota 2-c, el 5 de febrero de 2010 se produjo la aprobación del Real Decreto-ley 1/2010 por el que se regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, se establecen las obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios y se fijan determinadas condiciones laborales para los controladores civiles de tránsito aéreo. En virtud de esta normativa, se aprueba la apertura a nuevos proveedores certificados de servicios de navegación aérea, se aprueba la implantación inmediata de servicios de información de vuelo de aeródromo (Afis) en aquellos aeropuertos de menor volumen de tráfico y se aprueba una modificación transitoria de ciertas condiciones laborales de los controladores, entre las que destaca la imposibilidad de acogimiento a la LER durante un período de 3 años, realizar por parte de los controladores de manera inexcusable la jornada necesaria para garantizar la continuidad y sostenibilidad de los servicios no pudiendo superar las 1.750 horas. Adicionalmente, se dispone que se propondrá una reducción progresiva de la tasa de ruta y de aproximación para su adecuación a la media de los principales proveedores del servicio a escala europea.

Con fecha 2 de febrero de 2010 la sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional S.A. firmó, al igual que los demás socios de ESSP SAS, una segunda garan-



tía financiera solidaria por importe de 10 millones de euros ante la Comisión Europea (véase nota 17), para cubrir, en su caso, la responsabilidad en el artículo 38.1 del mencionado "Egnos Signal Service Provision Contract Plan A", siendo su objeto afianzar la cobertura de responsabilidad por dicho importe máximo mencionado por parte de los accionistas de ESSP SAS, para el caso de que esta última no pudiera hacer frente en los términos mencionados en el acuerdo. Asimismo, existe el compromiso de los socios de ESSP SAS de suscribir el correspondiente acuerdo de socios para limitar la responsabilidad de cada uno de ellos proporcionalmente a sus respectivas participaciones, siendo la correspondiente a la sociedad el 16,66% de dicho importe.

Dicha Sociedad dependiente mantiene un crédito concedido a Airport Concessions and Development Limited (ACDL). Con fecha 22 de diciembre de 2006, se modificaron, por acuerdo entre las partes, las condiciones del "Original Facility Agreement" firmado el 14 de enero de 2005, rebajando el límite concedido a un importe de 1,5 millones de libras esterlinas (GBP), con vencimiento 7 de diciembre de 2009 y manteniendo el tipo de interés de remuneración del crédito referenciado al Libor. Con fecha 16 de marzo de 2010, y con fecha efectiva de 7 de diciembre de 2009, se ha firmado la prórroga de dicho préstamo, continuando éste bajo las mismas condiciones anteriores y fijándose como nueva fecha de vencimiento el 30 de junio de 2010.

Estados financieros individuales



Sede social de Aena en Madrid



Entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea"

BALANCES DE SITUACIÓN A 31 DE DICIEMBRE DE 2009 Y 2008 (MILES DE EUROS)			
ACTIVO	NOTAS DE LA MEMORIA	EJERCICIO 2009	EJERCICIO 2008
Activo no corriente:			
Inmovilizado intangible	Nota 5	289.017	265.431
Desarrollo		86.117	24.640
Aplicaciones informáticas		122.760	102.728
Otro inmovilizado intangible		80.140	138.063
Inmovilizado material	Nota 6	15.894.265	15.092.083
Terrenos y construcciones		10.124.496	9.034.836
Instalaciones técnicas y maquinaria		845.619	778.390
Otras instalaciones, utillaje y mobiliario		2.114.950	1.537.830
Otro inmovilizado material		93.058	72.106
Inmovilizado en curso		2.716.142	3.668.921
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo		192.939	200.313
Instrumentos de patrimonio	Nota 8.1-A	111.884	111.884
Créditos a empresas	Nota 8.1-B	81.055	88.429
Inversiones financieras a largo plazo		1.438	1.020
Instrumentos de patrimonio	Nota 8.1-A	745	739
Derivados	Nota 9	411	-
Otros activos financieros		282	281
Activos por impuesto diferido	Nota 13.1	506.587	367.174
Total activo no corriente		16.884.246	15.926.021
Activo corriente:			
Existencias	Nota 10	5.906	5.848
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar		455.505	449.907
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	Nota 8.1-D	337.685	349.254
Clientes, empresas del grupo, y asociadas	Nota 8.1-B	11.664	12.392
Deudores varios		542	7.949
Personal		2.054	1.803
Activos por impuesto corriente	Nota 13.1	23.677	14.960
Otros créditos con las administraciones públicas	Nota 13.1	79.883	63.549
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo	Nota 8.1-B	5.035	6.354
Créditos a empresas		3.897	5.216
Otros activos financieros		1.138	1.138
Inversiones financieras a corto plazo	Nota 8.1-C	6.456	35.358
Otros activos financieros		6.456	35.358
Periodificaciones a corto plazo		8.318	7.919
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes		1.266	864
Total activo corriente		482.486	506.250
Total activo		17.366.732	16.432.271



