



IB 8433  
IB 1802  
VY 6021  
IB 8848  
IB 8447  
IB 8633  
FR 9677  
TR 4451

Información institucional  
Institutional Information

## Aena en cifras

Aena in Figures

Panel de informa-  
ción de vuelos  
Flight Information  
Panel

- Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) is a Public Company ascribed to the Ministry of Development.
- Aena is the largest airport and air navigation system in Europe.
- Aena is among the fifty most important Spanish companies.
- Aena is the first Spanish air transport company.
- Aena manages 62 airports in Spain and Latin America.
- Aena participates with TBI in the management of 11 airports in the United Kingdom, Sweden, the United States, Bolivia and Costa Rica.
- Aena caters directly for over 188 million passengers, and, together with TBI, another 19.2 million.
- More than 654 million tons of cargo have passed through its installations.
- Its 7 control centres attended to over 2.6 million air movements.
- Aena has operating income amounting to 2,100 million euros.
- Aena's annual investment is greater than 2,100 million euros.

- Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) es una Entidad Pública Empresarial adscrita al Ministerio de Fomento.
- Es el mayor sistema aeroportuario y de navegación aérea de Europa.
- Entre las 50 empresas españolas más importantes.
- De las primeras en transporte aéreo.
- Gestiona 62 aeropuertos en España e Iberoamérica.
- Participa en la gestión, junto con TBI, de 11 aeropuertos repartidos por el Reino Unido, Suecia, Estados Unidos, Bolivia y Costa Rica.
- Atiende directamente a más de 188 millones de pasajeros y, junto con TBI, a otros 19,2 millones.
- Por sus instalaciones han pasado más de 654.000 toneladas de carga.
- Sus 7 centros de control atendieron a más de 2,6 millones de movimientos aéreos.
- Con unos ingresos de explotación de 2.100 millones de euros.
- Realiza una inversión anual superior a 2.100 millones de euros.

Información institucional  
Institutional Information

# Presencia geográfica

## Geographic Presence



◎ Centros de control / Control centres  
● Aeropuertos / Airports  
H Helipuertos / Heliport



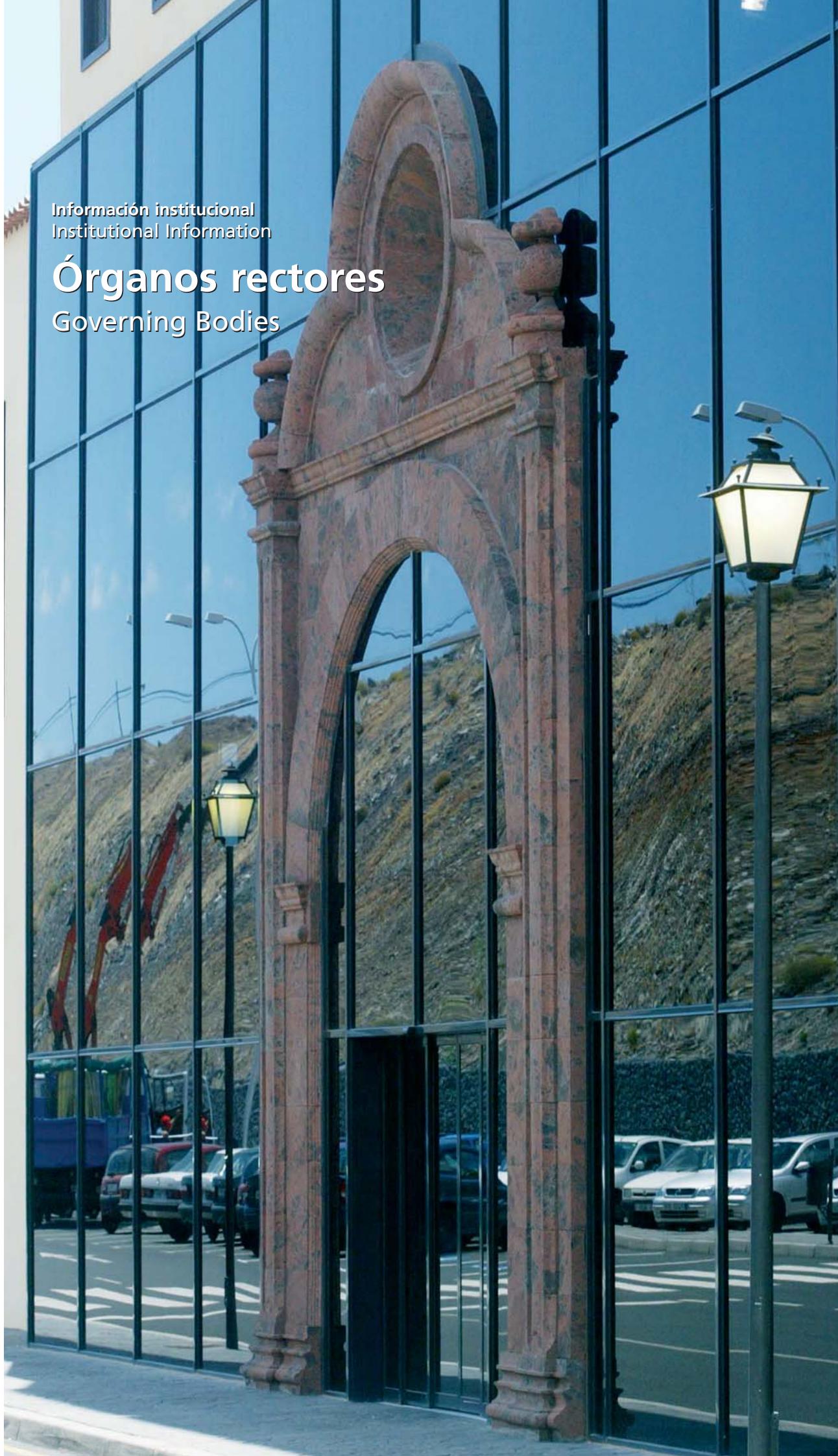


Información institucional  
Institutional Information

# Órganos rectores

## Governing Bodies

Fachada del  
aeropuerto de La  
Gomera  
La Gomera  
Airport façade



**Consejo de Administración**  
*Board of Directors*

**Presidente**  
*President*

Manuel Azuaga Moreno

**Vocales**  
*Members*

Manuel Bautista Pérez  
Francisco Cadarso González  
Francisco Javier Criado Ballesteros  
Josefina Cruz Villalón  
Luis Espadas Moncalvillo  
Carlos Ibarz del Olmo  
José Luis Lamas Carril  
Fernando Lorente Medina  
Tomás Merola Macanás  
Juan Mesquida Ferrando  
Emilio Miralles Claver  
Antonio Monfort Bernat  
Fernando Rojas Urtasun  
Francisco Vírseda Barca

**Secretario**  
*Secretary of the Board*

Julio Nieves Borrego

Esta es la composición del Consejo a 31 de diciembre de 2004.

Pertenecieron al Consejo Javier Fernández Lasquetty y Blanc, José Eladio Seco Domínguez, Vicente Díez Zazo, Antonio del Olmo Aires, Francisco Sanz Gandásegui, Monserrat de Villanueva Iribas, Jaime Sánchez Revenga, Antonio Alonso Burgos, Antonio López Corral, Manuel Niño González, Fernando Piña Saiz, Josep M. Pinós Blanch, Francisco Uría Fernández, Pedro Llorente Cachorro, Miguel Ángel Martín García, Ricardo Díaz Zoido, Juan López Rodríguez y Milagros Couchoud Gregori, que cesaron en sus cargos en el año 2004.

This is the composition of the Board on December 31, 2004.

Javier Fernández Lasquetty y Blanc, José Eladio Seco Domínguez, Vicente Díez Zazo, Antonio del Olmo Aires, Francisco Sanz Gandásegui, Monserrat de Villanueva Iribas, Jaime Sánchez Revenga, Antonio Alonso Burgos, Antonio López Corral, Manuel Niño González, Fernando Piña Saiz, Josep M. Pinós Blanch, Francisco Uría Fernández, Pedro Llorente Cachorro, Miguel Ángel Martín García, Ricardo Díaz Zoido, Juan López Rodríguez and Milagros Couchoud Gregori belonged to the Board and left in 2004.

**Comité de Dirección\***  
*Management Committee\**

**Presidente Director General**  
*President-CEO*

Manuel Azuaga Moreno

**Director de Aeropuertos Españoles**  
*Manager of Spanish Airports*

Javier Marín San Andrés

**Director de Navegación Aérea**  
*Air Navigation Manager*

Francisco Quereda Rubio

**Director de Administración y Finanzas**  
*Administration and Financial Manager*

Miguel Ángel Ávila Suárez

**Director de Comunicación**  
*Communication Manager*

Alfredo Aza Alcalde

**Directora de Planificación de Infraestructuras**  
*Planning and Infrastructures Manager*

Amparo Brea Álvarez

**Director de Infraestructuras**  
*Infrastructures Manager*

Ramón de Bustos Pérez de Salcedo

**Secretario General Técnico**  
*Technical Secretary General*

Jesús Fernández Rodríguez

**Directora de Espacios y Servicios Comerciales**  
*Commercial Areas and Services Manager*

María Dolores Izquierdo Losada

**Asesor Presidencia**  
*Consultant to Chairman*

Juan Mazarrasa Alvear

**Director de Organización y Recursos Humanos**  
*Organisation and Human Resources Manager*

Eduardo Rivas Fernández

**Director de Auditoría y Control Interno**  
*Auditing and Internal Control Manager*

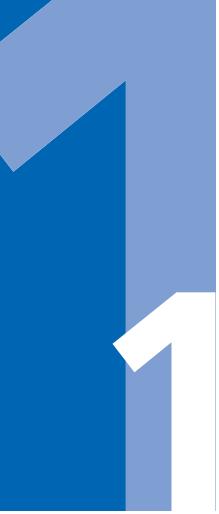
Álvaro Valle Martín

**Secretario/Director de Planificación y Control de Gestión**  
*Planning and management Control Secretary/Manager*

Ángel Luis Arias Serrano

\* Vigente desde el 15-02-05.

\* Acting since February 15, 2005.



Información institucional  
Institutional Information

# Organigrama

## Organisation Chart

Centro de Control  
de Sevilla  
Seville Control  
Centre

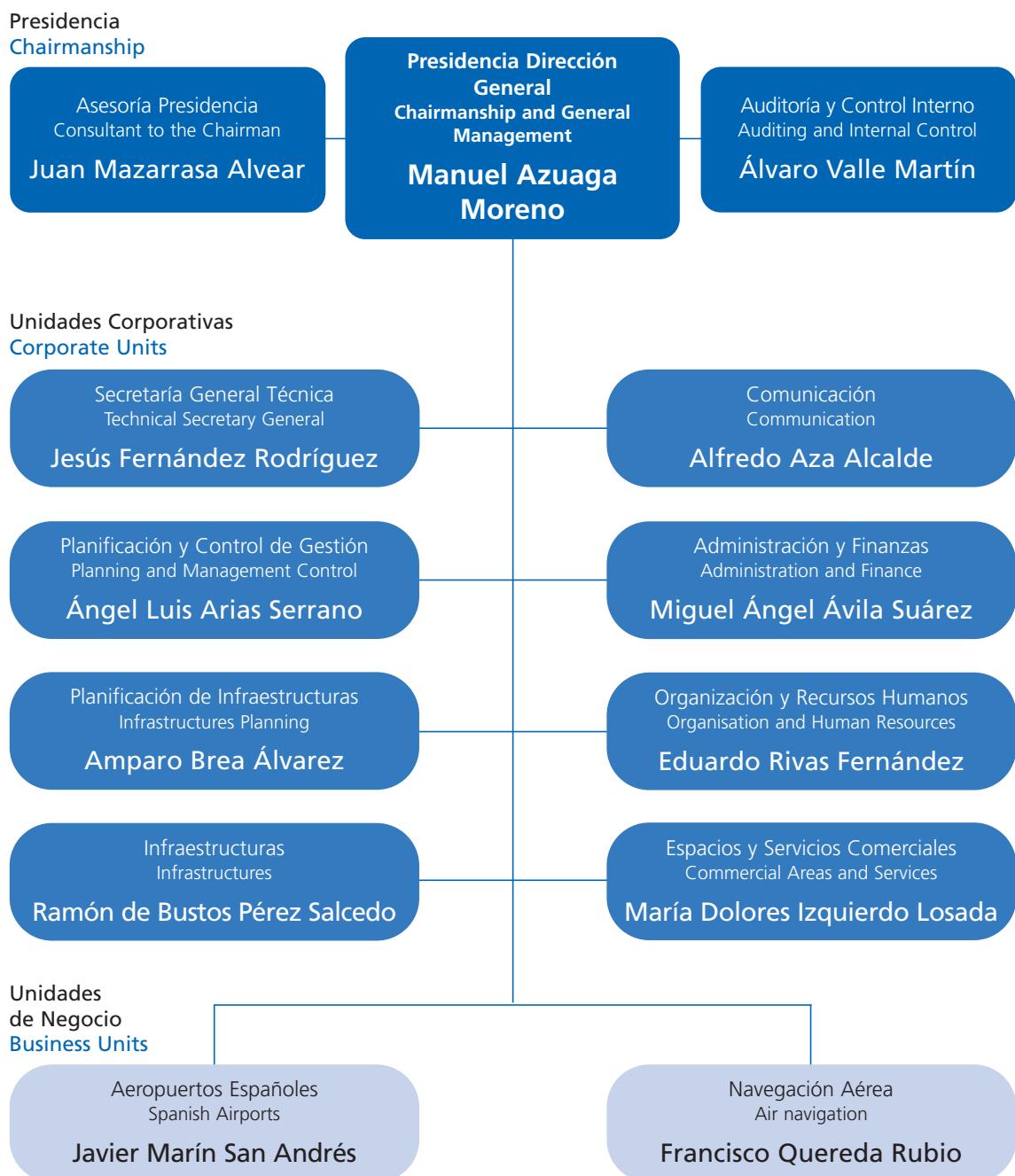


## Organigrama de Aena\*

Estructura organizativa

### Aena Organisation Chart\*

Organisational Structure



\* Vigente desde el 15-02-05.  
\* Acting since February 15, 2005.

# Carta del Presidente

## President's Letter



Este Informe Anual es una síntesis documentada de la actividad desarrollada durante el ejercicio económico de 2004 por Aena como entidad gestora de los aeropuertos y del sistema de navegación aérea en España.

En una actividad como el transporte aéreo que actualmente protagoniza momentos de cambios trascendentales, iniciar esta presentación afirmando que Aena continúa mostrando resultados que avalan y consolidan un crecimiento constante, ha de ser motivo de satisfacción.

Efectivamente, durante el ejercicio económico del que estas páginas pretenden ser resumen, creció la actividad aeroportuaria en el conjunto de la red que gestiona Aena; circunstancia que afectó de forma considerable a pasajeros y aeronaves con crecimientos superiores en un punto al crecimiento medio de Europa. De igual forma, la actividad de control, medida en movimientos de aeronaves controlados desde nuestros centros, también creció.

El 2004 fue un ejercicio destacado en lo que a inversiones se refiere en el que se dio un impulso definitivo a los planes específicos de los aeropuertos de Madrid-Barajas y Barcelona que, una vez concluidos, se convertirán en los principales proveedores futuros de oferta de capacidad en Europa en un momento estratégico para el desarrollo de la industria del transporte aéreo.

En línea con lo anterior, es destacable que el impulso inversor desarrollado durante el pasado año se orientase, fundamentalmente, a la modernización y aumento de capacidad de un conjunto de instalaciones con el fin de ofrecer un mejor servicio a clientes, pasajeros y compañías aéreas.

En efecto, han sido muchas las actuaciones llevadas a cabo en diversos aeropuertos y centros de control con el fin de remodelar, modernizar o ampliar sus instalaciones, respondiendo así, con elevados índices de calidad, a una demanda creciente y cada vez más exigente.

Inversiones, por otro lado, alineadas con las directrices establecidas en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), elaborado por el Ministerio de Fomento, y que persiguen, entre otros objetivos, optimizar el sistema aeroportuario, vertebrar y cohesionar el territorio y lograr un desarrollo sostenible con el

This Annual Report is a documented synthesis of the activity carried out during the 2004 financial year by Aena, the airports and air navigation system management company in Spain.

The air transport business is currently the focus of substantial changes and the fact that this presentation can begin with the statement that Aena continues to show earnings which guarantee and consolidate steady growth is a reason for much satisfaction.

In fact, during the financial year summed up in these pages, airport activity grew throughout the network managed by Aena, and this considerably affected the numbers of passengers and aircraft as these were one point above the average European growth. Likewise, traffic control, measured by aircraft movements controlled from our centres, also increased.

2004 was an outstanding financial year as regards investments as a definitive boost was given to the specific plans for the airports of Madrid-Barajas and Barcelona which, once finished, will become the main future providers of capacity in Europe at a strategic point in time for the development of air transport.

In line with this, it should be pointed out that investment over the last year was fundamentally oriented towards boosting the modernization and increase in the capacity of a group of installations with a view to offering a better service to clients, passengers and airlines.

In fact, much work was done in several airports and control centres in order to remodel, modernize or enlarge their installations, responding with high levels of quality to the growing and progressively more discerning demand.

Investments were also in line with the directives laid down in the Strategic Plan for Infrastructures and Transport, drawn up by the Ministry of Development, and, among other objectives, these endeavour to optimise the airport system, connect and unite the territory and achieve sustainable development as regards the environment by giving an impulse to inter-modal integration,

increasing safety and improving the maintenance and conservation of airport infrastructures and air navigation.

During the same financial year, Aena participated in vanguard technological programmes where it maintained a leading position in Europe as regards air control management and important strategic decisions were adopted which consolidate Aena as a global international operator with notable growth potential.

For another year, airports and air navigation, our key businesses, were again the central axis of the graphic image of the publication where the employees of our organisation also occupy a position of importance as these are the persons most suited to representing the efforts made and the results achieved.

As concerns the immediate future, and as has been usual over the last few years, the line to be followed must continue to be our adaptation to new forms and new environments with competitive scenarios which demand rapid responses in accord with new necessities.

This is the most immediate goal to be reached by Aena and I trust that we will be able to achieve this as we have a management team and staff dedicated to their work and fully aware of the mission and responsibility of Aena as regards society, in addition to their clear vision of the objectives to be achieved.

My congratulations for this and for obtaining the results which are recorded in this Annual Report. On behalf of all of us, I wish to express our gratitude to our public, made up of the airlines, passengers and Aena concessionaire companies and suppliers for the extraordinary services they render to the air transport business and to the progress and modernity of Spanish society.

medio ambiente impulsando la integración intermodal, aumentando la seguridad y mejorando el mantenimiento y conservación de las infraestructuras aeroportuarias y de navegación aérea.

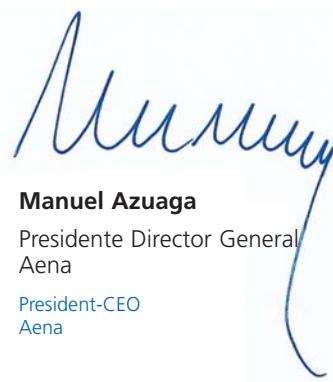
Durante el mismo ejercicio, Aena ha participado en programas tecnológicos de vanguardia manteniendo una posición de liderazgo en Europa en todo cuanto se relaciona con la gestión del control aéreo al tiempo que ha adoptado decisiones estratégicas de relieve que le consolidan como un operador internacional global con un notable potencial de crecimiento.

Un año más, los motivos aeroportuarios y de navegación aérea, nuestras actividades clave, vuelven a ser el eje central de la imagen gráfica de la publicación en la que también ocupan un lugar destacado las trabajadoras y trabajadores de nuestra organización que son, en definitiva, los más indicados para representar el esfuerzo y los resultados alcanzados.

En cuanto al futuro más inmediato y como viene siendo habitual en los últimos años, la línea a seguir pasa necesariamente por continuar nuestra adaptación a nuevas formas y entornos con escenarios competitivos que exigen respuestas rápidas y acordes a las nuevas necesidades.

Ese es el reto más inmediato que Aena tiene planteado y confío en que seremos capaces de conseguirlo porque contamos con un equipo directivo y una plantilla entregados a su tarea con pleno conocimiento de cual es la misión y responsabilidad de Aena con la sociedad y con visión clara de los objetivos a alcanzar.

Mi felicitación por ello y por la obtención de los resultados que en esta Memoria se recogen. En nombre de todos ellos, deseo hacer llegar el agradecimiento a nuestro público objetivo, compuesto por el conjunto de compañías aéreas, pasajeros y empresas concesionarias y proveedoras de Aena, por los extraordinarios servicios que prestan a la actividad del transporte aéreo y, en definitiva, al progreso y modernidad del conjunto de la sociedad española.



**Manuel Azuaga**  
Presidente Director General  
Aena  
President-CEO  
Aena



**Información general**  
**General Information**

## Aeropuertos Airports

### ***Evolución del tráfico en España.***

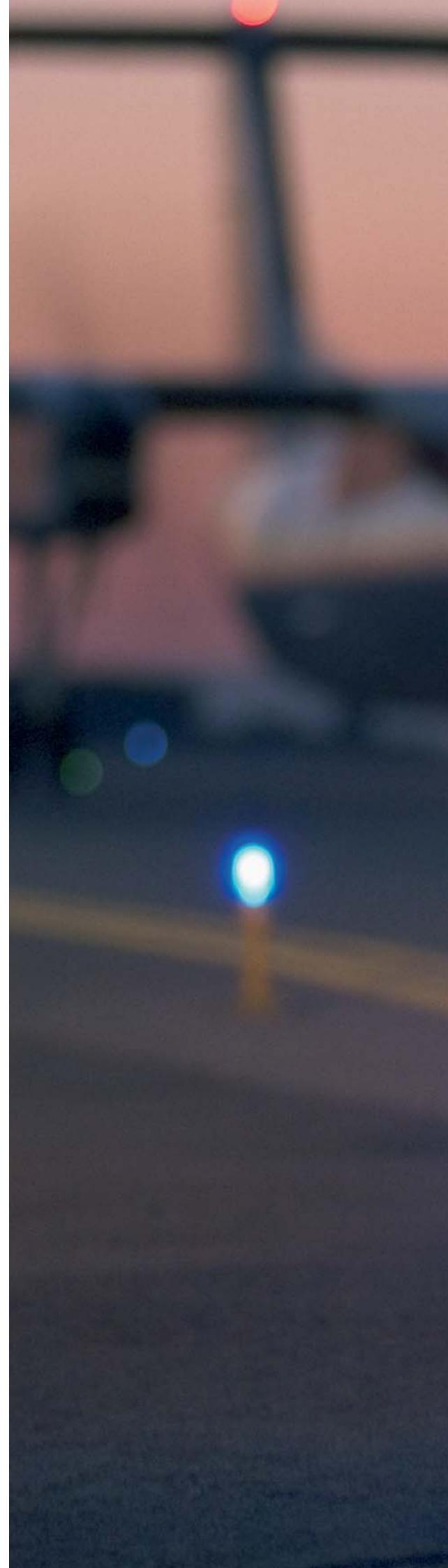
#### **Pasajeros**

Durante el año 2004 el tráfico en España ha experimentado un crecimiento medio del 8%, repartido entre los diferentes aeropuertos hasta alcanzar un total de 166,1 millones de pasajeros. Los datos correspondientes a pasajeros comerciales (sin incluir tránsitos ni otros tipos de tráfico como aviación general), han tenido el mismo incremento del 8%, con un total de 164,1 millones de pasajeros. El crecimiento general de Aena ha sido durante el año 2004 superior en 1 punto al crecimiento medio en Europa y de 3 negativos respecto al total de aeropuertos de ACI<sup>1</sup> (Airport Council International).

### ***Evolution of Air Traffic in Spain***

#### **Passengers**

During 2004, air traffic in Spain grew by an average 8%, spread over the airports and reached a total of 166.1 million passengers. The data corresponding to commercial passengers (not including transits or other types of traffic such as general aviation) grew in the same proportion, 8%, with a total of 164.1 million passengers. The general growth of Aena in 2004 was 1 point greater than the average growth in Europe and 3 negatives with respect to the total airports of the ACI<sup>1</sup> (Airport Council International).



<sup>1</sup> Datos de ACI Europa correspondientes a todo el año 2004 provisional y al avance de noviembre 2004 para ACI mundial.

<sup>1</sup> Data of ACI Europe corresponding to provisional for the full year 2004 and the advance figures for 2004 for ACI worldwide.



Avión en pista.  
Aeropuerto de  
Valencia  
Aircraft on runway  
at Valencia Airport

Entre todos los aeropuertos de la red, con más de un millón de pasajeros, destacan los incrementos experimentados por aeropuertos como Girona (104,5%), Reus (34,4%), Jerez (32%), Valencia (28%) y Bilbao (19,1%). Además, entre los de menor tráfico, aumentan del 35% al 222,7%, como es el caso de Albacete (222,7%), León (106,2%), Valladolid (90,4%), Logroño (89,8%) y Murcia-San Javier (52,3%). Y son importantes los crecimientos de grandes aeropuertos como Madrid-Barajas, Barcelona, Palma de Mallorca, Málaga y Gran Canaria que han mantenido durante el año un crecimiento del 8%, 7,9%, 6,4%, 4,1% y 3,1%, respectivamente. En el otro extremo, baja el tráfico en Vitoria (-7,1%), Zaragoza (-5,6%) y Salamanca (-4,8%).

Entre los aeropuertos de primer nivel, aparte de los crecimientos ya comentados, sube Alicante con un 4,6%, mientras Tenerife Sur se mantiene en niveles inferiores al año anterior.

Siguiendo la tendencia histórica de años anteriores, los aumentos de tráfico se producen principalmente en tráfico regular, mientras que el chárter continúa retrocediendo. En cambio, en lo referente a distribución por destinos, el tráfico doméstico ha aumentado un 1,6% más que el internacional, aunque todavía sigue siendo mayoritario este último con un 59% frente al 41%. Respecto a la distribución de tráfico en regular y no regular, en este año se ha reforzado el crecimiento del tráfico regular, que alcanza el 79% del total.

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

- Los seis aeropuertos de mayor tráfico, incluyendo Alicante, suponen el 74% del tráfico comercial en España, destacando los aeropuertos de Madrid con 38,7 millones de pasajeros, Barcelona, 24,6 y Palma de Mallorca con 20,4.
- Los 13 aeropuertos siguientes, con más de 1 millón de pasajeros, concentran por su parte el 22% del tráfico.
- Y el resto, 25 aeropuertos, representan el 4% restante.

## Operaciones

El número de operaciones totales durante el año 2004 en los aeropuertos españoles fue de 2,1 millones, lo que supone un 4,5% de incremento respecto a los valores de 2003. Las operaciones comerciales por su parte (sin incluir aviación general ni otras clases de tráfico) ascendieron a 1,75 millones, con un incremento del 7,3%. El crecimiento de las operaciones comerciales experimentado en los aeropuertos de Aena es superior en

Outstanding among all the airports with over a million passengers are the increases for airports of Gerona (104.5%), Reus (34.4%), Jerez (32%), Valencia (28%) and Bilbao (19.1%). In addition, as regards those airports with less traffic, there was an increase from 35% to 222.7%, as was the case of Albacete (222.7%), León (106.2%), Valladolid (90.4%), Logroño (89.8%) and Murcia-San Javier (52.3%). There was also strong growth in the large airports such as Madrid-Barajas, Barcelona, Palma de Mallorca, Málaga and Gran Canaria, whose growth over the year was 8%, 7.9%, 6.4%, 4.1% and 3.1% respectively. At the other extreme, traffic decreased in Vitoria (-7.1%), Zaragoza (-5.6%) and Salamanca (-4.8%).

Among the first level airports, apart from the growth already mentioned, Alicante increased by 4.6%, while Tenerife Sur decreased with regard to the previous year.

Following the trends of previous years, the traffic increases were mainly in regular traffic, while charter traffic continued to fall. However, as regards distribution by destination, domestic traffic increased 1.6% more than international traffic, although this continues to be greater standing at 59% as compared with 41%. As regards the distribution of traffic into regular and non-regular, the regular traffic has grown and amounts to 79% of the total.

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

- The six airports with more traffic, including Alicante, make up 74% of the commercial traffic in Spain. Outstanding among these are Madrid with 38.7 million passengers, Barcelona with 24.6 million passengers and Palma de Mallorca with 20.4 million.
- The following 13 airports, with over one million passengers, account for 22% of the traffic.
- The rest, 25 airports, account for the remaining 4%.

## Operations

The total number of operations at Spanish airports during 2004 was 2.1 million, which means an 4.5% increase with respect to the 2003 figures. The commercial operations (not including general aviation or other types of traffic) amounted to 1.75 million, an increase of 7.3%. The growth in commercial operations at Aena airports is greater by three points than that of the European Region of ACI, and by three points with regard to the total of ACI<sup>1</sup> regions.

<sup>1</sup> Data of ACI Europe corresponding to the full provisional year 2004 and the advance for 2004 for ACI worldwide.

The five airports with more than 100,000 operations were Madrid-Barajas (402,000), Barcelona (291,000), Palma de Mallorca (178,000), Málaga (116,000) and Gran Canaria (105,000). As regards growth, the following airports had over 25,000 movements annually, Gerona with 42.4%, Seville (14.9%), Bilbao (14.4%) and Valencia (10.9%). At the other airports with less traffic, Albacete grew 409.3%, León 66.5%, Logroño 54.5% and Valladolid 27.8%. Other airports such as Menorca (-8.8%), Vitoria (-2.7%), Salamanca (-12.6%) and Zaragoza (-12.7%) dropped in comparison with previous years.

Comparatively, during 2004, operations grew less as regards passenger data, even more in the domestic market. 52% of operations at airports are domestic flights as compared with 48% international while regular flights grew 9.8% and non-regular flights decreased -4.5%.

### Cargo

During 2004, 654,000 tons of cargo were transported. As regards commercial cargo, not including cargo in transit, 638,000 tons were transported, which means an increase of 9.9% as compared with the data of the previous year. 53% of all goods transported was concentrated in the airport of Madrid-Barajas. The total traffic is distributed between Domestic (38%) and International (62%), with greater growth in international traffic.

As concerns the share out by airports, there was an increase in traffic at airports such as Barcelona (21.2%), Madrid-Barajas (11.1%), Vitoria (8.8%) and Gran Canaria (2.2%). It should also be pointed out that there was growth at San Sebastián (236.8%), Valladolid (225.3%), Seville (17.9%), Zaragoza (9.5%), Bilbao (8.9%) and Menorca (7.3%), while the average growth of other airports with substantial movements of cargo dropped, such as Tenerife Norte (-0.8%), Málaga (-0.4%), Santiago (-7.1%) and Fuerteventura (-1.5%).

### Opening of New Airports in 2004

It should be pointed out that a heliport was opened to commercial traffic in the Autonomous City of Ceuta. It dealt with total passenger traffic of 15,722, 1,981 operations and 8,148 kilos of cargo.

tres puntos al experimentado por la Región Europea de ACI, y de cuatro puntos respecto al total de las regiones ACI<sup>1</sup>.

Los cinco aeropuertos que superaron las 100.000 operaciones fueron Madrid-Barajas (402.000), Barcelona (291.000), Palma de Mallorca (178.000), Málaga (116.000) y Gran Canaria (105.000). Respecto al crecimiento, hay que señalar, con más de 25.000 movimientos anuales, Girona con un 42,4%, Sevilla (14,9%), Bilbao (14,4%) y Valencia (10,9%). En el resto de aeropuertos con menor tráfico, Albacete crece un 409,3%, León un 66,5%, Logroño un 54,5% y Valladolid un 27,8%. Otros aeropuertos como Menorca (-8,8%), Vitoria (-2,7%), Salamanca (-12,6%), o Zaragoza (-12,7%), disminuyen respecto a los valores de años anteriores.

Comparativamente, las operaciones han experimentado durante 2004 un crecimiento menor a los datos de pasajeros, con mayor incidencia en el mercado nacional. El 52% de operaciones en los aeropuertos son vuelos domésticos, frente al 48% de internacional, mientras que en la distribución regular-no regular el primero crece un 9,8% y el segundo baja hasta un -4,5%.

### Carga

Durante 2004 se transportaron 654.000 toneladas de carga total. En cuanto a carga comercial, sin incluir mercancía en tránsito, se transportaron 638.000 toneladas y supone un crecimiento del 9,9% frente a los datos del año anterior. El 53% de toda la mercancía transportada se concentra en el aeropuerto de Madrid-Barajas. El tráfico total se distribuye entre Nacional (38%) e Internacional (62%), con mayor crecimiento del tráfico internacional.

Respecto al reparto por aeropuertos, se ha producido un aumento del tráfico en aeropuertos como Barcelona (21,2%), Madrid-Barajas (11,1%), Vitoria (8,8%) y Gran Canaria (2,2%). También destaca el crecimiento de San Sebastián (236,8%), Valladolid (225,3%), Sevilla (17,9%), Zaragoza (9,5%), Bilbao (8,9%) y Menorca (7,3%), mientras que otros aeropuertos con fuerte presencia de carga tienen bajada en su crecimiento medio, como Tenerife Norte (-0,8%), Málaga (-0,4%), Santiago (-7,1%) y Fuerteventura (-1,5%).

### Apertura de nuevos aeropuertos durante 2004

Hay que destacar la apertura al tráfico comercial de un helipuerto en la Ciudad Autónoma de Ceuta, con un tráfico de pasajeros totales de 15.772, 1.981 movimientos de operaciones y 8.148 Kg. de carga.

<sup>1</sup> Datos de ACI Europa correspondientes a todo el año 2004 provisional y al avance de noviembre 2004 para ACI mundial.

## Aeropuertos

### Airports

#### TRÁFICO TOTAL EN AEROPUERTOS ESPAÑOLES AÑO 2004\* TOTAL TRAFFIC AT SPANISH AIRPORTS 2004\*

Aeropuerto	Pasajeros	Operaciones	Mercancía**	Media Pax/oper
A CORUÑA	586.239	12.945	539.184	45
ALBACETE	15.055	1.309	0	12
ALICANTE	8.571.144	71.387	6.036.750	120
ALMERÍA	830.930	15.046	51.138	55
ASTURIAS	943.992	14.198	420.256	66
BADAJOZ	82.596	8.230	0	10
BARCELONA	24.558.138	291.369	84.984.845	84
BILBAO	3.395.773	50.361	4.152.815	67
CEUTA/HELIPUERTO	15.772	1.981	8.148	8
CÓRDOBA	19.328	8.791	0	2
EL HIERRO	144.498	4.082	172.947	35
FUERTEVENTURA	3.917.109	39.865	3.639.811	98
GIRONA	2.962.988	28.668	142.973	103
GRAN CANARIA	9.467.494	104.659	40.934.830	90
GRANADA	590.931	13.584	85.891	44
IBIZA	4.171.580	48.798	4.510.441	85
JEREZ	1.117.447	26.599	98.300	42
LA GOMERA	30.774	3.346	3.293	9
LA PALMA	1.015.667	19.067	1.502.289	53
LANZAROTE	5.517.136	48.446	7.996.939	114
LEÓN	65.187	5.241	33	12
LOGROÑO	38.385	2.509	8	15
MADRID-BARAJAS	38.718.614	401.503	341.176.527	96
MADRID-CUATRO VIENTOS	261	66.404	0	0
MADRID-TORREJÓN	25.979	11.350	18	2
MÁLAGA	12.046.277	116.047	6.811.326	104
MELILLA	245.102	9.098	387.392	27
MENORCA	2.631.334	29.538	3.975.395	89
MURCIA-SAN JAVIER	848.427	12.003	19.101	71
PALMA DE MALLORCA	20.416.083	177.859	20.408.137	115
PAMPLONA	321.418	10.361	119.427	31
REUS	1.138.009	21.608	11.348	53
SABADELL	0	42.902	0	0
SALAMANCA	21.553	9.979	500	2
SAN SEBASTIÁN	295.533	9.107	325.183	32
SANTANDER	342.559	11.643	27.274	29
SANTIAGO	1.580.675	21.593	4.938.613	73
SEVILLA	2.678.595	44.231	5.053.487	61
TENERIFE NORTE	3.368.988	56.592	23.647.190	60
TENERIFE SUR	8.632.178	62.824	9.218.052	137
VALENCIA	3.111.951	72.679	12.169.271	43
VALLADOLID	442.218	11.386	678.217	39
VIGO	911.974	15.458	1.029.729	59
VITORIA	95.094	12.927	43.683.433	7
ZARAGOZA	215.213	9.386	9.160.282	23
<b>TOTAL</b>	<b>166.146.198</b>	<b>2.056.959</b>	<b>638.120.793</b>	<b>81</b>

\* Incluidos tránsitos y otras clases de tráficos. \*\* Los datos de Kg. mercancía no incluyen Otras Clases de Tráfico ni Mercancía en Tránsito. También pertenece a la red de Aena el Aeropuerto de Palma - Son Bonet. Los Aeropuertos de Burgos y de Monforte-Alcalá (Huesca) han sido declarados de interés general y Aena está llevando a cabo en ellos diversas actuaciones para su apertura al tráfico civil.

\* including transits and other types of traffic. \*\* The data on kilos of goods does not include Other Types of Traffic or Goods in Transit.

The airport of Palma - San Bonet also belongs to the Aena network. The airports of Burgos and Monforte-Alcalá (Huesca) have been declared of general interest and Aena is carrying out work to open these up to civil traffic.

TRÁFICO EN LOS AEROPUERTOS ESPAÑOLES DURANTE EL AÑO 2004\*  
 TRAFFIC AT SPANISH AIRPORTS DURING 2004\*

	2004	%Inc 2004/2003	%Tráfico
<b>AERONAVES</b>			
Nacional	911.233	7,7%	44%
Internacional	837.609	6,8%	41%
Otras Clases	308.117	-9%	15%
<b>TOTAL</b>	<b>2.056.959</b>	<b>4,5%</b>	<b>100%</b>
<b>PASAJEROS</b>			
Nacional	68.509.068	8,9%	41%
Internacional	95.593.836	7,4%	58%
Otras Clases	286.451	11,8%	0%
Tránsitos	1.756.843	10,2%	1%
<b>TOTAL</b>	<b>166.146.198</b>	<b>8%</b>	<b>100%</b>
<b>KG. MERCANCÍAS</b>			
Nacional	243.628.457	6,1%	37%
Internacional	394.492.336	12,4%	60%
Otras Clases	251.614	-22,5%	0%
Tránsitos	15.627.331	-33,4%	2%
<b>TOTAL</b>	<b>653.999.738</b>	<b>1,4%</b>	<b>100%</b>
<b>UNIDADES DE TRÁFICO**</b>			
Nacional	70.945.353	8,8%	41%
Internacional	99.538.759	7,5%	58%
Otras Clases	288.967	11,4%	0%
Tránsitos	1.913.116	4,6%	1%
<b>TOTAL</b>	<b>172.686.195</b>	<b>8%</b>	<b>100%</b>

\* Datos totales incluyendo tránsitos y otras clases de tráfico.

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

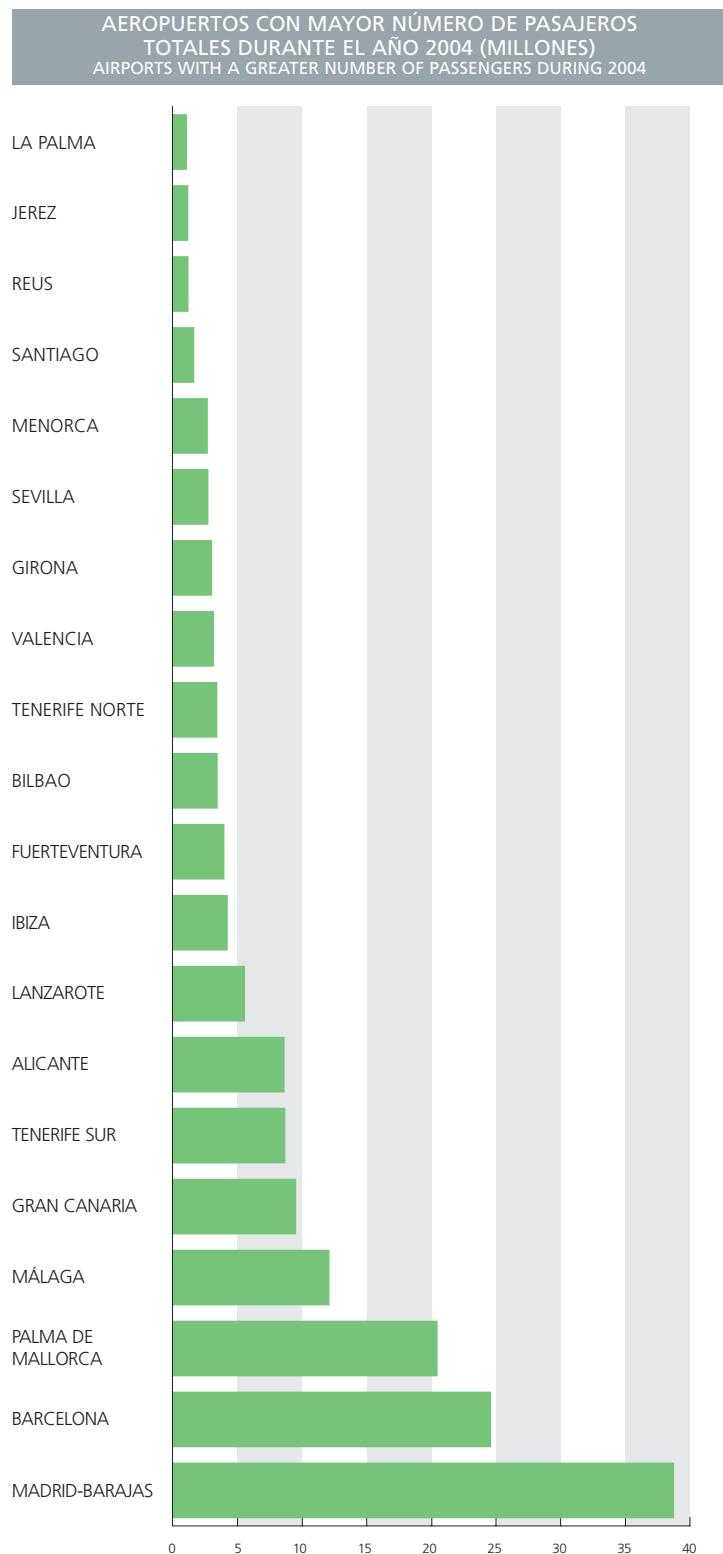
\* Total data including transit and other types of traffic.

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

## Aeropuertos

### Airports

PASAJEROS TOTALES 2004 TOTAL PASSENGERS	
Aeropuertos	Pax
MADRID-BARAJAS	38.718.614
BARCELONA	24.558.138
PALMA DE MALLORCA	20.416.083
MÁLAGA	12.046.277
GRAN CANARIA	9.467.494
TENERIFE SUR	8.632.178
ALICANTE	8.571.144
LANZAROTE	5.517.136
IBIZA	4.171.580
FUERTEVENTURA	3.917.109
BILBAO	3.395.773
TENERIFE NORTE	3.368.988
VALENCIA	3.111.951
GIRONA	2.962.988
SEVILLA	2.678.595
MENORCA	2.631.334
SANTIAGO	1.580.675
REUS	1.138.009
JEREZ	1.117.447
LA PALMA	1.015.667
ASTURIAS	943.992
VIGO	911.974
MURCIA-SAN JAVIER	848.427
ALMERÍA	830.930
GRANADA	590.931
A CORUÑA	586.239
VALLADOLID	442.218
SANTANDER	342.559
PAMPLONA	321.418
SAN SEBASTIÁN	295.533
MELILLA	245.102
ZARAGOZA	215.213
EL HIERRO	144.498
VITORIA	95.094
BADAJOZ	82.596
LEÓN	65.187
LOGROÑO	38.385
LA GOMERA	30.774
MADRID-TORREJÓN	25.979
SALAMANCA	21.553
CÓRDOBA	19.328
CEUTA/HELIPUERTO	15.772
ALBACETE	15.055
MADRID-CUATRO VIENTOS	261
SABADELL	0
<b>TOTAL</b>	<b>166.146.198</b>



TRÁFICO AÉREO DE PASAJEROS TOTALES DEL AÑO 2004\*  
 TOTAL PASSENGER AIR TRAFFIC DURING 2004\*

	2004	% Inc 2004/2003	% Tráfico
<b>REGULAR</b>			
Nacional	65.566.398	8,7%	50%
Internacional	65.384.904	13,1%	50%
<b>TOTAL</b>	<b>130.951.302</b>	<b>12,3%</b>	<b>100%</b>
<b>CHARTER</b>			
Nacional	2.930.938	13,1%	9%
Internacional	30.197.281	7,8%	91%
<b>TOTAL</b>	<b>33.128.219</b>	<b>-6,2%</b>	<b>100%</b>
<b>OTROS SERVICIOS</b>			
OTRAS CLASES TRÁFICO	286.452	11,8%	0%
TRÁNSITO	1.756.843	10,2%	1%
<b>TOTAL</b>	<b>166.146.198</b>	<b>8%</b>	<b>100%</b>

\* Pasajeros totales incluyendo tránsitos y Otras Clases de Tráfico.

\* Total passengers including transit and other types of traffic.

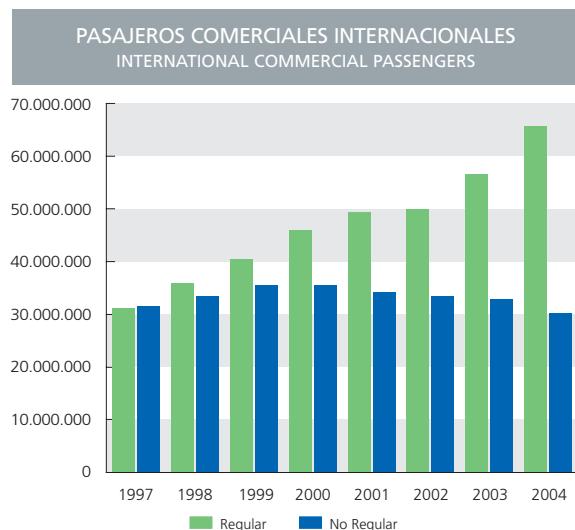
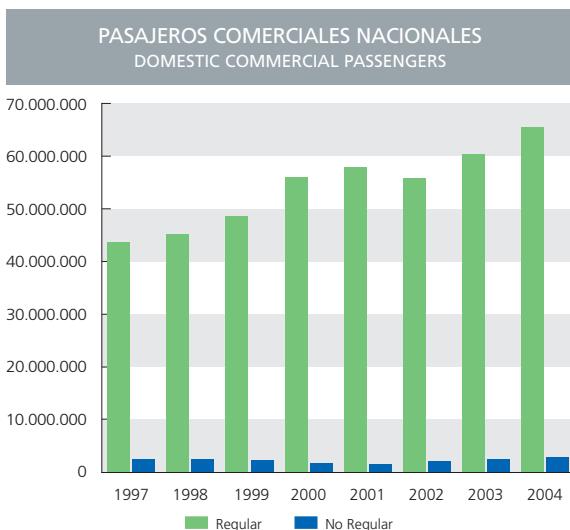
EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS 1995-2004  
 EVOLUTION OF PASSENGER TRAFFIC 1995-2004



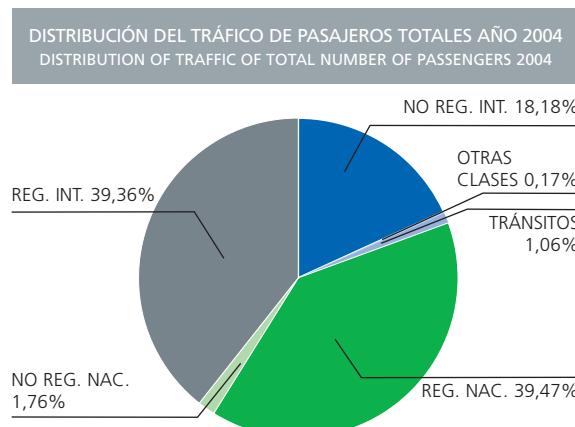
## Aeropuertos

### Airports

PASAJEROS PASSENGERS								
	COMERCIAL				OTRAS CLASES	TRÁNSITOS		
	NACIONAL		INTERNACIONAL					
	REGULAR	NO REGULAR	REGULAR	NO REGULAR				
1997	43.782.549	2.638.224	30.974.879	31.392.863	239.219	2.303.391		
1998	45.269.075	2.473.072	35.727.908	33.321.003	282.040	1.951.425		
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		



DISTRIBUCIÓN PASAJEROS TOTALES AÑO 2004 DISTRIBUTION TOTAL NUMBER OF PASSENGERS 2004	
REG. NAC.	65.566.398
NO REG. NAC.	2.930.938
REG. INT.	65.384.904
NO REG. INT.	30.197.281
OTRAS CLASES	286.452
TRÁNSITOS	1.756.843
<b>TOTAL</b>	<b>166.122.816</b>
OTROS SERVICIOS NO INCLUIDOS	23.382
<b>TOTAL</b>	<b>166.146.198</b>



TRÁFICO AÉREO DE AERONAVES DEL AÑO 2004\*  
AIRCRAFT TRAFFIC DURING 2004\*

	2004	% Inc 2004/2003	% Tráfico
<b>REGULAR</b>			
Nacional	820.218	8,6%	57%
Internacional	617.509	11,3%	43%
<b>TOTAL</b>	<b>1.437.727</b>	<b>9,8%</b>	<b>100%</b>
<b>CHARTER</b>			
Nacional	72.231	-1,6%	26%
Internacional	206.063	-5,5%	74%
<b>TOTAL</b>	<b>278.294</b>	<b>-4,5%</b>	<b>100%</b>
OTROS SERVICIOS	32.821	13,4%	1%
OTRAS CLASES TRÁFICO	308.117	-9%	15%
<b>TOTAL</b>	<b>2.056.959</b>	<b>4,5%</b>	<b>100%</b>

\* Operaciones totales incluyendo Otras Clases de Tráfico.

\* Total operations including other types of traffic.

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO TOTAL DE AERONAVES 1995-2004 (EN MILES)  
EVOLUTION OF TOTAL AIRCRAFT TRAFFIC 1995-2004 (IN THOUSANDS)



## Aeropuertos

## Airports

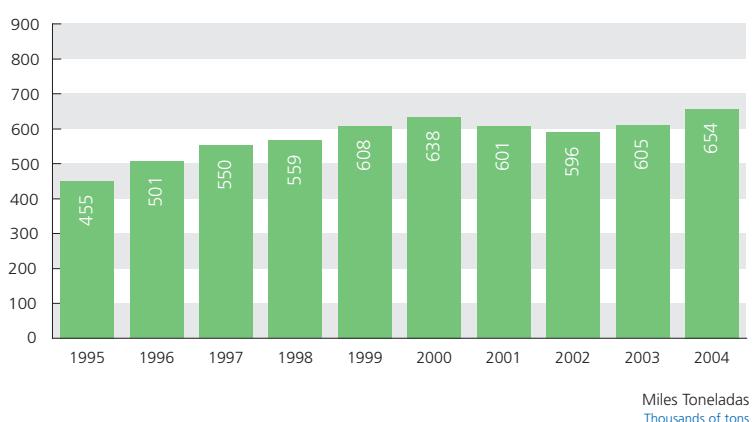
### TRÁFICO AÉREO DE MERCANCÍAS DEL AÑO 2004 (Kgs.)\* AIR TRAFFIC OF GOODS DURING 2004 (Kilos)\*

	2004	% Inc 2004/2003	% Tráfico
<b>REGULAR</b>			
Nacional	185.482.029	4,2%	38%
Internacional	302.033.616	14,6%	62%
<b>TOTAL</b>	<b>487.515.645</b>	<b>10,4%</b>	<b>100%</b>
<b>CHARTER</b>			
Nacional	57.002.690	12,7%	38%
Internacional	92.344.115	5,9%	62%
<b>TOTAL</b>	<b>149.346.805</b>	<b>8,4%</b>	<b>100%</b>
OTROS SERVICIOS	1.258.343	0,9%	0%
OTRAS CLASES TRÁFICO	251.614	-7,9%	0%
TRÁNSITO	15.627.331	-33,4%	2%
<b>TOTAL</b>	<b>653.999.738</b>	<b>1,4%</b>	<b>100%</b>

\* Mercancías totales incluyendo tránsitos y Otras Clases de Tráfico.

\* Total goods including transit and other types of traffic.

### EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO TOTAL DE MERCANCÍAS 1995-2004 EVOLUTION OF TOTAL TRAFFIC OF GOODS 1995-2004



TRÁFICO EN AEROPUERTOS EUROPEOS EN 2004\*  
TRAFFIC AT EUROPEAN AIRPORTS IN 2004\*

Aeropuertos	Total Pasajeros	% Incremento
LONDON (HEATHROW)	67.343,960	6,07
FRANKFURT	51.098,271	5,68
PARÍS (CHARLES DE GAULLE)	50.860,561	5,48
AMSTERDAM	42.541,180	6,46
<b>MADRID-BARAJAS</b>	<b>38.718,614</b>	<b>8,00</b>
LONDON (GATWICK)	31.461,523	4,85
ROME	28.118,562	6,98
MUNICH	26.814,505	10,83
BARCELONA	24.558,138	7,92
PARÍS (ORLY)	24.032,211	7,01
MANCHESTER	21.548,454	8,34
LONDON (STANSTED)	20.908,089	11,71
PALMA DE MALLORCA	20.416,083	6,42
COPENHAGEN	18.965,675	7,49
MILÁN (MALPENSA)	18.553,953	5,29
ZURICH	17.214,501	1,32
DUBLÍN	17.138,373	8,09
STOCKHOLM	16.362,498	7,60
BRUSSELS	15.583,735	2,77
DUSSELDORF	15.256,506	6,87
OSLO	14.865,460	8,93
VIENNA	14.785,529	15,65
ATHENS	13.640,581	12,03
<b>MÁLAGA</b>	<b>12.046,277</b>	<b>4,12</b>
BERLÍN	11.047,954	-0,51
LISBON	10.705,149	11,09
HELSINKI	10.671,445	9,92
<b>GRAN CANARIA</b>	<b>9.467,494</b>	<b>3,10</b>
NICE	9.334,525	2,11
MILÁN (LINATE)	8.947,915	2,18
TENERIFE SUR	8.632,178	-2,50

\* Media de crecimiento en Europa 7,01%

\* Average growth in Europe 7,01%

## **Servicios aeroportuarios**

Durante el pasado año se puso en funcionamiento el Servicio de Información y Atención Telefónica de Aena (902.404.704) y se ha iniciado el proceso para la integración con el Centro de Llamadas de Madrid-Barajas que culminará con un nuevo servicio dotado de nuevas funcionalidades cuyo proceso de selección se ha iniciado también en este año 2004.

También finalizó el proceso de elaboración de los Pliegos de Cláusulas de Explotación que regirán las concesiones de los servicios aeroportuarios de asistencia en tierra en las categorías de servicios de rampa. Estos pliegos se utilizarán como base para el proceso de licitación pública que se iniciará en el año 2005. En el mismo área se ha culminado la primera fase de la implantación del Manual de los Servicios de Asistencia en Tierra, orientado a la definición de los niveles de calidad que deben conseguirse en esta actividad.

Asimismo se elaboraron, editado y difundido el Anuario Estadístico de Operaciones de 2003, en formato papel y CD y las dos ediciones previstas, mayo y octubre, de los "Estudios de Tráfico" para todos los aeropuertos de la red, que contiene un análisis del tráfico esperado a corto plazo.

## **Sistemas de información**

En el ámbito de Sistemas de Información se han completado los desarrollos e infraestructuras básicas del nuevo terminal de Madrid-Barajas, e iniciado el despliegue y pruebas de la solución técnica en el aeropuerto piloto de Gran Canaria. Por el número de participantes y complejidad técnica, el Centro de Proceso de Datos y la dotación del Centro de Gestión Aeroportuaria con la integración de más de 100 puestos de trabajo, sistemas y dispositivos de presentación, han sido los proyectos más costosos. Por su parte, la Red Multiservicio ha completado y puesto en servicio la instalación troncal y durante los próximos meses completará el cableado a los puntos de usuario final.

Igualmente, se inició la instalación del *hardware* y *software* base en los aeropuertos de primer y segundo nivel y centralizada para el resto de aeropuertos. El objetivo es cambiar las aplicaciones del entorno operacional de todos los aeropuertos de Aena en un programa de instalaciones a dos años, que permita la integración de datos en un *middleware* aeroportuario, con acceso de los usuarios tanto internos como externos.

En el ámbito de explotación y control de calidad, siguiendo la metodología y buenas prácticas ITIL, se puso en marcha el

## **Airport Services**

During last year, the Aena Telephone Attention and Information Service (902 404 704) came into service and the process for integration with the Madrid-Barajas Call Centre began, and this will culminate with a new service with new functionalities, whose selection process also commenced in 2004.

The drafting process for the Operating Specifications which will govern the concession of airport ground assistance services as regards the ramp services category also finalised. These specifications will be used as a basis for the public tender process which will begin in 2005. In this same area, the first phase of the implementation of the Ground Assistance Services Manual was completed. This is oriented towards the definition of the quality levels which must be achieved in this activity.

In addition, the 2003 Yearbook on Operations Statistics was drawn up, edited and published on a paper and CD format. Also published were the two editions of "Traffic Studies" for all the airports of the network planned for May and October, containing an analysis of the traffic expected in the short term.

## **Information Systems**

In the area of information systems, the development and the basic infrastructure of the new Madrid-Barajas Terminal was completed, and the deployment and trials for the technical solutions to the pilot airport of Gran Canaria were initiated. The Data Processing Centre and the resources for the Airport management Centre with the integration of over 100 jobs, systems and presentation devices were the most costly projects due to the number of persons involved and the technical complexity. The Multi-Service Network completed and commissioned the core installation and, over the next few months, it will complete the cabling to the final user points.

Moreover, the installation of the hardware and software base began at the first and second level airports and will be centralised for the others. The goal is to change the applications of the operational environment at all the Aena airports in an installations programme in two years. This will make it possible to integrate data in an airport middleware which can be accessed by both internal and external users.

In the area of operations and quality control, following the ITIL best practice and methodology,

an office machines 24 hour Service Desk came into service for the airport systems with a view to making progress in the integration of calls and monitoring the availability and performance of the systems. Furthermore, the processes for the definition and trials of the applications and the functioning of the laboratory for the approval of products were consolidated. Apart from the tests on the applications to be installed at the pilot airport in Gran Canaria, the more representative work carried out in this laboratory was on the flight information equipment for the new Barajas terminal and the definition of the new security development, CCTV and access control, which are planned to come into production at the new terminal in Barcelona.

As regards networks and communications, the tender for the liberalisation of the data transport services, mobile and fixed telephony was published, and is forecast to be executed in the course of next year. The tender for the installation of the Multi-Service Network of the new terminal and airport environment of Barcelona was also adjudicated. This has high capacity Ethernet trunks and separation of traffic in 3 planes with different criticalities and services and will constitute the most modern infrastructure addressed by Aena up to now.

## Operations

With regard to operational security, the process for the certifications of aerodromes continues with the drafting and implementation of an Aerodrome Manual, a pilot in the airport of Ibiza and the first phase at the airports of Madrid-Barajas, Barcelona, Tenerife Sur and Palma de Mallorca. In addition, a draft was made of the updating of the Operational Safety Regulations. A survey was made of the ICAO Universal Safety Oversight Audit Programme. Work was carried out to draft and implement the Management Plan for Spanish Airports for the application of the European Action Plan for the Prevention of Runway Incursions (EAPPRI) and for the definition of an Operational Safety Management System.

Moreover, operational instructions were drafted, outstanding among which are the following: work previous to the commencement of the operational schedule, work concerning the declaration of an operational airport, regulations applicable in the event of incidences in the visual aid systems and the meteorological equipment, and the adaptation of the Aerodrome Warning Bulletins. As regards the programme for the determination of obstacles in approach, take off and taxiing areas, studies were made in the airports of A Coruña, Alicante, Barcelona, Menorca and Santander.

Service Desk de ofimática y soporte H24 para los sistemas aeroportuarios, avanzando en la integración de llamadas y monitorizado de la disponibilidad y rendimiento de los sistemas. Asimismo, se han consolidado los procesos de definición y pruebas de aplicaciones y el funcionamiento del laboratorio de homologación de productos. Los trabajos más representativos en este laboratorio, aparte de las pruebas de aplicaciones a instalar en el piloto de Gran Canaria, han sido las relativas al equipamiento de información de vuelos del nuevo terminal de Barajas y la definición del nuevo desarrollo de seguridad, CCTV y control de accesos que está previsto poner en producción en el nuevo terminal de Barcelona.

En redes y comunicaciones se publicó el concurso de liberalización de los servicios de transporte de datos, telefonía móvil y fija, que previsiblemente entrará en ejecución durante el próximo año. También se ha adjudicado el expediente para la instalación de la red Multiservicio del nuevo terminal y entorno aeroportuario de Barcelona, que con troncales Ethernet de muy alta capacidad y separación de tráfico en 3 planos de distinta criticidad y prestaciones, será la infraestructura más moderna planteada hasta ahora en Aena.

## Operaciones

En lo referente a la seguridad operacional, continúa el proceso de certificación de aeródromos, con la elaboración e implantación de un Manual de Aeródromo, un piloto en el aeropuerto de Ibiza y la 1ª fase de elaboración en los aeropuertos de Madrid-Barajas, Barcelona, Tenerife Sur y Palma de Mallorca. Además, se elaboró un borrador de la actualización de la Normativa de Seguridad Operacional. Se completó la encuesta del Programa Universal OACI de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP). Se trabajó en la elaboración e implantación del Plan de la Dirección de Aeropuertos Españoles para la aplicación del Plan Europeo para la Prevención de Incursiones en Pista (EAPPRI) y en la definición de un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SGSO).

También se redactaron diversas instrucciones operativas entre las que destacan: actuaciones previas al inicio del horario operativo, actuaciones para la declaración de aeropuerto operativo, normas aplicables en caso de incidencias en los sistemas de ayudas visuales y equipamiento meteorológico y la adecuación de la de Boletines de Avisos de Aeródromo. En cuanto al programa de determinación de obstáculos en las áreas de aproximación, despegue y circuito, se realizaron estudios de los aeropuertos de A Coruña, Alicante, Barcelona, Menorca y Santander.

## Aeropuertos

### Airports

Igualmente se realizó una nueva edición del Manual Técnico para la Accesibilidad en los Aeropuertos Españoles y los Manuales de Autoprotección de los aeropuertos de Burgos, Santiago, Ibiza, Valladolid, Santander, Monflorite-Alcalá (Huesca), resto de edificios de Bilbao, Badajoz, Reus y Sevilla. Y se realizó el asesoramiento en su implantación en los aeropuertos de: Reus, Ibiza, Santiago, Gran Canaria, Tenerife Sur, Murcia-San Javier, Alicante y Tenerife Norte.

Con el desarrollo de un nuevo modelo paramétrico con WITNESS para realizar cálculos de capacidad en las zonas de llegadas y plataforma, se han realizado estudios de capacidad de Edificio Terminal en los aeropuertos de Lanzarote, Gran Canaria, Tenerife Sur, Madrid (T1, T2, T3 y T4), Asturias, Bilbao, Jerez, Murcia y Fuerteventura. También se colaboró en el diseño funcional del aeropuerto de Reus. Además, se han elaborado estudios para el desarrollo de infraestructuras para la aviación de negocios en el área de Madrid, Barcelona, Málaga y Palma de Mallorca.

## Calidad de Servicios

En Calidad de Servicios se trabaja en la implantación de Sistemas de Gestión Ambiental (SGA) y Sistemas de Gestión de Calidad (SGC), así como en tareas relativas a los Niveles de Calidad Percibida (NCP) y de los Ecosistemas, en los distintos aeropuertos y en la propia Dirección de Aeropuertos.

Se realizaron encuestas de Niveles de Calidad Percibida, denominadas encuestas AEQual, en 41 aeropuertos de la red con tráfico de pasajeros y sus acompañantes, y se elaboran los correspondientes Informes Generales con periodicidad trimestral y anual.

Otros informes anuales relacionados con la calidad percibida son: "Informe del Compromiso de los Aeropuertos de Aena con los Pasajeros", "Informe de Calidad Percibida de las Compañías Aéreas" e "Informe de Quejas y Reclamaciones en los Aeropuertos Españoles".

## Centro de Gestión de Red H-24

Comenzaron a funcionar las instalaciones situadas en el aeropuerto de Barajas, que incluyen una sala de operaciones, una sala de crisis y el conjunto de herramientas informáticas y audiovisuales que son manejadas en el centro.

A new edition of the Technical Manual for Accessibility in Spanish Airports was also drafted together with the Self-Protection Manuals for the airports of Burgos, Santiago, Ibiza, Valladolid, Santander, Monflorite-Alcalá (Huesca), the rest of the buildings at Bilbao, Badajoz, Reus and Seville. An assessment was also carried out as regards its implementation in the airports of Reus, Ibiza, Santiago, Gran Canaria, Tenerife Sur, Murcia-San Javier, Alicante and Tenerife Norte.

With the development of a new parametric model with WITNESS in order to make calculations of capacity in the arrival and platform areas, Terminal Building capacity studies were made at the airports of Lanzarote, Gran Canaria, Tenerife Sur, Madrid (T1, T2, T3 and T4), Asturias, Bilbao, Jerez, Murcia and Fuerteventura. Collaboration was also provided for the functional design of Reus airport. In addition, studies were made for the development of infrastructures for business aviation in the areas of Madrid, Barcelona, Málaga and Palma de Mallorca.

## Service Quality

As regards service quality, work is being carried out on the implementation of Environmental management Systems and Quality Management System, as well as work on the levels of Perceived Quality and on the Ecosystems at the airports and at the management offices of Aena.

Surveys were made on the Levels of Perceived Quality, called AEQual, at 41 airports of the network with passenger traffic and those accompanying passengers. The relevant General Reports are drawn up quarterly and annually.

Other annual reports related to perceived quality are the following: "Report on the Commitment of the Aena Airports with the Passengers", "Report on the Perceived Quality of the Airlines" and the "Report on Complaints and Claims at Spanish Airports".

## H-24 Network management Centre

The installations at Barajas Airport began to function. These included an operations room, a crisis room and the computer and audiovisual tools used at the centre.



Aeropuerto de Alicante  
Alicante Airport

Among the computer tools, we should point out the Incidence Management System, which makes it possible to have an updated database of all the incidences which occur in the Aena Network and the Flight Progression System, which permits real time awareness and the making of a prognosis as regards the situation of each of the flights managed by Aena.

The information handled by the CGR H-24 enables each airport and air navigation centre to know the operational situation in the rest of the network. Moreover, this information is at the disposal of the Aena Crisis Committee in order to optimise the management of crisis situations.

### **Central Airport Safety Office**

Aena has participated in the work groups set up by the National Safety Committee for the review and updating of the National Safety Programme for Civil Aviation, the updating of the National Programme for Quality in Civil Aviation Safety and the drawing up of the National Programme

De entre las herramientas informáticas destacan el Sistema de Gestión de Incidencias, que permite disponer de una base de datos actualizada de todas las incidencias que tienen lugar en la Red de Aena y el Sistema de Progresión de Vuelos, que permite conocer en tiempo real (y llevar a cabo prognosis), sobre la situación de cada uno de los vuelos gestionados por Aena.

La información manejada por el CGR H-24 permite a cada uno de los aeropuertos y centros de navegación aérea conocer la situación operativa en el resto de la Red. Además, dicha información es puesta a disposición del Comité de Crisis de Aena con el fin de optimizar la gestión de situaciones de crisis.

### **Oficina central de seguridad aeroportuaria**

Aena ha participado en los grupos de trabajo creados por el Comité Nacional de Seguridad para la revisión y actualización del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil, la actualización del Programa Nacional de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil y la elaboración del Programa Nacional de

Formación de Seguridad de la Aviación Civil, aprobado este último el 7 de julio de 2004.

Asimismo, Aena ha contribuido con sus comentarios a la elaboración del borrador de "Proyecto de Acuerdo de Consejo de Ministros por el que se aprueba el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil" y el borrador de "Proyecto de Real Decreto por el que se designa la autoridad competente en materia de seguridad de la aviación civil y se determina la organización y funciones del Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil".

Durante el año 2004, la Dirección General de Aviación Civil ha realizado 13 auditorías de seguridad en nuestros aeropuertos, en algunas de las cuales ha participado personal de la Oficina Central de Seguridad Aeroportuaria, como auditores cualificados por la autoridad competente.

Durante este año se ha adjudicado un nuevo expediente de contratación de vigilancia privada para 22 aeropuertos, con la particularidad de tener plazos comunes y pudiendo las empresas optar por prestar el servicio de forma individual.

Se está trabajando en aplicación de las nuevas tecnologías IP enfocado a la definición de requisitos técnicos y funcionales para la gestión de la video vigilancia por IP y se han realizado pruebas en el aeropuerto de Córdoba.

### **Coordinación de slots aeroportuarios**

Durante el año 2004, Coordinación de Slots Aeroportuarios ha realizado las actividades de coordinación de los slots aeroportuarios y seguimiento de los mismos, correspondientes al final de la temporada de invierno 03 y a las temporadas de verano 04, Invierno 04 y Verano 05 en todos aquellos aeropuertos españoles declarados como Facilitados o Coordinados. Además, de estas dos últimas temporadas de Invierno 04 y Verano 05, se efectuó la coordinación inicial de acuerdo a las solicitudes de demanda inicial recibida de las compañías aéreas y a las capacidades aeroportuarias declaradas, y se celebraron dos Conferencias Mundiales de Coordinación de Horarios en Toronto (Canadá) y Boston (Estados Unidos) en junio y noviembre, respectivamente.

También esta División estuvo representada en la reunión para el *intercambio de slots (swaps) y mejora de las programaciones* de las compañías aéreas que se celebró en el mes de febrero en París y que fue organizada por la Asociación Europea de Coordinadores de Slots Aeroportuarios (EUACA) con el propósito de aliviar los problemas de congestión en los aeropuertos y

for Safety Training for Civil Aviation approved on July 7, 2004.

In addition, Aena has contributed with its comments to the drawing up of the draft of the "Project Agreement of the Council of Ministers whereby the National Safety Programme for Civil Aviation is approved" and the draft of the "Royal Decree Project whereby the competent authority as regards civil aviation safety is designated and the organisation and functions of the National Committee of Civil Aviation Safety is determined.

During 2004, the Department of Civil Aviation carried out 13 safety audits at our airports, and staff from the Central Office for Airport Safety participated in some of these audits as auditors qualified by the competent authority.

During the year, another tender for private surveillance at 22 airports was adjudicated. This was special as there were common places and the companies could choose to provide the service individually.

Work is being done as regards the application of new IP technologies focussed on the definition of technical and functional requisites as regards the management of surveillance video by IP and trials have been carried out at Córdoba airport.

### **Coordination of Airport Slots**

During 2004, Coordination of Airport Slots has coordinated and monitored the airport slots corresponding to the end of the 2003 winter season and the 2004 summer season, the 2004 winter season and the 2005 summer season at all the Spanish airports declared to be Facilitated or Coordinated. Besides these last two winter 2004 and summer 2005 seasons, the initial coordination was carried out in accord with the initial petitions received from the airlines and the declared airport capacities. Two World Schedule Coordination Conferences were also held in Toronto (Canada) and Boston (United States) in June AND November respectively.

This division was also represented at the meeting for the swapping of slots and the improvement of schedules of the airlines which was held in February in Paris and was organised by the European Union Airport Coordinators Association (EUACA) in order to alleviate the congestion at airports and adjust the scheduling of the airlines for the 2004 summer season.

Finally, in 2004, the feasibility studies corresponding to the proposals for the modification of the operational schedules at several airports were initiated or continued. As a result of these studies, the schedules of the airports of Albacete, Asturias, Bilbao, Gerona, Granada, León, Reus and Seville were modified in order to adapt them to the existing operational demand.

### **International Relations and Airport Marketing**

During 2004, international activity was intense as important legislative initiatives were adopted and there were major changes in the air travel sector. There were innovations in many areas.

As concerns the rights of the passengers, there was the adoption of Regulation 261/2004 on Compensation due to Refusal to Board, Cancellation or Serious Delay to Flights. This regulation involves the application of a number of measures to alleviate the effect of these occurrences on passengers and to prevent them being left unattended at European airports. The Management of Spanish Airports participated through the European Policy Committee of ACI EUROPE in its legislative processing where it communicated the opinion of the airports to the European institutions.

There were also major changes in the process for assigning schedule bands: Regulation 793/2004 came into force in July and established new norms as regards the assigning of slots and subsequently a consultation document was published by the Commission on the possible market mechanisms for the assigning of schedule bands. In relation to this last point, the Management of Spanish Airports developed and defended its position as an airport manager and slot coordinator and submitted this to the domestic and European institutions.

The most important environmental debate at international level was centred on the possible extension of the system for the trading of issue rights to the air traffic sector. The Management of Spanish Airports appointed an expert in the Working Group on Issues of ACI Europe and collaborated with the national authorities in the study on the feasibility of this proposal.

ajustar las programaciones de las compañías correspondientes a la temporada de verano 04.

Finalmente, en el año 2004 se iniciaron o continuaron los estudios de viabilidad correspondientes a las propuestas de modificación de los horarios operativos de varios aeropuertos. Como resultado de dichos estudios, se han modificado los horarios de los aeropuertos de Albacete, Asturias, Bilbao, Girona, Granada, León, Reus y Sevilla, a fin de adaptarlos a la demanda de operación existente.

### **Relaciones internacionales y marketing aeroportuario**

La actividad internacional durante el año 2004 ha sido muy intensa, al adoptarse importantes iniciativas legislativas y producirse serios cambios en el sector aéreo. Han sido muchas las áreas en las que han surgido novedades.

En materia de derechos de los pasajeros, es preciso señalar la adopción del Reglamento 261/2004 sobre Compensación por Denegación de Embarque, Cancelación o Gran Retraso de los Vuelos. Este Reglamento impone la aplicación de una serie de medidas para paliar los efectos de estos eventos sobre los pasajeros y evitar que permanezcan desatendidos en los aeropuertos europeos. La Dirección de Aeropuertos Españoles participó, a través del Comité de Política Europea de ACI EUROPA, en su tramitación legislativa, haciendo llegar a las instituciones europeas la opinión de los aeropuertos.

Por otra parte, se han producido grandes cambios en el proceso de asignación de franjas horarias: en julio entró en vigor el Reglamento 793/2004 que establece nuevas normas sobre asignación de slots y posteriormente se publicó un documento de consulta de la Comisión sobre posibles mecanismos de mercado en la asignación de franjas horarias. En relación con este último punto, la Dirección de Aeropuertos Españoles desarrolló y defendió su postura, como gestor aeroportuario y como coordinador de slots, que presentó ante las instituciones nacionales y europeas.

El debate medioambiental más importante a nivel internacional ha estado centrado en la posible extensión del sistema de comercio de derechos de emisión al sector aéreo. La Dirección de Aeropuertos Españoles ha nombrado a un experto en el Grupo de Trabajo sobre Emisiones de ACI EUROPA y ha colaborado con las autoridades nacionales en el estudio de la viabilidad de esta propuesta.



Helipuerto de Ceuta  
Ceuta Heliport

En relación con la negociación entre la Comisión Europea y EE.UU. para la creación de un Área Trasatlántica Común, a pesar de que el acuerdo preliminar propuesto al Consejo Europeo fue rechazado en junio, la industria aeroportuaria y especialmente la Dirección de Aeropuertos Españoles defendieron la trascendencia de la liberalización de los derechos de tráfico internacionales.

El año 2004 también ha sido clave para el inicio de la reestructuración del sector aéreo. En el mes de febrero el Ejecutivo comunitario dictó una resolución declarando ilegales ciertas ayudas concedidas por el aeropuerto de Charleroi y la región de Walonia a la compañía de bajo coste Ryanair. La resolución contenía una pauta concreta para la concesión de estas ayudas y, en cierto modo, reconocía esta práctica. La Dirección de Aeropuertos Españoles, a través del Comité de Política Europea, participó en el debate sobre los nuevos clientes, las aerolíneas de bajo coste y sus efectos en los aeropuertos.

Además del reconocimiento de este nuevo fenómeno por parte de la Comisión, se han producido importantes cambios que están transformando el sector (la fusión entre Air France y KLM, la crisis de Alitalia, la desaparición de compañías y touroperadores...). A este panorama se une la adhesión, en el mes de mayo, de 15 nuevos socios a la Unión

As regards the negotiations between the European Commission and the United States for the creation of a Common Transatlantic Area, despite the fact that the preliminary agreement proposed to the European Council was rejected in June, the airport industry, and the Management of Spanish Airports in particular, defended the importance of the liberalisation of international traffic rights.

2004 was a key year as regards the initiation of the restructuring of the air traffic sector. In February, the Community Executive dictated a resolution declaring certain aid granted by the airport of Charleroi and the Walloon region to the low cost airline, Ryanair, to be illegal. The resolution contained a specific guideline for the concession of these aids and, to a certain extent, recognised this practice. Through the European Policy Committee, the Management of Spanish Airports participated in the debate on new customers, low cost airlines and their effect on the airports.

In addition to the Commission recognising this new phenomenon, substantial changes are transforming the sector such as the merger of Air France and KLM, the crisis of Alitalia, the disappearance of companies and tour operators. This panorama also includes the incorporation of

15 new countries to the European Union on May 15, together with their airlines, their potential routes and their emerging markets. The International Relations Division and Airport Marketing have studied and evaluated this new situation in order to provide an attractive airport product.

The 10<sup>th</sup> Forum on Route Development was held in Madrid in September 2004, with Aena as the host of this single prestigious event, meant the culmination of a process for the identification of new business opportunities initiated in September 2003.

During 2004, 16 Product-Airport Definitions were made and profiles of 105 potential routes were made. After the study and evaluation of the business opportunities detected, an analysis was made of the existing and potential clients in disposition to operate the route, taking into account the criteria of the market of origin, the expansion strategy, etc., and meetings were held with them during the two days which the Routes lasted in order to present them with the possibilities available and to encourage them to initiate operations in airports of the Aena network.

The EMMA Office, which is in charge of carrying out Studies on Mobility of the Air Mode, carried out approximately 80,000 surveys in a total of 16 airports with a view to examining the airport market in order to know the characteristics and reasons for the mobility of passengers.

The information from these market studies has made it possible to take more consistent decisions in a wide variety of projects within a number of Aena units (Airports, Operations, Planning, Commercial, etc.).

In the Airport Marketing area, the availability of these studies has been a key to being able to evaluate the potential market of new routes, to segment our clients and, generally speaking, to know the characteristics of the passenger demand and so improve the connectivity and the quality of the services which are supplied at the airports of the Aena network.

Europea, con sus compañías aéreas, sus rutas potenciales y sus mercados emergentes. Desde la División de Relaciones Internacionales y Marketing Aeroportuario se ha estudiado y evaluado esta nueva realidad para ofrecer un producto aeroportuario atractivo.

La celebración en Madrid del 10º Foro de Desarrollo de Rutas (Routes) en septiembre de 2004, siendo Aena anfitrión de este único y prestigioso evento, supuso la culminación de un proceso de identificación de nuevas oportunidades de negocio iniciado en septiembre de 2003.

Durante el año 2004 se realizaron 16 Definiciones de Producto-Aeropuerto y se perfilaron 105 rutas potenciales. Tras el estudio y evaluación de las oportunidades de negocio detectadas se analizaron los clientes existentes y potenciales que estaban en disposición de operar la ruta, atendiendo a criterios de mercado de origen, estrategia de expansión, etc. y se mantuvieron reuniones con ellos durante los dos días de duración de Routes, para exponerles las diferentes posibilidades y animarles a iniciar operaciones en los aeropuertos de la red de Aena.

La Oficina EMMA, encargada de realizar Estudios de Movilidad en el Modo Aéreo, realizó cerca de 80.000 encuestas, en un total de 16 aeropuertos, con el objetivo de analizar el mercado aeroportuario para conocer las características y motivos de la movilidad de los pasajeros.

La información de estos estudios de mercado ha permitido tomar decisiones más consistentes en una amplia variedad de proyectos dentro de diferentes unidades de Aena (Aeropuertos, Operaciones, Planificación, Comercial, etc.).

En el área de Marketing Aeroportuario, la disponibilidad de estos estudios ha sido clave para poder evaluar el mercado potencial de nuevas rutas, segmentar a nuestros clientes y, en general, conocer las características de nuestra demanda de pasajeros y así poder mejorar la conectividad y la calidad de los servicios que se ofrecen en los aeropuertos de la red de Aena.



Información general  
General Information

## Infraestructuras Infrastructures





Nueva Terminal de  
Madrid-Barajas.  
The New Madrid-  
Barajas Terminal.

## Infraestructuras

### Infrastructures

#### PROYECTOS MÁS SIGNIFICATIVOS REDACTADOS DURANTE EL AÑO 2004 MOST SIGNIFICANT PROJECTS DRAFTED DURING 2004

En miles de euros  
In thousands of euros

AEROPUERTO AIRPORT	ACTUACIÓN WORK	IMPORTE AMOUNT
Albacete	Actuaciones adicionales en área terminal <i>Additional work on terminal area</i>	709
Alicante	Equipamiento área provisional de tratamiento de pasajeros <i>Equipping the provisional area for passenger processing</i>	1.350
Barcelona	Instalaciones complementarias al sistema de inspección de equipajes <i>Additional installations to the baggage inspection system</i>	2.640
Bilbao	Recrecido de pista 12/30 <i>Resurfacing of runway 12/30</i> Actuaciones para la recuperación paisajística de las obras afectadas por la resolución 15/02/02 de la Secretaría de Medio Ambiente <i>Work for the recuperation of landscape of the work affected by resolution 15/02/02 of the department of the Environment</i>	5.121 1.151
Burgos	Vallado y actuaciones en edificio terminal <i>Fencing and work on the terminal building</i>	651
Córdoba	Equipamiento edificio de servicios y central eléctrica <i>Equipping the services building and the electricity power plant</i>	253
Fuerteventura	Edificio para tratamiento e inspección de equipajes de salida <i>Building for the processing and inspection of departure baggage</i> Túnel de servicios <i>Services tunnel</i> Edificio aviación general <i>General aviation building</i>	4.068 1.149 2.057
La Gomera	Ampliación de plataforma para aviación general <i>Enlargement of apron for general aviation</i>	413
Gran Canaria	Adquisición, instalación e integración del sistema de inspección de equipajes en bodega <i>Acquisition, installation and integration of the system for the inspection of baggage in holds</i>	6.356
Jerez	Actuaciones en área de movimiento y viales <i>Work on movement area and roads</i>	11.278
Lanzarote	Adquisición, instalación e integración del sistema de inspección de equipajes en bodega <i>Acquisition, installation and integration of the system for the inspection of baggage in holds</i>	1.765
Logroño	Camino perimetral <i>Perimeter road</i>	330
Madrid-Barajas	Nueva galería para instalaciones bajo pista 36L/18R <i>New gallery for installations under runway 36L/18R</i>	1.973
Madrid-C.Vientos	Ampliación plataforma lado este <i>Enlargement of east side of apron</i>	1.747
Menorca	Ampliación plataforma aviación general <i>Enlargement of general aviation apron</i>	629
Pamplona	Remodelación edificio terminal <i>Remodelling of terminal building</i>	734

AEROPUERTO AIRPORT	ACTUACIÓN WORK	IMPORTE AMOUNT
Reus	Adquisición con instalación sistema tratamiento e inspección equipajes en bodega para el módulo de facturación y equipajes especiales <i>Acquisition with installation of the baggage processing and inspection system in holds for the check-in module and special baggage.</i>	800
Sabadell	Edificio terminal, torre de control y urbanización <i>Terminal building, control tower and urbanization</i>	3.865
Salamanca	Equipamiento nuevo edificio terminal <i>Equipment for new terminal building</i>	540
San Sebastián	Sustitución urgente falsos techos y cubierta en edificio terminal <i>Urgent replacement of false ceilings and roof in terminal building</i>	600
Santander	Revestimiento exterior de fachada de la torre de control y sustitución acristalamiento del fanal <i>Outdoor surfacing of the control tower façade and replacement of the glass in the lantern</i>	450
Sevilla	Adquisición de siete grupos de climatización <i>Acquisition of seven climatization groups</i>	1.826
Tenerife Norte	Actuaciones complementarias a la obra del edificio terminal (Fase I) <i>Complementary work on the Terminal Building (Phase I)</i> Actuaciones complementarias a la obra del edificio terminal (Fase II) <i>Complementary work on the Terminal Building (Phase II)</i>	1.333 1.539
Tenerife Sur	Ampliación apartadero de espera y nuevo acceso a cabecera 08 <i>Enlargement of waiting side bay and new access to runway head 08</i> Ampliación de salidas <i>Enlargement of departures</i> Adecuación y mejora del sistema de climatización (Fases I y II) <i>Adaptation and improvement of the climatization system (Phases I &amp; II)</i> Adaptación de edificios a norma NBE-CPI-96 <i>Adaptation of buildings to norm NBE-CPI-96</i> Reforma sistema de distribución de energía en el edificio terminal <i>Reform of energy distribution system in the terminal building</i>	9.669 32.563 11.799 1.997 4.167
Valencia	Ampliación campo de vuelos <i>Enlargement of flight field</i> Ampliación plataforma de estacionamiento de aeronaves <i>Enlargement of aircraft parking apron</i> Adquisición, instalación e integración del sistema de inspección de equipajes en bodega <i>Acquisition, installation and integration of the system for the inspection of baggage in holds.</i>	23.998 22.195 1.600
Valladolid	Plataforma para deshielo <i>De-icing apron</i> Anexo edificio terminal de pasajeros <i>Passenger terminal building annex</i>	804 2.267
Vitoria	Oficina para operadores aeroportuarios <i>Office for airport operators</i>	363
Zaragoza	Nuevas acometidas <i>New electricity supply lines</i>	862

## Infraestructuras

### Infrastructures

OBRAS MÁS SIGNIFICATIVAS FINALIZADAS DURANTE EL AÑO 2004 MOST SIGNIFICANT PROJECTS FINALISED DURING 2004		En miles de euros In thousands of euros
AEROPUERTO AIRPORT	ACTUACIÓN WORK	IMPORTE AMOUNT
A Coruña	Adquisición con instalación de equipos de 400 Hz <i>Acquisition and installation of 400Hz equipment</i>	401
Albacete	Área terminal <i>Terminal area</i> Actuaciones en campo de vuelos <i>Work on flight field</i>	6.650 1.606
Alicante	Área terminal de carga (1 <sup>a</sup> fase) <i>Cargo terminal area (1<sup>st</sup> phase)</i> Área de servicios aeroportuarios <i>Airport services area</i> Sistema de inspección de equipajes en bodega <i>Inspection system in holds</i>	4.890 2.077 2.215
Almería	Balizamiento aproximación CAB.08 y equipos central eléctrica <i>Approach beacons CAB.08 and electricity power plant</i> Pavimentación plataforma 1 <sup>a</sup> fase <i>Apron surfacing 1<sup>st</sup> phase</i>	1.450 9.680
Asturias	Equipamiento para ampliación edificio terminal <i>Equipment for terminal building extension</i>	413
Barcelona	Suministro con instalación unidades autónomas de aire acondicionado para aeronaves en plataforma módulo 5 <i>Supply and installation of autonomous air conditioning units for aircraft in module 5 apron</i> Adquisición con instalación de equipos de 400 Hz para el módulo 5 <i>Acquisition and installation of 400 Hz equipment for module 5</i>	478 1.319
Bilbao	Actuaciones para puesta en Cat II/III <i>Work on positioning in Cat II/III</i> Reparación cobertura canal <i>Repair of channel cover</i>	1.744 2.868
Ceuta	Acometida eléctrica y balizamiento de obstáculos <i>Electrical power supply and beacons for obstacles</i>	207
Fuerteventura	Edificio de servicios <i>Service building</i>	6.584
Girona	Ampliación aparcamiento de vehículos <i>Enlargement of car park</i>	284
Gran Canaria	Adquisición con instalación de un nuevo grupo electrógeno <i>Acquisition and installation of a new electrogenic group</i> Adquisición e instalación guías de atraque aeronaves <i>Acquisition and installation of guides for the docking of aircraft</i>	3.525 510
Granada	Nuevo edificio S.E.I. (Servicio Extinción Incendios) <i>New Fire Extinction Service Building</i>	1.476
Ibiza	Nuevo balizamiento de eje para pista de vuelo y calle de rodaje <i>New axis beacons for flight runway and taxiway</i> Edificio para aparcamiento de coches de alquiler <i>Building for car park for rented vehicles</i> Adecuación sistemas eléctricos al plan de mejoras técnicas <i>Adaptation of electrical systems to the technical improvement plan</i>	2.766 2.697 2.457

AEROPUERTO AIRPORT	ACTUACIÓN WORK	IMPORTE AMOUNT
Ibiza	Refuerzo estructura del edificio terminal (2 <sup>a</sup> fase) <i>Strengthening of terminal building structure (2<sup>nd</sup> phase)</i>	2.144
Jerez	Reconstrucción calle de rodaje T1 <i>Reconstruction T1 taxiway</i>	280
Lanzarote	Adaptación del antiguo terminal para vuelos interinsulares <i>Adaptation of the old terminal for inter-island flights</i>	2.837
Lanzarote	Terminal multifuncional de carga <i>Multi-functional cargo terminal</i>	1.550
Logroño	Reposición vallado perimetral y adecuación franjas <i>Replacement of perimeter fence and adaptation of borders</i>	210
Madrid-Barajas	Instalaciones complementarias y asociadas al SATE (Sistema Automatizado Tratamiento Equipajes) conexiones aeropuerto <i>Installations complementary and associated to the Automatic Baggage Processing System airport connections</i>	6.146
	Adquisición con instalación de un sistema automatizado de equipajes (Fase III, Lotes 1 y 2) <i>Acquisition and installation of an automated baggage system (phase III, Batches 1 and 2)</i>	11.512
	Adaptación de galerías a normativa <i>Adaptation of galleries to regulations</i>	2.309
	Ampliación patio sur en T-1 <i>Enlargement of south yard in T-1</i>	3.802
	Renovación de pavimento en plataforma 03 <i>Renewal of surface on apron 3</i>	2.242
Madrid-C.Vientos	Mejoras en la visibilidad desde la torre de control <i>Improvement in visibility from the control tower</i>	329
Melilla	Ampliación campo de vuelos <i>Enlargement of flight field</i>	11.983
Menorca	Nuevo terminal multifuncional de carga <i>New multi-functional cargo terminal</i>	1.257
Murcia-S.Javier	Ampliación sala de llegadas y adaptación patio de carrillos <i>Enlargement of arrival hall and adaptation of trolley yard</i>	1.325
Palma de Mallorca	Regeneración superficial pista central <i>Surface regeneration of central runway</i>	1.472
Reus	Edificio terminal para llegadas y urbanización <i>Terminal building for arrivals and urbanisation</i>	4.180
	Actuaciones provisionales en el área terminal <i>Provisional work on the terminal area</i>	1.327
Sabadell	Adecuación campo de vuelos y urbanización zona de hangares <i>Adaptation of flight field and urbanisation of hangar zone</i>	4.230
San Sebastián	Ampliación potencia eléctrica <i>Increase of electrical power</i>	509
Santander	Instalación de marquesinas y equipos de control en el aparcamiento público de vehículos <i>Installation of canopies and control equipment in the public car park</i>	992
	Remodelación edificio terminal para instalación de pasarelas <i>Remodelling of terminal building for the installation of fingers</i>	2.240
Santiago	Reparación camino perimetral <i>Repair of perimeter road</i>	1.727

## Infraestructuras

### Infrastructures

AEROPUERTO AIRPORT	ACTUACIÓN WORK	IMPORTE AMOUNT
Sevilla	Adecuación del área comercial <i>Adaptation of commercial area</i>	1.758
Tenerife Norte	Equipamiento área terminal <i>Equipping terminal area</i>	2.308
	Acondicionamiento edificio terminal para vuelos interinsulares <i>Conditioning terminal building for inter-island flights</i>	2.240
	Nuevos grupos electrógenos de emergencia para central eléctrica <i>New emergency electrogenic groups for electricity power plant</i>	1.037
Tenerife Sur	Adecuación de las redes eléctricas al plan de mejoras técnicas de Aena <i>Adaptation of electrical networks to the Aena technical improvement plan</i>	2.875
	Sistema de mando instalaciones eléctricas <i>Command system for electrical installations</i>	1.051
	Reparación y construcción de losas en plataforma <i>Repair and construction of slabs on apron</i>	4.962
Valencia	Nueva línea de alimentación a C.T. radar <i>New feeder line to Control Tower radar</i>	395
Varios Aeropuertos	Ampliación de los sistemas de mando y presentación (SMP) de ayudas visuales en los aeropuertos de Barcelona y Palma de Mallorca <i>Enlargement of command systems and presentation of visual aids at the airports of Barcelona and Palma de Mallorca</i>	1.233
Vigo	Actuaciones para puesta en Cat II/III <i>Work for positioning on Cat II/III</i>	4.034
	Automatización de la central eléctrica <i>Automation of the electricity power plant</i>	1.411
Vitoria	Centro de gestión de residuos <i>Waste management centre</i>	492
	Adquisición con instalación de hipódromos en salas de recogida de equipajes <i>Acquisition and installation of hippodromes in baggage collection hall</i>	148