BALANCES DE SITUACIÓN A 31 DE DICIEMBRE DE 2009 Y 2008 (MILES DE EUROS)			
PATRIMONIO NETO Y PASIVO	NOTAS DE LA MEMORIA	EJERCICIO 2009	EJERCICIO 2008
Patrimonio neto:			
Fondos propios	Nota 11	3.268.862	3.655.202
Patrimonio		3.099.018	3.099.018
Reservas		724.613	758.054
Legal y estatutarias		479.917	496.043
Otras reservas		244.696	262.011
Resultados negativos de ejercicios anteriores		(201.870)	(36.667)
Resultado del ejercicio 2009		(352.899)	(165.203)
Ajustes por cambios de valor		288	-
Operaciones de cobertura	Nota 9	288	-
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	Nota 11-d	423.529	384.912
Subvenciones, donaciones y legados recibidos		423.529	384.912
Total patrimonio neto		3.692.679	4.040.114
Pasivo no corriente:			
Provisiones a largo plazo	Nota 12.1	527.227	465.594
Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal		410.957	390.487
Actuaciones medioambientales		97.433	52.507
Otras provisiones		18.837	22.600
Deudas a largo plazo	Nota 8.2-A	10.143.396	8.994.457
Deudas con entidades de crédito		10.143.396	8.994.457
Pasivos por impuesto diferido	Nota 13.1	208.753	192.081
Total pasivo no corriente		10.879.376	9.652.132
Pasivo corriente:			
Provisiones a corto plazo	Nota 12.2	248.009	277.753
Deudas a corto plazo	Nota 8.2-B	2.115.997	2.001.327
Deudas con entidades de crédito		1.020.192	713.447
Otros pasivos financieros		1.095.805	1.287.880
Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	Nota 8.1-B	23.284	38.186
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	Nota 8.2-B	407.387	422.759
Proveedores		32	782
Acreedores varios		250.279	260.521
Personal		81.938	75.537
Otras deudas con las administraciones públicas	Nota 13.1	48.477	50.043
Anticipos de clientes		26.661	35.876
Total pasivo corriente		2.794.677	2.740.025
Total pasivo		17.366.732	16.432.271

Las notas 1 y siguientes hasta la 17 incluida descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del balance de situación a 31 de diciembre de 2009.