**OBRAS MÁS SIGNIFICATIVAS EN EJECUCIÓN DURANTE EL AÑO 2004**  
 MOST SIGNIFICANT PROJECTS BEING EXECUTED DURING 2004

En miles de euros  
 In thousands of euros

AEROPUERTO AIRPORT	ACTUACIÓN WORK	IMPORTE AMOUNT
Albacete	Equipamiento para área terminal <i>Equipment for terminal area</i>	477
Alicante	Ampliación plataforma zona de carga <i>Enlargement of cargo zone apron</i> Pavimentación isletas plataforma <i>Paving apron islands</i> Suministro e instalación de oficinas modulares para B.T.O. provisional <i>Supply and installation of modular office for provisional B.T.O.</i>	4.503 4.137 1.039
Asturias	Suministro con instalación de equipos 400 Hz <i>Supply and installation of 400 Hz equipment</i>	691
Barcelona	Sistema de inspección de equipajes en bodega <i>Inspection system for baggage in hold</i>	3.943
Bilbao	Sistema de inspección de equipajes en bodega <i>Inspection system for baggage in hold</i>	1.215
Córdoba	Edificio servicios y central eléctrica <i>Service building and electricity power plant</i>	2.328
Fuerteventura	Ampliación plataforma 1ª fase <i>Enlargement of apron 1<sup>st</sup> phase</i> Nueva depuradora de aguas residuales <i>New waste water purifier</i> Nueva central eléctrica <i>New electricity power plant</i> Ampliación y adecuación campo de vuelos <i>Enlargement and adaptation of flight field</i> Calle de salida rápida y plataforma zona de carga y aviación general <i>Fast exit road and cargo and general aviation zone apron</i> Protección acústica cabecera 01 <i>Runway head 01 acoustic protection</i> Galerías a centrales eléctricas y plataformas <i>Galleries to electricity power plants and aprons</i> Segunda fase naves de servicio <i>Second phase service bays</i> Mobiliario y equipamiento edificio servicios <i>Furniture and equipment service building</i>	9.550 1.656 5.831 32.591 6.632 1.502 2.688 1.012 663
Girona	Remodelación fachada edificio terminal <i>Remodelling of terminal building façade</i> Nuevo edificio central eléctrica y traslado equipos <i>New electricity power plant building and transfer of equipment</i>	1.388 2.286
Gran Canaria	Construcción de oficinas en el lado norte de la segunda planta del E.T. (1ª fase) <i>Construction of offices on the north side of second floor of terminal building (1<sup>st</sup> phase)</i> Nuevas cabinas 20 Kv y adecuación sala de B.T. de la central eléctrica <i>New 20 Kv cabins and adaptation of B.T. room for the electricity power plant</i>	4.327 1.797
Granada	Ampliación y remodelación del área terminal <i>Enlargement and remodelling of terminal area</i>	4.863

Infraestructuras
Infrastructures

AEROPUERTO AIRPORT	ACTUACIÓN WORK	IMPORTE AMOUNT
Granada	Área de deshielo de aeronaves <i>Aircraft de-icing area</i>	778
Hierro	Adquisición e instalación sistema de mando y presentación (smp) de ayudas visuales <i>Acquisition and installation of command system and presentation (smp) of visual aids</i>	170
	Nivelación de franjas y asfaltado de márgenes y vía perimetral <i>Levelling of borders and asphaltig boundaries and perimeter road</i>	1.999
Ibiza	Segunda acometida eléctrica <i>Second electrical power supply</i>	1.692
	Desdoblamiento líneas y nuevo C.T. de talleres <i>Doubling of lines and new workshop C.T.</i>	779
	Sistema de inspección de equipajes en bodega <i>Inspection system for baggage in holds</i>	3.738
Jerez	Mejora de la acometida y distribución de energía en la C.E. <i>Improvement of the electricity power supply and energy distribution in the C.E.</i>	454
La Palma	Nuevos accesos al aeropuerto y aparcamiento provisional <i>New accesses to the airport and provisional car park</i>	11.408
	Ampliación plataforma y adecuación de franja <i>Enlargement of car park and adaptation of border</i>	28.374
Lanzarote	Anulación isletas y adecuación plataforma de franja (2 <sup>a</sup> fase) <i>Elimination of islands and adaptation of side apron (2<sup>nd</sup> phase)</i>	3.590
León	Ampliación pista de vuelos <i>Enlargement of flight runway</i>	10.384
Logroño	Desvío tres líneas eléctricas media tensión <i>Deviation of three medium voltage electricity lines</i>	851
Madrid-Barajas	Suministro con instalación de pasarelas de embarque y equipos de servicio aeronaves <i>Supply and installation of boarding fingers and aircraft service equipment</i>	49.618
	Nuevo sistema gestión P1 P2 incorporando lector de matrículas <i>New P1 P2 management system incorporating registration lector</i>	2.059
	Construcción plataforma de servicio <i>Construction of service apron</i>	1.943
Melilla	Ampliación plataforma <i>Enlargement of apron</i>	1.924
Menorca	Nuevas acometidas eléctricas <i>New electricity power supplies</i>	2.355
	Ampliación plataforma y adecuación calle de acceso a rodadura <i>Enlargement of apron and adaptation of access taxiway</i>	1.874
	Adecuación sistema de aproximación cabecera 01 <i>Adaptation of approach system to runway head 01</i>	719
	Ampliación edificio terminal <i>Enlargement of terminal building</i>	52.046
	Actuaciones en el campo de vuelos <i>Work on flight field</i>	6.695

## Infraestructuras

## Infrastructures

AEROPUERTO AIRPORT	ACTUACIÓN WORK	IMPORTE AMOUNT
Menorca	Nuevo edificio S.E.I. <i>New S.E.I. building</i>	1.168
Monflorite-Alcalá	Nuevo campo de vuelos <i>New flight field</i>	24.751
	Nueva área terminal <i>New terminal area</i>	12.300
Murcia-S. Javier	Nueva torre de control <i>New control tower</i>	3.888
	Área de maniobras <i>Manoeuvring area</i>	11.284
	Traslado instalaciones de combustible <i>Transfer of fuel installations</i>	6.497
Palma Mallorca	Sistema de inspección de equipajes en bodega <i>Inspection system for baggage in holds</i>	25.452
	Nuevos mostradores de facturación <i>New check-in desks</i>	1.174
Pamplona	Vallado perimetral <i>Perimeter fencing</i>	1.640
Reus	Acondicionamiento de accesos <i>Conditioning of accesses</i>	912
	Remodelación central eléctrica <i>Remodelling of electricity power plant</i>	940
	Sistema de inspección de equipajes en bodega <i>Inspection system for baggage in holds</i>	338
Sabadell	Adecuación del camino perimetral <i>Adaptation of the perimeter road</i>	1.055
Salamanca	Nuevo edificio terminal <i>New terminal building</i>	5.089
Santander	Renovación vallado perimetral <i>Renewal of perimeter fencing</i>	601
	Suministro e instalación de dos pasarelas de embarque de pasajeros en el edificio terminal <i>Supply and installation of two boarding fingers in the terminal building</i>	867
Santiago	Nueva torre y centro de control de área terminal de Galicia <i>New control tower and centre in the terminal are of Galicia</i>	8.633
Sevilla	Sistema de inspección de equipajes en bodega <i>Inspection system for baggage in holds</i>	1.299
Tenerife Norte	Adquisición e instalación de equipos de 400 Hz <i>Acquisition and installation of 400Hz equipment</i>	1.687
	Adecuación pista <i>Adaptation of runway</i>	3.969
Tenerife Sur	Adaptación de llegadas <i>Adaptation of arrivals</i>	12.520
Valencia	Urbanización zona de carga <i>Urbanisation of cargo zone</i>	2.746



Nueva Terminal de Madrid-Barajas. (En construcción)  
The New Madrid-Barajas Terminal. (under construction)

AEROPUERTO AIRPORT	ACTUACIÓN WORK	IMPORTE AMOUNT
Vigo	Adquisición con instalación de convertidores de 400 Hz Acquisition and installation of 400Hz converters	388
Vitoria	Ampliación plataforma de estacionamiento de aeronaves Enlargement aircraft parking apron Reposición en márgenes asfálticos de áreas de maniobras Replacement asphalt boundaries in manoeuvre area	5.410 1.071

## Barajas Plan

During 2004 substantial progress has been made along the lines of the previous financial years as regards work in progress and the new adjudications, which entailed that on December 31, 2004, practically 99% of the work involved in the enlargement had begun. 44.10% of this work is finished, 54.82% is being executed, 0.68% is being tendered and only 0.40% is pending tender. Thus, it can be concluded that the work on the enlargement of Madrid-Barajas Airport is progressing satisfactorily and the new installations are materialising.

Outstanding among the main work finished during the period is the work on the flight field, including civil work and the beacons for the two new flight runways 15L-33R and 18L-36R, the satellite apron and the apron of the west zone jetty, which is now in service as one more installation of Madrid-Barajas. As was done with the apron of the east zone jetty, inaugurated in 2003, this is being used by the airport as a parking space for aircraft in remote positions. All this work will make it possible for the new flight field, with its four parallel runways, two and two, to become a reality in 2005.

In addition, work in the terminal area has finished including the car park building, which will place more than 8,800 parking spaces spread over six modules at the disposal of the users. Work was also finalised on the accesses at both ground and flight areas. The flight access makes it possible to connect the existing terminals T1, T2, T3 with the new terminal area of the Madrid-Barajas Airport, T4, with a four lane stretch which is almost 2 kilometres long, two lanes in each direction and hard shoulders, which begin at the northern end of the present industrial zone and end at the new terminal building.

The work which commenced in 2004 includes the coordination towers and the management service for the aprons of the new terminal building and the satellite building which will assume the control and guidance of aircraft traffic and vehicles on the aprons annexed to both buildings.

The most significant work included in the adjudications of the period are the two new car parks, one for employees and buses in the south urbanisation and another for crews in the north urbanisation, which will increase the number of parking spaces by over five thousand.

## Plan Barajas

En este año 2004 se ha continuado en la línea de los ejercicios anteriores avanzándose sustancialmente tanto en las obras en curso como en las nuevas adjudicaciones, lo que ha representado que a 31 de diciembre de 2004 prácticamente el 99% de las actuaciones encuadradas dentro de la ampliación estén iniciadas. De ellas, el 44,10% están ya terminadas, el 54,82% en ejecución, el 0,68% en licitación y sólo el 0,40% pendiente de licitación. De todo esto se puede concluir que las obras de ampliación del aeropuerto de Madrid-Barajas avanzan satisfactoriamente y las nuevas instalaciones comienzan ya a ser una realidad.

De entre las principales obras finalizadas a lo largo del periodo cabe destacar las actuaciones en el campo de vuelo, entre las que se encuentran la obra civil y el balizamiento de las dos nuevas pistas de vuelo 15L-33R y 18L-36R, la plataforma del satélite y la plataforma del dique zona oeste, ésta ya en servicio como una instalación más de Madrid-Barajas y que como se hizo con la plataforma del dique zona este, inaugurada en 2003, está siendo utilizada por el aeropuerto como estacionamiento de aviones en posiciones remotas. Todos estos trabajos permitirán que el nuevo campo de vuelo con su configuración de cuatro pistas paralelas, dos a dos, pueda ser una realidad en 2005.

Además, han finalizado obras en el área terminal entre las que destaca el edificio de aparcamiento, que pondrá a disposición de los usuarios más de 8.800 plazas de estacionamiento distribuidas en seis módulos, a las que hay que añadir las actuaciones finalizadas en los accesos tanto en el lado tierra como en el lado aire. Este último permite conectar las terminales existentes T1,T2,T3 con el nuevo área terminal del aeropuerto de Madrid-Barajas T4 en un trazado de casi 2 Km., con una calzada de cuatro carriles, dos por cada sentido de circulación y con arcones laterales, que comienza en el extremo norte de la actual zona industrial y finaliza en el nuevo edificio terminal.

Entre las obras iniciadas en el año 2004 destacan las torres de coordinación y servicio de dirección de las plataformas del nuevo edificio terminal y del edificio satélite destinadas a asumir el control y guiado del tráfico de las aeronaves y de los vehículos por las plataformas anexas a ambos edificios.

Como actuaciones más significativas dentro de las adjudicaciones del periodo destacan los dos nuevos aparcamientos: uno para empleados y autobuses en la urbanización sur y otro para tripulaciones en la urbanización norte, que aumentarán el número de plazas de estacionamiento de vehículos en más de cinco mil.

## Infraestructuras

### Infrastructures

Además, cabe destacar por su importancia en el desarrollo futuro del aeropuerto la implantación del Centro de Gestión Aeroportuaria y la correspondiente integración de los sistemas asociados al mismo, que será el catalizador de todas las actuaciones en el sistema aeroportuario de Madrid-Barajas.

En el ámbito de seguridad y salud laboral se ha continuado con el desarrollo del convenio que en materia preventiva estaba firmado con las centrales sindicales mayoritarias en el sector de la construcción, que aporta soluciones conjuntas a problemáticas comunes a las obras, facilitando la difusión de políticas preventivas entre los trabajadores.

Por último, hay que reseñar que durante el año 2004 se han continuado los trabajos de arqueología y paleontología en las diferentes obras, habiéndose preparado y presentado entre otros trabajos las memorias finales de los yacimientos arqueológicos de: El Guijo, El Bajo del Cercado, El Rasillo, El Encadenado, La Huelga y Frontera de Portugal.

Furthermore, the implementation of the Airport Management Centre and the corresponding integration of the associated systems were important for the future development of the airport as these will be the catalysts of all the work to be done on the Madrid-Barajas airport system.

Within the health and safety at work area, the development of the agreement on preventive measures signed together with the major Trade Unions in the construction sector was continued. This agreement provides joint solutions to work problems and facilitates the diffusion of preventive policies among the employees.

Finally, It should be pointed out that, during 2004, the archaeological and paleontological work continued on the work sites, and, among other papers, the following reports on archaeological sites were drafted and presented: El Guijo, El Bajo del Cercado, El Rasillo, El Encadenado, La Huelga and Frontera de Portugal.

### PROYECTOS MAS SIGNIFICATIVOS REDACTADOS DURANTE EL AÑO 2004 MOST SIGNIFICANT PROJECTS DRAFTED DURING 2004

En miles de euros  
In thousands of euros

ACTUACIÓN WORK	IMPORTE AMOUNT
Suministro sistema de visualización común para el CGA (Centro de Gestión Aeroportuaria) <i>Supply of a common visualisation system for the Airport Management Centre</i>	4.661,63
Vial de conexión entre urbanizaciones norte y sur <i>Connection road between north and south urbanisations</i>	16.446,80
Aparcamiento de empleados y autobuses <i>Employee and bus car park</i>	8.053,42
Aparcamiento de tripulaciones urbanización norte <i>North urbanisation crew car park</i>	10.242,64
Adecuación del sistema de mando y presentación y del balizamiento al nuevo modelo de gestión aeroportuaria <i>Adaptation of the command system and presentation and beacons to the new airport management system</i>	14.644,32
S.E.I. y obra civil TWR CV Torrejón <i>S.E.I. and civil work TWR CV Torrejón</i>	8.143,69



Nueva Terminal de Madrid-Barajas.Satélite. (En construcción)  
The New Madrid-Barajas Terminal. Satellite. (under construction)

**PROYECTOS MAS SIGNIFICATIVOS FINALIZADOS DURANTE EL AÑO 2004**  
MOST SIGNIFICANT PROJECTS FINALISED DURING 2004

En miles de euros  
In thousands of euros

ACTUACIÓN WORK	IMPORTE AMOUNT
Enlace N-100 con el eje este/oeste (Troncal) N-100 link with the east/west axis (trunk)	36.158,96
Vial de conexión lado aire entre NET y T1, T2 y T3 Connection road flight side between NET and T1, T2 and T3	4.037,89
Aparcamiento y accesos próximos Car park and nearby accesses	176.190,37
Suministro e instalación de elementos especiales ligados a la arquitectura (Lotes 1 y 2) Supply and installation of special components linked to architecture (Batches 1 and 2)	17.474,25
Suministro e instalación de mobiliario de zonas públicas del NAT Supply and installation of furniture in public areas of the NAT	4.774,75
Pistas de vuelo 15L-33R y 18L-36R (Obra Civil y Balizamiento) Flight runways 15L-33R and 18L-36R (civil work and beacons)	477.803,15
Fase I de plataforma del satélite, remotos y rodaduras Phase I of satellite apron, remote and taxiways	155.829,57

## Infraestructuras

### Infrastructures

#### OBRAS MÁS SIGNIFICATIVAS EN EJECUCIÓN DURANTE EL AÑO 2004 MOST SIGNIFICANT PROJECTS BEING EXECUTED DURING 2004

En miles de euros  
In thousands of euros

ACTUACIÓN WORK	IMPORTE AMOUNT
Torre para coordinación de operaciones y servicios de dirección de plataforma NET <i>Tower for the coordination of NET apron management operations and services</i>	5.484,56
Torre para coordinación de operaciones y servicios de dirección de plataforma SAT (Satélite) <i>Tower for the coordination of SAT (Satellite) apron management operations and services</i>	4.342,92
Bolsa de taxis y viales en la urbanización sur <i>Taxi stance and roads in south urbanisation</i>	19.787,83
Vial de conexión entre urbanización norte y urbanización sur <i>Connection road between north and south urbanisations</i>	16.446,80
Ampliación del sistema de gestión de las instalaciones del TSA (Túnel Servicios Aeroportuarios) <i>Extension of management system for the installations of the Airport Services Tunnel</i>	480,74
Plan de vigilancia y mantenimiento de las instalaciones del TSA <i>Surveillance and management plan for the installations of the Airport Services Tunnel</i>	375,82
Integración de la gestión y control de los túneles de carreteras <i>Integration of the management and control of the road tunnels</i>	1.499,30
Integración del sistema de control de las instalaciones del TSA <i>Integration of the control system for the installations of the Airport Services Tunnel</i>	1.420,77
Aparcamiento de empleados y autobuses en la parcela sur <i>Employees car park and bus park in the south site</i>	8.053,42
Aparcamiento de tripulaciones en la urbanización norte <i>Crew car park in the north urbanisation</i>	10.242,64
Nuevo Edificio Terminal <i>New terminal building</i>	694.184,93
Edificio Satélite <i>Satellite building</i>	417.019,54
Suministro e instalación de mobiliario oficinas y decoración <i>Supply and installation of office furniture and decoration</i>	16.852,70
Suministro e instalación señalización del NAT <i>Supply and installation of NAT signalling</i>	8.908,45
Proyecto de ejecución de los espacios públicos de las áreas comerciales del NAT <i>Execution project for the public areas in the commercial areas of the NAT</i>	4.907,11
Adecuación campo de vuelo de la Base de Torrejón <i>Adaptation of the flight field of the Torrejón air base</i>	51.558,09
Nueva Torre de Control, edificio anejo y S.E.I. en Torrejón <i>New control tower, annexed building and S.E.I. in Torrejón</i>	8.143,69
Sistema APM Intra para el nuevo área terminal <i>Intra APM system for the new terminal area</i>	102.843,23
Sistema SATE para el nuevo área terminal <i>SATE system for the new air terminal</i>	272.405,91
Inyecciones y revestimiento en el túnel de la carretera M-111 <i>Injects and facing of the M-111 road tunnel</i>	14.829,42



Aeropuerto de Barcelona. 3<sup>a</sup> pista  
Barcelona Airport. Third Runway

## Barcelona Plan

Barcelona Airport processes more than 270,000 aircraft operations and almost 25 million passengers with a system comprising two parallel runways and one crossing, with a declared capacity of 56 operation per hour and over 800 operations.

It is capable of attending to low visibility operations, it has 150,000 square metres of terminals, more than 35,000 square metres of cargo terminals and more than 85 aircraft positions. Barcelona Airport is an H-24 airport, category II/III with no restrictions on night flights.

The commissioning of a programme for the modernisation and enlargement of the current installations, pending the new South Terminal area, enables the airport to adapt to the successive increases of traffic.

During 2004, two activities included in the Master Plan should be mentioned.

## Plan Barcelona

El Aeropuerto de Barcelona está procesando más de 270.000 operaciones de aeronaves y casi 25 millones de pasajeros contando con un sistema de dos pistas paralelas y otra cruzada, con una capacidad declarada de 56 operaciones a la hora y más de 800 operaciones.

Está habilitado para operaciones de baja visibilidad, dispone de más de 150.000 metros cuadrados de terminales, más de 35.000 metros cuadrados de terminales de carga y más de 85 posiciones de aeronaves. El Aeropuerto de Barcelona es un aeropuerto H-24, categoría II/III y sin restricciones de vuelos nocturnos.

La puesta en marcha de un programa de modernización y ampliación de las instalaciones actuales, a la espera de la nueva área terminal Sur, está permitiendo al aeropuerto adaptarse a los sucesivos incrementos de tráfico.

Durante el año 2004 cabe destacar dos actuaciones contempladas en el Plan Director.

## Infraestructuras

### Infrastructures

- 7 de julio. Puesta en servicio de la nueva carretera B-203 de acceso a la playa de El Prat. Esta carretera permite el acceso a la playa y la mejora del entorno, ya que en su diseño se tuvo en cuenta la adaptación de las obras al respeto medioambiental. Con una inversión de 16,6 millones de euros.
- 28 de septiembre. Puesta en servicio de la Tercera Pista del Aeropuerto de Barcelona. Esta pista se encuentra situada entre las lagunas de La Ricarda y El Remolar. Permite al aeropuerto pasar a operar de pistas cruzadas a pistas paralelas y aumentar el techo de operaciones de 52 a 56. Tiene 2.660 metros de longitud y se encuentra a 1.350 metros de la pista principal. Las obras de la Tercera Pista llevan asociadas la construcción de una central eléctrica, la construcción de nuevas calles de rodadura, la nivelación de la plataforma de estacionamiento y el balizamiento de todo el campo de vuelos. En las obras de la Tercera Pista se han excavado más de 5 millones de metros cúbicos de tierra, instalado 13.000 balizas, sembrado más de 2 millones de metros cuadrados de hidrosemilla y utilizado más de 5 millones de kilogramos de acero. Supuso una inversión de más de 320 millones de euros.

- July 7. The commissioning of the new B-203 road for accessing the El Prat beach. This road enables access to the beach and the improvement of the environment as its design took into account the adaptation of the work to respect for the environment.

- September 28. The commissioning of the Third Runway of Barcelona Airport. This runway is located between the lakes of La Ricarda and El Remolar. It allows the airport to change from crossed runways to parallel runways and to increase the limit of operations from 52 to 56. It is 2,660 metres long and is 1,350 metres from the main runway. The work on the Third Runway entailed the construction of an electricity power plant, the construction of new taxiways, the levelling of the parking apron and placing beacons in the flight field. The work also involved excavating more than 5 million cubic metres of earth, the installation of 13,000 beacons, sowing more than 2 million square metres with hydro-seed and the use of 5 million kilos of steel. It involved an investment of more than 320 million euros.

## PROYECTOS MÁS SIGNIFICATIVOS REDACTADOS DURANTE EL AÑO 2004 MOST SIGNIFICANT PROJECTS DRAFTED DURING 2004

En miles de euros  
In thousands of euros

ACTUACIÓN WORK	IMPORTE AMOUNT
ATRP (Asistencia Técnica Redacción Proyecto) y C.V. y D.O. del edificio intermodal y de conexión entre Terminales A y B. Drafting of Technical Assistance Project and C.V. and D.O. of the inter-modal building and the connection between Terminals A and B.	1.739
ATRP y apoyo a la D.O. de las centrales eléctricas CENAT y CEZIA. Drafting of Technical Assistance Project and support for the D.O. of the CENAT and CEZIA electricity power plants	294
ATRP de la obra para la reconstrucción de la granja de la Ricarda. Drafting of Technical Assistance Project for the work on the reconstruction of La Ricarda Farm.	127

## Infraestructuras

## Infrastructures

OBRAS MÁS SIGNIFICATIVAS FINALIZADAS DURANTE EL AÑO 2004 MOST SIGNIFICANT PROJECTS FINALISED DURING 2004		En miles de euros In thousands of euros
ACTUACIÓN WORK		IMPORTE AMOUNT
Ampliación campo de vuelo. Bloque 2: Nueva pista 07R-25L y rodaduras asociadas <a href="#">Enlargement of flight field. Block 2: New runway 07R-25L</a>	75.067	
Desvío de la carretera B-203. <a href="#">Deviation of the B-203 road</a>	17.226	
Obras e instalaciones de remodelación de la central eléctrica (CELT). <a href="#">Work and installations for remodelling the electricity power plant</a>	8.885	
Ampliación campo de vuelo. Bloque 6: "Drenaje: monitorización y control. Estaciones de bombeo." <a href="#">Enlargement of the flight field. Block 6: "Draining: monitoring and control. Pump stations"</a>	7.514	
Construcción de edificio anexo a la Terminal A para la instalación de nuevos mostradores de facturación <a href="#">Construction of building annexed to Terminal A for the installation of new check-in desks</a>	3.662	
Zona de carga Sur. Urbanización 1ª Fase. Zona 3. <a href="#">South cargo area. 1<sup>st</sup> phase urbanisation. Zone 3</a>	3.043	
Ampliación del campo de vuelo. Bloque 5: Nuevo edificio SEI. <a href="#">Enlargement of flight field. Block 5. New SEI building</a>	2.807	
Obras de restauración y adecuación de la central telegráfica sin hilos. 2ª Fase. <a href="#">Work on the restoration and adaptation of the wireless centre. 2<sup>nd</sup> phase</a>	228	

## Infraestructuras

### Infrastructures

OBRAS MÁS SIGNIFICATIVAS EN EJECUCIÓN DURANTE EL AÑO 2004 MOST SIGNIFICANT PROJECTS BEING EXECUTED DURING 2004		En miles de euros In thousands of euros
ACTUACIÓN WORK	IMPORTE AMOUNT	
Nueva Área Terminal. Edificio Terminal (procesador) <i>New terminal area. Terminal building (processor)</i>	259.476	
Nueva Área Terminal. Edificio Terminal (diques) <i>New terminal area. Terminal building (jetties)</i>	110.329	
SATE.-Redac. proyecto software fabricación, instalación y conservación. Etapa 1 PER 2 <i>SATE.- Drafting of project for the manufacture, installation and conservation of software. Stage 1 PER 2</i>	102.628	
Nueva Área Terminal. Viales de acceso, urbanización, aparcamientos, CEREM y zona intermodal <i>New terminal area. Access roads, urbanisation, car parks, CEREM and inter-modal zone</i>	99.657	
Ampliación campo de vuelo. Bloque 3: calle rodaje Sur, nivelación plataforma Sur y ampliación anchura pista 07L-25R <i>Enlargement of flight field. Block 3: south taxiway, levelling of south apron and widening of runway 07L-25R</i>	75.397	
Ampliación campo de vuelo. Bloque 4: central eléctrica lado aire y balizamiento <i>Enlargement of flight field. Block 4: flight side electricity power plant and beacons</i>	62.711	
Ampliación campo de vuelo. Bloque 1: prolongación de la pista 07L-25R y rodaduras asociadas <i>Enlargement of flight field. Block 1: extension of runway 07L-25R and associated taxiways</i>	50.752	
Plataforma Sur de estacionamiento de aeronaves. Fase I. <i>South apron for parking aircraft. Phase 1</i>	37.150	
Modificación de la carretera C-31 <i>Modification of C-31 road</i>	35.900	
Parque de servicios aeronáuticos e industrial-aeronáutico. Zona este. Urbanización 1ª fase. Zona 1 <i>Aeronautical services ands aeronautical – industrial park. East zone. Urbanisation 1<sup>st</sup> phase. Zone 1</i>	19.720	
Nueva Área Terminal. Sistema de transporte mecánico. <i>New terminal area. Mechanical transport system</i>	20.512	
Nueva Área Terminal. Central energética (CEN) <i>New terminal area. Energy centre (CEN)</i>	19.719	
Nueva Área Terminal. Sistema eléctrico <i>New terminal area. Electricity system</i>	19.175	
Zona de carga Norte y viario estructurante. Urbanización 1ª fase. Zona 5 <i>North cargo zone and structuring road. Urbanisation 1<sup>st</sup> phase. Zone 5</i>	15.243	
Obra e instalaciones de la nueva Torre de Control <i>Work and installations in the new control tower</i>	13.224	
Obras e instalaciones de ampliación de plataforma zona modular. Plataforma de aviación corporativa <i>Work and installations for the enlargement of the modular zone apron Corporate aviation apron</i>	9.080	



Aeropuerto de Barcelona  
Barcelona Airport



Representación gráfica de la nueva Terminal de Málaga  
Graphic representation of the new Malaga Terminal

TITULO DE LA ACTUACIÓN WORK	IMPORTE AMOUNT
Construcción de naves multifuncionales y almacén Aena en el Parque de Servicios Aeronáuticos <i>Construction of multi-functional bays and Aena storeroom in the Aeronautical Services Park</i>	7.137
Urbanización del subsistema del área Terminal de Carga y Actividades Logísticas. Fase I <i>Urbanisation of sub-system of the cargo terminal and logistic activities area. Phase 1</i>	6.506
Construcción del centro de residuos, área de servicios al vehículo y cocheras de Aena en Parque Servicios Aeronáuticos <i>Construction of waste centre, vehicle services area and Aena garages in Aeronautical Services Park</i>	2.943
Nuevo cuartel de la Guardia Civil <i>New Headquarters for the Civil Guard</i>	2.001
Transplante y mantenimiento en vivero de especies arbóreas ornamentales afectadas por las obras de ampliación <i>Transplanting and maintenance of ornamental tree species affected by the enlargement work in a nursery</i>	1.351
Construcción de la nueva Área Social y Recreativa <i>Construction of the new Social and Recreational Area</i>	1.087
Demolición de las construcciones y el vallado de las fincas adquiridas para la ampliación del aeropuerto. Fase II. <i>Demolition of the constructions and fencing of the property acquired for the enlargement of the airport. Phase II</i>	900

## Málaga Plan

The Málaga Plan is the organisational instrument which Aena has designed in order to carry out the work on the enlargement of Málaga Airport.

The Málaga Plan was presented in the middle of 2004 and will take place in two phases which will involve a substantial amount of work to be done over the next few years and which will entail the most important transformation of the airport in its recent history and will enable it to attend to more than 20 million passengers with a high level of quality.

The two phases of the enlargement to be carried out in the 2004-2010 period will mean an investment greater than 730 million euros, not including the work deriving from the management of the ground and the environment required for the second phase.

The main work will involve the construction of the new terminal building, which will be joined to the current T-2 or Picasso Terminal and will entail the provision of the airport with 20 new boarding gates and 86 new check-in desks. This means that the actual capacity of the airport will be doubled to 9,000 passengers per hour.

Other work included in the first phase is the following: car park building with bus station, aeronautical activity zone, enlargement of aircraft parking aprons, fast exit streets, remodelling of the electrical system, remodelling of accesses, renovation of the previous terminal 1, safety and services centre, a new general aviation terminal, draining and complementary work.

During a subsequent phase, a second runway will be built, together with an aircraft parking apron, a new electricity power plant and other associated minor work.

## Plan Málaga

El Plan Málaga es el instrumento organizativo que Aena ha diseñado para llevar a cabo el desarrollo de todas las acciones que componen la ampliación del aeropuerto de Málaga.

El Plan Málaga, presentado a mediados de 2004, desplegará su actividad en dos fases, con numerosas e importantes actuaciones, a desarrollar en los próximos años, que permitirá que el aeropuerto experimente la mayor transformación de su historia reciente y que sea capaz de atender a más de 20 millones de pasajeros con un elevado nivel de calidad.

Las dos fases de la ampliación, a desarrollar en el periodo 2004-2010, supondrán una inversión superior a los 730 millones de euros, sin incluir las actuaciones que se deriven de la gestión de suelo y medioambientales necesarias para la segunda fase.

La principal actuación de la primera fase será la construcción del Nuevo Edificio Terminal, que estará unido al actual T-2 o Terminal Picasso y supondrá dotar al aeropuerto de 20 nuevas puertas de embarque y 86 nuevos mostradores de facturación. Esto significará duplicar la capacidad actual del aeropuerto hasta los 9.000 pasajeros/hora.

Otras obras incluidas en la primera fase son: edificio de aparcamiento con estación de autobuses, zona de actividades aeronáuticas, ampliación de plataformas de estacionamiento de aeronaves, calles de salida rápida, remodelación del sistema eléctrico, remodelación de los accesos, renovación del anterior Terminal 1, centro de seguridad y servicios, un nuevo Terminal de Aviación General, obras de drenaje y obras complementarias.

En una fase posterior, se construirá una segunda pista, plataforma de estacionamiento de aeronaves, una nueva central eléctrica y otras obras menores asociadas a éstas.

**Infraestructuras****Infrastructures****PROYECTOS MÁS SIGNIFICATIVOS REDACTADOS DURANTE EL AÑO 2004**  
MOST SIGNIFICANT PROJECTS DRAFTED DURING 2004En miles de euros  
In thousands of euros**ACTUACIÓN  
WORK****IMPORTE  
AMOUNT**Remodelación del sistema eléctrico (nueva central eléctrica)  
Remodelling of the electrical system (new electricity power plant)

29.690

**OBRAS MÁS SIGNIFICATIVAS FINALIZADAS DURANTE EL AÑO 2004**  
MOST SIGNIFICANT PROJECTS FINALISED DURING 2004En miles de euros  
In thousands of euros**ACTUACIÓN  
WORK****IMPORTE  
AMOUNT**Ampliación plataforma  
Apron enlargement

9.271

Sustitución cable primario de balizamiento  
Replacement of primary beacon cable

597

**OBRAS MÁS SIGNIFICATIVAS EN EJECUCIÓN DURANTE EL AÑO 2004**  
MOST SIGNIFICANT PROJECTS BEING EXECUTED DURING 2004En miles de euros  
In thousands of euros**ACTUACIÓN  
WORK****IMPORTE  
AMOUNT**Zona de actividades aeronáuticas  
Aeronautical activity zone

11.477

Drenaje general 1ª fase  
General draining 1<sup>st</sup> phase

3.038

Sistema de inspección de equipajes en bodega  
Inspection system for baggage in holds

4.460

Edificio aparcamientos y accesos provisionales  
Car park building and provisional accesses

71.689

Apartadero de espera  
Waiting area

5.812



Imagen virtual de la nueva Terminal. Aeropuerto de Málaga  
Virtual Image of the New Terminal. Malaga Airport



**Información general**  
**General Information**

## Navegación aérea

### Air Navigation

La Dirección de Navegación Aérea, como responsable de Aena para el desarrollo y operación del sistema de navegación aérea español, lleva a cabo las funciones de ordenación, dirección, coordinación, explotación, conservación y administración de las instalaciones y redes de sistemas de telecomunicaciones aeronáuticas, de ayudas a la navegación y control de la circulación aérea.

As those responsible for the development and operation of the Spanish air navigation system, the Management of Air Navigation carry out the functions involved in the ordering, management, coordination, operation, conservation and administration of the installations and networks of aeronautical telecommunication systems, navigation assistance and control of air traffic.



Torre de control.  
Aeropuerto de  
Alicante  
Control Tower.  
Alicante Airport

## Navegación aérea

### Air Navigation

La globalización de los problemas del tráfico aéreo en los ámbitos europeo e internacional ha forzado, tanto a las organizaciones nacionales como internacionales, a incrementar los esfuerzos comunes para mejorar la transparencia y permeabilidad de sus espacios aéreos. En un esfuerzo por encontrar soluciones a estos problemas y contribuir a la construcción del futuro sistema de navegación aérea europeo e internacional, la Dirección de Navegación Aérea está activamente involucrada en un amplio número de comités y grupos de trabajo, dirigidos por organismos y programas internacionales tales como: OACI, Unión Europea, ECAC, Eurocontrol, Asecna, ESA, Plan AEFMP etc., y también, debido a nuestra posición limítrofe en Europa como punta de lanza del tráfico a Sudamérica, para facilitar el transporte en el corredor EUR-SAM. Igualmente se participa en consorcios multinacionales (EAD, iTEC-eFDP, EAN, etc.).

## Movimientos aéreos

Existen dos tipos diferenciados de demanda: la demanda interna, que está relacionada con el número de movimientos gestionados por los diferentes Centros de Navegación Aérea, y la demanda externa, relacionada con el número de vuelos gestionados por las Regiones de Información de Vuelo (FIR) españolas y su comparación con las FIR más significativas del entorno europeo.

La evolución del tráfico aéreo se muestra a través de datos estadísticos sobre el nivel de la demanda, que se refieren al volumen de movimientos aéreos gestionados por las diferentes Direcciones Regionales, y no a vuelos unitariamente considerados, dado que un solo vuelo puede producir varios movimientos al pasar por las distintas divisiones del espacio aéreo español.

### Demanda interna-Evolución global

El crecimiento de movimientos del año 2004 con respecto al año 2003, en el espacio aéreo de la Península, dentro de la cual se incluye el archipiélago Balear, se ha situado en un 5,89% y para el espacio aéreo de Canarias el incremento de los movimientos ha sido del 3,28%.

El número de movimientos en la Península durante el año 2004 fue de 1.586.801 y para Canarias fue de 293.275, mientras que en el transcurso del año 2003 fueron de 1.485.594 y de 283.960, respectivamente.

The globalisation of air traffic problems in the European and international environment has forced the domestic and international organisations to make more effort in common to improve the transparency and permeability of their air space. In an endeavour to find solutions to these problems and to contribute to the construction of the future European and international air navigation system, the Management of Air Navigation is actively involved in a wide range of committees and work groups, directed by international bodies and programmes such as: OACI, the European Union, ECAC, Eurocontrol, Asecna, ESA, Plan AEFMP, etc., and, due to our peripheral position in Europe as the connection of the traffic with South America, we are also involved in facilitating transport in the EUR-SAM corridor. In addition, we participate in multinational consortiums such as EAD, iTEC-eFDP, EAN, etc.

### Air Movements

There are two types of demand: internal demand, which is related to the number of movements managed by the Air Navigation Centres, and the external demand, related to the number of flights managed by the Spanish Flight Information Regions (FIR) and their comparison with the most significant FIR in the European environment.

The evolution of air traffic is shown in the statistical data on the level of demand, which refers to the number of air movements managed by the Regional Departments, and not flights considered as units as a single flight may involve several movements as it passes through the divisions of Spanish air space.

### Internal Demand-Global Evolution

The growth of movements in 2004 with respect to 2003 in the air space of mainland Spain, including the Balearic Islands, reached 5.89% and for the air space of the Canary Islands, the growth of movements was 3.28%.

The number of movements in mainland Spain in 2004 was 1,586,801 and for the Canary Islands this number was 293,275, while in 2003, the numbers were 1,485,594 and 283,960 respectively.

### Evolution by Regional Air Navigation Departments

The graphs show the most significant aspects as regards the internal demand for each of the Regional Departments in 2004.

### Evolución por Direcciones Regionales de Navegación Aérea

Los gráficos presentan los aspectos más significativos respecto a la demanda interna para cada una de las Direcciones Regionales en 2004.

	Movimientos mensuales Monthly movements			
	Máximos		Mínimos	
DRNA Centro-Norte	84.580	julio	66.669	febrero
DRNA Este	84.787	agosto	49.960	febrero
DRNA Sur	35.856	agosto	25.493	febrero
DRNA Balear	34.838	agosto	11.006	enero
DRNA Canaria	27.080	agosto	21.161	junio
Península	157.296	agosto	106.459	febrero
España	168.401	agosto	116.119	febrero

	Movimientos	% Inc 2004/2003
Direcciones regionales	Centro-Norte	922.982
	Este	792.192
	Canaria	293.275
	Sur	363.363
	Balear	244.880
Península	1.586.801	5,89
España	1.711.285	5,81

Fuente: Picasso · Source: Picasso

### External Demand

#### Evolution compared with the main European FIR

According to the data of Eurocontrol, the variation as regards air traffic in number of IFR flights in comparison with the previous year amounted to an increase of 6.1% for mainland Spain and 4.4% for the Canary Islands FIR, as can be seen in the distribution map of IFR flights. In the comparative graph, "Distribution of IFR flights by countries for 2004", it can be seen that there was a generalised increase in traffic in accordance with the IFR in the European FIR.

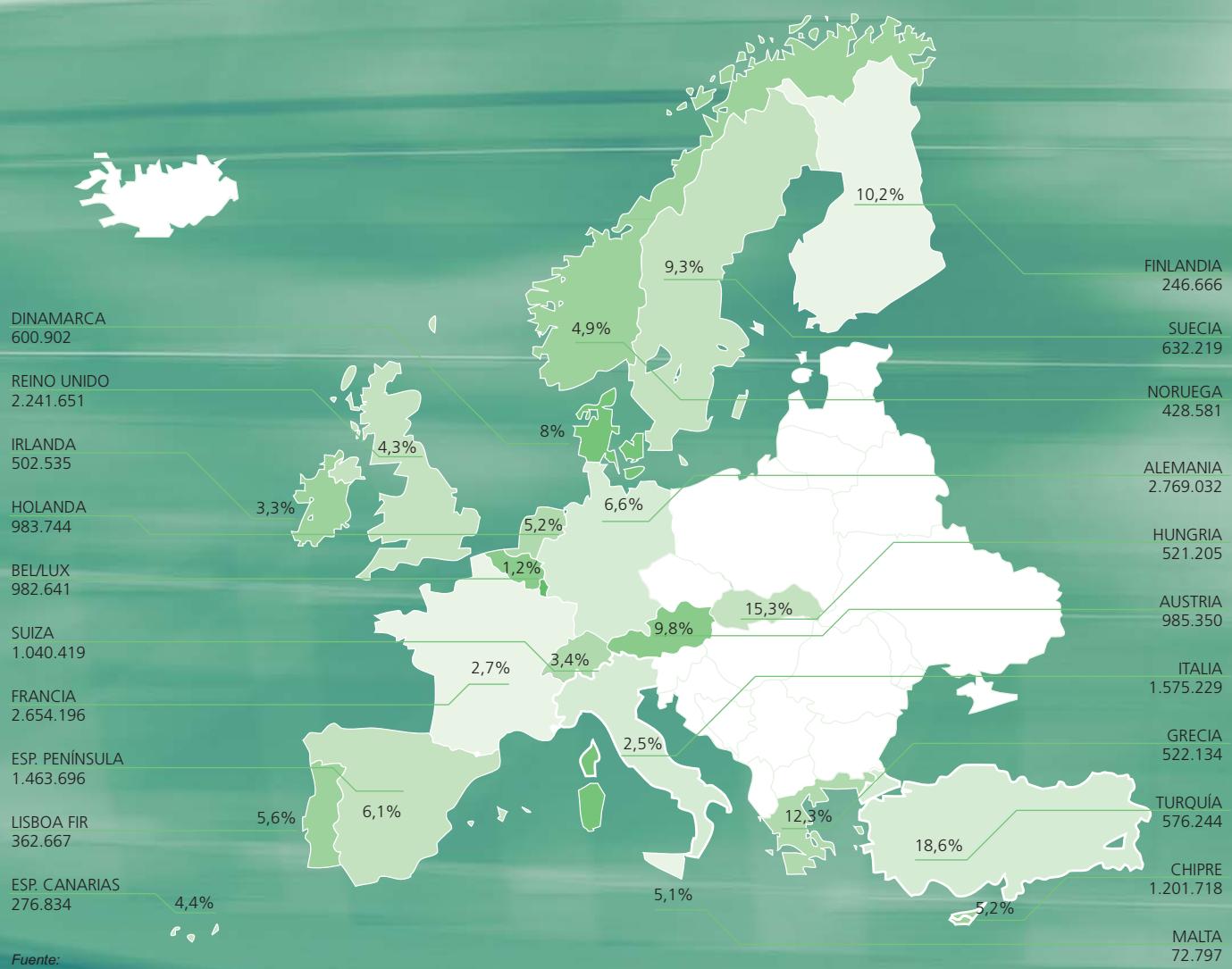
### Demanda externa

#### Evolución comparada con las principales FIR europeas

Según los datos de Eurocontrol la variación respecto al año anterior del tráfico aéreo en número de vuelos IFR ha supuesto un incremento que se cuantifica en 6,1% para la Península y 4,4% para el FIR Canarias, como puede observarse en el mapa de distribución de vuelos IFR. En el comparativo presentado en el gráfico, "Distribución de vuelos IFR por países para 2004", puede apreciarse el ascenso generalizado de tráfico según reglas instrumentales (IFR) en las FIR europeas.

## DISTRIBUCIÓN DE VUELOS IFR POR PAÍSES EN 2004 (Porcentaje de crecimiento respecto a 2003)

DISTRIBUTION OF FLIGHTS BY COUNTRIES IN 2004  
(Percentage of growth with regard to 2003)



## Organisation, Infrastructures and Technology

### Organisation

The Management of Air Navigation provides Air Transit Services (ATS) in Spanish air space through five Air Navigation Regional Departments, whose headquarters are located in the Air Control Centres (ACC) of Madrid, Barcelona, Gran Canaria, Seville and the Terminal Area Control Centre of Palma de Mallorca. The ATS provided also by the Terminal Air Control Centres of Levante (Valencia) and Northwest (Santiago) and the 37 Aerodrome Control Towers are controlled from these Regional Departments.

### Air Space

Spanish air space is divided into three Flight Information Regions, called FIR/UR Madrid, FIR/UR Barcelona and FIR/UR Canary Islands. Within the FIR/UR Madrid is the air space delegated to Seville, south of parallel 39° north.

Within each FIR, the air space where the ATS routes near one or more airports approximate are called Terminal Movement Areas (TMA). There are 12 TMAs within Spanish air space.

With the exception of certain airports and military areas, the Air Transit Services at the Spanish FIR/UR are provided in the air space between flight levels FL 150 (15,000 feet) and level FL 460 (46,000 feet), except for specific areas (Terminal Areas, Control Zones, ATS Routes, etc.) at lower levels where services are provided from 1,000 feet to FL245 (24,500 feet) or the base of the higher air space.

### Ground Installations

Besides the control towers and centres stated, there is a network of radar stations, ground/air communication centres and air navigation systems.

Ground/ground communications are fundamentally carried out through the Aerial Fixed Telecommunications Network (AFTN), the OACI Data Exchange Network (CIDIN) and the Aeronautical Message Handling System (AMHS), which use their own telephony lines, telegraph lines, data lines, microwave radio links and the Air Navigation Data Network (REDAN).

## Organización, infraestructuras y tecnología

### Organización

La Dirección de Navegación Aérea suministra Servicios de Tránsito Aéreo (ATS) en el espacio aéreo español a través de cinco Direcciones Regionales de Navegación Aérea, cuyas sedes están ubicadas en los Centros de Control de Ruta (ACC) de Madrid, Barcelona, Gran Canaria y Sevilla, y en el Centro de Control de Área Terminal (TACC) de Palma de Mallorca. Desde estas Direcciones Regionales se dirigen los servicios ATS proporcionados también por los TACC Levante (Valencia) y Noroeste (Santiago) y por 37 Torres de Control de Aeródromo.

### Espacio aéreo

El espacio aéreo español se encuentra dividido en tres Regiones de Información de Vuelo, denominadas FIR/UR Madrid, FIR/UR Barcelona y FIR/UR Canarias. A su vez, dentro de la FIR/UR Madrid se encuentra el espacio aéreo delegado a Sevilla, al sur del paralelo 39° Norte.

Dentro de cada FIR, el espacio aéreo donde confluyen las rutas ATS próximas a uno o más aeropuertos se denomina Área de Control Terminal (TMA). Dentro del espacio aéreo español existen 12 TMA.

Los Servicios de Tránsito Aéreo en las FIR/UR españolas se suministran, con la excepción de ciertos aeropuertos y áreas militares, en el espacio aéreo comprendido entre el nivel de vuelo FL150 (15.000 pies) y el nivel FL460 (46.000 pies), salvo en aquellas áreas específicas (Áreas Terminales, Zonas de Control, Rutas ATS, etc.) del espacio aéreo inferior, en las cuales se presta a niveles inferiores (desde 1.000 pies hasta el nivel de vuelo FL245 (24.500 pies) o la base del espacio aéreo superior).

### Instalaciones terrestres

Además de los centros y torres de control antes indicados se dispone de una red de estaciones radar, centros de comunicaciones tierra/aire y sistemas de navegación aérea.

Las comunicaciones tierra/tierra se realizan fundamentalmente a través de la Red Fija de Telecomunicaciones Aeronáuticas (AFTN), la Red de Intercambio de Datos OACI (CIDIN) y del Sistema Aeronáutico de Mensajería Electrónica (AMHS), que utilizan líneas telefónicas dedicadas, líneas telegráficas, líneas de datos, radioenlaces por microondas y la Red de Datos de Navegación Aérea (REDAN).

## Principales actuaciones realizadas

A modo de resumen, las actividades más destacables del año han sido las siguientes:

- Enlace con EGNOS desde el Centro de Control de Madrid-Torrejón (NLES).
- Despliegue de 21 estaciones en 19 aeropuertos para enlaces de datos en VHF (VDL modo 2/ACARS).
- 20º aniversario del SACTA (Sistema Automatizado de Control de Tráfico Aéreo).
- iTEC-eFDP firmado memorando de entendimiento (MoU) entre las entidades prestadoras de servicios de Navegación Aérea de Alemania (DFS), Reino Unido (NATS) y Aena.
- Con el Proyecto ETFMS, cada minuto se envía a Eurocontrol información actualizada de pistas correladas, con los planes de vuelo.

Estas actuaciones, junto con otras también importantes y necesarias, se desarrollan a continuación.

## Infraestructuras de navegación aérea

### Automatización

- **EUROCONTROL.** Se está recibiendo la información de pistas correladas con planes de vuelo con una frecuencia de actualización de 1 minuto desde todos los ACCs españoles, al concluir los trabajos de instalación del proyecto ETFMS, (Sistema Táctico Mejorado de Control de Afluencia).
- **SACTA.** Se ha celebrado en 2004 el 20º aniversario de SACTA. En estos 20 años el SACTA se ha convertido en un excelente sistema admirado por otros operadores de navegación aérea, además de un referente de cara al Cielo Único Europeo.

Con la equipación de la posición TMA en el ACC de Canarias con consola FOCUCS, se ha finalizado con la homogeneidad de todas las posiciones de control de todos los centros de control españoles.

Inicio de los trabajos de definición de desarrollo e implantación SACTA en Prestwick (Escocia).

- **VICTOR.** Ha entrado en servicio la versión 3.4 en 14 torres de control:

Bilbao, Granada, Sabadell, Tenerife Norte, Reus, Tenerife Sur, APP y TWR Zaragoza, Lanzarote, Gran Canaria,

## Main work carried out

To sum up, the most outstanding work done throughout the year are the following:

- Link with EGNOS from the Madrid-Torrejón Control Centre (NLES).
- Deployment of 21 stations at 19 airports for data links in VHF (VDL mode 2/ACARS).
- 20<sup>th</sup> anniversary of the Air Traffic Control Automated System (SACTA).
- iTEC-eFDP memorandum of understanding signed by the air navigation service providers in Germany (DFS), United Kingdom (NATS) and Aena.
- With the EFTMS project, every minute Eurocontrol is sent updated information on runways correlated with flight plans.

This work and other important work required is explained below.

## Air Navigation Infrastructures

### Automation

- **EUROCONTROL.** Information on runways correlated with flight plans is being received with an updating frequency of one minute from all the Spanish Air Control Centres as the work on the installation of the Improved Tactical System for Flow Control (EFTMS) has finished.
- **SACTA.** The 20<sup>th</sup> anniversary of the Air Traffic Control Automated System was celebrated in 2004. Throughout these 20 years, SACTA has become an excellent system admired by other air navigation operators and is a reference for the Single European Sky.

With the equipping of the TMA position in the Canary Islands ACC with a Future SACTA System Controller Working Position (FOCUCS), the standardising of all the control positions at all the Spanish Control Centres was completed.

Commencement of the work on the definition of the development and implementation of SACTA in Prestwick (Scotland).

- **VICTOR.** Version 3.4 has come into service in 14 control towers:

Bilbao, Granada, Sabadell, Tenerife Norte, Reus, Tenerife Sur, APP and TWR Zaragoza, Lanzarote,

Gran Canaria, Fuerteventura, North and South of Madrid-Barajas Airport, Gerona, La Gomera and La Palma.

- **ICARO.** Operative in the airports of Burgos and Monflorite-Alcalá (Huesca).
- **SACTA-NATS PROJECT.** The analysis of risks associated to failures in the control system from the operational point of view finished. In addition, work intended for the definition of the Joint Aena/NATS Office and the Functional Evolution Plan is begun, and NATS carried out a Quality Audit on Aena/Indra with fully satisfactory results.
- **ITEC-eFDP.** On October 18, 2004, a Memorandum of Understanding was signed by the three air navigation services of Germany, United Kingdom and Spain; DFS, NATS and Aena, respectively, which plans the joint development of the new generation of their systems for processing flight plans.
- **R&D PROJECTS.** The INVOCA project for Voice Interfaces for the Air Traffic Control Systems. Technical documents have been drawn up with a view to the contracting of the development project of a prototype of the MARIA (Automated Mechanism for the Recognition of Aircraft Images on the Ground at Airports). Validation of the SENECA prototype which is intended to analyse the feasibility of the supply of information of the SACTA system to other users.
- **LEONARDO.** Air Navigation Management took part in technical, operative and evaluation meetings with the other European participants in the project. It also participated in the organisation and development of the Joint CDM-Leonardo Workshop which was held in Barcelona.

## Surveillance

The trials on the Mode S Multi-Lateralization System were carried out satisfactorily at the Palma de Mallorca Airport.

Within the programme for the improvement of radar coverage, the following work was done:

- Secondary radars were replaced by others with monopulse technology in El Judío (Seville), Peñas del Chache (Lanzarote) and Espiñeiras (A Coruña).
- The following were transformed into mixed radar stations (Route/TMA9: Randa (Mallorca), Begas (Barcelona) and El Judío (Seville)).

Fuerteventura, Norte y Sur del Aeropuerto de Madrid-Barajas, Girona, La Gomera y La Palma.

- **ICARO.** Operativo en los aeropuertos de Burgos y Monflorite-Alcalá (Huesca).
- **PROYECTO SACTA-NATS.** Se termina el análisis de riesgos asociados a fallos del sistema de control, desde el punto de vista operativo. Además, se comienzan a realizar tareas encaminadas a la definición de la Oficina Conjunta Aena/NATS y el Plan Funcional de evolución y NATS realiza auditoría de Calidad a Aena/Indra, con resultados plenamente satisfactorios.
- **iTEC-eFDP.** El pasado día 18 de octubre se firmó un Memorando de Entendimiento (MoU) entre los tres proveedores de los servicios de navegación aérea de Alemania, Reino Unido y España: DFS, NATS y Aena, respectivamente, que prevé el desarrollo conjunto de la nueva generación de sus sistemas de tratamiento de planes de vuelo.
- **PROYECTOS I+D.** Se ha ejecutado el proyecto INVOCA de Interfases Vocales para Sistemas de Control de Tráfico Aéreo. Han sido elaborados documentos técnicos para la contratación del proyecto de desarrollo de un prototipo del sistema MARIA (Mecanismo Automatizado de Reconocimiento de Imágenes de Aeronaves en Superficie de Aeropuerto). Validación del prototipo SENECA cuyo objetivo es el análisis de la viabilidad del suministro de la información del sistema SACTA a otros usuarios.
- **LEONARDO.** Se tomó parte en reuniones técnicas, operativas y evaluación con el resto de participantes europeos del proyecto. Asimismo, se participó en la organización y desarrollo del Workshop conjunto CDM-Leonardo que se desarrolló en Barcelona.

## Vigilancia

Se han realizado con resultados satisfactorios las pruebas del Sistema de Multilateración Modo S en el aeropuerto de Palma de Mallorca.

Dentro del Programa de mejora de la cobertura radar se llevaron a cabo las siguientes actividades:

- Se han sustituido radares secundarios por otros de tecnología monopulso en El Judío (Sevilla), Peñas del Chache (Lanzarote) y Espiñeiras (A Coruña).
- Transformado en estaciones mixtas de radar (Ruta/TMA): Randa (Mallorca), Begas (Barcelona) y El Judío (Sevilla).

## Navegación aérea

### Air Navigation

- Ha tenido lugar en Madeira, el 12 de noviembre, la reunión para continuar las actuaciones conjuntas entre Aena y NAV Portugal sobre el Cielo Único Europeo y otras cuestiones de interoperatividad de sistema lusos y españoles.
- El 18 de noviembre se efectuó la recepción con resultado satisfactorio de los tres radares de ruta instalados en Cabo Verde e implantados bajo el estudio, planificación y dirección de Aena.

#### Programa de Vigilancia Dependiente Automática (ADS)

- Se instaló, en el Centro de Emisores de Paracuellos (Madrid), una estación ADS-B basada en la tecnología VDL Modo 4. Se han realizado ensayos en vuelo con una aeronave equipada con aviónica ADS. Se han implantado nuevas funcionalidades al sistema ECA-UP, de las que se destacan: ADS-C, ADS-B, TIS-B, CPDLC, AIDC y FIS-B.

#### Radioayudas

- Se sustituyeron ILS/DME en los siguientes aeropuertos:
  - Palma de Mallorca, pista 24 Cat III, Barcelona, pista 25R Cat III, Pamplona, pista 16 Cat I y Lanzarote, pista 03 Cat I.
- Se han instalado nuevos ILS/DME en:
  - Barcelona, pista 07 Cat III, Barcelona, pista 25 Cat III, Madrid-Barajas, pista 18L Cat III, Madrid-Barajas, pista 33R Cat III.

Además, se sustituyeron por sistemas más modernos y eficaces los radiofaros VOR en Palma de Mallorca y Santiago de Compostela e instaladas nuevas estructuras en Vitoria aeropuerto, Mataró y Villafranca (Barcelona).

Asimismo se procedió a la sustitución del NDB de Pamplona y finalizó la instalación de un NDB/DME para el helipuerto de Ceuta.

- Navegación de Área de Precisión (PRNAV)
  - Se ha participado en la iniciativa europea para la implantación de la PRNAV en las denominadas TMA principales (Madrid, Palma de Mallorca y Barcelona), destacando la evolución de la cobertura teórica de ensayos en vuelo, de los procedimientos ATC diseñados.
  - También se ha elaborado el Manual de Inspección en vuelo en colaboración con la DGAC y el 45 Grupo de las FF.AA.

#### Comunicaciones

- Dentro de la actividad continuada de modernización del equipamiento de las estaciones de comunicaciones locales, se ha

- On November 12, a meeting was held in Madeira on the continuation of the joint work of Aena and NAV Portugal on the Single European Sky and other inter-operational questions concerning the Portuguese and Spanish systems.
- On November 18, the three route radars installed in Cape Verde and implemented under the study, planning and management of Aena were satisfactorily received.

#### Automatic Dependent Surveillance Programme (ADS)

- An ADS-B station based on VDL Mode 4 technology was installed at the Paracuellos (Madrid) Emission Centre. Flight trials were carried out with an aircraft equipped with ADS avionics. New functionalities have been implemented in the ECA-UP system, among which the most outstanding are the ADS-C, ADS-B, TIS-B, CPDLC, AIDC and FIS-B.

#### Radio Assistance

- ILS/DME were replaced at the following airports:
  - Palma de Mallorca, runway 24 Cat III, Barcelona, runway 25R Cat III, Pamplona, runway 16 Cat I and Lanzarote, runway 03 Cat I.
- New ILS/DME have been installed at:
  - Barcelona, runway 07 Cat III, Barcelona, runway 25, Cat III, Madrid-Barajas, runway 18L Cat III, Madrid-Barajas, runway 33R Cat III.

In addition, The VOR radio beacons in Palma de Mallorca and Santiago de Compostela were replaced with more modern and efficient systems, and new structures were installed in Vitoria Airport, Mataró and Villafranca (Barcelona).

The NDB of Pamplona was also replaced and the installation of an NDB/DME for the Ceuta heliport was completed.

- Precision Area Navigation (PRNAV)
  - We participated in the European initiative for the implementation of the PRNAV in the main TMA (Madrid, Palma de Mallorca and Barcelona), with the evolution of the theoretical coverage for flight trials of the ATC procedures designed.
  - The Flight Inspection Manual was also drawn up in collaboration with the Civil Aviation Department and Group 45 of the Armed Forces.

#### Communications

- Within the continual work of modernisation of the equipment of the local communication

stations, a new HF receptor centre was installed for the Canary Island FIR and a new Communications Centre was installed in As Pontes (A Coruña).

- In order to install the first AMHS international link between Spain and Germany in the second quarter of 2005, the AMHS inter-operability trials were initiated by Aena-DFS, Aena-STNA and Aena-Batso (German Air Force).
- Within the execution of the agreement with SITA, the joint deployment of a new ACARS/VDL mode2 in Spain was completed.
- VHF (VDL Mode 2/ACARS) data links. With the entry into operation of the VHF Ground/Air data communication station at Seville Airport on July 14, 2004, the deployment of the 21 stations at 19 Spanish airports planned in the agreement signed by Aena and SITA in December 2002 was completed. The 21 stations supplied by SITA are the property of Aena and are connected through the REDAN of Aena with the global communications network of SITA through two gateways installed at the Madrid and Barcelona Control Centres.

### Aena Geodesic Network

The 2D and 3D cartography of the South Region was updated and the current topographic network of the airport was made more dense.

### Coordination and monitoring of the flight calibration programme.

The programme involving the flight calibrations of 42 ILS, 70 VOR/DME systems and 78 NDB/L were completed. Mention should be made of the flight programme for the commissioning of Cat II in the airports of Palma de Mallorca and Vigo and the ILS of the new Cat III installation in the airports of Madrid-Barajas and Barcelona.

### Normalisation Programme

Within this programme, the work on the following radar stations finished:

- Randa (Mallorca), Palma de Mallorca Airport, Espiñeiras (A Coruña) and Seville Airport.

Also in the Communications Centres of the following:

- Barcelona Airport and Alicante Airport

procedido a la instalación de un nuevo centro de Receptores HF para el FIR Canarias y un nuevo Centro de Comunicaciones en As Pontes (A Coruña).

- Con el objetivo de poner el primer enlace internacional AMHS operativo entre España y Alemania en el segundo semestre de 2005, se iniciaron las pruebas de interoperabilidad AMHS entre Aena-DFS, Aena-STNA y Aena-BATSO (fuerzas aéreas alemanas).
- En la ejecución del acuerdo con SITA, se completó el despliegue conjunto de una nueva infraestructura ACARS/VDL modo 2 en España.
- Enlaces de datos en VHF (VDL Modo 2/ACARS). Con la entrada en operación el pasado 14 de julio de 2004 de la Estación de Comunicaciones de datos Tierra/Aire VHF del aeropuerto de Sevilla se ha finalizado el despliegue de las 21 estaciones en 19 aeropuertos españoles contempladas en el acuerdo firmado entre Aena y SITA en Diciembre de 2002. Las 21 estaciones suministradas por SITA son propiedad de Aena y están enlazadas a través de la REDAN de Aena con la red global de comunicaciones de SITA por medio de dos pasarelas instaladas en los Centros de Control de Madrid y Barcelona.

### Red geodésica de Aena

Se actualizó la cartografía 2D y 3D de la Región Sur y densificando la actual red topográfica aeroportuaria.

### Coordinación y seguimiento del programa de calibración en vuelo

Se cumplió en su totalidad con el programa, constituido por las calibraciones en vuelo de 42 ILS, 70 sistemas VOR/DME y 78 NDB/L. A destacar el programa en vuelo para la puesta en operación Cat III de los aeropuertos de Palma de Mallorca y Vigo y los ILS de nueva instalación Cat III en los aeropuertos de Madrid-Barajas y Barcelona.

### Programa de normalización

Dentro del programa finalizaron las actuaciones en las estaciones radar de:

- Randa (Mallorca), aeropuerto de Palma de Mallorca, Espiñeiras (A Coruña) y aeropuerto de Sevilla.

Además de en los Centros de Comunicaciones de:

- Aeropuerto de Barcelona y aeropuerto de Alicante

## Navegación por satélite

- **EGNOS.** Dentro del marco de cooperación con la Agencia Espacial Europa (ESA):
  - Se aprobó una contribución de Aena al nuevo programa de la "GNSS Support Programme", que cubre las fases de operaciones iniciales y calificación del sistema EGNOS. Contribución que asciende a 6 millones de euros.
  - Operación de la Unidad EGNOS: se prestó apoyo a la ESA en las actividades de soporte a la verificación del sistema EGNOS desplegado.
  - A finales de 2004, el número de elementos desplegados del sistema EGNOS es el siguiente: las 4 MCCs, 31 (de las 34 RIMS), las 6 estaciones NLES y parte de los elementos de las ASQF y PACF.
  - Se ha participado en el programa europeo de validación operacional de las aplicaciones aeronáuticas del EGNOS, estáticas y de simulación, usando simuladores instalados en la Unidad EGNOS en Torrejón.
- **ESSP.** Esta entidad aspira a convertirse en el futuro operador y proveedor de servicios EGNOS para aplicaciones SoL (Safety of Life).
- **GALILEO.** Participamos activamente en el proyecto GEM, en particular en todas las actividades relacionadas con la integración de EGNOS en Galileo.

También se inició en octubre 03 por la Galileo JU (Joint Undertaking) el proceso de concesión de Galileo, con la convocatoria de preselección de empresa concesionaria.

- **GBAS.** Se han realizado vuelos experimentales con la estación prototipo instalada en el aeropuerto de Málaga con la aeronave de ensayos de Senasa, aportando importantes resultados para la adecuación de la aviónica y consola embarcada en la aeronave.

## Comisión Europea

- **OPTIMAL.** Durante el año 2004 finalizaron todas las actividades relativas a la preparación de escenarios operacionales que alimentarán el diseño de los nuevos procedimientos basados en sistemas de navegación por satélite.
- **EDISA.** OACI ha lanzado un Proyecto Regional para la realización de un estudio para la implantación de un sistema SBAS en la región CAR/SAM, Aena iniciará las actividades a principios de 2005.

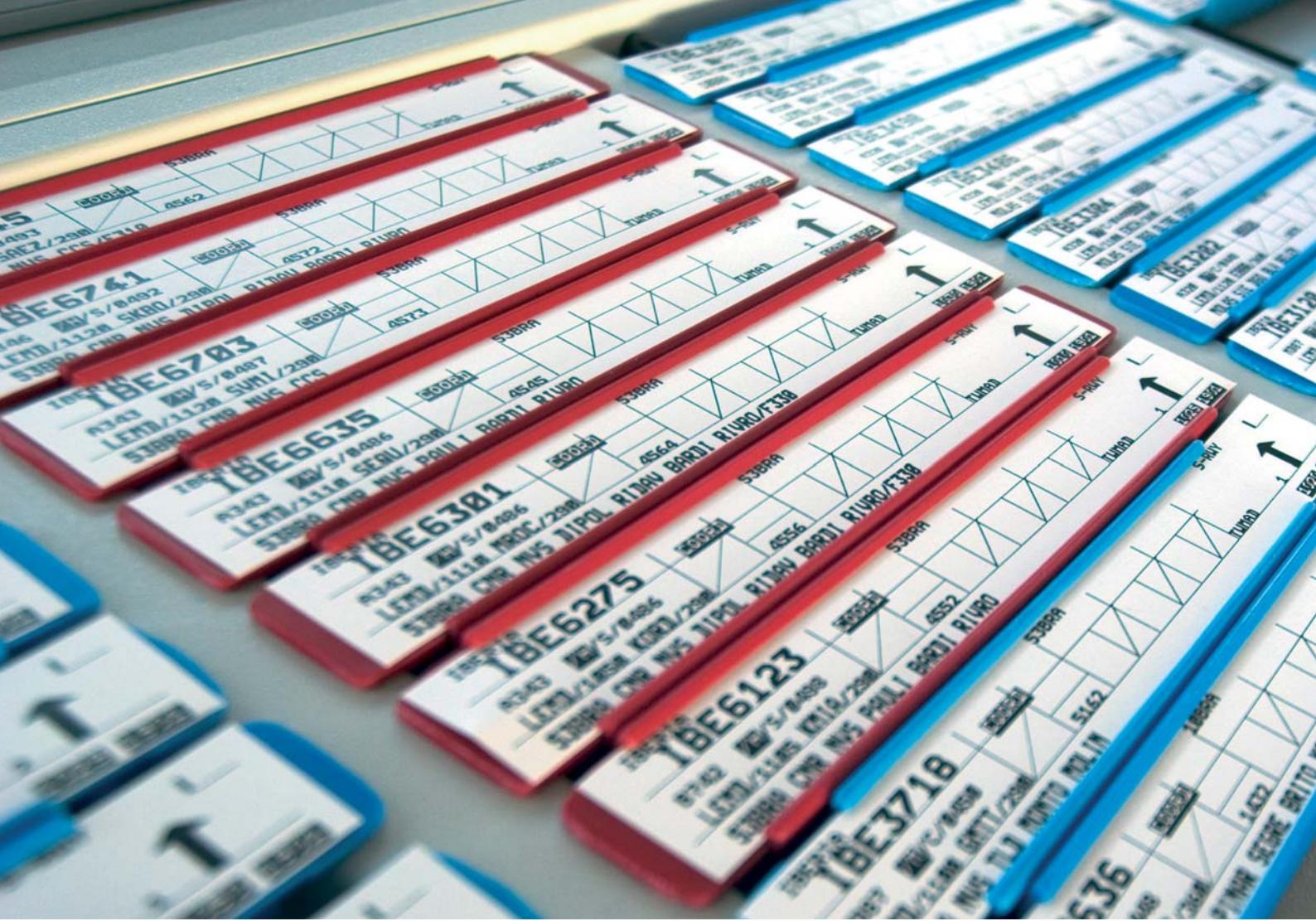
## Navigation by Satellite

- **EGNOS.** Within the framework of cooperation with the European Space Agency (ESA):
  - The contribution of Aena to the new programme of the "GNSS Support Programme" was approved. This covers the phases of the initial operations and the classification of the EGNOS system and amounted to 6 million euros.
  - Operation of the EGNOS unit: support was provided for the ESA in the support work for the verification of the deployed EGNOS system.
  - At the end of 2004, the number of components of the EGNOS system deployed is as follows: the 4 MCCs, 31 of the 34 RIMS, the 6 NLES stations and part of the components of the ASQF and PACF.
  - We participated in the European programme of operational validation for the aeronautical static and simulation applications of the EGNOS, using simulators installed in the EGNOS unit in Torrejón.
- **ESSP.** This entity aspires to become the future operator and supplier of EGNOS services for SoL (Safety of Life) applications.
- **GALILEO.** We participate actively in the GEM project, in particular as regards all the activities related to the integration of EGNOS in Galileo.

The Galileo concession process was also initiated in October 2003 by the Galileo Joint Undertaking with the convening of the pre-selection of the concessionary company.
- **GBAS.** Experimental flights have been made with the prototype station installed at Málaga Airport with the Senasa trial aircraft, which provides important results for the adaptation of the avionics and console on board the aircraft.

## The European Commission

- **OPTIMAL.** During 2004, all the work related to the preparation of the operational scenarios which will be used for the design of the new procedures based on satellite navigation systems finalised.
- **EDISA.** OACI launched a Regional Project in order to carry out a study on the implementation of a SBAS system in the CAR/SAM region, and Aena will initiate the activities at the beginning of 2005.



Fichas de progresión de vuelo  
Flight Progress Cards

## Development of the SNA

As regards this programme, simulation studies were made in accelerated time, using tools such as:

- TAAM: to simulate the operational taxiing on the commencement and during the work at Barcelona Airport in order to study the combined Barcelona Airport and TMA with mixed operations with regard to the possible mitigation of the acoustic impact.
- RAMS, PUMA and ABNA in order to simulate the proposals for the re-sectoring of the north uncles of the Madrid ACC.
- SIMMOD, studies related to the future Madrid-Barajas Airport: interferences between the operations of the new Madrid-Barajas Airport and the Torrejón Air Base.

## Desarrollo del SNA

En este programa se realizaron estudios de simulación en tiempo acelerado, utilizando herramientas como:

- TAAM: simular la rodadura operativa en apertura y durante obras del aeropuerto de Barcelona, estudiar el conjunto aeropuerto-TMA de Barcelona con operaciones mixtas para posible atenuación de impacto acústico.
- RAMS, PUMA y ABNA para simular las propuestas de resectorización del núcleo Norte del ACC Madrid.
- SIMMOD, estudios relativos al futuro aeropuerto de Madrid-Barajas: interferencia entre las operaciones del nuevo aeropuerto de Madrid-Barajas con la Base Aérea de Torrejón.

## Explotación del sistema

### Gestión del espacio aéreo

Diversas actuaciones encaminadas a incrementar la capacidad del sistema de gestión del tránsito aéreo (ATM), destacando:

- Reestructuración del Espacio Aéreo del Centro del Control de Sevilla.
- Se reestructura el TMA de Madrid ( Sector Despegues).

Se incrementa el número de movimientos en:

- Temporada Verano 2004: Bilbao, Fuerteventura, Lanzarote, Málaga y Menorca.
- Temporada de invierno: A Coruña, Barcelona, Fuerteventura, Gran Canaria, Ibiza, La Palma, Málaga, Menorca, Murcia, Tenerife Sur y Valladolid.

### Servicio de Información Aeronáutica (AIS)

Se establecen las comunicaciones entre el AIS y la EAD, desarrollándose la integración de datos estadísticos con ficheros del AIP.

Asimismo, se formaliza acuerdo con DFS para la realización de un Manual VFR Europeo. Se ha preparado el AIP en CD-ROM.

### Gestión internacional

Durante el año 2004 la Dirección de Navegación Aérea mantuvo una presencia activa en el plano internacional, manteniendo así su imagen como proveedores de referencia en diversos aspectos, tanto técnicos como operacionales.

Dentro de estos planes cabe destacar:

- **GALILEO.** Aena concluyó en el año un acuerdo con EURELY<sup>1</sup>, de conformidad de la GJU, para la participación en la oferta para la operación de Galileo. Aena se ha incorporado al Consorcio EURELY, como miembro de pleno derecho quedando EURELY compuesto por Alcatel, Finmeccánica, Aena e Hispasat.
- **EGNOS.** El Ejecutivo de la ESA presentó el documento "Condiciones para la selección del EEO y la integración de EGNOS en Galileo", por el cual se reservó el derecho para la

<sup>1</sup>Validado por el Consejo de Administración de Aena en fecha de 20 de diciembre y formalizado por carta de adhesión al MoU de EURELY en fecha de 22 de diciembre

## Operating the System

### Management of the Air Space

Work was done with a view to increasing the capacity of the Air Transit management System (ATM), which included the following:

- Restructuring the Air Space of the Seville Control Centre.
- The Madrid TMA (Take Off Sector) was restructured.

The number of movement were increased at the following airports:

- Summer Season 2004: Bilbao, Fuerteventura, Lanzarote, Málaga and Mallorca.
- Winter Season: A Coruña, Barcelona, Fuerteventura, Gran Canaria, Ibiza, La Palma, Málaga, Menorca, Murcia, Tenerife Sur and Valladolid.

### Aeronautical Information Service (AIS)

Communications were established between the AIS and the EAD with the integration of statistical data with AIP files.

Moreover, an agreement was signed with DFS in order to draft a European VFR Manual. The AIP has been prepared on CD-ROM.

### International Management

During 2004, the Management of Air Navigation was actively present at international level and maintained the image of referential providers as regards several technical and operational areas.

Within these plans are the following:

- **GALILEO.** During the year, Aena reached an agreement with EURELY<sup>1</sup>, regarding the conformity of the GJU with the participation in the offer for the operation of Galileo. Aena has joined the EURELY Consortium as a full member. EURELY is now composed of Alcatel, Finmeccánica, Aena and Hispasat.
- **EGNOS II.** The executive of the ESA presented the document "Conditions for the selection of the EEO and the Integration of EGNOS in

<sup>1</sup>Validated by the Aena Administration Board on December 20 and formalised in a letter of adherence to the Memorandum of Understanding of EURELY on December 22.

Galileo", whereby ESSP<sup>2</sup>, the consortium which Aena belongs to, reserved the right to operate and provide the critical safety services of EGNOS.

- **SESAME.** Aena actively participates in the programme for the implementation of the Single Sky. In the next two years, it will participate in a number of work packs involved in this initiative.

A coordination group was set up in order to adapt the Management of Air Navigation to the stipulations of this European initiative, and it decided to constitute a Single Sky Office which will start its work in 2005, and will be responsible for managing this adaptation process and the implementation of SES measures in the next few years.

#### **FRAMEWORK Programmes of IDT of the EU**

Proposals were put forward for participation in the following EU programmes:

- RESET and FAME within the 2<sup>nd</sup> call for the VI Framework Programme.
- CA-ATS, SPADE, C-ATM, OPTIMAL and EMMA, as well as the sub-contract for participation in GEM within the first call for the VI Framework Programme.
- The GIANT (GNSS: Introduction into the Aviation Sector) and GARMIS, launched by the GJU as part of its second call for the VI Framework Programme.
- C-ATM (phases 2 and 3), SPADE (phase 2), ASPASIA and SuperHighway of the third call for the VI Framework Programme by the Department of Transport and Energy.

#### **EU Financing through the Trans-European Transport Networks (TEN-T ATM)**

During 2004, work continued on several multinational projects financed by the TEN-T ATM initiative, in which Aena participates together with other Air Navigation and Industry Service Providers:

- SEAP: A study for the carrying out of trials for the implementation of ADS-B in the south of Europe.
- CAMES: A study led by Eurocontrol which develops operational procedures for dynamic coordination between several ACCs.

ESSP<sup>2</sup>, consorcio del cual forma parte Aena, de la operación y provisión de los servicios críticos en seguridad de EGNOS.

- **SESAME.** Aena participó activamente en el Programa de implantación del Cielo Único. En los dos próximos años participará en diversos paquetes de trabajo de esta iniciativa.

Se constituyó un grupo de coordinación para la adaptación de la Dirección de Navegación Aérea a lo estipulado en esta iniciativa europea, y tomó la decisión de constituir una oficina de Cielo Único que iniciará su actividad en el año 2005, encargada de dirigir el mencionado proceso de adaptación e implantación de medidas SES en los próximos años.

#### **Programas MARCO de IDT de la UE**

Presentadas propuestas para la participación en los siguientes programas de la UE:

- RESET y FAME, encuadrados en la 2<sup>a</sup> convocatoria del VI Programa Marco.
- CA-ATS, SPADE, C-ATM, OPTIMAL y EMMA así como el sub-contrato para participación en GEM, encuadrados en la primera convocatoria del VI Programa Marco.
- El GIANT (GNSS: Introducción en el sector de la Aviación) y GARMIS, lanzados por la GJU como parte de su 2<sup>a</sup> convocatoria para el VI programa Marco.
- C-ATM (fases 2 y 3), SPADE (fase 2), ASPASIA y SuperHighway, de la tercera convocatoria de la Dirección General de Transporte y Energía del VI Programa Marco.

#### **Financiación UE a través de las Redes Transeuropeas de Transporte (TEN-T ATM)**

Durante 2004 se continuó con los trabajos en varios proyectos multinacionales financiados por la iniciativa TEN-T ATM en los que participa Aena junto con otros Proveedores de Servicio de Navegación Aérea e industria:

- SEAP: Estudio para la realización de ensayos de implantación de ADS-B en el sur de Europa.
- CAMES: Estudio liderado por Eurocontrol que desarrolla procedimientos operativos de coordinación dinámica entre varios ACCs.

<sup>2</sup>ESSP, European Satellite Services Provider created in April 2001 by the members of the EOIG: Aena, NATS, DFS, ENAV and Skyguide.

<sup>2</sup>ESSP, European Satellite Services Provider creada en abril de 2001 por los miembros de la EOIG : Aena, NATS, DFS, ENAV y Skyguide.



Antenas localizador del ILS. Aeropuerto de Valencia  
ILS Localising Antennas. Valencia Airport

## Participación en Eurocontrol

La participación de Aena en asuntos relativos a Eurocontrol se puede separar en la parte institucional y la relativa a la convergencia:

- Eurocontrol Institucional

La Dirección de Navegación Aérea continuó en 2004 prestando su apoyo a la participación de la DGAC y la DNA de Aena en diversos foros institucionales de alto nivel de Eurocontrol y en especial la Chief Executive Standing Conference (CESC) y el Consejo Provisional.

- Convergencia Internacional

El grado de convergencia para Aena con el LCIP fue del 98,1% a 31 de diciembre de 2004.

## OACI

Aena continúa con su participación activa en los foros de OACI, destacando las actividades de desarrollo e implantación en el Corredor EUR/SAM que une Europa con Sudamérica y el Caribe, así como en el GREPECAS, Grupo de Planificación e Implantación del Caribe y Sudamérica.

## Participation in Eurocontrol

The participation of Aena in Eurocontrol matters can be divided into an institutional part and a convergence part.

- Institutional Eurocontrol

In 2004, the Management of Air Navigation continued to provide support for the participation of the DGAC (Air Control Department) and the DNA (Management of Air Navigation) of Aena in several high level institutional forums of Eurocontrol, especially the Chief Executive Standing Conference (CESC) and the Provisional Council.

- International Convergence

The level of Aena convergence with the LCIP was 98.1% on December 31, 2004.

## OACI (ICAO)

Aena continued its active participation in the forums of the OACI (ICAO), in particular, the work on the development and implementation in the EUR/SAM Corridor which joins Europe with South America and the Caribbean, as well as in GREPECAS, the Planning and Implementation Group for the Caribbean and South America.

## Joint AEFMP Plan (Algeria, Spain, France, Morocco and Portugal).

During 2004, the AEFMP OACI/Plan Area continued its work of coordination of the participation in the Joint AEFMP Plan. During this year, Spain was the Secretary of the Technical Sub-Group as in previous years. Within this framework, communications were improved between both sides of the Mediterranean and progress was made in the joint restructuring of several segments of air space.

Attention should be drawn to the perfecting of the Regional Convergence and Implementation Plan (RCIP).

- **CANSO.** The important participation of Aena in the groups involved in the Single European Sky was noteworthy, as was our organisation's leadership of the development of the organisation strategy.

## Emerging Airports

- Contacts have commenced with those responsible for the new Murcia-Corvera Airport.
- The air navigation part of the Master Plan for the future Castellón Airport was revised.
- The contacts initiated in 2003 with the administrators of the Ciudad Real Airport continued.

## Investment Made

During 2004, the investment made was €173,490,420, which complied with the budget for the year.

## Other Work

The management of Air Navigation has enlarged its installations in Madrid where it has occupied a building at Josefa Valcarcel 30, where the Department of Systems and Installations, including the CED (Centre for Experimentation and Development of the SACTA System) has transferred to.

On November 12, there was an Emergency Simulation at the Seville Control Centre, which was attended by several authorities (Delegations of the Government and the Town Hall). In addition, the commissioning trials of the Contingencies Room at the Palma Control Centre were carried out with positive results.

## Plan conjunto AEFMP (Argelia, España, Francia, Marruecos y Portugal).

Durante el año 2004 el Área OACI/Plan AEFMP continuó con sus actividades de coordinación de la participación en el Plan Conjunto AEFMP. Durante este año España mantuvo la secretaría del Subgrupo Técnico, al igual que en años anteriores. En este marco se mejoraron las comunicaciones entre ambas orillas del Mediterráneo y se avanzó en la reestructuración conjunta de diversos segmentos del espacio aéreo.

Es de destacar el perfeccionamiento del Plan Regional de Convergencia e Implantación (RCIP).

- **CANSO.** Destacó por su importancia la participación de Aena en los grupos relativos a la iniciativa de Cielo Único Europeo, y el liderazgo de nuestra organización en el desarrollo de la estrategia de la organización.

## Aeropuertos emergentes

- Se han iniciado contactos con los responsables del nuevo aeropuerto de Murcia-Corvera.
- Se revisó la parte correspondiente a navegación aérea del Plan Director del futuro aeropuerto de Castellón.
- Se mantuvieron los contactos iniciados en 2003 con los gestores del aeropuerto de Ciudad Real.

## Inversión efectuada

El pasado año 2004, la inversión realizada fue de 173.490.420 euros, cumpliendo con el presupuesto del año.

## Otras actividades

La Dirección de Navegación Aérea ha ampliado sus instalaciones ocupando un edificio en Madrid, Josefa Valcárcel 30, donde se trasladó la Dirección de Sistemas e Instalaciones, incluido el CED (Centro de Experimentación y Desarrollo del sistema SACTA).

El 12 de noviembre se efectuó un Simulacro de Emergencia en el Centro de Control de Sevilla, con asistencia de diversas autoridades (Delegación del Gobierno y Ayuntamiento). También se efectuaron, con resultados positivos, las pruebas de puesta en servicio de la Sala de Contingencias del Centro de Control de Palma.



Posición de control Focus. Centro de Control de Torrejón  
Control Position at the Focus Control Centre in Torrejón

## DRNA CENTRO - NORTE

Fuente: Picasso



## DRNA ESTE

Fuente: Picasso



## Navegación aérea

Air Navigation

### DRNA CANARIA

Fuente: Picasso



### DRNA SUR

Fuente: Picasso



## DRNA BALEAR

Fuente: Picasso

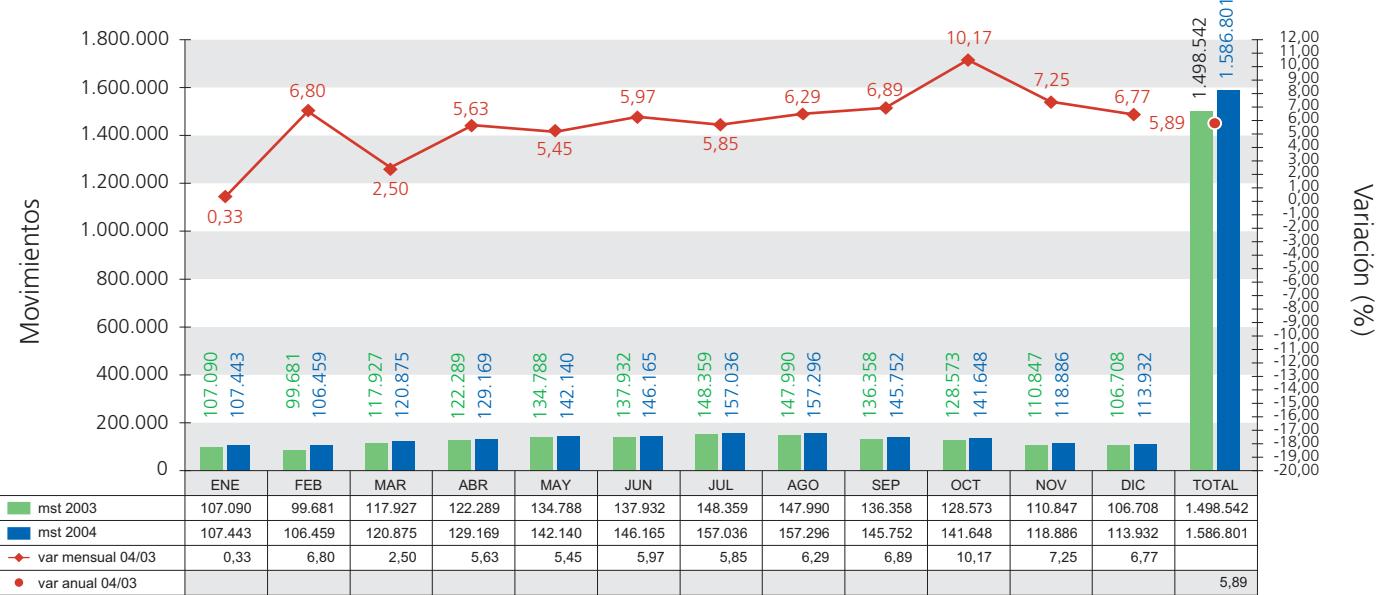


## Navegación aérea

### Air Navigation

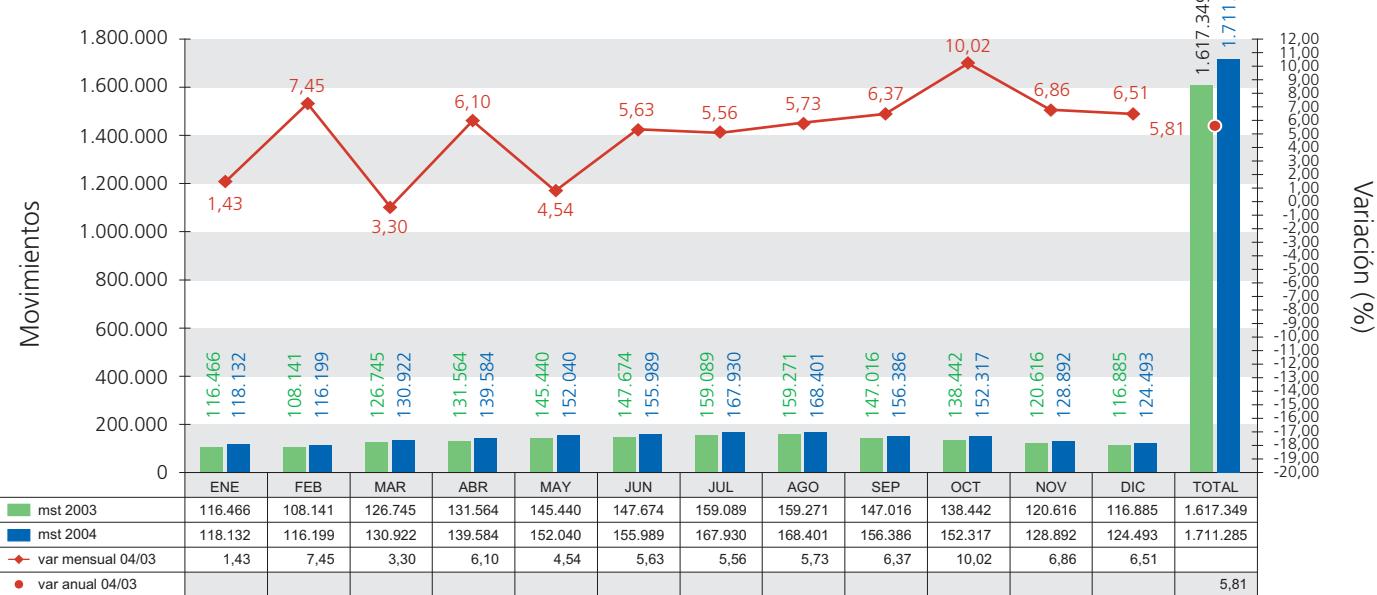
## MOVIMIENTOS PENÍNSULA

Fuente: Picasso



## MOVIMIENTOS ESPAÑA

Fuente: Picasso



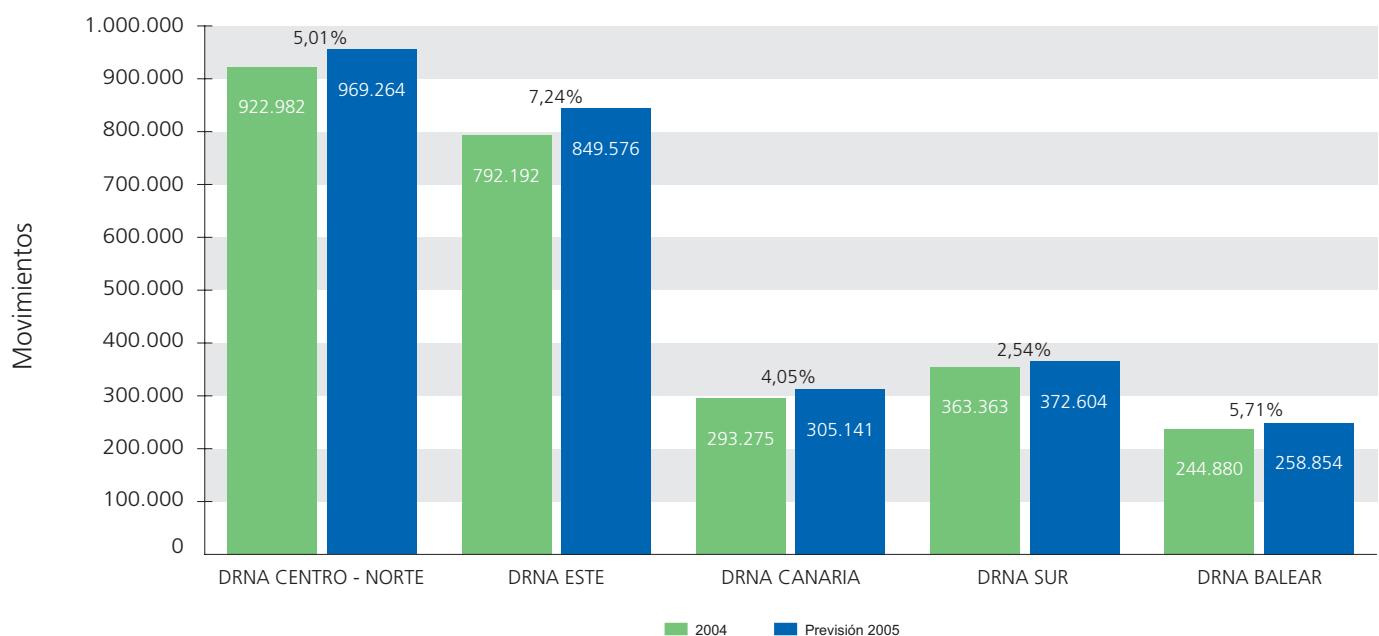
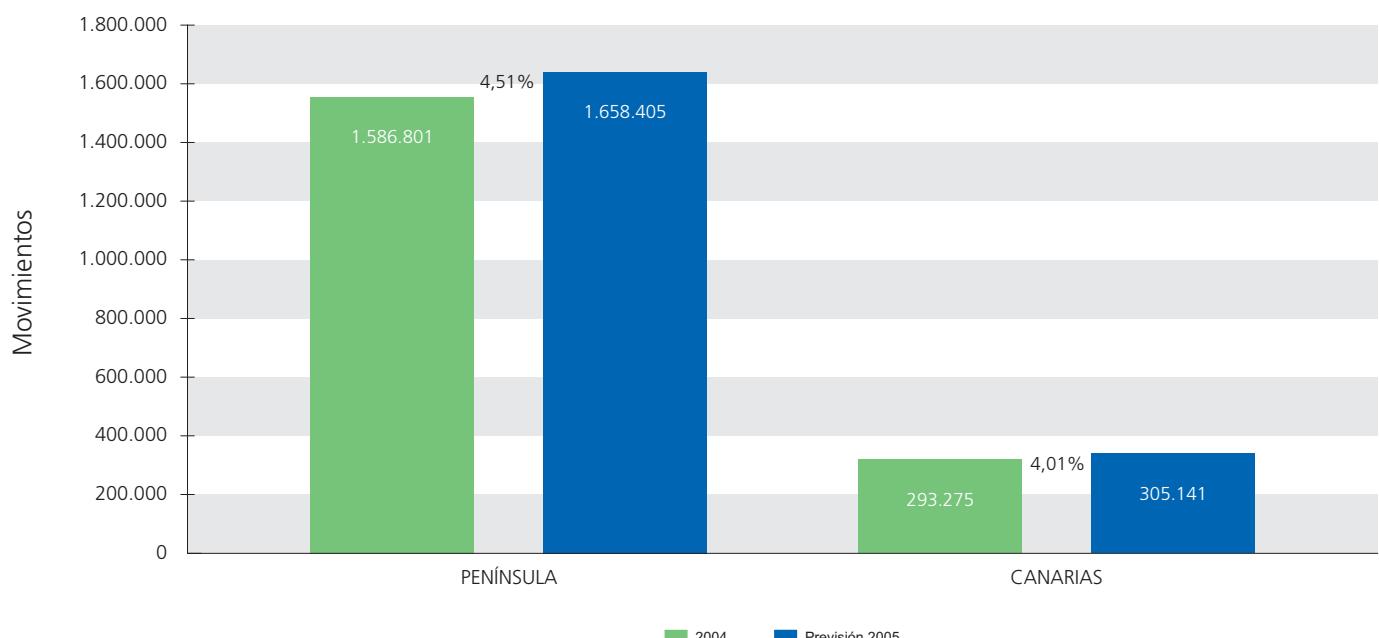