Cuentas de Pérdidas y Ganancias de los Ejercicios 2009 y 2008 (Miles de Euros)			
	Notas de la Memoria	Ejercicio 2009	Ejercicio 2008
Operaciones continuadas			
Importe neto de la cifra de negocios	Nota 14-b	2.867.753	2.986.477
Trabajos realizados por la empresa para su activo	Nota 6	11.285	14.088
Aprovisionamientos	Nota 14-a	(63.295)	(74.726)
Consumo de materias primas y otras materias consumibles		(202)	(1.349)
Trabajos realizados por otras empresas		(63.087)	(73.377)
Deterioro de mercaderías, materias primas y otros aprovisionamientos		(6)	-
Otros ingresos de explotación		13.384	12.999
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente		11.604	11.618
Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio		1.780	1.381
Gastos de personal	Nota 14-c	(1.206.692)	(1.201.387)
Sueldos, salarios y asimilados		(1.017.777)	(1.017.531)
Cargas sociales		(178.818)	(171.123)
Provisiones		(10.097)	(12.733)
Otros gastos de explotación		(1.087.528)	(983.406)
Servicios exteriores	Nota 14-d	(927.686)	(859.808)
Tributos		(95.180)	(91.769)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	Nota 8.1-d	(40.175)	(9.917)
Otros gastos de gestión corriente		(24.487)	(21.912)
Amortización del inmovilizado	Notas 5 y 6	(793.745)	(701.064)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras		26.885	30.007
Excesos de provisiones		4.862	8.409
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado	Notas 5 y 6	(16.105)	(11.134)
Otros resultados		(1.399)	(1.073)
Resultado de explotación		(244.595)	79.190
Ingresos financieros		20.378	18.643
De participaciones en instrumentos de patrimonio		18.128	12.100
- En empresas del grupo y asociadas		18.128	12.100
De valores negociables y otros instrumentos financieros		2.250	6.543
- De empresas del grupo y asociadas	Nota 8.1-b	1.576	4.745
- De terceros		674	1.798
Gastos financieros		(283.737)	(339.978)
Por deudas con terceros		(288.257)	(394.507)
Por actualización de provisiones		(69.133)	(42.796)
Activación gastos financieros		73.653	97.325
Diferencias de cambio		(10)	8
Resultado financiero	Nota 14-e	(263.369)	(321.327)
Resultado antes de impuestos		(507.964)	(242.137)
Impuestos sobre beneficios	Nota 13.4	155.065	76.934
Resultado del ejercicio procedente de operaciones continuadas		(352.899)	(165.203)
Resultado del ejercicio		(352.899)	(165.203)

Las notas 1 y siguientes hasta la 17 incluida descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante de la cuenta de pérdidas y ganancias correspondiente al ejercicio 2009.



ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO DE LOS EJERCICIOS 2009 Y 2008			
A) ESTADO DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS (MILES DE EUROS)			
	NOTAS DE LA MEMORIA	EJERCICIO 2009	EJERCICIO 2008
A) resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias		(352.899)	(165.203)
Ingresos y gastos imputados directamente en el patrimonio neto			
Por coberturas de flujos de efectivo	Nota 9	411	-
Subvenciones, donaciones y legados recibidos		32.530	92.141
Por ganancias y pérdidas actuariales y otros ajustes	Nota 12.1-a	(24.735)	(16.295)
Efecto impositivo	Nota 13.3	(2.463)	(22.754)
B) total ingresos y gastos imputados directamente en el patrimonio neto		5.743	53.092
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias			
Subvenciones, donaciones y legados recibidos		(26.885)	(30.006)
Efecto impositivo	Nota 13.3	8.066	9.000
C) total transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias		(18.819)	(21.006)
Total de ingresos y gastos reconocidos (A+B+C)		(365.975)	(133.117)

Las notas 1 y siguientes hasta la 17 incluida descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del estado de ingresos y gastos reconocidos correspondiente al ejercicio 2009.