Antena del sistema EGNOS. Torrejón

Antenna of the EGNOS System. Torrejón

## PREVISIÓN DE TRÁFICO AÉREO

Fuente: Picasso





# Listado de acrónimos

## List of Acronyms

**ACC**

Centro de Control de Área.  
*Area Control Centre.*

**ADS**

Vigilancia Dependiente Automática.  
*Automatic Dependent Surveillance.*

**AFTN**

Red de Telecomunicaciones Fijas Aeronáuticas.  
*Aeronautical Fixed Telecommunications Network.*

**AIDC**

Comunicación entre centros.  
*ATS Interfaculty Data Communication.*

**AIS**

Servicio de Información Aeronáutica.  
*Aeronautical Information Service.*

**AMHS**

Sistema de Gestión de Mensajes ATS.  
*ATS Message Handling System (ATS: Air Traffic Services).*

**ASPASIA**

Vigilancia Aeronáutica y Planificación por Satélites Avanzados-Aplicaciones Intermedias.  
*Aeronautical Surveillance and Planning by Andranced Satellite-Implmented Applications.*

**ASQF**

Plataforma de Cualificación de Aplicaciones.  
*Applications Specific Qualification Facility.*

**ATM**

Gestión de Tránsito Aéreo.  
*Air Traffic Management.*

**ATS**

Servicios de Tránsito Aéreo.  
*Air Traffic Services.*

**CA-ATS**

Aproximación a los servicios de Tráfico Aéreo Cooperativos.  
*Co. operative Approach to Air Traffic Services.*

**CAT I**

Categoría uno. Primer nivel de aproximación de precisión por instrumentos de OACI.  
*Category I. ICAO's first level of precision approach by instruments.*

**C-ATM**

Gestión del Tráfico Aéreo Cooperativo.  
*Co. operative Air Traffic Management.*

**CED**

Centro de Experimentación y Desarrollo.  
*Experimental and Development Centre.*

**CPD-LC**

Enlace de datos para comunicaciones Controlador a Piloto.  
*Controller to Pilot Data Link Communication.*

**DFS**

Entidad prestadora de servicios de Navegación Aérea en Alemania.  
*Deutsche Flughisierung. German Air Navigation Services Company.*

**DME**

Equipo medidor de distancia.  
*Distance Measuring Equipment.*

**EAD**

Base de Datos AIS Europeo.  
*European AIS Database.*

**EAN**

Red Europea Aeronáutica.  
*European Aeronautical Network.*

**ECA-UP**

Estación de Control ADS-actualizada.  
*ADS Control Station.*

**eFDP**

Proceso de Datos de Planes de Vuelo Europeo.  
*European-Flight Data Processing.*

**EGNOS**

Servicio Europeo de Complemento Geoestacionario de Navegación.  
*European Geoestationary Navigation Overlay Service.*

**EMMA**

Gestor de Movimientos Aeroportuarios Europeos por A-SMGCS.  
*European Airport Movement Manager by A-SMGCS.*

**ESA**

Agencia Europea del Espacio.  
*European Space Agency.*

**ESSP**

Proveedor de Servicios de Satélites Europeos.  
*European Satellite Services Provider.*

**EUR**

Región Europea de OACI.  
*ICAO's European Region.*

**FAME**

Futuras Mejoras de las Características ATM.  
*Future ATM Performance Enlacement.*

**FIR**

Región de Información de Vuelo.  
*Flight Information Region.*

**FIS-B**

Divulgación de Servicios de Información de Vuelo.  
*Flight Information Services Broadcast.*

**FMP**

Posición de gestión de corrientes de tránsito aéreo.  
*Flow Management Position.*

**FOCUS**

Futura Posición de Control SACTA.  
*Future SACTA System Controller Working Position.*

**GARMIS**

Actividades de Referencia Galileo.  
*Galileo Reference Mission Activities.*

## Listado de acrónimos

List of Acronyms

### **GBAS**

Sistema de Aumentación Básico en Tierra.  
*Ground Based Augmentation System.*

### **GEM**

Implantación misión Galileo.  
*Galileo Europe Mission.*

### **GIANT**

GNSS. Introducción en el sector aeronáutico.  
*GNSS Introduction in the Aviation Sector.*

### **GNSS**

Sistema de Navegación Global por Satélite.  
*Global Navigation Satellite System.*

### **ICARO**

Oficina de información del sistema de automatización y COM/AIS/AIP integrado.  
*Integrated COM/AIS/AIP & Reporting Office Automation System.*

### **ILS**

Sistema de Aproximación Instrumental de Precisión.  
*Instrumental Landing System.*

### **iTEC-FDP**

Programa de interoperabilidad del Plan de Vuelo Europeo.  
*Interoperability Through European Collaboration-Flight Data Processing.*

### **LEONARDO**

Integración de Herramientas existentes para gestionar Salidas y Llegadas y Movimientos en Superficie en un Aeropuerto.  
*Linking Existing ON-ground, Arrival and Departure Operations.*

### **MCC**

Centro del Control de Mantenimiento.  
*Master Control Centre.*

### **NATS**

Proveedor de Servicios ATS del Reino Unido.  
*National Air Traffic Services (U.K.).*

### **NDB**

Radiofaro No direccional.  
*Non Directional Beacon.*

### **NLES**

Estación terrestre de navegación.  
*Navigation land earth station.*

### **OACI**

Organización de Aviación Civil Internacional.  
*International Civil Aviation Organisation.*

### **OPAL**

Plataforma de Optimización para aeropuertos incluyendo el lado tierra.  
*Optimisation Platform for Airports, including Landside.*

### **OPTIMAL**

Proyecto VI PM. Incremento de la capacidad y seguridad ATM en aproximación.  
*Optimised Procedures and Technologies for Improvement of Approach and Landing.*

### **PACF**

Valoración de Características y Sistemas de Comprobación.  
*Performance Assessment and System Check-out Facility.*

### **PUMA**

Herramienta de STA para el cálculo de carga de trabajo del factor humano ATC.  
*Performance Usability-Modelling of ATM.*

### **PV**

Plan de Vuelo.  
*Flight Plan (FP).*

### **RAMS**

Herramienta de STA para Espacio Aéreo de Ruta y TMA.  
*Reorganised ATC Mathematical Simulator.*

### **REDAN**

Red de Datos de Navegación Aérea de Aena.  
*Aena's Air Navigation Data Network.*

### **RESET**

Separación mínima reducida.  
*Reduced Separation Minima.*

### **RIMS**

Estación de monitorización de alcance e integridad.  
*Ranging and Integrity Monitor Station.*

### **SACTA**

Sistema Automatizado de Control de Tráfico Aéreo.  
*Air Traffic Control Automated System.*

### **SAM**

Región Sudamérica de OACI.  
*ICAO's South American Region.*

### **SBAS**

Sistema de Aumentación basado en Satélites.  
*Space Based Augmentation System.*

### **SIMMOD**

Herramienta de Simulación en Tiempo Acelerado (STA) para Aeropuerto y Área Terminal de Aproximación (TMA).  
*Simulation Model.*

### **SPADE**

Plataforma Soporte para Decisiones Aeroportuarias. Realización y Análisis Eficaz.  
*Supporting Platform for Airport Decision-Making and Efficiency Analysis.*

### **STNA**

Servicio Técnico de la Navegación Aérea.  
*Service Technique de la Navegation Aérienne.*

### **TAAM**

Herramienta de STA para Aeropuerto, TMA y Espacio Aéreo de Ruta.  
*STA tool for Airport, TMA and En-Route Airspace.*

### **TACC**

Centro Control Área Terminal.  
*Terminal Area Control Centre.*

### **TMA**

Área Terminal de Control.  
*Terminal Movement Area.*

### **TIS-B**

Divulgación de Servicios de Información de Tráfico.  
*Traffic Information Services-Broadcast.*

### **TWR**

Torre de Control.  
*Control Tower.*

### **UIR**

Región Superior de Información de Vuelo.  
*Upper Information Region.*

### **VICTOR**

Visualización Integrada para Control de Torre.  
*Tower controller working position.*

### **VOR**

Radiofaro Omnidireccional de VHF.  
*VHF Omnidirectional Range.*



**Información general**  
**General Information**

## Actividad comercial

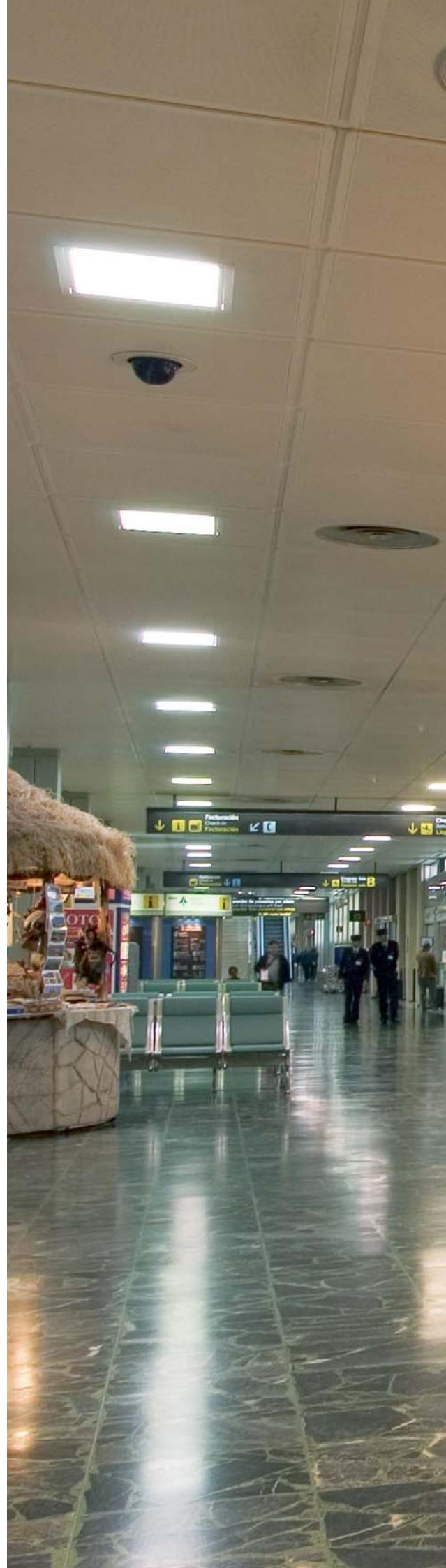
### Commercial Business

La Dirección de Espacios y Servicios Comerciales tiene como objetivo fundamental incrementar el peso de los ingresos específicamente comerciales en el conjunto de los ingresos de Aena, de forma alineada y coordinada con el eje de modernización de la gestión del Plan Estratégico de Aena.

Durante 2004 se ha producido un incremento de los ingresos comerciales totales de un 12,25% con respecto al año anterior. El crecimiento asociado del tráfico de pasajeros fue del 7,85%, incrementándose el ratio de ingreso comercial por pasajero en un 3,96%, equivalente a 2,23 euros.

The fundamental objective of the Management of Commercial Areas and Services is to increase the weight of the specifically commercial earnings within the total earnings of Aena, in alignment and coordinated with the axis of modernisation of the management of the Strategic Plan of Aena.

During 2004, There was an increase of 12.25% in the total commercial earnings as compared with the previous year. The growth associated to passenger traffic was 7.85% and the ratio of commercial earnings per passenger increased by 3.96% equivalent to 2.23 euros.





Zona comercial.  
Aeropuerto de  
Santiago de  
Compostela  
**Commercial Area.**  
Santiago de  
Compostela  
Airport

## Actividad comercial

### Commercial Business

#### Reparto de ingresos comerciales por líneas de negocio

En el ejercicio 2004, el conjunto de las actividades comerciales ha experimentado el siguiente reparto por líneas de negocio.

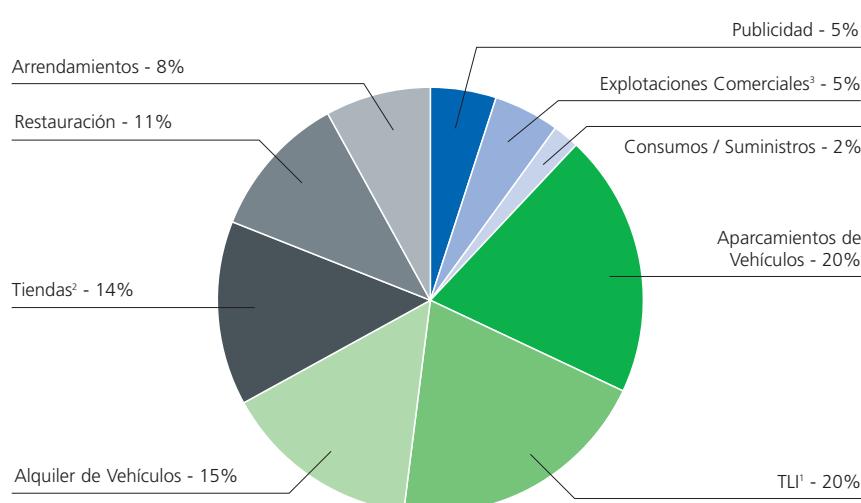
#### Share out of commercial earnings by lines of business

In 2004, the totality of the commercial activity had the following share out by lines of business.

Línea de Negocio Line of Business	Cuota Quota	Var. 2004/2003 Variation 2004/2003
Aparcamientos de Vehículos Line of Business	19,92%	+16,76%
TLI <sup>1</sup> TLI <sup>1</sup>	19,89%	+11,35%
Alquiler de Vehículos Vehicle Rental	15,29%	+9,17%
Tiendas <sup>2</sup> Retailing <sup>2</sup>	14,11%	+4,77%
Restauración Catering	10,65%	+28,42%
Arrendamientos Rentals	7,70%	+3,29%
Publicidad Publicity	5,15%	+15,48%
Explotaciones Comerciales <sup>3</sup> Commercial Operations <sup>3</sup>	4,75%	+15,06%
Consumos/Suministros Consumption/Supply	2,48%	+9,34%

#### Reparto de las líneas de negocio

#### Share out of Lines of Business



<sup>1</sup> TLI - Operador Aldeasa en régimen fiscal libre de impuestos (Duty Free) y en régimen sujeto a impuestos, habiendo sido obtenido éstos últimos mediante concurso público.

<sup>2</sup> Retailing - Operators who have obtained the concessions through public tender and establishments in the modality of Regulated Services (tobacconists, lottery sellers, chemist's).

<sup>3</sup> Tiendas - Operadores que han obtenido las concesiones mediante concurso público y establecimientos encuadrados en la modalidad de Servicios Regulados (estancos, loterías, farmacias).

Retailing - Operators who have obtained the concessions through public tender and establishments in the modality of Regulated Services (tobacconists, lottery sellers, chemist's).

<sup>4</sup> Servicios Bancarios, Agencias de Viaje y Máquinas Expendedoras.  
Banking Services, Travel Agencies and Vending Machines.

The analysis by lines of business shows an outstanding increase in earnings as compared with the previous year, deriving from the catering concessions, with 28.42% growth, followed by earnings from vehicle parking, which increased by 16.76%.

## New Strategies

As from July 2004 after the incorporation of the new Aena Management Team. It was decided to implement new strategies with a view to achieving the fundamental objectives of the Management of Commercial Areas and Services. Among these objectives are the following:

As regards car parks, Aena has decided to implement the system of management contracts as an operation model. The airports which will use these types of contracts in 2005 will be Madrid-Barajas, Palma de Mallorca, Menorca, Granada, Jerez and Melilla. Moreover, the car parks of Gerona, Santander, Murcia and Valladolid will become pay car parks during 2005 and will have the same management contract system.

As concerns retailing, a firm decision has been taken for a management model which makes it possible to change from the individualised management of the establishments to a framework which enables economies of scale for the concessions and improvements in the offer of services to the final users.

The implementation schedule forecast for 2005 includes the individualised treatment of the airports with sufficient critical mass as regards their commercial offer and the constitution of the network of Aena commercial centres.

Thus, the Aena commercial image has now been approved as an essential tool. This is a concept involving integral corporate management under a common logotype, which will appear during the 2005 financial year.

Another new strategy is the design of a model for the management of airport commercial floor-space., which will enable a significant increase of the contribution of this line of business to the total commercial earnings of Aena.

As a complementary strategy as from July 2004, an approval plan and an extension of the earnings control tools are being implemented.

Al realizar el análisis por líneas de negocio, destaca el crecimiento de los ingresos frente al año anterior, derivado de las concesiones de Restauración, con un 28,42 % de crecimiento, seguido por los ingresos de Aparcamientos, que se han incrementado en un 16,76 %.

## Nuevas estrategias

A partir del mes de julio de 2004 y tras la incorporación del nuevo equipo directivo de Aena, se ha decidido la puesta en marcha de nuevas estrategias encaminadas al logro del objetivo fundamental de la Dirección de Espacios y Servicios Comerciales. Entre ellas:

En materia de aparcamientos, Aena ha decidido implantar como modelo de explotación el sistema de contratos de gestión. Los aeropuertos que incorporarán este tipo de contratos en 2005 serán los de Madrid-Barajas, Palma de Mallorca, Menorca, Granada, Jerez y Melilla. Además, los aparcamientos de Girona, Santander, Murcia y Valladolid pasarán a ser de pago durante el año 2005 y contarán también con este modelo de gestión.

En cuanto a las tiendas (*retailing*) se ha apostado firmemente por un modelo de gestión que permita pasar de la gestión individualizada de los distintos establecimientos a un marco que posibilite economías de escala para las concesiones y mejoras en la oferta de servicios a los clientes finales.

El calendario de implantación previsto a lo largo del año 2005, contempla tanto el tratamiento individualizado de los aeropuertos con suficiente masa crítica de oferta comercial, como la constitución de la red de centros comerciales de Aena.

Para ello, ya ha sido aprobado como herramienta esencial la imagen comercial de Aena. Se trata de un concepto de gestión integral corporativa, bajo una enseña común (logotipo), cuya imagen identificativa, como se ha dicho, verá la luz a lo largo del ejercicio de 2005.

Otra nueva estrategia consiste en diseñar un modelo para la gestión del suelo comercial aeroportuario, que permita un incremento significativo de la aportación de esta línea de negocio al conjunto de los ingresos comerciales de Aena.

Como estrategia complementaria, y también a partir de julio de 2004, se está implantando un plan de homologación y extensión de las herramientas de control de ingresos.

## Actividad comercial

### Commercial Business

#### **Actuaciones programadas**

Se está abordando la planificación, diseño y puesta en marcha de Nuevas Áreas Comerciales en los edificios terminales o recintos aeroportuarios, debido a las remodelaciones, ampliaciones o nuevos terminales.

Para ello, se ha mantenido la colaboración con la Dirección de Infraestructuras en áreas implicadas en las ampliaciones de los edificios terminales de pasajeros, habiéndose sentado las bases para la implantación de los futuros negocios en términos de mejor emplazamiento, mayor rentabilidad y mejor adaptación del diseño de la oferta al entorno arquitectónico. Tal es el caso de los aeropuertos de Madrid-Barajas (Nuevo Área Terminal), Málaga, Alicante, Tenerife Sur, Bilbao, Menorca, Ibiza y Reus, entre otros.

#### **Impulso de nuevos negocios y optimización de los actuales, aplicando criterios de rentabilidad y nuevos modelos de gestión**

El desarrollo de los ingresos comerciales se persigue no sólo a través de la optimización y la búsqueda de rentabilidad en los negocios actuales, sino también a través de la identificación y desarrollo de oportunidades de negocio.

En este sentido, desde la Dirección de Espacios y Servicios Comerciales, se ha materializado la actividad comercial destinada a dotar de servicio de acceso inalámbrico a la red internet en los Aeropuertos de Madrid y Barcelona.

#### **Actuaciones singulares**

##### **Tratamiento del tráfico de compañías de "Bajo Coste"**

Para hacer frente a la tipología del pasajero que utiliza como medio de transporte aéreo operadores de "bajo coste", la Dirección de Espacios y Servicios Comerciales realiza los estudios pertinentes para desarrollar una oferta específica en los Aeropuertos receptores de dicho tráfico, habiendo participado activamente en grupos de trabajo con otras unidades de Aena implicadas muy estrechamente en la definición de las infraestructuras y servicios que este tipo de tráfico demanda.



#### **Las Tiendas del Aeropuerto**

Nuevo logotipo comercial de Aena  
The new Aena commercial logotype

#### **Work Scheduled**

The planning, design and commissioning of new commercial areas in the terminal buildings or airport enclosure are being addressed due to remodelling, enlargements or new terminals.

To achieve this, collaboration with Infrastructures Management has continued in areas within the enlargements of passenger terminal buildings and the bases for the implementation of the future business have been established as regards better siting, improved profitability and better adaptation of the design of the offer to the architectonic environment. This is the case in the airports of Madrid-Barajas (New Terminal Area), Málaga, Alicante, Tenerife Sur, Bilbao, Menorca, Ibiza and Reus, among others.

#### ***The boosting of new business and the optimisation of existing business, applying profitability criteria and new management models.***

The development of commercial earnings is being achieved through the optimisation and the search for profitability in the existing businesses and through the identification and development of business opportunities.

Thus, the Management of Commercial Areas and Services has set up the commercial activity meant to provide a wireless access service to the Internet network in the airports of Madrid and Barcelona.

#### **Individual Work**

##### **Processing of "Low Cost" Company Traffic**

In order to address the typology of the passengers who use "low cost" air transport operators, the Management of Commercial Areas and Services is carrying out the studies to develop a specific offer at the host airports of this type of traffic and it has participated actively in work groups with other Aena units closely involved in the definition of the infrastructures and services which this type of traffic requires.



Tienda de Gonzalo Comella. Aeropuerto de Alicante  
The Gonzalo Comella Shop. Alicante Airport

This is the case at the airports of Gerona, Reus, Almería, Murcia-San Javier and Alicante.

### Change in the typology of traffic at the Canary Island airports

The passenger traffic at our main airports in the Canary Islands has undergone a substantial quality change, and there was a decrease of 7% in traffic from Germany in the 2003-2004 period and a decrease of 3.6% in traffic from England in the same period. However, the resulting figures are positive thanks to the favourable increase in domestic traffic, which had an increase of 13% in the same period.

Tal es el caso de los aeropuertos de Girona, Reus, Almería, Murcia-S. Javier y Alicante.

### Cambio en la tipología del tráfico en los aeropuertos canarios

El tráfico de pasajeros de nuestros principales aeropuertos del archipiélago canario ha experimentado un cambio cualitativo sustancial, habiendo experimentado un descenso del 7% el tráfico emisor alemán en el periodo 2003-2004, al tiempo que un descenso del 3,6% del tráfico inglés en el mismo periodo. No obstante, las cifras resultantes son positivas, gracias al incremento favorable del tráfico nacional, que experimentó un aumento del 13% en el mismo periodo.



Información general  
General Information

## Recursos humanos

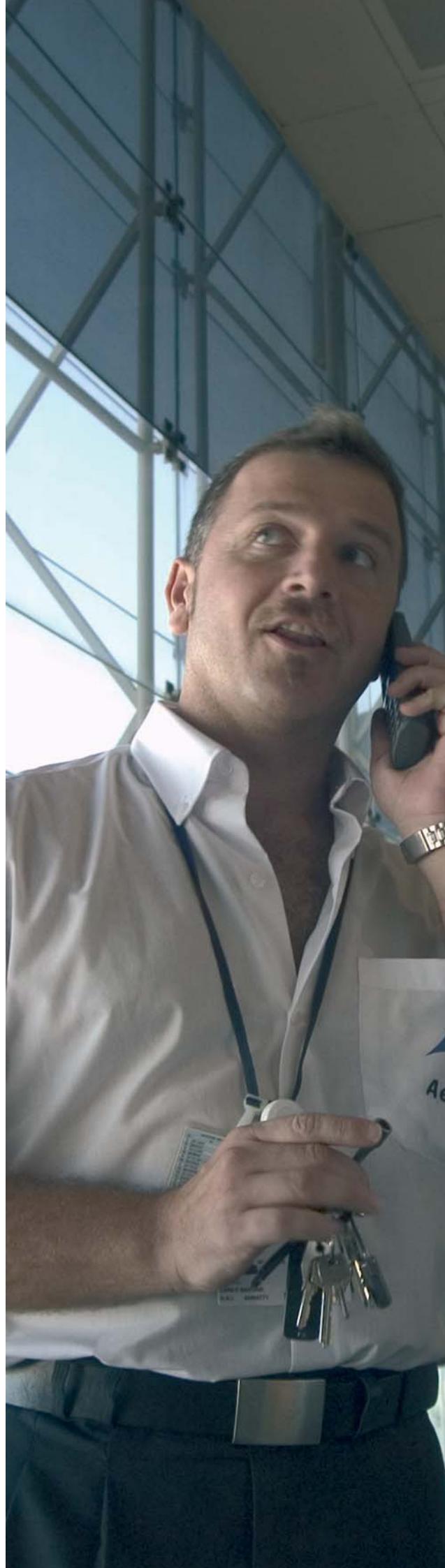
### Human Resources

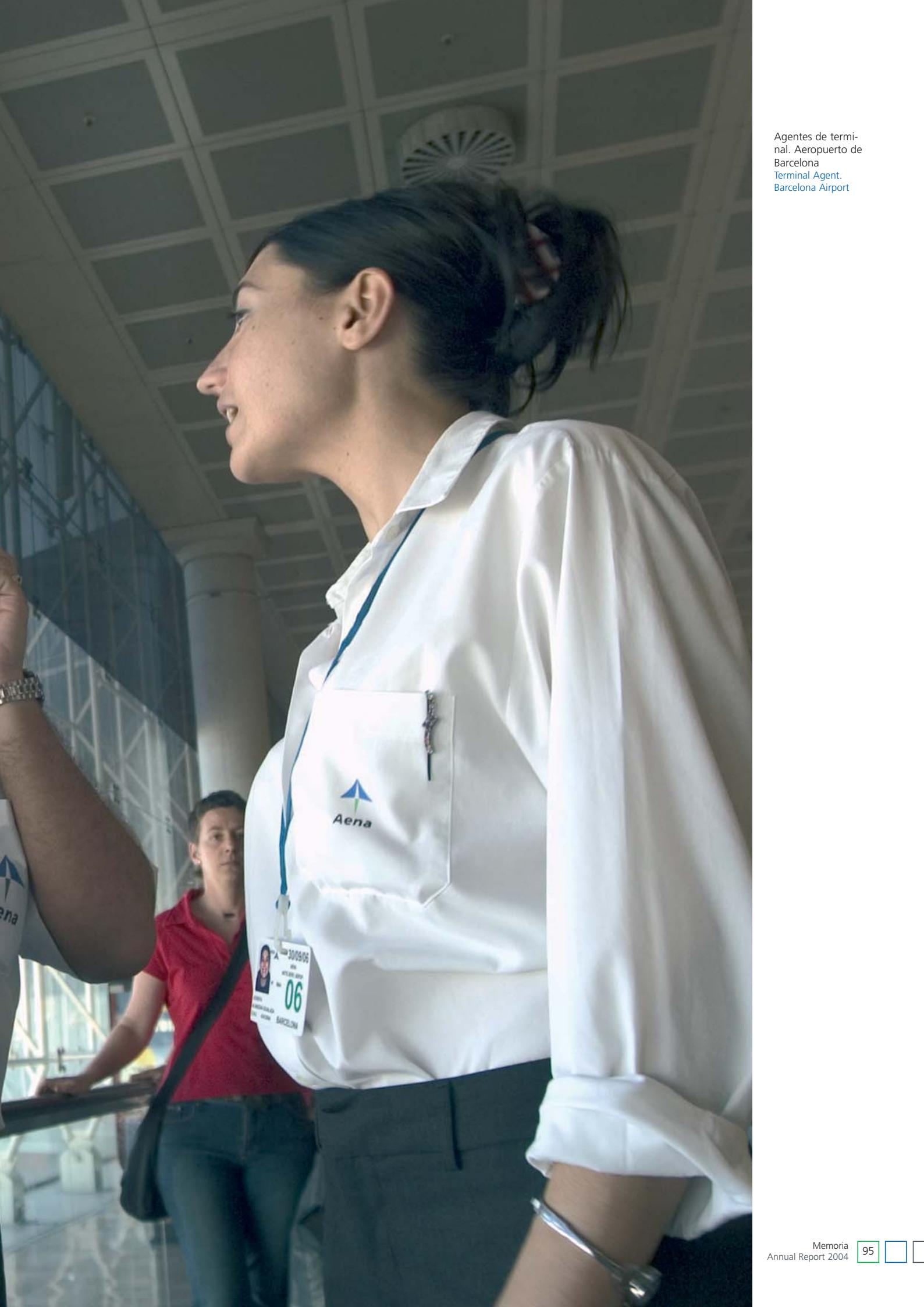
#### ***Introducción***

El aspecto más destacado que sobresale en el área de Recursos Humanos durante el año 2004 es la transformación producida en los Órganos Directivos encargados de su gestión. La Presidencia de Aena elevó en el mes de junio al Consejo de Administración una estructura organizativa de primer nivel en la que se contemplaba la creación de una Dirección Corporativa de Organización y Recursos Humanos. Esta nueva dirección asumió todas las competencias que, en relación con el personal sometido al Convenio General de Aena, venían ejerciendo las Direcciones de Organización y Recursos Humanos de Aeropuertos Españoles y de Navegación Aérea.

#### ***Introduction***

The most outstanding aspect in the Human Resources area during 2004 was the transformation of the Management Bodies in charge of this area. In June, the Chairmanship of Aena submitted a first level organizational structure to the Board of Directors which planned the creation of a Corporate Management of Organization and Human Resources. This new management assumed all the competences which had been exercised by the Managements of Organization and Human Resources of Spanish Airports and Air Navigation in relation to the personnel included under the General Agreement of Aena.





Agentes de terminal. Aeropuerto de Barcelona  
Terminal Agent.  
Barcelona Airport

La unificación en un solo centro directivo de todas las competencias sobre el citado personal y la elevación del rango de la Dirección encargada de los mismos, pone de manifiesto la importancia que la nueva Presidencia de Aena y su Consejo de Administración quieren dar al área de los recursos humanos.

El segundo asunto digno de resaltarse es la constitución de las Comisiones Negociadoras del IV Convenio General de Aena y la preparación de la Comisión Negociadora del II Convenio Colectivo Profesional de los Controladores de la Circulación Aérea que desempeñarán su andadura de negociación a lo largo del año 2005.

En el año 2004, la Dirección de Organización y Recursos Humanos ha mantenido la certificación de calidad ISO 9001:2000 tras superar la auditoría de mantenimiento realizada por la Asociación Española de Normalización y Certificación (AENOR).

Con motivo de la nueva Estructura Organizativa de Aena, en el último trimestre de 2004 se ha iniciado el proceso de revisión de los manuales de organización para adecuarlos a las necesidades organizativas de la Entidad.

Durante el ejercicio 2004, se ha avanzado en la automatización de los sistemas de gestión de recursos humanos, finalizando la implantación del módulo de gestión de tiempos y planificación de turnos en todos los aeropuertos. Asimismo, se han creado nuevos escenarios de autoservicio del empleado.

## ***Evolución de la plantilla***

La oferta de empleo público aprobada para Aena en 2004 ascendió a 806 nuevas plazas, de las que 662 corresponden a personal adscrito al III Convenio Colectivo de Aena, y las restantes 144 a Controladores de la Circulación Aérea. El notable incremento producido este año en las plazas aprobadas en la oferta de empleo público con respecto a años anteriores, se debe fundamentalmente a las necesidades de plantilla para acometer la puesta en marcha de las ampliaciones de los aeropuertos de Madrid-Barajas y Barcelona.

The unification of all the competences over this personnel in a single centre and the higher level of the Management in charge shows the importance which the new Chairmanship and the Board of Directors wishes to give to the Human Resources area.

The second subject which should be mentioned is the constitution of the Negotiating Commissions for the IV General Agreement of Aena and the preparation of the Negotiating Commission for the II Professional Collective Agreement of Air Traffic Controllers which will negotiate throughout 2005.

In 2004, the Management of Organization and Human Resources maintained the ISO 9001:2000 quality certificate after it passed the maintenance audit carried out by the Asociación Española de Normalización y Certificación (AENOR) (Spanish Association of Standardisation and Certification).

Due to the new Aena Organizational Structure, the revision process for the organization manuals began in the last quarter of 2004 in order to adapt these to the organizational requirements of the entity.

During 2004, progress has been made in the automation of the human resources management systems and the implementation of the management module for the management of the times and planning of shifts finalised at all the airports. Moreover, new employee self-service scenarios have been created.

## ***Evolution of the staff***

The offer of public employment approved for Aena in 2004 amounted to 806 new jobs, of which 662 corresponded to staff ascribed to the III Collective Agreement of Aena and the rest corresponded to 144 Air Traffic Controllers. The notable increase in the number of jobs approved by the offer of public employment in comparison with previous years is mainly due to the staff required to address the commissioning of the enlargements of the airports of Madrid-Barajas and Barcelona.

The distribution of the 9,268 employees is summed up in the following chart:

La distribución de los 9.268 empleados es la que se resume en el siguiente cuadro:

	Directivos y Titulados Managers and Graduates	Coordinadores Coordinators	Técnicos Technicians	Apoyo Support	Controladores Controllers
Unidades Corporativas <a href="#">Corporate Units</a>	149	38	82	1	270
Aeropuertos Españoles <a href="#">Spanish Airports</a>	632	775	2.897	968	5.272
Espacios y Servicios Comerciales <a href="#">Commercial Areas and Services</a>	30	12	37	31	110
Infraestructuras <a href="#">Infrastructures</a>	112	21	69	5	207
Navegación Aérea Convenio <a href="#">Air Navigation Agreement</a>	226	317	699	100	1.342
Navegación Aérea Control <a href="#">Air Navigation Control</a>				2.067	2.067
<b>Total</b> Total	<b>1.149</b>	<b>1.163</b>	<b>3.784</b>	<b>1.105</b>	<b>2.067</b>
Observaciones: Directivos y Titulados: niveles A y B Coordinadores: nivel C Técnicos: nivel D Apoyo: niveles E y F	Remarks: Managers and Graduates: Levels A and B Coordinators: Level C Technicians: Level D Support: Levels E and F				
<b>Total</b> Total	<b>1.149</b>	<b>1.163</b>	<b>3.784</b>	<b>1.105</b>	<b>2.067</b>
					<b>9.268</b>

## Training

### The lada

Through its Learning Institute (lada), Aena carries out important training work in order to achieve its objectives in the most efficient professionalisation, employability and development of its staff through training with the support of its own educators and contracted companies.

### Training Plan

In 2004, the 2003/2004 Individual Development Plans continued, based on the needs detected in 2003, incorporating the basic principles of the Collective Agreement as regards training.

## Formación

### El lada

Aena, a través de su Instituto de Aprendizaje (lada), realizó un importante esfuerzo formativo para conseguir sus objetivos en el ámbito de la profesionalización más eficaz, empleabilidad y desarrollo de su personal, mediante la impartición de acciones formativas con el apoyo de formadores propios y empresas contratadas.

### Plan de formación

En 2004 se ha continuado con los Planes de Desarrollo Individual 2003/04, realizados en base a las necesidades detectadas en 2003, incorporando los principios básicos del Convenio Colectivo en materia de formación:

- Orientada a la ocupación del trabajador.
- Que tuviera en cuenta la carrera del trabajador en su integridad.
- Que fomente los valores de Aena.

Debido a que la Formación Profesional en Navegación Aérea es un proceso vivo que genera necesidades de forma continuada, ha sido necesario durante 2004 realizar un nuevo proceso de detección de necesidades formativas para actualizar, completar y validar la información existente y que servirá de base para la configuración del Plan de Formación Profesional de 2005.

En lo relativo a la formación enfocada a directivos (Directores y Jefes de División) y personal incluido en la Bolsa de Talento, el Presidente de Aena aprobó en el mes de marzo de 2004 el Plan de Desarrollo Gerencial.

### **Formación realizada**

La actividad de formación se coordina desde las tres unidades de formación existentes: Aeropuertos y Unidades Corporativas, Navegación Aérea y Desarrollo de Directivos.

La unidad de desarrollo de Aeropuertos y Unidades Corporativas ha gestionado la realización de 122.709 horas de formación, con 8.139 participantes. El 65% del personal adscrito a estas unidades ha recibido al menos un curso de formación. Además de ésta, se han realizado 100 acciones de formación no programada de carácter específico en las que han participado 170 personas y se han implantado definitivamente las actividades de formación on-line en el campus virtual, al que se puede acceder desde cualquier ordenador conectado a Internet.

En Navegación Aérea se han realizado 68.325 horas de formación, que han supuesto que el 90% del personal adscrito a esta Unidad haya asistido al menos a un curso de formación. Un 78,43% de la formación impartida estaba prevista inicialmente en el Plan de Formación, habiéndose integrado 132 acciones formativas nuevas.

La Unidad de Desarrollo de Directivos ha gestionado en total 11.952 horas de formación para la realización del Plan de Desarrollo Gerencial. En conjunto, el número de asistentes a actividades formativas ha sido de 274 directivos, consiguiendo que 249 hayan realizado al menos un curso de formación.

El coste total de las actividades de formación alcanzó una cifra de 4,2 millones de euros, siendo el 78% de Aeropuertos y Unidades Corporativas, el 16% de Navegación y el 6% destinado a Directivos.

- Oriented to the job of the employee.
- That it take into account the integral career of the worker.
- That it encourage the values of Aena.

Due to the fact that Vocational Training in Air Navigation is a live process which continually generates needs, during 2004, it was necessary to implement a new process for the detection of training needs in order to update, complete and validate the existing information, which will serve as a basis for the configuration of the 2005 Professional Training Plan.

With regard to the training for Managers (Managers and Division Heads) and personnel included in the Talent Bureau, the Chairman of Aena approved the Management Development Plan in March 2004.

### **Training Carried Out**

Training is coordinated from the three existing training units: Airport and Corporate Units, Air Navigation and Management Development.

The unit for the development of Airports and Corporate Units arranged 122,709 hours of training with 8,139 participants. 65% of the personnel ascribed to these units have received at least one training course. Apart from this, 100 unscheduled specific training activities were carried out with the participation of 170 persons and the on-line training in the virtual campus has been definitively implemented and can be accessed through any computer connected to the Internet.

68,325 hours of training were carried out at Air Navigation, which involved 90% of the personnel ascribed to this Unit attending at least one training course. 78.43% of the training provided was initially planned in the Training Plan and 132 new training activities have been integrated.

The Unit for the Development of Managers arranged a total of 11,952 hours of training in order to carry out the Management Development Plan. In total, the number of those attending the training activities amounted to 274 managers and 249 attended at least one training course.

The total cost of the training activity reached a figure of 4.2 million euros, 78% for Airports and Corporate Units, 16% for Navigation and 6% for Managers.

## Forcem Subsidies

As in previous financial years, Aena applied for the FTFE (Three Party Foundation for Job Training) grants for the 2004 Demand Training Plans. These grants are intended to finance continual training activity provided by companies for their employees in order to improve competences and skills and to reclassify the employees. This enables the companies to combine greater competitiveness and the individual training of the employee.

The Management of the INEM (National Employment Institute) granted Aena aid amounting to €778,240.69 for this financial year, the maximum financing amount considering the Social Security quotas paid, which amounts to approximately 18.5% of the cost incurred as regards training during this year.

## Selection

In accordance with the policy followed in previous years as regards selection processes, Aena maintains its goal to obtain highly qualified personnel, whose levels of technical competence and their conduct are in consonance with the profiles of the job offer.

In this context, during 2004, the CECA (Centre for the Evaluation of Competences) convoked a total of 801 posts through internal and external selection, affecting all the professional levels of Aena.

In addition, the Collaboration Agreements and Accords with several Institutions and Universities were renewed. Through these agreements, 77 students benefited by being able to carry out practical training for maximum periods of one year in the Departments of the Central Units of Aena, as well as at several airports and Air Navigation Centres, and they took full advantage of these opportunities.

## Structural Staff Selection

In 2004, there was a notable increase of the work carried out as regards the provision of higher and intermediate management posts, more than double the number in 2003.

Approximately 85% of the jobs involved corresponded to the Management of Airports, including Aena international airports. The other 15% corresponded to Corporate Units.

## Subvención del Forcem

Como en ejercicios anteriores, Aena solicitó las ayudas de la FTFE (Fundación Tripartita para la Formación en el Empleo) para Planes de Formación de Demanda del año 2004. Estas ayudas están destinadas a financiar acciones de formación continua que desarrollan las empresas para sus trabajadores dirigidas tanto a la mejora de competencias y habilidades como a la recualificación de los trabajadores ocupados, que permitan compatibilizar la mayor competitividad de las empresas con la formación individual del trabajador.

La Dirección General del INEM concedió a Aena una ayuda por importe de 778.240,69 euros para este ejercicio, máxima cantidad financiable dadas las cuantías de las cuotas de seguridad social aportadas, lo que representa aproximadamente un 18,5% del gasto incurrido en formación durante este año.

## Selección

De acuerdo con la política seguida en años anteriores, Aena mantiene el objetivo en todos los procesos selectivos de obtener un personal altamente cualificado, cuyos niveles de competencias técnicas y conductuales se adecúen a los perfiles de la oferta de empleo.

En este contexto, durante el año 2004 el Centro de Evaluación de Competencias (CECA) ha convocado, mediante selección interna o externa, un total de 801 plazas que han afectado a todos los niveles profesionales de Aena.

Igualmente, se han renovado los Acuerdos y Convenios de colaboración con diferentes Instituciones y Universidades, de los cuales se han beneficiado 77 alumnos que pudieron realizar sus prácticas, por un periodo máximo de un año, en las diferentes Direcciones de las Unidades Centrales de Aena, así como en varios Aeropuertos y centros de Navegación Aérea, siendo su aprovechamiento excelente.

## Selección personal de estructura

En 2004 se ha incrementado notablemente (más del doble de lo realizado en 2003), las actuaciones en materia de provisión de puestos directivos y mandos intermedios.

En torno al 85% de los diferentes puestos gestionados han correspondido a la Dirección de Aeropuertos, incluyendo los de Aena Internacional. El 15% restante, a las Unidades Corporativas.



Miembro del Servicio Médico. Aeropuerto de Barcelona  
Member of the Medical Service. Barcelona Airport

En el segundo semestre de 2004 se ha concluido la fase III del programa Gestión del Talento, que ha supuesto la evaluación del potencial de 334 profesionales. En el último trimestre del ejercicio se ha incorporado formalmente el programa a la provisión de puestos de estructura.

## **Relaciones laborales**

En el año 2004 se ha completado la fase de consolidación del modelo de gestión por competencias, que permitió afrontar los cambios oportunos y avanzar en los objetivos de modernización y flexibilización de la gestión.

Teniendo en cuenta que el 31 de diciembre de 2004 finalizó la vigencia del III Convenio Colectivo de Aena, cuyo artículo 5.3 establece el compromiso de iniciar el 1º de octubre las negociaciones sobre el IV Convenio Colectivo, con fecha 30 de septiembre se procedió a la constitución de la comisión negociadora del IV Convenio Colectivo de Aena.

Asimismo, se iniciaron los trámites para la constitución de la mesa negociadora del II Convenio Colectivo Profesional de los Controladores de la Circulación Aérea.

During the second quarter of 2004, phase III of the Talent Management Programme, which involved the evaluation of the potential of 334 professionals, concluded. In the final quarter of the financial year, the programme was formally incorporated into the provision of structural posts.

## **Employment Relations**

In 2004, the consolidation phase of the management model for competences, which made it possible to address the advisable changes and make progress as regards the objectives of modernisation and flexibilising of the management, was completed.

Taking into account the fact that the III Collective Agreement of Aena expired on December 31, 2004 and that article 5.3 of this Agreement stipulates the commitment to initiate negotiations on the IV Collective Agreement on October 1, on September 30, the Negotiating Commission of the IV Collective Agreement of Aena was constituted.

Furthermore, the proceedings for the constitution of the negotiating table of the II Collective Professional Agreement of the Air Traffic Controllers began.

## Prevention of Risk at Work

In 2004, there was an incidence rate (number of accidents per 1,000 workers) of 13.46, which meant a reduction of 14.05% as compared with 2003, continuing the trend of previous years.

During this year, in the global Aena area, 222 risk evaluations were carried out, as well as 5,382 specific evaluations.

Moreover, in the area of Preventive Medicine at Work, initial and periodical check-ups have been made on the employees, as well as specific health surveillance check-ups. To sum up, 7,426 medical check-ups were carried out, 5,160 at Airports and Central Units and 2,266 at Air Navigation.

The training given in the Prevention of Risks at Work in Aena involved 33,758 class hours (16,486 hours for airports, 7,950 class hours for the personnel of Air Navigation under the III Collective Agreement of Aena and 9,322 class hours for personnel under the I Professional Collective Agreement of Air Traffic Controllers.

## Employment Law Area

During 2004, the Employment Law Office of Airports continued with the line of activity initiated the previous year as regards commitment and quality with regard to the services it provides for the units of Aena, with a notable increase as regards the number of consultations made and resolved (approximately 175%) and the reports on the Technical Specifications (38%) as compared with 2003.

This increase in the volume of work of the Office has not damaged the technical quality of the assessment work carried out, nor were there any delays in the response times established by the quality system implemented in the Department of Organization and Human Resources, in both aspects. The levels of quality and response times effectively established were maintained and consolidated.

## Prevención de riesgos laborales

En 2004 se ha obtenido un Índice de Incidencia (nº de accidentes por cada mil trabajadores) de 13,46, lo que ha supuesto una reducción del 14,05% con respecto a 2003, continuando la tendencia de años anteriores.

Durante este año, en el global de Aena, se han realizado un total de 222 evaluaciones de riesgos y 5.382 evaluaciones específicas.

A su vez, dentro de la disciplina preventiva de Medicina del Trabajo, se han realizado evaluaciones iniciales y periódicas de la salud de los trabajadores, así como reconocimientos de vigilancia sanitaria específica. En síntesis, se han realizado 7.426 reconocimientos médicos (5.160 en Aeropuertos y Unidades Centrales y 2.266 en Navegación Aérea).

La formación impartida en Prevención de Riesgos Laborales en Aena ha supuesto 33.758 horas lectivas (16.486 horas para Aeropuertos, 7.950 horas lectivas para personal de Navegación Aérea sometida al III Convenio Colectivo de Aena y 9.322 horas lectivas para el personal sometido al I Convenio Colectivo Profesional de Controladores de la Circulación Aérea).

## Área jurídico laboral

Durante el año 2004 el Gabinete Jurídico Laboral de Aeropuertos ha continuado con la línea de actuación iniciada el año anterior, en materia de compromiso y calidad respecto de los servicios que presta a las diferentes unidades de Aena, con un notable incremento respecto del número de consultas efectuadas y resueltas (alrededor de un 175%) y los Pliegos de Prescripciones Técnicas informados (un 38%), en relación al año 2003.

Este incremento en el volumen de trabajo del Gabinete no ha supuesto perjuicio de la calidad técnica de las labores de asesoramiento efectuadas, ni retraso en los plazos de respuesta establecidos por el sistema de calidad implantado en la Dirección de Organización y Recursos Humanos, manteniéndose y consolidándose en ambos casos los niveles de calidad y tiempo de respuesta efectiva establecidos.



Señalero. Aeropuerto de Palma de Mallorca  
Runway signalman. Palma de Mallorca Airport

## Planes de pensiones

Tal y como se mencionó al cierre del ejercicio anterior, a mediados del año 2003 se formalizó el Plan de Pensiones de los Empleados de Aena.

Impulsada por la necesidad de cumplir con la obligación legal de exteriorizar los compromisos por pensiones, la Dirección de Organización y Recursos Humanos de Aena inició un proceso de negociación con la representación de los trabajadores cuyo objetivo fue el de sustituir dichos compromisos por un plan de pensiones aportación definida.

Al margen de las aportaciones necesarias para la transformación de los compromisos y con el fin de reforzar las prestaciones a obtener por los trabajadores en el futuro, se aprobó ingresar anualmente en el Plan una contribución adicional equivalente al dos por ciento de la masa salarial.

A 1 de enero de 2004 el plan de pensiones contaba con un patrimonio de 17,1 millones de euros. Durante 2004 Aena realizó aportaciones por valor de 4,7 millones de euros y se pagaron prestaciones por un total de 1,4 millones de euros. El saldo final del plan de pensiones al cierre del ejercicio 2004 ascendía a 21,3 millones de euros y el número de partícipes a dicha fecha ascendía a 8.169.

## Pension Schemes

As was mentioned at the close of the previous financial year, in the middle of 2003, the Pension Scheme for Aena Employees was formalised.

In order to comply with the legal obligation to outsource the pension commitments, the Management of Organization and Human Resources began a negotiation process with the representatives of the employees in order to replace these commitments with a pension scheme with definite contributions.

Apart from the contributions required for the transformation of the commitments and in order to strengthen the service to be obtained by the employees in the future, approval was given to annually deposit an additional contribution equivalent to two per cent of the payroll in the scheme annually.

On January 1, 2004, the pension scheme had assets of 17.1 million euros. During 2004, Aena made contributions amounting to 4.7 million euros and payments were made amounting to 1.4 million euros. The final balance of the pension scheme at the close of the 2004 financial year amounted to 21.3 million euros and the number of participants on that date amounted to 8,169.

## Corporate Benefits and Social Projects

### Social Action

The 2004 Social Action Plan continued with its criteria regarding the perfection and improvement in the offer of corporate benefits by developing and boosting social action for the Aena employees.

In addition, during 2004 a process was initiated to convert social action into one of the strategic components which must constitute corporate social responsibility and it was defined as the participation of the organization in the allocation of human, technical and financial resources to socio-economic development projects which encourage the participation of all the groups involved and lead to an improvement of the social environment of the company.

### Programmes for the Prevention and Treatment of addictive Conduct (emotional support)

The programme for the Prevention of Addictive Conduct with the information and assessment campaigns as regards the employees and their families continued.

During 2004, a total of 142 employees joined the specific programme to stop smoking, with a high level of success.

### Employee Attention Programme

Continuing with the social policy for the reconciliation of family and professional life, the Management of Organization and Human Resources continued to implement the Employee Attention Programme (PAE). During this year, this has been extended to eight other airports: Madrid-Cuatro Vientos, Gran Canaria, Tenerife Norte, Tenerife Sur, Palma de Mallorca, Santiago, Ibiza and Menorca, as well as to all the personnel ascribed to the Central Services of Air Navigation.

According to the surveys on satisfaction carried out, the programme is highly valued among the employees and the percentage of use has increased.

## Beneficios corporativos y proyectos sociales

### Acción social

El Plan de Acción Social de 2004 ha continuado con sus criterios de perfeccionamiento y mejora de la oferta de beneficios corporativos, mediante el desarrollo e impulso de la acción social para los trabajadores de Aena.

Por otra parte, durante el año 2004 se ha iniciado un proceso para convertir la acción social en uno de los elementos estratégicos que deben conformar la responsabilidad social corporativa, definiéndola como participación de la organización, mediante la dedicación de recursos (humanos, técnicos y financieros) en proyectos de desarrollo socio-económico que favorezcan la participación de todos los grupos implicados y conduzcan a una mejora del entorno social de la empresa.

### Programas de prevención y tratamiento de conductas adictivas (apoyo emocional)

Se ha continuado con el Programa de Prevención de conductas adictivas y con las campañas de información y asesoramiento en esta materia a los trabajadores y sus familias.

Durante el año 2004, un total de 142 empleados se acogieron al programa específico para dejar de fumar, con un nivel de éxito muy elevado.

### Programa de Atención al Empleado

Siguiendo con la política social de conciliación de la vida familiar y profesional, la Dirección de Organización y Recursos Humanos continúa con la implantación del Programa de Atención al Empleado (PAE). Durante este año se ha extendido a ocho aeropuertos más: Madrid-Cuatro Vientos, Gran Canaria, Tenerife Norte y Tenerife Sur, Palma de Mallorca, Santiago, Ibiza y Menorca, así como a todo el personal adscrito a los Servicios Centrales de Navegación Aérea.

Según las encuestas de satisfacción realizadas, el Programa es muy valorado entre los trabajadores y el porcentaje de utilización sigue creciendo.

## 2 Información general General Information

# Calidad y medio ambiente Quality and Environment

Todos los esfuerzos realizados durante el año 2004 se han enfocado a la consecución de una única certificación "multi-site" para toda la organización Aena, conforme se determina en el Plan de Calidad de Aena.

En este periodo de tiempo, se han analizado los procesos clave, estratégicos y de apoyo, elaborando fichas y procedimientos generales de los Sistemas de Calidad en las Direcciones de la organización.

- **Implantación de un Sistema de Gestión Medioambiental en base ISO 14001:2004**

Se han certificado en el año 2004 los aeropuertos de Alicante, Bilbao, Tenerife Norte, Almería, Pamplona, Reus, Santander, Zaragoza y el de La Gomera, consiguiendo que fueran 27 el número de aeropuertos certificados, que era el objetivo a conseguir para ese 2004.

All the effort made during 2004 was focused on achieving the "multi-site" certification for the whole Aena organization as laid down in the Aena Quality Plan.

During this period of time, the key strategic and support processes were analysed and files and general procedures were drawn up for the Quality Systems at the Departments of the organization.

- **Implementation of an Environmental Management System based on ISO 14001:2004.**

During 2004, the following airports were certified: Alicante, Bilbao, Tenerife Norte, Almería, Pamplona, Reus, Santander, Zaragoza and La Gomera, with a total of 27 airports certified, which was the objective to be attained in 2004.





Zona ajardinada.  
Aeropuerto de  
Girona  
Garden Area  
at Girona Airport



Zona ajardinada. Aeropuerto de A Coruña  
Garden Area at A Coruña Airport

En Navegación Aérea se han elaborado los informes de diagnóstico de las Direcciones Regionales y de los Servicios Centrales.

#### • Autoevaluaciones EFQM

Durante 2004 se han realizado 4 autoevaluaciones en los aeropuertos de Málaga, Santander, Menorca y Palma de Mallorca y se ha iniciado la del aeropuerto de Madrid-Barajas.

El aeropuerto de Málaga la realizó en abril, obteniendo una puntuación en el entorno de los 300 puntos. Por iniciativa de la Dirección y complementariamente a las actuaciones que se realicen para conseguir mejoras sustanciales en la gestión, el citado aeropuerto ha decidido presentarse en el año 2005 al Premio Andaluz a la Excelencia, convocado por el Instituto Andaluz de Tecnología.

En junio de 2004 también realizó su autoevaluación el aeropuerto de Santander. Con una puntuación en el entorno de los 200 puntos, se identificaron como áreas de mejora prioritarias las relativas a la búsqueda de indicadores que determinen con mayor precisión el nivel de desarrollo alcanzado.

También en este mes se realizó la autoevaluación del aeropuerto de Menorca, que arrojó un resultado en el entorno de los 230 puntos. Según su propio criterio deben mejorar su comunicación interna y el proceso de comunicación de la política y estrategia que se aplica en esa organización.

The diagnostic reports of the Regional Departments and the Central Services were drawn up at Air Navigation.

#### • EFQM Self-Evaluation

During 2004, 4 self-evaluations were carried out at the airports of Málaga, Santander, Menorca and Palma de Mallorca and have begun at the airport of Madrid-Barajas.

Málaga Airport carried out the self-evaluations in April and obtained approximately 300 points. On the initiative of the Management and in addition to the work carried out to achieve substantial improvements in management, this airport decided to compete for the Andalusian Prize for Excellence in 2005, an award convened by the Andalusian Technology Institute.

In June 2004, Santander Airport also carried out its self-evaluation. It achieved approximately 200 points and the priority improvement areas were identified as those related to the search for indicators which more precisely determine the level of development achieved.

Menorca Airport also carried out its self-evaluation and achieved a result of approximately 230 points. According to its own criteria, it must improve its internal communication and the process for the communication of policy and strategy which are applied in this organization.

Palma de Mallorca Airport carried out its self-evaluation in November. With approximately 210 points, it carried out an introspection process which came to the conclusion that there was a need to obtain more indicators of results which precisely determine the quality of management at the airport.

#### • Training in Quality

During 2004, courses were given on the updating of the EQM Model, Quality Audits, Seis Sigma, Taxation and Management of R&D&I projects, etc.

The most important work in this area was the finalisation of the "Certified European Expert in Quality Management" Course. 60 persons from Aena obtained the Certificate of Manager or Technician in Quality Systems, which is recognised in the 31 countries which are members of the European Organization for Quality.

Among the 60 persons who passed the Certificate Exam, Margarita Pérez García-Hierro, from the International Management Department of Air Navigation, was selected with certificate number 40,000, Quality Systems Manager, which was awarded to her during the 48th Annual Congress of the EOQ, held in Moscow.

#### • Recognition of the Results Obtained

##### *Intervention in the Prizes for Quality and Improved Practices of the MAP*

Annually the Ministry of Public Administrations (MAP) convenes the Prizes for Quality and the Prizes for Improved Practices in the Administration of the State. At the IV edition as regards the Prize for Quality corresponding to 2003, Aena submitted the EFQM Report of the "Barajas Plan" Unit which describes all the management work carried out for the enlargement of Madrid-Barajas Airport.

Despite the fact that it did not receive a prize, in the feedback report issued by the MAP evaluators on the reports competing for the prize, it received global points of between 300 and 350 points. As a consequence of these points and through the application of the agreements signed by the MAP and the Quality Management Club, it was decided to present the Barajas Plan for the Seal of European Quality (Bronze Seal) awarded by the Club and its European correlative: "Committed to Excellence in Europe".

En noviembre se realizó la autoevaluación del aeropuerto de Palma de Mallorca. En el entorno de los 210 puntos, realizó una labor de introspección importante que obtuvo como resultado llegar al convencimiento de la necesidad de obtener más indicadores de resultados que determinen con precisión el nivel de calidad de la gestión del aeropuerto.

#### • La Formación en calidad

Durante el año 2004 se han realizado cursos acerca de la actualización del Modelo EQM, Auditorías de calidad, Seis Sigma, Fiscalidad y Gestión de Proyectos de I+D+i, etc.

Pero la actuación más importante en este ámbito ha sido la finalización del curso 'experto Europeo certificado en Gestión de la Calidad'. 60 personas de Aena han obtenido el Certificado de Gestor o Técnico de Sistemas de Calidad, reconocido en los 31 países miembros de la EOQ (European Organization for Quality).

Entre las 60 personas que aprobaron la prueba al Certificado, Margarita Pérez García-Hierro, de la Dirección de Gestión Internacional de Navegación Aérea, fue seleccionada con el certificado número 40.000 de Gestor de los Sistemas de Calidad, que le fue entregado durante el 48º Congreso Anual de la EOQ, celebrado en Moscú.

#### • Reconocimiento de los resultados obtenidos

##### *Intervención en los Premios a la Calidad y a las Mejores Prácticas del MAP*

Anualmente el Ministerio de Administraciones Públicas (MAP), convoca los Premios a la Calidad y los Premios a las Mejores Prácticas en la Administración General del Estado. En la IV edición y dentro de la convocatoria del Premio a la Calidad correspondiente al año 2003, Aena presentó la Memoria EFQM de la Unidad "PLAN BARAJAS" en la que se describe toda la gestión realizada en la realización de la ampliación del aeropuerto de Madrid-Barajas.

A pesar de que no obtuvo premio, en el informe de retroalimentación que los evaluadores del MAP emitieron acerca de las memorias que concurren al Premio, obtuvo globalmente una puntuación comprendida entre los 300 y 350 puntos. Como consecuencia de haber obtenido esta puntuación y mediante la aplicación de los acuerdos firmados entre el MAP y el Club de Gestión de Calidad, se ha decidido la concurrencia del Plan Barajas a la consecución del Sello a la Calidad Europea (sello de bronce) concedido por el Club y su correlativo europeo "Committed to Excellence in Europe".

## Calidad y medio ambiente

### Quality and Environment

#### **IV Jornada de Excelencia y IV Premio a la Excelencia y Mejores Prácticas de Aena**

El Acto de Entrega del Premio tuvo lugar el 23 de Marzo de 2004, a continuación de la realización de la IV Jornada de Excelencia en Aena.

En esta Jornada, presentada por Angel Luis Arias Serrano, se desarrollaron dos mesas redondas relativas a los Programas de mejora de la calidad del servicio a los pasajeros y a las compañías aéreas, moderadas por Felipe Navío Berzosa, presidente de AECA (Asociación Española de Compañías Aéreas), y por Pablo Olmeda Cruz, presidente de ALA (Asociación de Líneas Aéreas).

La entrega del IV Premio a la Excelencia y Mejores Prácticas fue presidida por el Presidente Director General de Aena, quien junto a los Directores de las cuatro Unidades de Negocio de Aena, fueron los encargados de la entrega de Premios y Diplomas a los galardonados.

En esta ocasión, se quiso reconocer los esfuerzos de las personas de las unidades de Aena que han estado trabajando en la implantación de un Sistema de Gestión de la Calidad, de un Sistema de Gestión Medioambiental, y que han sido certificados según norma ISO 9001, 14001 o en la acreditación medioambiental europea "EMAS". Los Directores de las unidades fueron recogiendo los diplomas de reconocimiento, entregados por los Directores de las Unidades de Negocio de Aena.

También se realizó la entrega de un Diploma extraordinario en reconocimiento y agradecimiento por la ejemplar entrega y dedicación de todos los trabajadores del aeropuerto de Santander, tras el atentado terrorista sufrido el 27 de julio de 2003, que hizo posible que el aeropuerto recuperara su operatividad en un tiempo récord. Recogió el diploma el Director del aeropuerto, Felipe Rivas, entre un caluroso aplauso de todos los asistentes.

A continuación figura la relación de premiados y diplomados:

#### **IV Excellence Congress and IV Prize for Excellence and Best Practice at Aena**

The presentation of the Prize took place on March 23, 2004 after the IV Congress of Excellence at Aena.

During this congress, two round tables were presented by Angel Luis Arias Serrano on the Programmes for the improvement of the quality of service given to the passengers and the airlines, with Felipe Navío Berzosa, President of the AECA (Spanish Association of Airlines), and Pablo Olmeda Cruz, President of ALA (Association of Airlines), as moderators.

The presentation of the IV Prize for Excellence and Best Practice was chaired by the Chairman and General Manager of Aena, who handed over the Prizes and Diplomas to the winners, together with the Directors of the four Aena Business Units.

On this occasion, recognition was expressed of the efforts made by the persons from the Aena units who had been working on the implementation of a Quality Management System, and an Environmental Management System, which have been certified in accordance with norm ISO 9001, 14001 or in the European accreditation "EMAS". The Unit Managers received the recognition diplomas from the Directors of the Aena Business Units.

A special diploma was also presented in recognition of and gratitude for the exemplary dedication and devotion of all the employees of Santander Airport, after the terrorist attack of July 27, 2003, which made it possible for the airport to recover operability in record time. The Airport Director, Felipe Rivas, received the award amidst warm applause from all those attending.

The following is a list of the prizes and winners:

**En la modalidad de organizaciones y empresas colaboradoras con Aena:**  
**Organisations and Companies Collaborating with Aena:**

**Asistencia Técnica y Consultoría:**

**Technical Assistance and Consulting:**

Implantación de un sistema de gestión de la calidad soportado por ARA en los aeropuertos  
Implementation of a quality system supported by ARA at airports

NOVOTEC-SOLUZIONA Calidad y Medio Ambiente  
NOVOTEC-SOLUZIONA Quality and Environment

**Innovación Tecnológica y de Gestión:**  
**Technological Innovation and Management:**

Madrid HUB: Puente entre Europa, Latinoamérica y Norte de África.  
Madrid HUB: Bridge between Europe, Latin America and North Africa

TNT EXPRESS WW (SPAIN) S.L.  
TNT EXPRESS WW (SPAIN) S.L.

**Proyectos de Infraestructuras:**  
**Infrastructure Projects**

Túnel de servicios aeroportuarios  
Airport Services Tunnel

Constructora HISPÁNICA  
Constructora HISPÁNICA

**En la modalidad de unidades internas de Aena:**  
**Internal Aena Units:**

**Ganadores que comparten el 1<sup>er</sup> premio:**  
**Winners Sharing the First Prize:**

La gestión de la calidad total enfocada a los servicios de información aeronáutica  
Management of total quality focused on aeronautical information services

Departamento Armonización e Integración. Dirección de Tránsito Aéreo  
Department of Harmonization and Integration. Air Transit Management

PROMETEO  
PROMETEO

División de Gestión de Operaciones Aeroportuarias ATC.  
Dirección de Tránsito Aéreo  
ATC Airport Operations Management Division  
Air Transit Management

## Calidad y medio ambiente

### Quality and Environment

#### Ganadores que comparten el 2º premio: Winners Sharing the Second Prize:

INTERNAV  
INTERNAV

Dirección Gestión Internacional de Navegación Aérea  
Air Navigation International Management

La Gestión de la Oficina EMMA  
Management of the EMMA Office

División de Calidad de los Servicios. Dirección  
Planificación de Operaciones y Servicios  
Services Quality Division. Management of Planning of Operations  
and Services

#### Ganador 3º premio: Winner of the Third Prize:

Gestión de Calidad, Medio Ambiente y Prevención en el  
PLAN BARAJAS  
Management of Quality, Environment and Prevention in the Barajas Plan

PLAN BARAJAS  
BARAJAS PLAN

#### Se conceden Diplomas a las siguientes candidaturas: The following candidates received diplomas:

##### Innovación Tecnológica y de Gestión Technological Innovation and management

Plan de mejora de la puntualidad de IBERIA  
Plan for Improving The punctuality of IBERIA

IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A.  
IBERIA, Líneas Aéreas de España

##### Proyectos de Infraestructuras Infrastructure Projects

UTE Terminal BARAJAS  
Barajas Terminal Joint Venture

UTE Terminal BARAJAS  
UTE Terminal BARAJAS



Aerogeneradores eólicos. Aeropuerto de La Palma  
Aerogenerators at La Palma Airport



Barrera antichorro. Aeropuerto de Madrid-Barajas  
Jet Blast Barrier at Madrid-Barajas Airport

## Environment

In order to make the provision of air transport services compatible with the conservation of the environment, and encouraging the sustainable development of air transport, Aena is carrying out work oriented to making this objective a reality as it constitutes one of the main commitments Aena has with society. This work involves a number of areas: Environmental evaluation, noise emissions, atmospheric emissions, alternative energies and energy efficiency, forums and work groups.

In the first area, and starting from the basic principle of prevention, Aena has put into practice a procedure for the evaluation of the environmental impact of its airport infrastructure and air navigation projects. During 2004, the declarations of the environmental impact of the work planned at the airports of Palma de Mallorca and Valencia and the new platform for fire trials at Lanzarote Airport were obtained. The resolutions of the previous environmental impact studies for the projects for the installation of VOR type radio-aids at Mataró and Villafranca (Barcelona), a secondary radar station at Erillas (Córdoba), and the deviation of the aqueduct of Bores at Málaga Airport were also received. In all these cases, The Ministry of the environment considered that it was not necessary to submit them to the procedure for the evaluation of the environmental impact.

As regards noise emissions, mention should be made of the execution of the noise insulation plan associated to the Madrid-Barajas Airport. During 2004, Aena noise insulated 956 houses in the towns around the airport (Algete, Coslada, Fuente el Saz, Madrid, Mejorada del Campo, Paracuellos de Jarama, San Fernando de Henares and San Sebastián de los Reyes). This completed the noise insulation of a total of 10,270 houses during the 2000 -2004 period, and at the end of 2004, the insulation of another 1,042 houses is in progress. These figures represent 97.57% of the 11,594 projects involving the noise insulation of houses presented in the Management Office made available by Aena for the execution of the Noise Insulation Plans. The budget for this work during the past financial year amounted to €16,937,178.29, which means that the total amount for the 2000-2004 period is €121,992,565.27.

Within the framework of this Noise Insulation Plan, its Management Commission continued with the execution compensatory work in the area of "El Paleo" in the district of Coslada Station. Moreover, noise insulation continued in the

## Medio ambiente

Con el objetivo de hacer compatible la prestación de los servicios de transporte aéreo con la conservación del medio ambiente, fomentando un desarrollo sostenible del transporte aéreo, Aena lleva a cabo un amplio conjunto de actuaciones orientadas a hacer realidad ese objetivo, que constituye uno de los principales compromisos de Aena con la sociedad. Estas actuaciones se reparten en diferentes ámbitos: evaluación ambiental, emisiones acústicas, emisiones atmosféricas, energías alternativas y eficiencia energética y foros y grupos de trabajo.

Dentro del primero, y partiendo del principio básico de preventión, Aena ha puesto en marcha un procedimiento para la evaluación de impacto ambiental de sus proyectos de infraestructuras aeroportuarias y de navegación aérea. Durante el año 2004 se han obtenido las declaraciones de impacto ambiental de las actuaciones previstas en los aeropuertos de Palma de Mallorca y Valencia, así como de la nueva plataforma de pruebas contra incendios del aeropuerto de Lanzarote. Se han obtenido, asimismo, resoluciones de los estudios previos de impacto ambiental de los proyectos de instalación de radioayudas tipo VOR en Mataró y Villafranca (Barcelona), de una estación de radar secundario en Erillas (Córdoba), así como del desvío del acueducto de Bores en el aeropuerto de Málaga. En todos estos casos, el Ministerio de Medio Ambiente ha considerado que no era necesario que se sometiesen al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

En lo referente a las emisiones acústicas, destaca la ejecución del plan de aislamiento acústico asociado al aeropuerto de Madrid-Barajas: durante el año 2004 Aena ha aislado acústicamente 956 viviendas de los municipios del entorno del aeropuerto (Algete, Coslada, Fuente el Saz, Madrid, Mejorada del Campo, Paracuellos de Jarama, San Fernando de Henares y San Sebastián de los Reyes), completando en el periodo 2000-2004 el aislamiento acústico de un total de 10.270 viviendas y estando en ejecución, al término del año 2004, el de otras 1.042. Estas cifras representan el 97,57% de los 11.594 proyectos de aislamiento acústico de viviendas presentados en la Oficina de Gestión puesta a disposición por Aena para la ejecución de los Planes de Aislamiento Acústico. El presupuesto de estas actuaciones durante el pasado ejercicio ascendió a 16.937.178,29 euros, lo que supone para el periodo 2000-2004, un total de 121.992.565,27 euros.

En el marco de este Plan de Aislamiento Acústico, su Comisión de Gestión prosiguió durante el año 2004 la ejecución de actuaciones compensatorias en la zona de "El Paleo" del barrio de la Estación de Coslada. Además, se prosiguió con el

aislamiento acústico en los colegios y residencias de la tercera edad afectados por el ruido aeroportuario.

Tanto estas actuaciones, como el resto de acciones llevadas a cabo en el aeropuerto de Madrid-Barajas como consecuencia de su ampliación, son vigiladas por la Comisión de seguimiento de las actuaciones de ampliación del sistema aeroportuario de Madrid (CSAM), constituida a tal efecto en febrero de 2002, y que hasta el término del año 2004 ha celebrado un total de 13 reuniones. A este respecto, entre los acuerdos adoptados por la CSAM en el año 2004, destaca la aprobación con fecha 28 de enero de las isófonas del aeropuerto de Madrid-Barajas, actuación que ha permitido que se puedan iniciar las actuaciones del Plan de Aislamiento Acústico correspondiente a la declaración de impacto ambiental del año 2001 del proyecto de ampliación del sistema aeroportuario de Madrid.

Se han aprobado las respectivas huellas acústicas de los aeropuertos de Málaga y Alicante, y se ha obtenido la conformidad del Ministerio de Medio Ambiente a las isófonas de los aeropuertos de Fuerteventura, Málaga, La Palma y Alicante, a lo que hay que añadir los estudios acústicos que se han llevado a cabo en el helipuerto de Ceuta.

En lo relativo a la emisión de sustancias contaminantes y de gases que contribuyen al cambio climático, originados como consecuencia de la actividad aeroportuaria, se han llevado a cabo en 2004 los estudios de modelización de las emisiones atmosféricas en los aeropuertos de Málaga, León, Alicante y Menorca.

En 2004, Aena ha continuado realizando actuaciones en coherencia con los compromisos adquiridos para el cumplimiento del Protocolo de Kioto y su política medioambiental en materia de reducción de emisiones y ahorro energético, fomentando el uso de energías alternativas y el consumo racional de energía en sus infraestructuras. En ambas soluciones, Aena ha trabajado en el marco del convenio de colaboración suscrito con el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial (INTA), a través del cual ha desarrollado diversas actuaciones.

En relación con el aprovechamiento de la energía eólica, se han iniciado los trámites administrativos correspondientes para la instalación de un parque de aerogeneradores en el aeropuerto de Lanzarote y para la ampliación del ya existente en el aeropuerto de La Palma, con objeto de cubrir las necesidades energéticas de ambos centros. Al tiempo, se ha desarrollado un estudio y modelo de simulación sobre la influencia de los aerogeneradores situados en las proximidades de las radioayudas tipo VOR, para su aplicación en el aeropuerto de Lanzarote, constituyendo una experiencia trasladable al conjunto de aero-

schools and senior citizen residences affected by airport noise.

This work and the rest of the work carried out in Madrid-Barajas Airport as a result of its enlargement are monitored by the Commission for the Monitoring of the work on the enlargement of the Madrid Airport System (CSAM), constituted for this purpose in February 2002 and which had held 13 meetings up to the end of 2004. Mention should be made of the isophones at Madrid-Barajas Airport, which make it possible to commence the work on the Noise Insulation Plan corresponding to the declaration of environmental impact of 2001 for the enlargement project for the Madrid Airports System.

The respective acoustic footprints for the airports of Málaga and Alicante were approved and the Ministry of the Environment has issued its conformity with the isophones of the airports of Fuerteventura, Málaga, La Palma and Alicante. Mention should also be made of the noise studies carried out at the Ceuta Heliport.

With regard to the emission of contaminating substances and gases which contribute to climatic change, deriving from airport activity, the studies for the modelling of atmospheric emissions were carried out at the airports of Málaga, León, Alicante and Menorca.

In 2004, Aena continued to carry out work in coherence with the commitments acquired as regards compliance with the Kyoto Protocol and its environmental policy as regards the reduction of emissions and energy savings, by encouraging the use of alternative energies and the rational consumption of energy in its infrastructures. Concerning both solutions, Aena worked within the framework of the collaboration agreement subscribed to with the National Institute of Aerospace Technology (INTA), through which a number of activities have been developed.

In relation to the use of wind energy, the administrative proceedings required for the installation of a wind farm at Lanzarote Airport have begun and also for the enlargement of the wind farm in La Palma Airport in order to cover the energy requirements of both centres. A study on and a simulation model for the influence of aerogenerators located near VOR type radio aids have been developed for application at Lanzarote Airport. This experience can be transferred to other Aena airports. A similar study on the influence on secondary radar systems (SSR) has also begun. Moreover, meteorological data collection is

continuing in order to study the feasibility of installing a wind farm at Almería Airport.

With regard to the efficient use of resources, feasibility studies have been made for the installation of climatization systems with solar energy in terminal buildings at the airports of Madrid Cuatro-Vientos, Valladolid and Lanzarote.

At Lanzarote Airport, in order to achieve greater self-sufficiency as regards the provision of water, the function of the desalination plant which supplies most of the needs of the airport was evaluated.

In the area of forums and consultation and work groups, Aena endeavours to transmit its commitment to make the development of air transport compatible with the protection of the environment. This, it should be pointed out that, during last year, Aena participated as a sponsor in the sixth edition of the National Congress on the Environment, which was entitled on this occasion "Summit on Sustainable Development", and was held from the 22nd to the 26th of November in Madrid. Aena had a stand where it presented the main projects and work of an environmental nature of the entity, as well as organising the Dynamic Hall of "Environmental Work for the Development of Airport Activity", together with experts of acknowledged prestige. The Aena staff collaborated in several work groups and presented the technical communication "Work on Energy Sustainability at Airports".

Furthermore, Aena was actively represented at several meetings, encounters and discussion forums, among which mention should be made of the Environmental Strategy Committee of the International Council of Airports (ACI). Finally, in view of the entry into force of the Kyoto Protocol in February 2005, Aena joined the Work Group of the Ministry of Development on Transport and Climatic Change, constituted on November 18, 2004.

puertos de Aena. Además, se ha iniciado un estudio similar sobre la influencia en sistemas de radar secundario (SSR). También, se ha continuado la toma de datos meteorológicos para estudiar la viabilidad de instalar un parque eólico en el aeropuerto de Almería.

En lo relativo al aprovechamiento eficiente de los recursos se han realizado estudios de viabilidad para la instalación de sistemas de climatización con energía solar en edificios terminales de los aeropuertos de Madrid-Cuatro Vientos, Valladolid y Lanzarote.

En éste último, y con el objetivo de lograr una mayor autosuficiencia en el abastecimiento del recurso agua, se ha evaluado el funcionamiento de la planta potabilizadora que abastece la mayor parte de las necesidades del aeropuerto.

Ya en el ámbito de los foros y grupos de consulta y trabajo, la presencia de Aena busca transmitir a la sociedad su compromiso de compatibilizar el desarrollo del transporte aéreo con la protección del medio ambiente. Así, cabe destacar durante el pasado año, la participación de Aena como patrocinador en la sexta edición del Congreso Nacional del Medio Ambiente, denominado en esta ocasión "Cumbre del Desarrollo Sostenible", que tuvo lugar del 22 al 26 de noviembre en Madrid. Aena dispuso de un stand donde se presentaron los principales proyectos y actuaciones de carácter medioambiental de la Entidad, además de organizar la Sala Dinámica "Actuaciones medioambientales para el desarrollo de la actividad aeroportuaria", con la presencia de expertos de reconocido prestigio. El personal de Aena colaboró en diversos Grupos de Trabajo y presentó la comunicación técnica "Actuaciones para la sostenibilidad energética en aeropuertos".

Por otra parte, Aena ha estado activamente representada en distintas reuniones, encuentros y foros de discusión, entre los que destaca el Comité de Estrategia Medioambiental del Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI). Por último, con vistas a la entrada en vigor del Protocolo de Kioto en febrero de 2005, Aena se incorporó al Grupo de Trabajo del Ministerio de Fomento sobre Transporte y Cambio Climático, constituido el 18 de noviembre de 2004.



## Información general General Information

# Desarrollo internacional

## International Development

### ***Introducción***

El año 2004 se ha caracterizado, a nivel general, por la vuelta del sector a índices claros de crecimiento como se apuntaba en el ejercicio 2003, tras los difíciles años 2001 y 2002.

En los 16 aeropuertos donde Aena Internacional tenía presencia en 2004, el número de pasajeros atendidos creció un 6,11%, superando la cifra de 22 millones en el año y situándose en niveles similares a los anteriores al año 2001. Como consecuencia de dicha recuperación en los niveles de actividad, junto con el impulso dado a la explotación de actividades comerciales en dichos aeropuertos, así como la contención de costes, se ha producido una buena progresión en los ingresos percibidos y los resultados globales aeropuertos.

### ***Introduction***

Generally speaking, the year 2004 was characterised by the return of the sector to clear growth indices as was the trend in 2003 after the difficult years 2001 and 2002.

At the 16 airports where Aena International was present in 2004, the number of passengers attended to grew by 6.11%, going beyond the figure of 22 million for the year and standing at levels similar to those previous to 2001. As a consequence of this recuperation of the levels of activity, together with the boost given to the operating of commercial activities at these airports and the containment of costs, good progress was made as regards earnings and the global airport results.



Aeropuerto de  
Guanajuato  
(México)  
[Guanajuato Airport](#)  
(Mexico)



## Desarrollo internacional

### International Development

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

La devaluación del dólar respecto al euro ha repercutido negativamente en los ingresos de Aena Internacional, si bien dicho efecto ha quedado compensado por el buen crecimiento de la actividad.

También en 2004 se ha producido el establecimiento de una alianza con el grupo empresarial español Abertis para adquirir conjuntamente el operador británico de aeropuertos TBI, que opera o mantiene contratos de gestión en 13 aeropuertos entre Europa y América y que supondrá en el año 2005 extender la presencia de Aena en aeropuertos fuera de España duplicando su dimensión.

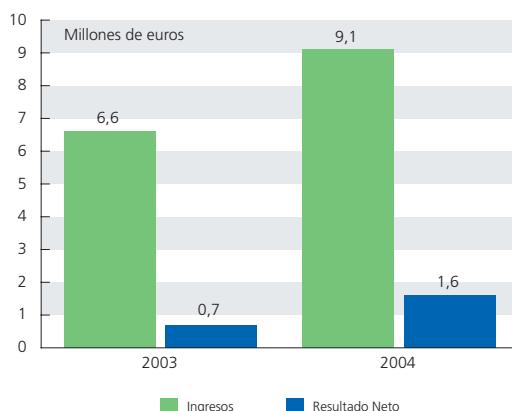
Como resultado de lo anterior, el año 2004 puede calificarse, para Aena Internacional, de muy bueno. En efecto, el resultado del ejercicio ha sido más del doble del que se obtuvo el año anterior como consecuencia del buen comportamiento de los aeropuertos, y de la aportación de los proyectos en el área de navegación aérea. También son altamente positivas las perspectivas de crecimiento en las dos áreas de actividad.

In the area of air navigation, Aena International continued to support Aena as regards the development of business alliances with other European service providers, as well as efficiently promoting and executing projects in this area.

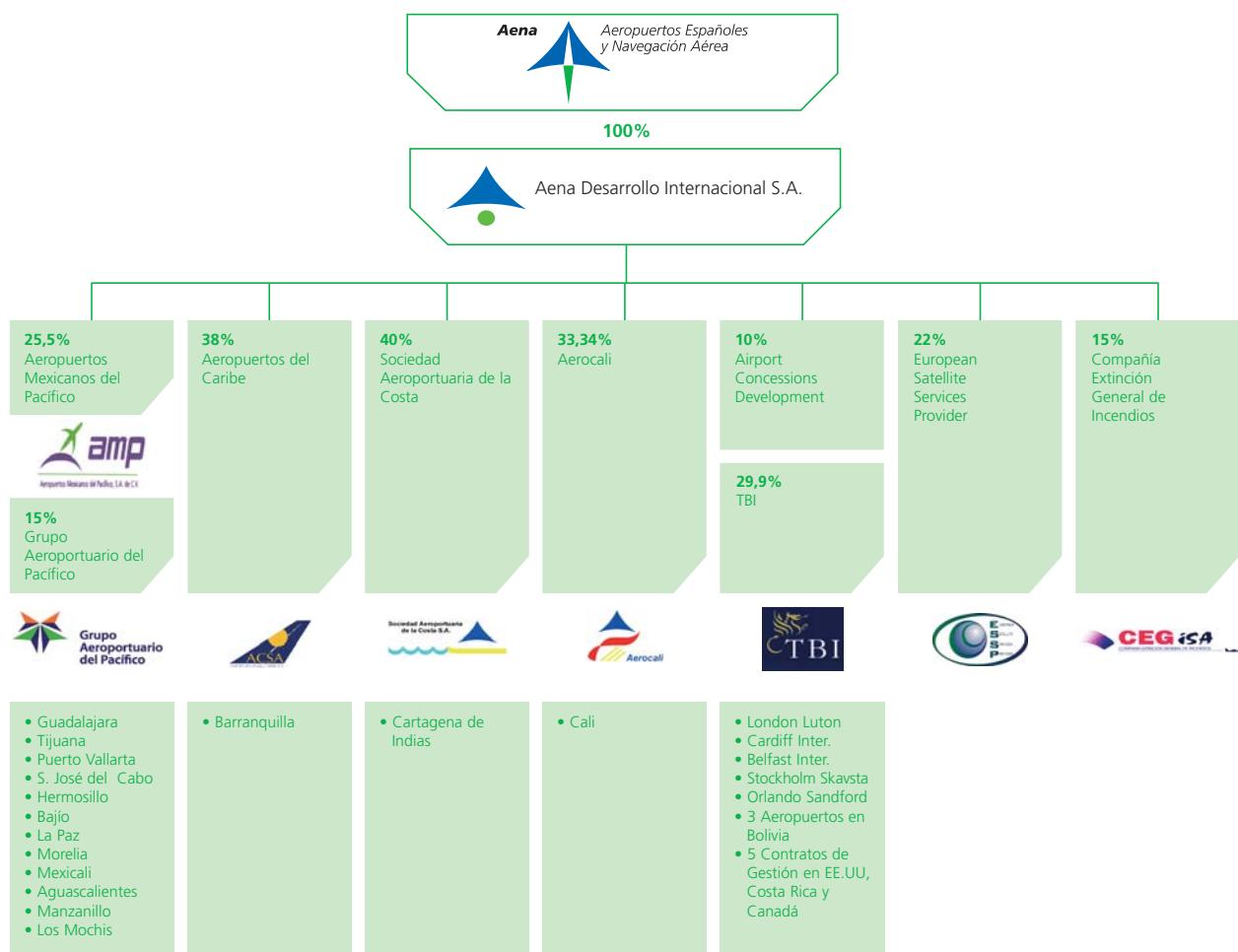
The devaluation of the dollar against the euro had negative repercussions for the earnings of Aena International although this effect was compensated by the good business growth.

In 2004 an alliance was made with the Spanish business group Abertis in order to jointly acquire the British airport operator, TBI, which operates or maintains management contracts at 13 airports in Europe and America and this will mean that, in 2005, Aena will extend its presence to airports outside Spain and will duplicate its dimensions.

As a result of this, 2004 can be classified as very good for Aena International. In fact, the earnings for the financial year were double the earnings of the previous year as a consequence of the good performance of the airports and the contribution of projects in the area of air navigation. The growth perspectives in the two business areas are highly positive.



**Participaciones empresariales de Aena Internacional**  
 Business Participations of Aena International



## Desarrollo internacional

### International Development

## México

### Grupo Aeroportuario del Pacífico

La participación de Aena Internacional en el Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP), que explota 12 aeropuertos en México, se lleva a cabo a través de la sociedad Aeropuertos Mexicanos del Pacífico (AMP), que es a su vez el socio estratégico del GAP, a través del 15% del capital y de un contrato de gestión. El 85% del capital restante de GAP permanece en manos de la Administración mexicana pendiente de su colocación en bolsa. Aena Internacional tiene una participación en el capital de AMP del 25,5% y es el socio operador de GAP.

### Coyuntura económica

La inflación, Índice Nacional de Precios al Consumo (INPC), cerró este año con una tasa interanual del 5,19%, casi un punto y medio por encima de la tasa de 2003.

El peso mexicano, aunque con variaciones a lo largo del año, cerró a un tipo de cambio frente al dólar americano de 11,2648 pesos mexicanos por dólar, lo que supone una pequeña pérdida de valor (poco más del 1%) en el ejercicio.

### Actividad Aeroportuaria

En términos generales se puede considerar que 2004 fue un buen año para el Grupo, ya que las cifras totales de operaciones, pasajeros y carga presentaron crecimientos con respecto a 2003, e inclusive el tráfico y las operaciones totales superaron las cifras alcanzadas en los años que comprenden de 1999 a 2003.

## Mexico

### Grupo Aeroportuario del Pacifico

The participation of Aena International in the Grupo Aeroportuario del Pacifico (GAP), which operates 12 airports in Mexico is done through the company, Aeropuertos Mexicanos del Pacifico (AMP), which is the strategic partner of GAP, through 15% of the capital and a management contract. The remaining 85% of the capital of GAP remains in the hands of the Mexican Administration pending its flotation. Aena International has a participation in the capital of AMP amounting to 25.5% and is the operator partner of GAP.

### Economic Situation

Inflation according to the National Consumer Price Index reached an annual rate of 5.19%, almost one and a half points above the rate for 2003.

Although the Mexican peso varied throughout the year, it closed with an exchange rate with regard to the dollar of 11.2648 Mexican pesos to the dollar, which means a small loss of value (a little over 1%) for the financial year.

### Airport Activity

In general terms, 2004 can be considered to be a good year for the Group as the total figures for passenger and cargo operations showed growth with respect to 2003, and even the total operations were above the figures reached in the years from 1999 to 2003.

Tráfico de pasajeros* Passenger Traffic*														
Nacional					Internacional					Total				
Año	Regular	No Regular	General	Total	Año	Regular	No Regular	General	Total	Año	Regular	No Regular	General	Total
2003	10.947.993	144.808	76.921	11.169.722	2003	4.521.528	718.313	34.772	5.274.613	2003	15.469.521	863.121	111.693	16.444.335
2004	11.193.872	123.917	95.755	11.413.544	2004	5.384.496	704.760	13.358	6.102.614	2004	16.578.368	828.677	109.113	17.516.158
Var 04/03	2,2%	-14,4%	24,5%	2,2%	Var 04/03	19,1%	-1,9%	-61,6%	15,7%	Var 04/03	7,2%	-4,0%	-2,3%	6,5%

\* Excluidos tránsitos y otras clases de tráfico.

\* Transit and other types of traffic excluded

## Desarrollo internacional

### International Development

Carga en kilos Cargo in Kilos											
Nacional				Internacional				Total			
Año	Mixtos	Cargueros	Total	Año	Mixtos	Cargueros	Total	Año	Mixtos	Cargueros	Total
2003	43.671.223	22.382.036	66.053.259	2003	6.043.921	62.372.907	68.416.828	2003	49.715.144	84.754.943	134.470.087
2004	43.082.953	23.048.992	66.131.945	2004	4.508.904	74.358.065	78.866.969	2004	47.591.856	97.407.057	144.998.913
Var 04/03	-1,3%	3,0%	0,1%	Var 04/03	-25,4%	19,2%	15,3%	Var 04/03	-4,3%	14,9%	7,8%

As regards traffic, the total passengers attended increased by 6.5%, the domestic passengers increased 2.2% and those from international flights by 15.7%.