ESTADO DE CAMBIOS EN PATRIMONIO NETO DE LOS EJERCICIOS 2009 Y 2008								
B) ESTADO TOTAL DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO (MILES DE EUROS)								
	PATRIMONIO Y PATRIMONIO EN ADSCRIPCIÓN	RESERVAS ESTATUTARIAS	OTRAS RESERVAS	RESULTADOS NEGATIVOS DE EJERCICIOS ANTERIORES	RESULTADO DEL EJERCICIO	AJUSTES POR CAMBIOS DE VALOR	SUBVENCIONES DONACIONES Y LEGADOS RECIBIDOS	TOTAL PATRIMONIO
Saldo, final del ejercicio 2007	3.099.018	845.487	273.417	(26.444)	(10.223)	-	-	4.181.255
Ajustes transición npgc	-	(349.444)	-	-	-	-	341.420	(8.024)
Saldo ajustado, inicio del ejercicio 2008	3.099.018	496.043	273.417	(26.444)	(10.223)	-	341.420	4.173.231
Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	(11.406)	-	(165.203)	-	43.492	(133.117)
Aplicación resultado 2007	-	-	-	(10.223)	10.223	-	-	-
Saldo, final del ejercicio 2008	3.099.018	496.043	262.011	(36.667)	(165.203)	-	384.912	4.040.114
Ajustes por cambios de criterio 2008 (nota 2-f)	-	-	-	-	-	-	34.666	34.666
Saldo ajustado, inicio del ejercicio 2009	3.099.018	496.043	262.011	(36.667)	(165.203)	-	419.578	4.074.780
Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	(17.315)	-	(352.899)	288	3.951	(365.975)
Aplicación resultado 2008	-	-	-	(165.203)	165.203	-	-	-
Otras variaciones del patrimonio neto (nota 2-g)	-	(16.126)	-	-	-	-	-	(16.126)
Saldo, final del ejercicio 2009	3.099.018	479.917	244.696	(201.870)	(352.899)	288	423.529	3.692.679

Las notas 1 y siguientes hasta la 17 incluida descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del estado total de cambios en el patrimonio correspondiente al ejercicio 2009.



ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO DE LOS EJERCICIOS 2009 Y 2008		
A) ESTADO DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS (MILES DE EUROS)		
	EJERCICIO 2009	EJERCICIO 2008
Flujos de efectivo de las actividades de explotación (I)	209.072	445.586
Resultado del ejercicio antes de impuestos	(507.964)	(242.137)
Ajustes al resultado:	1.185.713	1.064.858
- Amortización del inmovilizado	793.745	701.064
- Correcciones valorativas por deterioro	40.181	-
- Variación de provisiones	122.346	82.264
- Imputación de subvenciones	(26.885)	(30.007)
- Resultados por bajas y enajenaciones de inmovilizado	16.136	12.256
- Ingresos financieros	(20.378)	(18.706)
- Gastos financieros	260.578	317.979
- Diferencias de cambio	(10)	8
Cambios en el capital corriente	(125.136)	3.340
- Existencias	(64)	1.171
- Deudores y otras cuentas a cobrar	11.212	(17.183)
- Otros activos corrientes	1.033	418
- Acreedores y otras cuentas a pagar	(128.665)	14.207
- Otros pasivos corrientes	(8.652)	4.727
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	(343.541)	(380.475)
- Pagos de intereses	(367.613)	(414.577)
- Cobros de dividendos	18.128	12.100
- Cobros de intereses	2.368	6.607
- Cobros (pagos) por impuesto sobre beneficios	3.576	15.395
Flujos de efectivo de las actividades de inversión (II)	(1.733.913)	(2.073.901)
Pagos por inversiones	(1.771.725)	(2.123.645)
- Empresas del grupo y asociadas	(9.000)	(2.181)
- Inmovilizado intangible	(90.423)	(91.869)
- Inmovilizado material	(1.672.296)	(2.029.595)
- Otros activos financieros	(6)	-
Cobros por desinversiones	37.812	49.744
- Empresas del grupo y asociadas	9.028	11.114
- Inmovilizado intangible	-	1.573
- Inmovilizado material	1.313	15.581
- Otros activos financieros	27.471	21.476
Flujos de efectivo de las actividades de financiación (III)	1.525.233	1.628.055
Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio	33.782	92.141
- Subvenciones, donaciones y legados recibidos	33.782	92.141
Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero	1.491.451	1.535.914
- Emisión de deudas con entidades de crédito	1.850.000	1.785.498
- Devolución de deudas con entidades de crédito	(351.747)	(172.902)
- Devolución de otras deudas	(6.802)	(76.682)
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio (IV)	10	(8)
Aumento/disminución neta del efectivo o equivalentes (I+II+III+IV)	402	(268)
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio	864	1.132
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio	1.266	864

Las notas 1 y siguientes hasta la 17 incluida descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del estado de flujos de efectivo correspondiente al ejercicio 2009