As concerns operational activity, global growth of 2.2% was achieved (8,289 operations more). Domestic service showed less activity than in 2003, with a negative variation of 0.7% (2,007 operations less) while the international service grew by 13.1% (10,296 operations more).

As regards air cargo, international flights showed substantial growth and in the accrual to December, there was an increase of 15.3% equivalent to 10,528 metric tons more than the amount achieved the previous year. As concerns domestic cargo, this grew by 3% on cargo aircraft, while mixed aircraft continued to show figures which are inferior to the previous year.

En lo que respecta al tráfico, los pasajeros totales atendidos registraron un incremento de 6,5%, los nacionales un aumento de 2,2% y los procedentes de vuelos internacionales un 15,7%.

En la actividad operacional, se alcanzó un crecimiento global del 2,2% (8.289 operaciones más). En el servicio nacional se presentó menor actividad que en el 2003, registrándose una variación negativa del 0,7% (2.007 operaciones menos) mientras que en el servicio internacional se produjo un crecimiento del 13,1% (10.296 operaciones más).

En la carga aérea, se alcanzaron crecimientos importantes en los vuelos internacionales, lográndose en el acumulado a diciembre un aumento de un 15,3%, equivalente a 10.528 TM más que las alcanzadas el año pasado. En lo que respecta a la carga nacional, creció un 3% en aeronaves cargueras, mientras en mixtas continuó mostrando cifras inferiores al año pasado.

Aeropuertos	Nacional		Internacional		Total		Variación % 2004/2003		
	2003	2004	2003	2004	2003	2004	Nacional	Internacional	Total
Aguascalientes	282.335	263.763	74.286	100.342	356.621	364.105	-6,6%	35,1%	2,10%
Guanajuato	668.283	662.997	331.153	382.436	999.436	1.045.433	-0,8%	15,5%	4,6%
Guadalajara	3.436.938	3.509.031	1.621.186	1.883.077	5.058.124	5.392.108	2,1%	16,2%	6,6%
Hermosillo	981.891	1.079.667	115.944	137.218	1.097.835	1.216.885	10%	18,3%	10,8%
La Paz	388.580	404.171	30.836	33.413	419.416	437.584	4%	8,4%	4,3%
Los Mochis	217.815	214.398	8.892	9.555	226.707	223.953	-1,6%	7,5%	-1,2%
Morelia	366.766	383.462	167.665	226.843	534.431	610.305	4,6%	35,3%	14,2%
Manzanillo	77.939	79.165	101.772	111.499	179.711	190.664	1,6%	9,6%	6,1%
Puerto Vallarta	514.643	547.445	1.530.747	1.731.924	2.045.390	2.279.369	6,4%	13,1%	11,4%
Mexicali	463.605	534.117	1.480	2.443	465.085	536.560	15,2%	65,1%	15,4%
Los Cabos	335.822	353.560	1.273.604	1.473.608	1.609.426	1.827.168	5,3%	15,7%	13,5%
Tijuana	3.435.105	3.381.768	17.048	10.256	3.452.153	3.392.024	-1,6%	-39,8%	-1,7%
<b>Total</b>	<b>11.169.722</b>	<b>11.413.544</b>	<b>5.274.613</b>	<b>6.102.614</b>	<b>16.444.335</b>	<b>17.516.158</b>	<b>2,2%</b>	<b>15,7%</b>	<b>6,5%</b>

## Desarrollo internacional

### International Development

## Principales Actuaciones

### Plan de Negocios

En 2004 se aprobó el Plan de Negocios del GAP que fue realizado por la empresa con el apoyo y supervisión de Aena Internacional.

### Inversiones

2004 fue el último año del quinquenio del Programa Maestro de Desarrollo para cada uno de los 12 aeropuertos. La inversión realizada en este año fue de 260.810.135 pesos, dando un total para el quinquenio de 1.460.163.675 pesos.

Las principales obras del año fueron la ampliación de edificios terminales en los aeropuertos de Guadalajara, Tijuana, Guanajuato, Hermosillo y Aguascalientes y las rehabilitaciones de pavimentos en plataforma, rodajes y vialidades de Guadalajara y la rehabilitación de pista de Mexicali.

### Programas Maestros de Desarrollo 2005-2019

La elaboración de los Programas Maestros de Desarrollo de los 12 aeropuertos del GAP para el periodo 2005-2019, tuvo lugar en los meses de diciembre 2003, enero y febrero de 2004. Siguiendo el procedimiento de tramitación previsto, fueron aprobados por la DGAC en diciembre de 2004 junto con las tarifas máximas reguladas (ingresos aeronáuticos) para este mismo periodo.

### Certificados de Accesibilidad y Cumplimiento Ambiental

Se obtuvieron los certificados de 8 aeropuertos, quedando pendiente para el primer trimestre de 2005 la obtención del certificado de accesibilidad para 4 aeropuertos y de cumplimiento ambiental para otros 4.

### Seguridad

En enero se pasó con éxito la Auditoría de Seguridad de OACI. Se trata de una auditoría al Estado de México (OACI eligió los aeropuertos de Ciudad de México y Guadalajara).

Asimismo, se realizaron los estudios y la preparación de pliegos para licitar la instalación del sistema de inspección del 100% de equipaje de bodega en los 12 aeropuertos del Grupo.

## Main Work

### Business Plan

In 2004, a Business Plan for GAP was approved and was implemented by the company with the support and supervision of Aena International.

### Investment

2004 was the last year of the five-year Master Plan for Development of each of the 12 airports. The investment made during 2004 amounted to 260,810,135 pesos, making a total for the five years of 1,460,163,675 pesos.

The main work carried out during the year was the enlargement of the terminal buildings at the airports of Guadalajara, Tijuana, Guanajuato, Hermosillo and Aguascalientes and the rehabilitation of surfaces on aprons, taxiways and roads at Guadalajara and the rehabilitation of the runway at Mexicali.

### Master Development Programmes 2005-2019

The drafting of the Master Development Programmes for the 12 airports of GAP for the period 2005-2019 took place in the months of December 2003, January and February 2004. Following the planned administrative processing procedure, the programmes were approved by the DGAC in December 2004 together with the maximum regulated tariffs (aeronautical earnings) for this period.

### Certificates of Accessibility and Environmental Compliance

The certificates of 8 airports were obtained and the certificates of accessibility for 4 airports and the certificates of environmental compliance for another 4 airports remain pending for the first quarter of 2005.

### Safety

In January the Safety Audit of the ICAO was successfully passed. This is an audit on the State of Mexico and the ICAO chose the airports of Mexico City and Guadalajara.

In addition, the studies and the preparation of specifications for the bidding for the installation of the inspection system for 100% of the hold baggage at the 12 airports of the Group.

**ISO 9001:2000**

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

**Commercial and Marketing**

With the support of Aena, Gap participated for the first time in the 2004 Routes held in Madrid with its own delegation and stand. This was the first time Mexican airports had participated and more than 50 meetings were held with air companies.

With regard to the commercial aspect, revenue grew by 41% in comparison with 2003. Commercial revenue per passenger amounted to 20.5 pesos and almost tripled the revenue achieved in 2001 (7.4 pesos per passenger).

In May 2004, the recuperation of the co-investments of Aeroplazas and Aerolocales in the Airports of Puerto Vallarta and Guadalajara concluded, thus, control was taken of the practical totality of the commercial activity which takes place at these airports.

Also in 2004, the execution of the conditioning work on the new Air Cargo Centre at Guadalajara continued, and the search for an operator partner for this airport also continued.

**Transfer of Technology**

Within the framework of the contract of participation in GAP, Aena International continued to provide services involving the transfer of technology through the permanent presence of personnel in Mexico, the continual exchange of knowledge, information and experiences, attendance at the Board and Committee Meetings of the Group, the continual monitoring of company progress and the carrying out of specific work.

**Flotation**

During 2004, the preparatory process for the flotation of the 85% of the company in the hands of the Mexican Government. This process was slowed up due to the need to find an opportunity for adequate flotation.

**ISO 9001: 2000**

Los aeropuertos de Morelia y Bajío, y el Corporativo (servicios centrales) obtuvieron la certificación ISO 9001:2000 con el siguiente alcance: Gestión del Terminal, Gestión de las Operaciones, Gestión de la Seguridad Aeroportuaria y Gestión de las Infraestructuras. Han sido los primeros aeropuertos de México en obtenerlo.

**Comercial y Marketing**

Con el apoyo de Aena, por primera vez, y siendo los primeros aeropuertos mexicanos en hacerlo, GAP ha participado con delegación y stand propios, en el Routes de 2004 celebrado en Madrid, habiendo mantenido más de 50 reuniones con compañías aéreas.

En el aspecto comercial los ingresos han crecido un 41% sobre 2003. El ingreso comercial por pasajero alcanzó los 20,5 pesos, y casi triplicó el que se tenía en el año 2001 (7,4 pesos-pasajero).

En mayo de 2004 se concluyó la recuperación de las coinvenciones de Aeroplazas y Aerolocales en los Aeropuertos de Puerto Vallarta y Guadalajara, consiguiéndose así el control de la práctica totalidad de la actividad comercial que se desarrolla en esos aeropuertos.

También en 2004 se ha seguido con la ejecución de las obras de acondicionamiento del nuevo Centro de Carga Aérea de Guadalajara y la búsqueda de un socio operador del mismo.

**Transferencia de Tecnología**

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

**Salida a Bolsa**

Durante 2004 se continuó con el proceso de preparación de la salida a Bolsa del 85% de la sociedad en manos del gobierno mexicano. Este proceso se ha visto ralentizado por la necesidad de buscar una ventana de oportunidad de colocación adecuada.



Aeropuerto de Cartagena de Indias  
Cartagena de Indias Airport

## Resultados

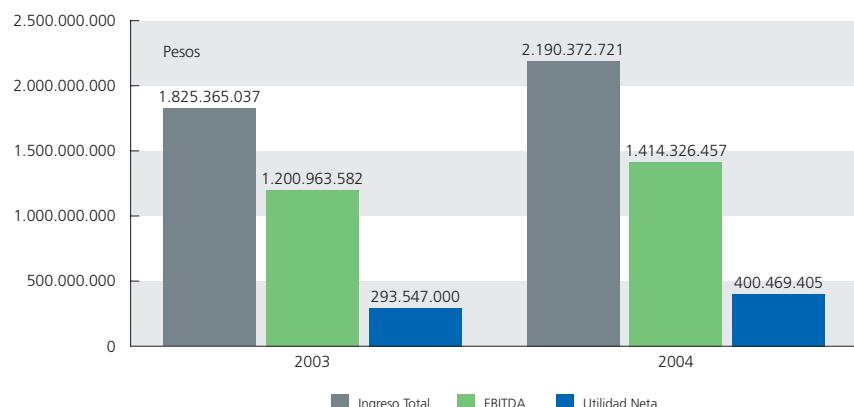
El año se cerró con una mejora significativa sobre 2003 debida principalmente al incremento de tráfico y a la continuación de la ejecución del Plan Comercial. Se mantiene la tendencia de crecimiento porcentual superior de los ingresos que de los gastos operativos (14,1% y 6,5% respectivamente) y se incrementa el ingreso total por pasajero el 12,65%.

El EBITDA de 2004 ha crecido un 18% respecto al obtenido en 2003, y el resultado neto ha aumentado casi un 30%.

## Earnings

The year ended with a significant improvement in comparison with 2003 due mainly to the increased traffic and the continuation of the execution of the Commercial Plan. The tendency of the percentage growth to be greater for earnings than for operational costs was maintained (14.1% and 6.5% respectively), and the total revenue per passenger increased by 12.65%.

The EBITDA for 2004 grew by 18% as compared with the EBITDA obtained in 2003, and net earnings amounted by almost 30%.



## Colombia

### Economic Situation

During 2004, the Colombian economy underwent a slight deceleration as regards the 2003 situation. Its GDP went from 4.10% in 2003 to 3.30% at the end of 2004, although this was above its percentage average for the last ten years, which was 2.10%.

The Colombian peso closed at 2,354.75 against the US dollar, having started the year at 2,780, therefore it appreciated 15% against the dollar. This was due mainly to the good performance of exports. The index of appreciation is a negative factor as regards international tourism as it discourages the foreign tourist from choosing Colombia as a destination. On the other hand, the Colombian tourist who wished to travel abroad had more purchasing power.

At the end of 2004, inflation stood at 5.50%, and the downward trend initiated in 1997 continued.

The unemployment rate continues to be high but it improved in comparison with 2003 as it went from 32% to 30.70% in 2004.

In addition, the Democratic Safety Programme commenced by the President of the Republic continued to have good results, especially as regards tourism at domestic and international level.

As concerns passenger traffic, there was a slight recuperation although this was far from the general ratios for the sector as it did not reach the traffic levels previous to September 11, 2001.

The effects of the Avianca-Aces merger and the restructuring of routes carried out by Avianca continued to substantially affect the recuperation of the movement of passengers and, especially, the movement of aircraft. The recuperation is expected to occur in 2005.

### Cartagena de Indias Airport

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

## Colombia

### Coyuntura económica

Durante el año 2004, la economía colombiana ha experimentado una ligera desaceleración con relación a la situación de 2003. Su PIB pasó de un 4,10 % en 2003 a un 3,30% a finales de 2004, aunque por encima de su promedio porcentual de los últimos diez años, que fue del 2,10%.

El peso colombiano cerró a 2.354,75 Col \$/USA, habiendo comenzado el año a 2.780 con lo que la apreciación frente al dólar estadounidense ha sido del 15%; esto se ha debido fundamentalmente al buen comportamiento de las exportaciones. El índice de apreciación es un factor negativo para el turismo internacional puesto que desmotiva al turista extranjero a elegir Colombia como destino. De manera contraria lo hace con el turista nacional que desea viajar al exterior, ahora tiene mayor capacidad de compra.

La inflación cerró en 2004 en el 5,50%, siguiendo la tendencia a la baja iniciada en 1997.

La tasa de desempleo, si bien sigue siendo alta, mejoró frente a 2003, pasando de un 32% a un 30,70% en 2004.

Por otro lado, el programa de Seguridad Democrática iniciado por el Presidente de la Republica siguió dando buenos resultados, especialmente en materia de turismo, tanto a nivel nacional como internacional.

En relación al tráfico de pasajeros, se observó una ligera recuperación, si bien alejada de los ratios generales del sector, de manera que no se llegaron a alcanzar los niveles de tráfico previos al 11 de septiembre de 2001.

Tanto en el movimiento de pasajeros como, sobre todo, de aeronaves los efectos de la fusión Avianca-Aces y la reestructuración de los itinerarios realizada por Avianca, siguieron afectando de manera importante a su recuperación, que se espera se empiece a producir en 2005.

### Aeropuerto de Cartagena de Indias

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

En relación al tráfico de pasajeros, si bien los nacionales han permanecido prácticamente estables en relación con el año anterior, con un crecimiento del 1,15%, los pasajeros internacionales han experimentado un repunte con un crecimiento del 28,9% respecto a 2003. El año 2005 se presenta con cierto optimismo, ya que se espera consolidar la conexión directa desde Madrid a Cartagena, con Air Madrid y hay perspectivas de creación de nuevas rutas con destino Cartagena.

Los ingresos de la sociedad en el periodo fueron de 16.929 millones de pesos, que representan un crecimiento del 13,4% frente a 2003 y el resultado operacional experimentó un incremento del 14,6%. Los ingresos comerciales de la sociedad siguieron mejorando, incrementándose en un 13,4% en relación al año anterior, como resultado de los nuevos espacios comerciales puestos en explotación a finales de 2003.

### **Aeropuerto de Barranquilla**

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

Este año ha estado caracterizado principalmente por una ligera recuperación en el movimiento de pasajeros de este aeropuerto. El tráfico nacional ha crecido en un 2,25% y el internacional cerca de un 7,35 %. El total de pasajeros ha aumentado en un 2,96 %.

Pese al modesto crecimiento del tráfico, la sociedad ha mantenido su rentabilidad económica, con un incremento en los ingresos del 6,7%, y en el resultado operacional del 10,4% respecto al año anterior.

### **Aeropuerto de Cali**

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

La sociedad Aerocali continúa en una difícil situación económica. A pesar de esta coyuntura, la sociedad ha estado trabajando en la mejora de los ingresos comerciales que se han incrementado en un 30% y en la contención de los costos de operación, logrando mejorar su resultado operacional en un 9% respecto al año anterior. Adicionalmente, Aerocali ha solicitado el reequilibrio económico del Contrato de Concesión.

Por otro lado, el tráfico de pasajeros ha mostrado a lo largo del año un cambio en la tendencia negativa que venía de años

In relation to passenger traffic, although domestic passengers remained stable as regards the previous year, with 1.15% growth, international passengers grew by 28.9% in comparison with 2003. There is a certain optimism as regards 2005 as the direct connection between Madrid and Cartagena with Air Madrid is expected to be consolidated and there are perspectives for the creation of new routes with Cartagena as destination.

The revenue for the company in the period amounted to 16,929 million pesos, which represents 13.4% growth in comparison with 2003 and the operational earnings increased by 14.6%. The commercial revenue of the company continued to improve, increasing by 13.4% in relation to the previous year as a result of the new commercial areas brought into operation at the end of 2003.

### **Barranquilla Airport**

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

This year was mainly characterised by a slight recuperation in the movement of passengers at this airport. Domestic traffic increased by 2.25% and international traffic grew by approximately 7.35%. The total number of passengers grew by 2.96%.

Despite the modest growth in traffic, the company maintained its financial profitability with an increase in earnings amounting to 6.7% and an increase of 10.4% in operational earnings as compared with the previous year.

### **Cali Airport**

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

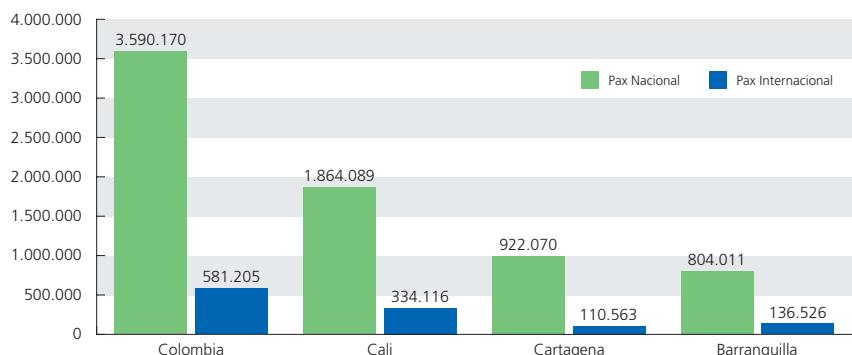
The company, Aerocali, continues to be in a difficult economic situation. Despite this situation, the company was working on the improvement of commercial revenue, which increased by 30%, and on the containment of operating costs and improved operational earnings by 9% as compared with the previous year. Furthermore, Aerocali requested the economic re-balancing of the Concession Contract.

Throughout the year, passenger traffic showed a change in the negative tendency of the previous

years as is shown by the growth in total traffic of approximately 2.95% as compared with the previous year. This improvement is especially significant as regards international traffic, which ended the year with an accrued growth of 16.43%. However, the traffic levels previous to September 11 have not yet been reached.

anteriores, como así lo demuestra un crecimiento en el tráfico total con respecto al año anterior cercano al 2,95%. Esta mejora es especialmente significativa en el tráfico internacional, llegando a final del año con un crecimiento acumulado del 16,43%. No obstante, todavía no se han alcanzado los niveles de tráfico previos al 11 de septiembre.

### Tráfico aéreo Colombia - Colombia Air Traffic



NACIONAL	3.590.170	1.864.089	922.070	804.011
% Variación	1,24%	0,86%	1,15%	2,25%
INTERNACIONAL	581.205	334.116	110.563	136.526
% Variación	16,27%	16,43%	28,99%	7,35%
<b>PAX TOTAL</b>	<b>4.171.375</b>	<b>2.198.205</b>	<b>1.032.633</b>	<b>940.537</b>
% Variación	3,10%	2,95%	3,55%	2,96%

### Consolidated financial earnings of the Colombian companies

#### Commercial Revenue

The Colombian companies made strong efforts to improve their levels of earnings per passenger and, as a result of this, in 2004, total earnings per passenger for the three companies together went from 14,521 Colombian pesos per passenger in 2003 to 15,344 pesos. In addition, commercial development, measured as commercial earnings per passenger, grew by 18.29%.

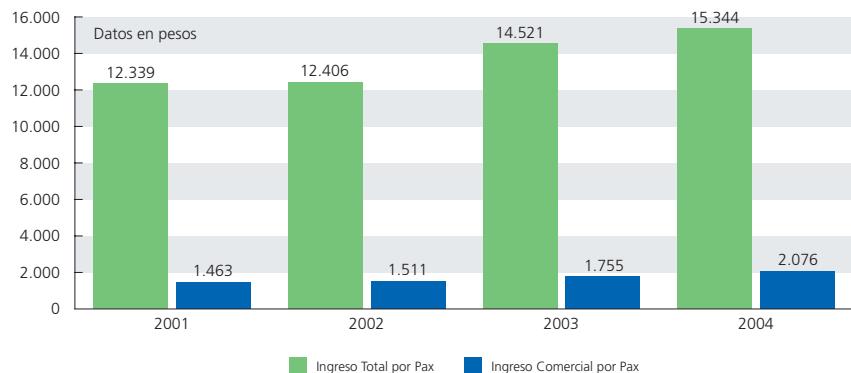
### Resultados económicos consolidados de las sociedades colombianas

#### Ingresos Comerciales

Las sociedades colombianas han hecho un esfuerzo importante por mejorar su nivel de ingresos por pasajero y como resultado en el año 2004 el ingreso total por pasajero de las tres sociedades en conjunto pasó de 14.521 pesos colombianos por pasajero en el año 2003 a 15.344 pesos. Además, el desarrollo comercial, medido como ingresos comerciales por pasajero, ha experimentado un incremento del 18,29%.

## Desarrollo internacional

### International Development



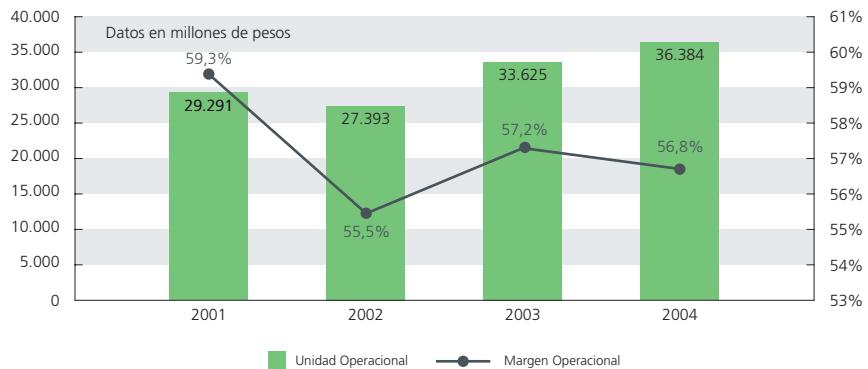
	Incremento 2002-2001	Incremento 2003-2002	Incremento 2004-2003
Ingreso Total/Pax	0,5%	17%	5,7%
Ingreso Comercial/Pax	3%	16%	18,29%

## EBITDA y margen operacional sobre ingresos

El margen operacional sobre ingresos y el EBITDA en el conjunto de las sociedades se han mantenido en relación a 2003 y tras su recuperación después de la caída de 2002.

## EBITDA and Operational Margin over Earnings

The operational margin over earnings and the EBITDA as regards all the companies were maintained in relation to 2003 after the recuperation from the fall in 2002.



## Cuba

### Jardines del Rey International Airport

2004 was the second year of operations at the Airport of Cayo Coco, and the work of Aena International as the operator was consolidated.

The number of passengers attended to at the airport was 438,927, 324,144 of whom were international passengers, 79,649 were domestic and 35,134 were in transit, which means an increase in traffic of 18.6%, 9% more than was planned, which demonstrates the potential of the area as a tourist destination.

Canada continues to be the main origin-destination of international traffic with 69%, followed by England with 22%, Germany 4% and Italy 3%.

The aeronautical earnings grew by 18.4% in comparison with 2003 and earnings for commercial activity increased by 54%. Costs were contained at almost 20%, with resulting earnings of 25.8%.

In 2004, the Management and Operation Model for the Airport was presented in order to facilitate the development of the procedures required for the management of the airport based on the identification of the processes which determine its functioning. The Quality Management System was also implemented and the document entitled "Methodology for the Measurement of the Levels of Quality Perceived" was drafted. This document is based on the Aena methodology adapted to this airport.

In the technical-operational area, the finalisation of the work on the runway should be mentioned. This involved the final layer of asphalting and the adaptation of the borders, as well as the implementation of the operations management tool, CONOPER.

As regards the Economic-Commercial area, the main work carried out in 2004 was as follows:

- The opening of two new commercial areas in the boarding hall and the check-in hall in February.
- Updating of the Business Plan (2004-2006) and the Commercial Plan (2004-2006).
- Drafting of the Services Charter at the Jardines del Rey International Airport.

With regard to training, during 2004, several seminars were given on the organisation of the Aena Fire Extinguishing Service, Budget and

## Cuba

### Aeropuerto internacional Jardines del Rey

2004 ha sido el segundo año de funcionamiento del Aeropuerto de Cayo Coco, consolidándose la actuación de Aena Internacional como operador del mismo.

El número de pasajeros atendidos por el aeropuerto fue de 438.927, de los que 324.144 fueron internacionales, 79.649 nacionales y 35.134 tránsitos, lo que supone un incremento de tráfico del 18,6%, y un 9% sobre lo planificado, demostrándose el potencial de la zona como destino turístico en Cuba.

Canadá sigue siendo el principal origen-destino de tráfico internacional, con un 69%, seguido de Inglaterra con un 22%, Alemania 4% e Italia 3%.

Los ingresos aeronáuticos crecieron un 18,4% respecto a 2003, y los ingresos por actividad comercial un 54%. Los gastos se contuvieron en casi un 20%, arrojando un incremento del resultado de 25,8%.

En este año se presentó el Modelo de Gestión y Operación del aeropuerto con la idea de facilitar el desarrollo de los procedimientos necesarios para la gestión del mismo en base a identificar los procesos que determinan su funcionamiento. Asimismo, se implantó el Sistema de Gestión de la Calidad y se elaboró el documento de "Metodología para la Medición de los Niveles de Calidad Percibida", basado en la metodología de Aena y adaptada a este aeropuerto.

En el área Técnico-Operativa caben destacar la finalización de las obras previstas en la pista: asfaltado de última capa y adecuación de márgenes, así como la implantación de la herramienta de gestión de operaciones CONOPER.

En el área Económico-Comercial las principales actuaciones en 2004 han sido las siguientes:

- Apertura en febrero de dos nuevos espacios comerciales en el salón de última espera y en la sala de facturación.
- Actualización del Plan de Negocio (2004-2006) y del Plan Comercial (2004-2006).
- Elaboración de la Carta de Servicios del Aeropuerto Internacional Jardines del Rey.

En el área formativa, durante 2004 se impartieron diversos seminarios sobre la organización del Servicio Contra incendios en Aena, Control Presupuestario y de Gestión, Actividades en



Aeropuerto de Guadalajara (Méjico)  
Guadalajara Airport (Mexico)

Plataforma, Plan de Emergencia, sistemas de gestión operacional CONOPER y GESLOT y sobre Herramientas de Trabajo en Equipo en los aeropuertos de Jardines del Rey, Camagüey, Holguín y Santiago de Cuba.

### Navegación aérea

A lo largo de 2004 Aena Internacional ha continuado trabajando intensamente en el área de Navegación Aérea, tanto en la ejecución de proyectos como en el apoyo a Aena en el desarrollo de alianzas empresariales con otros proveedores de servicios de navegación aérea europeos.

El proyecto de colaboración con ASA de Cabo Verde, comenzado en 2003, concluyó con éxito al final de 2004, consiguiendo el objetivo de implementar el control radar en todo el país y de proporcionar los servicios, la formación y el apoyo necesarios durante toda la transición. Este proyecto constituye una excelente referencia para Aena y ha generado un gran interés en los países del Atlántico sur.

Management Control, Apron Activities, Emergency Plan, the CONOPER and GESLOT operational management systems and on team work tools at the airports of Jardines del Rey, Camagüey, Holguín and Santiago de Cuba.

### Air Navigation

Throughout 2004, Aena International continued to work intensively in the area of air navigation as regards the execution of projects and support to Aena in the development of international business alliances with other European air navigation services providers.

The collaboration project with ASA of Cabo Verde, begun in 2003, was successfully concluded in 2004 and the objectives consisting of the implementation of radar control throughout the country, the provision of services, training and support required during all the transition period were achieved. This programme constitutes an excellent reference for Aena and gave rise to much interest in the countries of the South Atlantic.

Moreover, in 2004, the execution of the first phase of the collaboration agreement with the British air navigation services provider, NATS, commenced with a view to NATS adopting the SACTA system, a tool developed by Aena for air traffic management, signed at the end of 2003 with a duration of 18 months. This agreement has two main objectives:

- The analysis of the SACTA tool for its use by NATS at its new control centre in Scotland.
- To confirm the "scalability" of the SACTA system to manage the levels of traffic required for its future use at the London TMA.

The technical and operational evaluations which were carried out throughout the year, including a broad simulation of Scottish and London air space for the British controllers was highly satisfactory and there are positive perspectives that the current collaboration will continue.

Also in 2004, Aena International continued to manage the participation of Aena in ESSP (European Satellite Service Provider), a group of the main European Air Navigation providers, which aspires to become the future operator-provider of EGNOS services.

### **Acquisition of TBI**

In 2004, Aena reached an agreement with the company, Abertis S.A. in order to acquire TBI, the British airport operator, which is listed on the London Stock Exchange.

The purchase offer was presented on November 24, 2004 and on December 20, 90% adherence to the offer was achieved and, in accordance with British regulations for this type of operation, this made the acquisition of 100% of the shares of TBI possible.

The participation of Aena Desarrollo Internacional, S.A. in TBI is made through ACDL (Airport Concessions and Development Limited) in which Aena Desarrollo Internacional, S.A. has a participation of 10%.

The acquisition of TBI is a high relevance operation for Aena as its benefits go beyond the expected profitability of the TBI business. It means growth in the international dimension of Aena and its consolidation as an international operator due to the notable increase in its airport operations outside Spain, as well as its diversity. In fact through TBI, Aena will be present in 29 airports in

También en 2004 se inició la ejecución de la primera fase del acuerdo de colaboración con el proveedor británico de servicios de navegación aérea, NATS, para la adopción por este último del sistema SACTA, herramienta desarrollada por Aena para la gestión del tráfico aéreo, firmado a finales de 2003 y que con una duración estimada de 18 meses tiene dos objetivos principales:

- Analizar la herramienta SACTA para su utilización por NATS en su nuevo centro de control de Escocia.
- Confirmar la 'escalabilidad' del sistema SACTA para manejar los niveles de tráfico requerido para su utilización futura en el TMA de Londres.

Las evaluaciones técnicas y operacionales que se hicieron durante todo el año, incluyendo una amplia simulación del espacio aéreo escocés y londinense para los controladores británicos, resultó altamente satisfactoria, siendo positivas las perspectivas de extender la colaboración actual.

También en 2004, Aena Internacional ha seguido gestionando la participación de Aena en ESSP (European Satellite Service Provide), agrupación de los principales proveedores europeos de Navegación Aérea, que aspira a convertirse en el futuro operador-proveedor de servicios EGNOS.

### **Adquisición de TBI**

Aena estableció en 2004 un acuerdo con la empresa Abertis S.A. para adquirir el operador británico de aeropuertos TBI, que cotizaba en la bolsa de Londres.

La oferta de compra de TBI fue presentada el 24 de noviembre de 2004 y el 20 de diciembre se alcanzaba el 90% de adhesiones a la misma que permiten, de acuerdo a la regulación británica para este tipo de operaciones, adquirir el 100% de las acciones de TBI.

La participación de Aena Desarrollo Internacional, S.A., en TBI se realiza por medio de ACDL (Airport Concessions and Development Limited) en la que Aena Desarrollo Internacional S.A., ostenta una participación del 10%.

La adquisición de TBI es una operación de gran relevancia para Aena cuyos beneficios van más allá de la rentabilidad esperada del negocio de TBI. Con ella, Aena crece en su dimensión internacional y se consolida como empresa operadora internacional por el notable incremento en su actividad en operaciones aeroportuarias fuera de España, así como su diversidad. En efecto,

Aena Internacional con TBI estará presente en 29 aeropuertos en 9 países fuera de España, por los que en 2004 han transitado más de 41 millones de pasajeros.

Por otra parte, Aena estará presente con esta operación en mercados más estables y países OCDE, lo que implica un mejor equilibrio en la presencia internacional, que quedará distribuida entre mercados con ciclos económicos, riesgos cambiarios y comportamientos del sector transporte aéreo diferentes, como es el caso de los mercado europeo y estadounidense.

Y, además, con esta operación Aena se posiciona en el área de Londres, la de mayor tráfico aeroportuario del mundo con más de 100 millones de pasajeros anuales; y se sitúa en la vanguardia de las nuevas tendencias del mercado transporte aéreo al ser TBI el principal operador privado mundial de aeropuertos para aerolíneas de bajo coste.

### **El Grupo TBI**

TBI es un grupo británico cuya actividad principal es la operación aeroportuaria. En la actualidad cuenta con la siguiente cartera de aeropuertos en régimen de concesión o propiedad:

En el Reino Unido: London-Luton, Belfast International y Cardiff International.

En Suecia: Stockholm Skavsta.

En EE.UU.: Orlando Sanford.

En Bolivia: La Paz, Cochabamba y Santa Cruz.

Además, el grupo tiene contratos de gestión total en los aeropuertos de Albany y Burbank en Estados Unidos y San José en Costa Rica y contratos de gestión parcial en los aeropuertos de Atlanta (Estados Unidos) y Toronto (Canadá).

### **Actividad aeroportuaria**

En el año 2004 el total de pasajeros movidos en los 8 aeropuertos que ostenta en régimen de concesión o propiedad del grupo fue de 19,2 millones, lo que frente a los 17,2 millones de 2003 supone un incremento de un 11,6%.

De los 19,2 millones de 2004, un 63,4% fueron transportados por compañías de bajo coste, un 20,2% por compañías charter y el restante 16,4% por compañías regulares.

9 countries outside Spain and more than 41 million passengers passed through these airports in 2004.

Through this operation, Aena will also be present in more stable countries and countries of the OECD, which implies an improved balance of its international presence, which will be distributed throughout markets with economic cycles, exchange risks and the performance of the air transport sector which differ, as is the case with the European and United States markets.

In addition, with this operation, Aena is positioned in the London area, which has the most airport traffic in the world with more than 100 million passengers annually, and is situated in the vanguard of the new tendencies of the air transport market as TBI is the main private operator for low cost airlines in the world.

### **The TBI Group**

TBI is a British group whose main activity is airport operations. At the present time, it has the following portfolio of airports as concessions or as its own property:

In the United Kingdom: London-Luton, Belfast International and Cardiff International.

In Sweden: Stockholm Skavsta.

In the United States: Orlando Sanford.

In Bolivia: La Paz, Cochabamba and Santa Cruz.

Moreover, the group has total management contracts at the airports of Albany and Burbank in the United States and San José in Costa Rica and partial management contracts at the airports of Atlanta (United States) and Toronto (Canada).

### **Airport Activity**

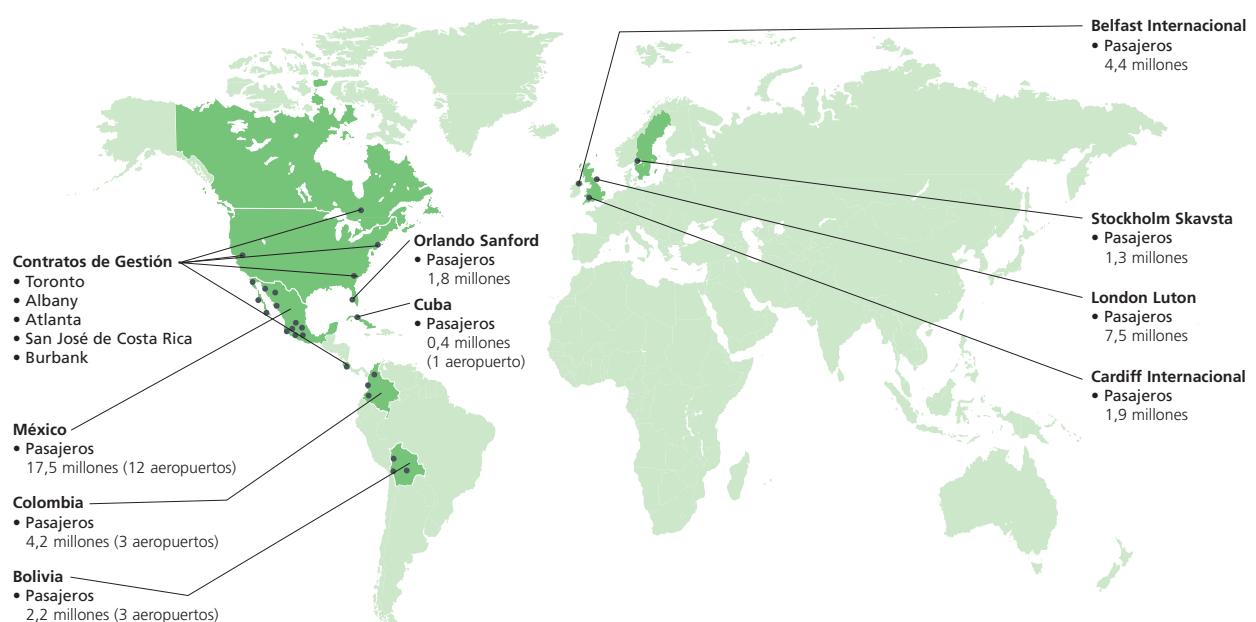
In 2004, the total movement of passengers in the 8 airports which are concessions or its own property was 19.2 million, which was an increase of 11.6% in comparison with the 17.2 million in 2003.

As regards the 19.2 million passengers in 2004, 63.4% were transported by low cost companies, 20.2% by charter companies and the remaining 16.4% by regular companies.

**Aeropuertos gestionados por Aena Internacional en 2004**  
**Airports Managed by Aena International in 2004**



**Aeropuertos gestionados/participados por Aena Internacional después de la adquisición de TBI**  
**Airports managed/participated in by Aena International after the acquisition of TBI**



## Desarrollo internacional

### International Development

Pasajeros*									
	Total Nacional 2004	Total Nacional 2003	%04-03	Total Internacional 2004	Total Internacional 2003	%04-03	Total 2004	Total 2003	%04-03
Aguascalientes	263.763	282.335	-6,58%	100.342	74.286	35,08%	364.105	356.621	2,10%
Guanajuato	662.997	668.283	-0,79%	382.436	331.153	15,49%	1.045.433	999.436	4,60%
Guadalajara	3.509.031	3.436.938	2,10%	1.883.077	1.621.186	16,15%	5.392.108	5.058.124	6,60%
Hermosillo	1.079.667	981.891	9,96%	137.218	115.944	18,35%	1.216.885	1.097.835	10,84%
La Paz	404.171	388.580	4,01%	33.413	30.836	8,36%	437.584	419.416	4,33%
Los Mochis	214.398	217.815	-1,57%	9.555	8.892	7,46%	223.953	226.707	-1,21%
Morelia	383.462	366.766	4,55%	226.843	167.665	35,30%	610.305	534.431	14,20%
Manzanillo	79.165	77.939	1,57%	111.499	101.772	9,56%	190.664	179.711	6,09%
Puerto Vallarta	547.445	514.643	6,37%	1.731.924	1.530.747	13,14%	2.279.369	2.045.390	11,44%
Mexicali	534.117	463.605	15,21%	2.443	1.480	65,07%	536.560	465.085	15,37%
Los Cabos	353.560	335.822	5,28%	1.473.608	1.273.604	15,70%	1.827.168	1.609.426	13,53%
Tijuana	3.381.768	3.435.105	-1,55%	10.256	17.048	-39,84%	3.392.024	3.452.153	-1,74%
<b>Total México</b>	<b>11.413.544</b>	<b>11.169.722</b>	<b>2,18%</b>	<b>6.102.614</b>	<b>5.274.613</b>	<b>15,70%</b>	<b>17.516.158</b>	<b>16.444.335</b>	<b>6,52%</b>
Barranquilla	804.011	786.338	2,25%	136.526	127.176	7,35%	940.537	913.514	2,96%
Cartagena	922.070	911.560	1,15%	110.563	85.716	28,99%	1.032.633	997.276	3,55%
Cali	1.864.089	1.848.181	0,86%	334.116	286.978	16,43%	2.198.205	2.135.159	2,95%
<b>Total Colombia</b>	<b>3.590.170</b>	<b>3.546.079</b>	<b>1,24%</b>	<b>581.205</b>	<b>499.870</b>	<b>16,27%</b>	<b>4.171.375</b>	<b>4.045.949</b>	<b>3,10%</b>
Cayo Coco	79.649	64.164	24,13%	324.144	265.771	21,96%	403.793	329.935	22,39%
<b>TOTAL AENA INTERNACIONAL</b>	<b>15.083.363</b>	<b>14.779.965</b>	<b>2,05%</b>	<b>7.007.963</b>	<b>6.040.254</b>	<b>16,02%</b>	<b>22.091.326</b>	<b>20.820.219</b>	<b>6,11%</b>

\* Excluidos tránsitos y otras clases de tráfico.

\* Excluding transit and other types of traffic.

## Desarrollo internacional

### International Development

Operaciones Operations									
	Total Nacional 2004	Total Nacional 2003	%04-03	Total Internacional 2004	Total Internacional 2003	%04-03	Total 2004	Total 2003	%04-03
Aguascalientes	8.769	8.535	2,74%	2.915	1.940	50,26%	11.684	10.475	11,54%
Guanajuato	20.834	21.336	-2,35%	5.346	4.818	10,96%	26.180	26.154	0,10%
Guadalajara	95.862	99.725	-3,87%	26.466	24.338	8,74%	122.328	124.063	-1,40%
Hermosillo	37.574	37.886	-0,82%	6.626	6.490	2,10%	44.200	44.376	-0,40%
La Paz	18.074	19.200	-5,86%	1.524	1.194	27,64%	19.598	20.394	-3,90%
Los Mochis	18.714	19.898	-5,95%	402	346	16,18%	19.116	20.244	-5,57%
Morelia	13.898	14.099	-1,43%	2.492	1.945	28,12%	16.390	16.044	2,16%
Manzanillo	5.792	5.412	7,02%	1.990	1.634	21,79%	7.782	7.046	10,45%
Puerto Vallarta	21.282	18.055	17,87%	15.834	14.462	9,49%	37.116	32.517	14,14%
Mexicali	10.197	10.232	-0,34%	1.443	686	110,35%	11.640	10.918	6,61%
Los Cabos	8.515	8.029	6,05%	22.235	18.296	21,53%	30.750	26.325	16,81%
Tijuana	42.114	41.225	2,16%	1.470	2.298	-36,03%	43.584	43.523	0,14%
<b>Total México</b>	<b>301.625</b>	<b>303.632</b>	<b>-0,66%</b>	<b>88.743</b>	<b>78.447</b>	<b>13,12%</b>	<b>390.368</b>	<b>382.079</b>	<b>2,17%</b>
Barranquilla	21.235	22.697	-6,44%	2.858	3.061	-6,63%	24.093	25.758	-6,46%
Cartagena	22.384	25.408	-11,90%	3.291	3.540	-7,03%	25.675	28.948	-11,31%
Cali	32.322	35.646	-9,33%	4.146	3.918	5,82%	36.468	39.564	-7,83%
<b>Total Colombia</b>	<b>75.941</b>	<b>83.751</b>	<b>-9,33%</b>	<b>10.295</b>	<b>10.519</b>	<b>-2,13%</b>	<b>86.236</b>	<b>94.270</b>	<b>-8,52%</b>
Cayo Coco	2.782	2.584	7,66%	2.114	1.923	9,93%	4.896	4.507	8,63%
<b>TOTAL AENA INTERNACIONAL</b>	<b>377.566</b>	<b>387.383</b>	<b>-2,53%</b>	<b>99.038</b>	<b>88.966</b>	<b>11,32%</b>	<b>476.604</b>	<b>476.349</b>	<b>0,05%</b>

## Desarrollo internacional

### International Development

	Carga (toneladas) Cargo (tons)		
	Total 2004	Total 2003	%04-03
Aguascalientes	1.052	959	9,71%
Guanajuato	2.323	2.935	-20,84%
Guadalajara	103.469	92.851	11,43%
Hermosillo	5.717	5.259	8,72%
La Paz	3.657	3.455	5,85%
Los Mochis	565	924	-38,88%
Morelia	382	493	-22,48%
Manzanillo	218	286	-23,76%
Puerto Vallarta	2.769	3.005	-7,86%
Mexicali	2.905	2.237	29,86%
Los Cabos	3.253	4.035	-19,38%
Tijuana	18.690	18.031	3,65%
<b>Total México</b>	<b>145.000</b>	<b>134.470</b>	<b>7,83%</b>
Barranquilla	31.420	31.254	0,53%
Cartagena	8.701	8.791	-1,02%
Cali	51.949	39.393	31,87%
<b>Total Colombia</b>	<b>92.070</b>	<b>79.438</b>	<b>15,90%</b>
Cayo Coco	187	135	38,52%
<b>TOTAL AENA INTERNACIONAL</b>	<b>237.257</b>	<b>214.043</b>	<b>10,85%</b>



Aeropuerto de Cali (Colombia)  
[Cali Airport \(Colombia\)](#)



Información legal

# Informe de gestión

## **Evolución del Tráfico**

### **Aeropuertos**

#### **Pasajeros**

Durante el año 2004, la cifra de pasajeros totales ha ascendido a 165.952.091, lo que ha supuesto un incremento del 7,9% respecto a los datos del año anterior. Si tenemos en cuenta el volumen de pasajeros comerciales (sin incluir tránsitos ni otras clases de tráfico tales como aviación general, trabajos aéreos, etc.), la cifra ha sido 163.910.552.

Los aeropuertos que tienen crecimientos más significativos de entre los que tienen más de un millón de pasajeros son Girona (104,1%), Reus (34,4%), Jerez (32%), Valencia (28%), Bilbao (19,1%), Tenerife Norte (15,4%), Santiago (14,4%), Barcelona (7,9%), Madrid-Barajas (7,5%) y Palma de Mallorca (6,4%).

Respecto a los aeropuertos con menor volumen de tráfico, son de resaltar los incrementos experimentados por Albacete (222,7%), León (105,9%), Valladolid (90,2%), Logroño (89,4%) y Murcia-San Javier (52,3%).

Analizando la distribución por tipos de tráfico se observan incrementos de los pasajeros nacionales (8,8%) e internacionales (7,1%). Por otra parte, el que representa un mayor volumen es el comunitario con más de 84 millones de pasajeros, seguido por el nacional que supera los 68 millones.

El reparto de tráfico total en la red ha sido el siguiente:

- Los seis aeropuertos de primer nivel han concentrado el 68,5% del tráfico de pasajeros en España, destacando los Aeropuertos de Madrid-Barajas con más de 38 millones de pasajeros, junto con Barcelona y Palma de Mallorca que superan los 24 y 20 millones de pasajeros, respectivamente.
- Los diez aeropuertos del grupo II (Alicante, Bilbao, Fuerteventura, Ibiza, Lanzarote, Menorca, Santiago, Sevilla, Tenerife Norte y Valencia) han concentrado el 23,5% del tráfico.
- El resto de los aeropuertos del grupo III, representan en torno al 8% del tráfico total.

En 2004, las compañías de bajo coste transportaron en la Red de Aena unos 25 millones de pasajeros, lo que significa un incremento del 42,7% respecto al año anterior. Estas compañías ya suponen el 15,2% del tráfico total de pasajeros.

### **Aeronaves**

El número total de movimientos de aviones en los aeropuertos de la red de Aena fue superior a los 2 millones durante el año 2004, lo que supone un incremento de 4,5% respecto a los datos del año anterior. Si tenemos en cuenta el volumen de aviones comerciales, sin incluir otras clases de tráfico (aviación general, militar, etc.), la cifra supera los 1,7 millones, aproximadamente un 7,3% más respecto al año anterior.

Los aeropuertos que han tenido mayor número de movimientos son: Madrid-Barajas, Barcelona, Palma de Mallorca, Málaga y Gran Canaria, con 401.515, 291.358, 177.851, 116.031 y 104.645 aeronaves, respectivamente. Entre los crecimientos significativos de tráfico de aeronaves son de resaltar los siguientes aeropuertos: Albacete (409,3%), León (66,5%), Logroño (54,4%), Girona (42,3%), Valladolid (27,7%) y Murcia-San Javier (21,3%).

### **Carga**

En 2004, el volumen de mercancía (entendida como carga más correo) transportada supera las 692.000 toneladas. De este volumen, la carga transportada está en torno a 631.000 toneladas, lo que supone un incremento aproximado de un 8,6% frente al año 2004. La carga en tránsito supone más de 15.000 toneladas; la carga nacional transportada supone aproximadamente el 38% del total de carga transportada. El volumen de correo fue superior a 61.315 toneladas, con un incremento total del 8,6% respecto al año anterior; el correo nacional representa casi el 70% del total de correo.

Por aeropuertos, Madrid-Barajas mantiene su posición dominante alcanzando aproximadamente el 54% de la carga total de la red, seguido por los aeropuertos de Barcelona y Vitoria, que representan el 13,0% y el 6,9%, respectivamente.

El conjunto de estos tres aeropuertos supone casi el 75% de todo el tráfico de carga de la red de Aena. Son de resaltar los aumentos de tráfico de carga experimentados por Valladolid (220,1%), León (266,7%) y Reus (169,9%).

## Navegación aérea

El número de movimientos de aeronaves gestionados por Navegación Aérea en la península durante el año 2004 fue de 1.596.801 y en Canarias fue de 293.275, mientras que en el transcurso del año 2003 fueron 1.485.594 y de 283.960 respectivamente, lo que se traduce en un crecimiento de 7,49% en península y un 3,28% en Canarias.

Según los datos de EUROCONTROL el crecimiento del tráfico aéreo en número de vuelos ha supuesto un incremento que se cuantifica en 6,1% para la Península y 4,4% para el FIR Canarias, acorde con los ascensos generalizados en las FIR europeas.

## Calidad

Tras la aprobación en 2003 del Plan de Calidad de Aena, durante 2004 se ha seguido su aplicación y, de acuerdo con sus objetivos principales, se han realizado las actuaciones que se indican a continuación:

En lo relacionado con la implantación de un Sistema de Gestión de la Calidad Global basado en la norma ISO 9001:2000, hay que indicar que durante el pasado año no se ha certificado ninguna unidad de Aena en la Norma UNE-EN ISO 9001:2000. Este hecho novedoso indica que todos los esfuerzos están enfocados a la consecución de una única certificación *multi-site* para toda Aena, conforme se determina en su Plan de Calidad.

En este periodo de tiempo se han analizado los procesos clave, estratégicos y de apoyo, elaborando fichas, y se han comenzado a elaborar los procedimientos generales de los Sistemas de Calidad en las Direcciones de la organización.

Por lo que respecta a la implantación de un Sistema de Gestión Medioambiental en base ISO 14001:2004, se han certificado el pasado año los aeropuertos de Alicante, Bilbao, Tenerife-Norte, Almería, Pamplona, Reus, Santander, Zaragoza y La Gomera, alcanzándose de este modo 27 aeropuertos de la red certificados, que era el objetivo a conseguir para el año 2004. En el ámbito de Navegación Aérea, se han elaborado los informes de diagnóstico de las Direcciones Regionales y de los Servicios Centrales.

En cuanto a las autoevaluaciones EFQM, en 2004 se realizaron las evaluaciones de los aeropuertos de

Málaga, Santander, Menorca y Palma de Mallorca, y se inició la del aeropuerto de Madrid-Barajas.

El Aeropuerto de Málaga obtuvo una puntuación en el entorno de los 300 puntos. Por iniciativa de la Dirección y complementariamente a las actuaciones que se realicen para conseguir mejoras sustanciales en la gestión, este aeropuerto ha decidido presentarse en 2005 al Premio Andaluz a la Excelencia, convocado por el Instituto Andaluz de Tecnología.

Los aeropuertos de Santander, Menorca y Palma obtuvieron una puntuación en el entorno de los 200, 230 y 210 puntos, respectivamente y, al igual que en el caso del aeropuerto de Málaga, se identificaron sus correspondientes áreas de mejora prioritarias.

Durante 2004 se han realizado una serie de acciones formativas orientadas, fundamentalmente, a la actualización del Modelo E.F.Q.M., Auditorías de calidad, Seis Sigma, Fiscalidad y Gestión de Proyectos de I+D+i, si bien la actuación más importante en el ámbito de la formación ha sido la finalización del curso "Experto Europeo Certificado en Gestión de la Calidad", con la consiguiente obtención por 60 profesionales de Aena del Certificado de Gestor o Técnico de Sistemas de Calidad, reconocido en los 31 países miembros de la Organización Europea para la Calidad (EOQ).

El 23 de marzo de 2004 se celebró la IV Jornada de Excelencia y IV Premio a la Excelencia y Mejores Prácticas de Aena. En esta Jornada se desarrollaron dos mesas redondas relativas a los Programas de mejora de la calidad del servicio a los pasajeros y a las compañías aéreas, moderadas por el Presidente de la Asociación Española de Compañías Aéreas (AECA) y por el Presidente de la Asociación de Líneas Aéreas (ALA).

En esta ocasión se quiso reconocer los esfuerzos de las personas de las unidades de Aena que han estado trabajando en la implantación de un Sistema de Gestión de la Calidad, de un Sistema de Gestión Medioambiental y que han sido certificados según norma ISO 9001, 14001 o en la Acreditación Medioambiental Europea "EMAS".

También se entregó un Diploma extraordinario en reconocimiento y agradecimiento por la ejemplar entrega y dedicación de todos los trabajadores del Aeropuerto de Santander, tras el atentado terrorista sufrido en julio de 2003, que hizo posible que el aeropuerto recuperara su operatividad en un tiempo récord.

## **Medio Ambiente**

Durante 2004 Aena ha llevado a cabo un amplio conjunto de actuaciones orientadas a hacer realidad el objetivo de hacer compatible la prestación de los servicios de transporte aéreo con la conservación del Medio Ambiente, fomentando un desarrollo sostenible del transporte aéreo. Estas actuaciones se reparten en diferentes ámbitos: evaluación ambiental, emisiones acústicas, emisiones atmosféricas, energías alternativas y eficiencia energética y foros y grupos de trabajo.

En el ámbito de la Evaluación Ambiental, hay que destacar la puesta en marcha de un procedimiento para la evaluación de impacto ambiental de los proyectos de infraestructuras aeroportuarias y de navegación aérea. Asimismo, se han obtenido declaraciones de impacto ambiental de actuaciones en los aeropuertos de Palma de Mallorca, Valencia y Lanzarote y se han obtenido resoluciones de los estudios previos de impacto ambiental de proyectos de instalaciones de navegación aérea en Barcelona y Córdoba, así como del desvío del acueducto de Bores en el aeropuerto de Málaga.

En lo referente a Emisiones Acústicas, destaca la ejecución del plan de aislamiento acústico asociado al Aeropuerto de Madrid-Barajas, habiéndose aislado en 2004 un total de 956 viviendas de los municipios del entorno del aeropuerto (Algete, Coslada, Fuente el Saz, Madrid, Mejorada del Campo, Paracuellos del Jarama, San Fernando de Henares y San Sebastián de los Reyes), completando en el periodo 2000-2004 el 95,77% de los 11.594 proyectos de aislamiento acústico de viviendas presentados en Aena. El presupuesto de estas actuaciones durante 2004 ascendió a 16,9 millones de euros.

Se han aprobado las respectivas huellas acústicas de los aeropuertos de Málaga y Alicante y se ha obtenido la conformidad del Ministerio de Medio Ambiente a las isófonas de los aeropuertos de Fuerteventura, Málaga, La Palma y Alicante, a lo que hay que añadir los estudios acústicos que se han llevado a cabo en el helipuerto de Ceuta.

En lo relativo a las Emisiones Atmosféricas de sustancias contaminantes y de gases que contribuyen al cambio climático, derivados de la actividad aeroportuaria, se han llevado a cabo en 2004 los estudios de modelización de las emisiones atmosféricas en los aeropuertos de Málaga, León, Alicante y Menorca.

Durante el pasado año Aena ha continuado realizando actuaciones en coherencia con los compromisos adqui-

ridos para el cumplimiento del Protocolo de Kioto y su política medioambiental en materia de reducción de emisiones y ahorro energético, fomentando el uso de energías alternativas y el consumo racional de energía en sus infraestructuras. En relación con el aprovechamiento de la energía eólica, se han iniciado los trámites para instalar un parque de aerogeneradores en el aeropuerto de Lanzarote y para ampliar el existente en el aeropuerto de La Palma, con el fin de cubrir las necesidades energéticas de ambos centros. Asimismo, se ha continuado la toma de datos meteorológicos para estudiar la viabilidad de la instalación de un parque eólico en el aeropuerto de Almería.

En lo relativo al aprovechamiento eficiente de los recursos se han realizado estudios de viabilidad para la instalación de sistemas de climatización con energía solar en edificios terminales de los aeropuertos de Madrid-Cuatro Vientos, Valladolid y Lanzarote. En este último, y con el objetivo de lograr una mayor autosuficiencia en el abastecimiento del recurso agua, se ha evaluado el funcionamiento de la planta potabilizadora que abastece la mayor parte de las necesidades del aeropuerto.

En el ámbito de los Foros y Grupos de Consulta y Trabajo, la presencia de Aena busca transmitir a la sociedad su compromiso de compatibilizar el desarrollo del transporte aéreo con la protección del medio ambiente. Así, cabe destacar durante el pasado año la participación de Aena como patrocinador en la sexta edición del Congreso Nacional del Medio Ambiente, denominado en esta ocasión "Cumbre del Desarrollo Sostenible". Aena dispuso de un stand donde se presentaron los principales proyectos y actuaciones de carácter medioambiental de la Entidad, además de organizar la Sala Dinámica "Actuaciones medioambientales para el desarrollo de la actividad aeroportuaria", con la presencia de expertos de reconocido prestigio. El personal de Aena colaboró en diversos Grupos de Trabajo y presentó la comunicación técnica "Actuaciones para la sostenibilidad energética en aeropuertos".

Por otra parte, Aena ha estado activamente representada en distintas reuniones, encuentros y foros de discusión, entre los que destaca el Comité de Estrategia Medioambiental del Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) y, con vistas a la entrada en vigor del Protocolo de Kioto en febrero de 2005, Aena se incorporó en 2004 al Grupo de Trabajo del Ministerio de Fomento sobre Transporte y Cambio Climático.

## Seguridad

A lo largo del año se ha redactado el Plan General de Seguridad de Aena, aprobado el 25 de octubre de 2004 por el Consejo de Administración de Aena, y que recoge una serie de actuaciones en las distintas áreas de seguridad, estableciendo los objetivos, indicadores y resultados para la mejora de la seguridad, así como de las inversiones y gastos asociados.

Cabe destacar que los aeropuertos y dependencias de navegación aérea de Aena cumplen estrictamente la normativa nacional e internacional de seguridad, implantando la cultura de la protección e introduciendo la prevención como elemento para anticipar, evitar y disminuir los riesgos y, en el caso de emergencia o crisis, actuar sistemáticamente para re establecer lo antes posible las condiciones de operatividad y normalidad. Estas actuaciones se complementan con la coordinación de los servicios de ayuda externa en caso de emergencia a través de acuerdos y convenios de colaboración.

En lo referente a la Seguridad Operativa y de Autoprotección, se han mejorado y puesto al día los Servicios de Extinción de Incendios (SEI), mediante la adquisición de vehículos autoextintores para varios aeropuertos, y mediante la continuidad del Plan de Formación SEI en todos los aeropuertos de la red.

Durante 2004 se han llevado a cabo diversas actuaciones dirigidas a mejorar la seguridad de las operaciones de aeronaves, destacando la publicación y tramitación de procedimientos de operación con visibilidad reducida (LVP) de un importante número de aeropuertos, la revisión de los procedimientos relativos a contingencias meteorológicas, el programa de determinación de obstáculos en los aeropuertos, los procedimientos para definir y proteger las áreas críticas y sensibles del ILS, la Instrucción Operativa sobre procedimiento en caso de incidencias en los sistemas de ayudas visuales y equipamiento meteorológico, y el Plan de Homologación de Aeropuertos de Aena para la realización de operaciones visuales (VFR) nocturnas.

Entre las actuaciones dirigidas a la mejora de la seguridad en plataforma, cabe destacar la realización de una Propuesta de Enmienda a la Normativa de Seguridad en Plataforma de 2002, y la elaboración del Plan de Actuación de la Dirección de Aeropuertos Españoles para la Prevención de Incursiones en Pista, así como las medidas necesarias para su implantación.

Asimismo, se han actualizado los Manuales de Autoprotección de los aeropuertos de Granada, Ibiza, Murcia-San Javier, Reus, San Sebastián, Santander,

Santiago, Sevilla, Tenerife Sur, Tenerife Norte y Valladolid, y se ha realizado un simulacro de accidente de aeronave en Reus y simulacros de evacuación del edificio terminal de pasajeros en Granada, San Sebastián, Tenerife Sur y Tenerife Norte.

También se han llevado a cabo las primeras acciones para la implantación del Sistema de Gestión de Seguridad de Aeropuertos (SGS) en 2005 en todos los aeropuertos de la red.

En el ámbito de Navegación Aérea, se han continuado desarrollando los Planes de Contingencia A, con el fin de disponer de Torre o Sala de Operaciones de contingencia en los centros operativos de Aena, estando actualmente disponibles y operativas las Torres de Contingencia de los aeropuertos de Madrid-Barajas, Asturias, Bilbao, Barcelona, Sevilla, Melilla, Almería, Palma de Mallorca, Ibiza, Menorca y Santiago, y los Centros de Simulación, Instrucción y Contingencia de los Centros de Control de Canarias, Palma y Sevilla.

Se han elaborado y/o revisado los Manuales de Autoprotección de 31 dependencias de Navegación Aérea, las Medidas de Emergencia para 184 Instalaciones Exteriores de las dependencias de Navegación Aérea y se han efectuado 2 simulacros de emergencia general (Centro de Control y Torre de Control de Sevilla) y 19 simulacros de emergencia parcial (Centros de Control de Palma y Canarias, Centro de Control de Área Terminal de Valencia y 16 Torres de Control).

Asimismo, se han realizado los Manuales de Autoprotección de los diferentes edificios de uso exclusivo de los Servicios Centrales de Aena, y se han realizado diversas actuaciones en materia de Seguridad Informática.

En lo referente a la Protección de Personas y Bienes, se han actualizado y enviado a la Dirección General de Aviación Civil, para su aprobación, los Programas de Seguridad de 33 aeropuertos, de acuerdo con el nuevo Programa Nacional de Seguridad, y en el campo de la inspección de equipaje en bodega se han comenzado a implantar soluciones definitivas en algunos aeropuertos en los que la inspección se estaba realizando con soluciones provisionales. En este punto cabe destacar que en todos los aeropuertos de la red (excepto los que, por volumen de tráfico se hallan exentos del cumplimiento de la normativa europea) actualmente se realiza la inspección del 100% del equipaje de bodega.

## Información legal

### Informe de gestión

Con el objetivo de apoyar a las Fuerzas de Seguridad del Estado, Aena ha firmado nuevos contratos con empresas de vigilancia privada para la prestación del servicio de seguridad en los aeropuertos de Albacete, Asturias, Barcelona, Bilbao, Córdoba, Madrid-Cuatro Vientos, El Hierro, Fuerteventura, Gran Canaria, Granada, Huesca, Jerez, La Gomera, Lanzarote, Logroño, Murcia-San Javier, Sabadell, Salamanca y San Sebastián, y, asimismo, se han completado los sistemas de control de accesos en los aeropuertos de Asturias, Madrid-Cuatro Vientos, Reus, Sabadell y Vitoria, y la instalación de sistemas de detección perimetral en los aeropuertos de San Sebastián y Vitoria.

Durante 2004, los Servicios de Prevención continuaron desarrollando las directrices emanadas de la Política de Prevención de Riesgos Laborales de Aena, a través de las herramientas de gestión y de la mejora de la eficiencia de los procedimientos, para el cumplimiento de la legislación en materia de seguridad y de salud laboral.

Entre las distintas acciones llevadas a cabo durante el año 2004, pueden destacarse, como más significativas, la realización de 204 Evaluaciones de Riesgos Específicos en los aeropuertos y 222 en los centros de Navegación Aérea, 638 inspecciones y visitas de seguridad en dependencias de Navegación Aérea e Instalaciones Exteriores, 79 evaluaciones de Riesgos Laborales en el área de Navegación Aérea, así como 7.426 reconocimientos médicos en el conjunto de Aena.

La formación y la información sobre Prevención de Riesgos Laborales ha tenido una importancia destacada, habiéndose impartido en el conjunto de Aena diversos cursos de formación, con un total de 33.758 horas impartidas, y entregado fichas informativas de los riesgos específicos del puesto de trabajo a cada uno de los trabajadores de Aeropuertos Españoles, Unidades Corporativas y Servicios Centrales.

Durante el ejercicio analizado, y en cumplimiento de la nueva legislación, se han elaborado nuevas normas y cláusulas de Prevención de Riesgos Laborales que se han incluido en los pliegos y contratos firmados con las empresas que trabajan en los recintos de Aena.

## ***Inversiones y actuaciones más significativas***

El importe certificado correspondiente a las actuaciones desarrolladas durante este año por Aena ascendió a más de 2.100 millones de euros, incluyendo los pagos por expropiaciones e intereses de demora de las mismas.

A continuación, se destacan los proyectos más significativos finalizados, en ejecución y redactados en Aeropuertos durante este año:

<b>OBRAS MÁS SIGNIFICATIVAS FINALIZADAS DURANTE EL AÑO 2004</b>		<b>En miles de Euros</b>
<b>Aeropuerto</b>	<b>Actuación</b>	<b>Importe</b>
Albacete	Área Terminal	6.650
Alicante	Área terminal de carga (1 <sup>a</sup> fase)	4.890
	Área de servicios aeroportuarios	2.077
	Sistema de inspección de equipajes en bodega	2.215
Almería	Pavimentación plataforma (1 <sup>a</sup> fase)	9.680
Bilbao	Reparación cobertura canal	2.868
Fuerteventura	Edificio de servicios	6.584
Gran Canaria	Adquisición con instalación de un nuevo grupo electrógeno	3.525
Ibiza	Nuevo balizamiento de eje para pista de vuelo y calle de rodaje	2.766
	Edificio para aparcamiento de coches de alquiler	2.697
	Adecuación sistemas eléctricos al plan de mejoras técnicas	2.457
	Refuerzo estructura del edificio terminal (2 <sup>a</sup> fase)	2.144
Lanzarote	Adaptación del antiguo terminal para vuelos interinsulares	2.837
Madrid-Barajas	Instalaciones complementarias y asociadas al SATE conexiones aeropuerto	6.146
	Adquisición con instalación de un sistema automatizado de equipajes (Fase III, Lotes 1 y 2)	11.512
	Adaptación de galerías a normativa	2.309
	Ampliación patio sur en T-1	3.802
	Renovación de pavimento en plataforma 03	2.242
Málaga	Ampliación plataforma	9.271
Melilla	Ampliación campo de vuelos	11.983
Reus	Edificio terminal para llegadas y urbanización	4.180
Sabadell	Adecuación campo de vuelos y urbanización zona de hangares	4.230
Santander	Remodelación edificio terminal para instalación de pasarelas	2.240
Tenerife Norte	Equipamiento área terminal	2.308
	Acondicionamiento edificio terminal para vuelos interinsulares	2.240
Tenerife Sur	Adecuación de las redes eléctricas al plan de mejoras técnicas de Aena	2.875
	Reparación y construcción de losas en plataforma	4.962
Vigo	Actuaciones para puesta en Categoría II/III	4.034

**Información legal****Informe de gestión**

<b>OBRAS MÁS SIGNIFICATIVAS EN EJECUCIÓN DURANTE EL AÑO 2004</b>		<b>En miles de Euros</b>
<b>Aeropuerto</b>	<b>Actuación</b>	<b>Importe</b>
Fuerteventura	Ampliación plataforma (1 <sup>a</sup> fase)	9.550
	Ampliación y adecuación campo de vuelos	32.591
	Calle de salida rápida y plataforma zona de carga y aviación general	6.632
La Palma	Nuevos accesos al aeropuerto y aparcamiento provisional	11.408
	Ampliación plataforma y adecuación de franja	28.374
León	Ampliación pista de vuelos	10.384
Madrid-Barajas	Suministro con instalación de pasarelas de embarque y equipos de servicio aeronaves	49.618
Málaga	Zona de actividades aeronáuticas	11.477
	Edificio aparcamientos y accesos provisionales	71.689
Menorca	Ampliación edificio terminal	52.046
	Actuaciones en el campo de vuelos	6.695
Monflorite-Alcalá	Nuevo campo de vuelos	24.751
	Nuevo área terminal	12.300
Murcia-S. Javier	Área de maniobras	11.284
	Traslado instalaciones de combustible	6.497
Palma Mallorca	Sistema de inspección de equipajes en bodega	25.452
Santiago	Nueva torre y centro de control de área terminal de Galicia	8.633
Tenerife Sur	Adaptación de llegadas	12.520

<b>PROYECTOS MÁS SIGNIFICATIVOS REDACTADOS DURANTE EL AÑO 2004</b>		<b>En miles de Euros</b>
<b>Aeropuerto</b>	<b>Actuación</b>	<b>Importe</b>
Barcelona	Instalaciones complementarias al sistema de inspección de equipajes	2.640
Bilbao	Recrcido de pista 12/30	5.121
Fuerteventura	Edificio para tratamiento e inspección de equipajes de salida	4.068
	Edificio aviación general	2.057
Gran Canaria	Adquisición, instalación e integración del sistema de inspección de equipajes en bodega	6.356
Jerez	Actuaciones en área de movimiento y viales	11.278
Málaga	Remodelación del sistema eléctrico	29.640
Sabadell	Edificio terminal, torre de control y urbanización	3.865
Tenerife Sur	Ampliación apartadero de espera y nuevo acceso a cabecera 08	9.669
	Ampliación de salidas	32.563
	Adecuación y mejora del sistema de climatización (Fases 1 y 2)	11.799
	Reforma sistema de distribución de energía en el edificio terminal	4.167
Valencia	Ampliación campo de vuelos	23.998
	Ampliación plataforma de estacionamiento de aeronaves	22.195
Valladolid	Anexo edificio terminal de pasajeros	2.267

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

### **Automatización**

- SACTA. Con la equipación de la posición TMA en el Centro de Control de Canarias con consola FOCUCS, se ha finalizado con la homogeneidad de todas las posiciones de control de todos los centros de control españoles.
- VICTOR. Entrada en servicio de la versión 3.4 en 14 torres de control: Bilbao, Granada, Sabadell, Tenerife Norte, Reus, Tenerife Sur, APP y TWR Zaragoza, Lanzarote, Gran Canaria, Aeropuerto Fuerteventura, Norte y Sur del Aeropuerto de Madrid Barajas, Girona, La Gomera y La Palma.
- ICARO. Operativo en los aeropuertos de Burgos y Monflorite-Alcalá.

### **Vigilancia**

- Sustitución de radares secundarios por otros de tecnología monopulso en El Judío, Peñas del Chache y Espiñeiras, y transformación en estaciones mixtas de radar (Ruta/TMA) de Randa, Begas y El Judío.
- Programa de Vigilancia Dependiente Automática (ADS). Instalación en el Centro de Emisores de Paracuellos de una estación ADS-B basada en la tecnología VDL Modo 4. Se han realizado ensayos en vuelo con una aeronave equipada con aviónica ADS.

### **Radioayudas**

- Sustitución de los equipos ILS/DME en los aeropuertos de Palma de Mallorca (pista 24 Cat III), Barcelona (pista 25R Cat III), Pamplona (pista 16 Cat I) y Lanzarote (pista 03 Cat I).
- Instalación de nuevos equipos ILS/DME en los aeropuertos de Barcelona (pista 07 Cat III, y pista 25 Cat III) y Madrid-Barajas (pista 18L Cat III, pista 33R Cat III).

- Sustitución por sistemas más modernos y eficaces los radiofaros VOR en Palma de Mallorca y Santiago de Compostela e instalación de nuevas estructuras en el aeropuerto de Vitoria, en Mataró y Villafranca (Barcelona).

- Sustitución del radiofaro NDB de Pamplona y finalización de la instalación de un radiofaro NDB/DME para el helipuerto de Ceuta.

### **Comunicaciones**

- Instalación de un nuevo centro de Receptores HF para el FIR Canarias y un nuevo Centro de Comunicaciones en As Pontes (A Coruña).
- Finalización del despliegue conjunto de una nueva infraestructura de enlace de datos ACARS/VDL modo 2 en España, compuesto por 21 Estaciones de Comunicaciones de Datos en 19 aeropuertos españoles, contempladas en el acuerdo firmado entre Aena y SITA en Diciembre de 2002.

## **Actividad comercial**

La Dirección de Espacios y Servicios Comerciales tiene como objetivo fundamental incrementar el peso de los ingresos específicamente comerciales en el conjunto de los ingresos de Aena.

Durante 2004 se ha producido un incremento de los ingresos comerciales totales de un 18,8% con respecto al año anterior. El ratio de ingreso comercial/pasajero comercial durante el año ha sido de 2,23, lo que supone un incremento del 3,96% frente al ejercicio anterior. La desviación respecto al presupuesto ha sido positiva, en un 5,11%.

El conjunto de actividades comerciales ha experimentado el siguiente reparto por líneas de negocio, habiendo sido el volumen de ingresos de 364,8 millones de euros.

	<u>Cuota</u>	<u>Var. 2004/2003</u>
Tiendas Libres de Impuestos	19,9%	+11,35%
Aparcamientos de Vehículos	19,9%	+16,76%
Explotaciones Comerciales	18,9%	+11,44%
Alquiler de vehículos	15,3%	+9,17%
Restauración	10,7%	+28,42%
Arrendamientos	8,6%	+3,29%
Publicidad	5,2%	+15,48%
Consumos/Suministros	2,5%	+9,34%
Otros	0,1%	-25,38%

Al realizar el análisis por líneas de negocio, destaca el crecimiento de los ingresos frente al año anterior, derivado de las concesiones de Restauración, con un 28,42% de crecimiento, seguido por los ingresos de Aparcamiento, que se han incrementado en un 16,76%.

El total de ingresos por Restauración en el conjunto de Aena presenta una desviación positiva de un 10,21% respecto al presupuesto.

En esta línea de negocio, los ingresos correspondientes al conjunto de aeropuertos integrados en la Delegación Comercial Regional Centro (Madrid-Barajas, Madrid-Cuatro Vientos, Salamanca, Valladolid, León, Madrid-Torrejón y Burgos) presentan un alto crecimiento, del 59,58%, frente al mismo período del año anterior y del 24,80% frente al presupuesto. Estos ingresos se han incrementado especialmente en el aeropuerto de Madrid-Barajas, con un aumento del 43,40%.

Los incrementos de ingresos que se han producido en la Delegación Regional Centro son consecuencia de las nuevas condiciones económicas de prórroga del contrato de concesión de RAESA en el aeropuerto de Madrid-Barajas y las renovaciones de cánones gracias a los nuevos concursos en varios aeropuertos.

Asimismo, los ingresos en la línea de negocio Restauración se han incrementado frente al año anterior en un 36,17% en el conjunto de centros de la Delegación Comercial Regional Noreste (Barcelona, Girona, Reus, Sabadell, Zaragoza y Huesca) y un 23,86% en el de la Delegación Comercial Regional Sur (Málaga, Sevilla, Granada, Almería, Jerez, Badajoz, Córdoba, Melilla y Ceuta).

La línea de negocio de Aparcamientos presenta también crecimientos significativos con respecto al año anterior para el conjunto de los aeropuertos de un 16,76%, con una desviación positiva frente al presupuesto del 10,53%. Cabe destacar el crecimiento en los aeropuertos de la Delegación Comercial Regional Canaria (20,76%), Sur (18,98%), Norte (Santiago, Coruña, Vigo, Vitoria, Asturias, Santander, Bilbao, San Sebastián, Pamplona y Logroño) (16,92%) y Noreste (16,74%).

La línea de negocio de Alquiler de Vehículos crece en su conjunto un 9,17% y experimenta una desviación positiva frente al presupuesto de 6,61%. Los crecimientos más significativos se producen en Delegación Comercial Regional Noreste, concretamente en los Aeropuertos de Reus y Girona, derivados de los fuertes crecimientos de tráfico de bajo coste y la fuerte demanda que sobre la actividad comercial se está derivando de éstos.

Respecto a la línea de negocio de Tiendas Libres de Impuestos (Duty Free y Duty Paid), los ingresos crecen un 11,35% frente al año anterior y un 2,41% frente al presupuesto. El mayor incremento porcentual se produce en la Delegación Comercial Regional Norte, con un 22,59%, esencialmente influido por el comportamiento del Aeropuerto de Bilbao, que ha incrementado sus ingresos un 47,33% frente al año anterior.

La Delegación Noreste ha incrementado sus ingresos en esta línea en un 14,73% (6,70% respecto al presupuesto), destacando los incrementos de los aeropuertos de Barcelona (8,64%), Girona (81,34%) y Reus (32,79%). La desviación presupuestaria en estos centros ha sido de -1,75%, 139,24% y 39,02% respectivamente.

Asimismo, continúa con bajos porcentajes de crecimiento la Delegación Centro (5,93%, equivalente al Aeropuerto de Madrid-Barajas puesto que la concesión no está presente en el resto de centros de la delegación), y la Delegación Sur (11,00%), en los que las desviaciones respecto al presupuesto han sido -0,15% y -4,73% respectivamente.

En cuanto a otras líneas de negocio, cabe destacar la recuperación de los ingresos derivados de las concesiones de publicidad, gracias a la recuperación del mercado publicitario aeroportuario a partir del pasado verano, con un incremento del 15,48%, (desviación positiva del 11,94% sobre el presupuesto), y el aumento de ingresos en un 7,17% en Explotaciones Comerciales.

Continúa la tendencia de estancamiento de los ingresos comerciales totales acumulados en los aeropuertos integrados en la Delegación Comercial Regional Canaria, con un crecimiento del 3,78% frente al año 2003.

## Información legal

## Informe de gestión

### Contratación

Durante el ejercicio 2004 el volumen total de contratación de bienes y servicios adjudicado por Aena ascendió a 1.801,64 millones de euros.

El volumen de contratación adjudicado de forma centralizada supuso el 93,52 % (1.684,40 millones de euros) del total frente al 6,48 % (117,24 millones de euros) contratado por el conjunto de los centros periféricos.

La distribución del importe de los contratos adjudicados de inversión centralizada, por naturaleza, fue la siguiente:

Obras	1.110,82 millones de euros
Suministros	187,36 millones de euros
Asistencias, Consultorías y Servicios	92,51 millones de euros

La distribución del importe de los contratos de gastos centralizados, por naturaleza, fue la siguiente:

Asistencias y Servicios	285,26 millones de euros
Suministros	8,45 millones de euros

Las contrataciones más significativas durante el ejercicio 2004 de la Dirección de Aeropuertos Españoles, referentes a contratos de inversión fueron las que a continuación se detallan:

TÍTULO	Neto Adjudicado (euros)
Edificio terminal, urbanización y accesos. Aeropuerto de Málaga	191.660.741,00
Sistema automatizado de tratamiento de equipajes (SATE). Redacción proyecto software fabricación instalación y conservación. Aeropuerto de Barcelona. Fab. Inst. pruebas y puesta en marcha Etap 1 Per 2	102.628.000,00
Nuevo área terminal y torre de control. Aeropuerto de Palma	87.259.438,83
Edificio aparcamiento y accesos provisionales. Aeropuerto de Málaga	71.689.565,48
Ampliación edificio terminal. Aeropuerto de Menorca	52.045.605,34
Adecuación del campo de vuelo de la base aérea de Torrejón y otros trabajos complementarios	47.249.489,62
Modificación de la carretera C-31. Aeropuerto de Barcelona	35.900.104,90
Ampliación y adecuación del campo de vuelos. Aeropuerto de Fuerteventura	32.591.317,00
Ampliación de la plataforma. Aeropuerto de Palma	28.372.842,00
Nuevo campo de vuelos. Aeropuerto de Monflorite-Alcalá (Huesca)	24.750.808,00
Movimiento de tierras adicionales en la construcción de la plataforma satélite y rodaduras de acceso en el aeropuerto de Madrid-Barajas	24.380.425,00
Nueva área terminal. Sistema de transporte mecánico. Aeropuerto de Barcelona	20.512.295,00

Las contrataciones más significativas durante el ejercicio 2004 de la Dirección de Navegación Aérea, referentes a contratos de inversión fueron las que a continuación se detallan:

TÍTULO	Neto Adjudicado (euros)
Prestación de servicio para el apoyo a los planes de sistemas e instalaciones de Navegación Aérea	13.694.062,80
Instalación de un sistema de simulación dinámica y contingencia SACTA en el nuevo Acc. Barcelona-Gavá	12.135.357,00
Prestación de servicio a las divisiones de la Dirección de Sistemas e Instalaciones Desarrollo, suministro e implantación en estado operativo de un sistema ICARO centralizado en Aena (evolución ICARO Fase III)	8.742.350,00
Suministro en estado operativo en equipamiento SACTA III en dependencias de control del aeropuerto de Madrid-Barajas	6.465.500,00
Ampliación y mejora del equipamiento SACTA-VICTOR en la torre de control del aeropuerto de Madrid-Barajas	5.810.537,00
Suministro, desarrollo e implantación de una plataforma de análisis y estudio del tráfico aéreo "Palestra" conectada al entorno ATM del sistema SACTA	5.100.852,00
Suministro de sistemas RADAR secundario de monopulso (Fase IV)	4.525.372,23
	4.243.550,00

## **Organización y Recursos Humanos**

El principal asunto que se debe resaltar en el área de Recursos Humanos es la transformación producida en los Órganos Directivos encargados de su gestión, al haber creado la Presidencia de Aena una Dirección Corporativa de Organización y Recursos Humanos que asume todas las competencias que, en relación con el personal sometido al Convenio General de Aena, venían ejerciendo las Direcciones de Organización y Recursos Humanos de Aeropuertos Españoles y de Navegación Aérea.

El segundo asunto a destacar es la constitución de las Comisiones Negociadoras del IV Convenio General de Aena y de la preparación de la Comisión Negociadora del II Convenio Colectivo Profesional de los Controladores de la Circulación Aérea, que desempeñarán su andadura de negociación a lo largo del año 2005.

En el año 2004 la Dirección de Organización y Recursos Humanos ha mantenido la certificación de calidad ISO 9001:2000, tras superar la auditoría de mantenimiento realizada por la Asociación Española de Normalización y Certificación (AENOR).

De los 9.268 empleados, 5.272 pertenecen a Aeropuertos Españoles, 3.409 a Navegación Aérea (2.067 controladores aéreos), 270 a Unidades Corporativas, 207 a Infraestructuras y 110 a Espacios y Servicios Comerciales.

La oferta de empleo público aprobada para Aena en 2004 ascendió a 806 nuevas plazas, de las que 662 corresponden a personal adscrito al III Convenio Colectivo de Aena, y las restantes 144 a Controladores de la Circulación Aérea. El notable incremento producido en este año en las plazas aprobadas en la oferta de empleo público con respecto a años anteriores, se debe fundamentalmente a las necesidades de plantilla para acometer la puesta en marcha de las ampliaciones de los aeropuertos de Madrid-Barajas y Barcelona.

En el área de Organización, hay que destacar el inicio en el último trimestre de 2004 del proceso de revisión de los manuales de organización, para adecuarlos a las necesidades organizativas de la Entidad.

En el área de Sistemas de Gestión, se ha avanzado en la automatización de los sistemas de gestión de recursos humanos, finalizando la implantación del módulo de gestión de tiempos y planificación de turnos en todos los aeropuertos. Asimismo, se han creado nuevos escenarios de autoservicio del empleado.

La actividad de formación fue coordinada desde las tres unidades de formación existentes: Aeropuertos y Unidades Corporativas, Navegación Aérea y Desarrollo de Directivos. La unidad de desarrollo de Aeropuertos y Unidades Corporativas ha gestionado la realización de 122.709 horas de formación, con 8.139 participantes. El 65% del personal adscrito a estas unidades ha recibido al menos un curso de formación. Además de ésta se han realizado 100 acciones de formación no programada de carácter específico en las que han participado 170 personas y se han implantado definitivamente las actividades de formación on-line en el campus virtual, al que se puede acceder desde cualquier ordenador conectado a Internet.

En Navegación Aérea se han realizado 68.325 horas de formación, que han supuesto que el 90% del personal adscrito a esta Unidad haya asistido al menos a un curso de formación. Un 78,43% de la formación impartida estaba prevista inicialmente en el Plan de Formación, habiéndose integrado 132 acciones formativas nuevas.

La Unidad de Desarrollo de Directivos ha gestionado en total 11.952 horas de formación para la realización del Plan de Desarrollo Gerencial. En conjunto, el número de asistentes a actividades formativas ha sido de 274 directivos, consiguiendo que 249 de ellos hayan realizado al menos un curso de formación.

El coste total de las actividades de formación ha alcanzado en 2004 una cifra de 4,2 millones de euros, correspondiendo el 78% a Aeropuertos y Unidades Corporativas, el 16% de Navegación y el 6% a Directivos.

Como en ejercicios anteriores, Aena solicitó las ayudas de la FTFE (Fundación Tripartita para la Formación en el Empleo) para Planes de Formación de Demanda del año 2004. La Dirección General del INEM concedió a Aena una ayuda por importe de 778.240,69 euros para este ejercicio, máxima cantidad financiable dadas las cuantías de las cuotas de Seguridad Social aportadas, lo que representa aproximadamente un 18,5% del gasto incurrido en formación durante este año.

En el ámbito de la Selección durante el año 2004 el Centro de Evaluación de Competencias (CECA) ha convocado, mediante selección interna o externa, un total de 801 plazas que han afectado a todos los niveles profesionales de Aena. Igualmente, se han renovado los Acuerdos y Convenios de colaboración con diferentes Instituciones y Universidades de los cuales se han beneficiado 77 alumnos que pudieron realizar sus prácticas en Aena.

Respecto a las actuaciones en materia de Prevención de Riesgos Laborales, hay que destacar la obtención de un Índice de Incidencia (nº. de accidentes por cada mil trabajadores) de 13,46, lo que supone una reducción del 14,05% con respecto a 2003.

En cuanto al Plan de Pensiones, durante 2004 Aena realizó aportaciones por valor de 4,7 millones de euros y se pagaron prestaciones por un total de 1,4 millones de euros. El saldo final del plan de pensiones al cierre del ejercicio ascendía a 21,3 millones de euros y el número de partícipes a 8.169.

El Plan de Acción Social de 2004 ha continuado con sus criterios de perfeccionamiento y mejora de la oferta de beneficios corporativos. Asimismo, se ha continuado con el Programa de Prevención de conductas adictivas y con las campañas de información y asesoramiento en esta materia a los trabajadores y sus familias, y con el Programa de Atención al Empleado, que siguiendo con la política social de conciliación de la vida familiar y profesional ha continuado implantándose, habiéndose extendido en 2004 a ocho aeropuertos más: Madrid-Cuatro Vientos, Gran Canaria, Tenerife Norte, Tenerife Sur, Palma de Mallorca, Santiago, Ibiza y Menorca, así como a todo el personal adscrito a los Servicios Centrales de Navegación Aérea.

## **Internacional**

Dentro del ámbito de la gestión internacional de Navegación, la Dirección de Navegación Aérea mantuvo una presencia activa en el plano internacional, manteniendo así su imagen como proveedores de referencia en diversos aspectos tanto técnicos como operacionales, participando en programas de desarrollo internacionales en los que se aportaron sus conocimientos y experiencia para el desarrollo del sistema global de navegación aérea.

Dentro de estos planes cabe destacar:

- **GALILEO.** Aena concluyó en el año un acuerdo con EURELY, de conformidad de la GJU, para la participación en la oferta para la operación de Galileo. Aena se ha incorporado al Consorcio EURELY, como miembro de pleno derecho quedando EURELY compuesto por ALCATEL, FINMECCANICA, Aena e HISPASAT.
- **EGNOS.** El Ejecutivo de la Agencia Espacial Europea (ESA) presentó el documento "Condiciones para la selección del EEO y la integración de EGNOS en Galileo", por el cual se reservó el derecho para la ESSP, consorcio del cual forma parte Aena, de la operación y provisión de los servicios críticos en seguridad de EGNOS.
- **SESAME.** Aena participó activamente en el Programa de implantación del Cielo Único. En los dos próximos años participará en diversos paquetes de trabajo de esta iniciativa.

### **Programas MARCO de IDT de la UE**

Se presentaron propuestas para la participación en los siguientes programas de la UE:

- RESET y FAME, encuadrados en la 2<sup>a</sup> convocatoria del VI Programa Marco.
- CA-ATS, SPADE, C-ATM, OPTIMAL y EMMA así como el subcontrato para participación en GEM, encuadrados en la primera convocatoria del VI Programa Marco.
- El GIANT (GNSS: Introducción en el sector de la Aviación) y GARMIS, lanzados por la GJU como parte de su 2<sup>a</sup> convocatoria para el VI Programa Marco.
- C-ATM (fases 2 y 3), SPADE (fase 2), ASPASIA y SuperHighway, de la tercera convocatoria de la Dirección General de Transporte y Energía del VI Programa Marco.

### **Financiación UE a través de las Redes Transeuropeas de Transporte (TEN-T ATM)**

Durante 2004 se continuó con los trabajos en varios proyectos multinacionales financiados por la iniciativa TEN-T ATM en los que participa Aena junto con otros Proveedores de Servicio de Navegación Aérea e industria:

- **SEAP:** Estudio para la realización de ensayos de implantación de ADS-B en el sur de Europa.
- **CAMES:** Estudio liderado por Eurocontrol que desarrolla procedimientos operativos de coordinación dinámica entre varios Centros de Control.

### **EUROCONTROL**

La participación de Aena en asuntos relativos a EUROCONTROL se puede separar en la parte institucional y la relativa a la convergencia:

- En el ámbito institucional, la Dirección de Navegación Aérea continuó en 2004 prestando su apoyo a la participación de la Dirección General de Aviación Civil y la Dirección de Navegación Aérea de Aena en diversos foros institucionales de alto nivel de Eurocontrol y en especial Chief Executive Standing Conference (CESC) y el Consejo Provisional.
- En el ámbito relativo a la convergencia internacional, el grado de convergencia para Aena con el Plan Local de Convergencia Internacional (LCIP) fue del 98,1% a 31 de diciembre de 2004.

### **OACI**

Aena continúa con su participación activa en los foros de OACI, destacando las actividades de desarrollo e implantación en el Corredor EUR/SAM que une Europa con Sudamérica y el Caribe, así como en el GREPECAS, Grupo de Planificación e Implementación del Caribe y Sudamérica.

### **Plan Conjunto AEFMP (Argelia, España, Francia, Marruecos y Portugal)**

Durante el año 2004 el Área OACI/Plan AEFMP continuó con sus actividades de coordinación de la participación en el Plan Conjunto AEFMP. Durante este año,

España mantuvo la secretaría del Subgrupo Técnico, al igual que en años anteriores. En este marco se mejoraron las comunicaciones entre ambas orillas del Mediterráneo y se avanzó en la reestructuración conjunta de diversos segmentos del espacio aéreo.

Es de destacar el perfeccionamiento del Plan Regional de Convergencia e Implantación (RCIP).

### CANSO

Destacó por su importancia la participación de Aena en los grupos relativos a la iniciativa de Cielo Único Europeo, y el liderazgo de nuestra organización en el desarrollo de la estrategia de la organización.

### Otras Actividades de Carácter Internacional

- Feria de Maastricht. El stand de Aena en la Feria superó con creces las expectativas que sobre él se habían previsto, con una importante presencia de público experto. Se realizó la presentación de la maqueta de AMHS, con un éxito notable.
- Aeropuertos de México. En el año 2004 se han emprendido estudios de la capacidad aeroportuaria del aeropuerto de Guadalajara, con objeto de realizar análisis de capacidad de nuevos escenarios en aeropuertos de la red de transporte aéreo mexicana.

### Aena Internacional

El año 2004 se ha caracterizado, a nivel general, por la vuelta del sector a índices claros de crecimiento como se apuntaba en el ejercicio 2003, tras los difíciles años 2001 y 2002.

En los 16 aeropuertos donde Aena Internacional tenía presencia en 2004 el número de pasajeros atendidos creció un 6,11% superando la cifra de 22 millones en el año y situándose en niveles similares a los anteriores al año 2001. Como consecuencia de dicha recuperación en los niveles de actividad, junto con el impulso dado a las explotación de actividades comerciales en dichos aeropuertos, así como la contención de costes, se ha producido una buena progresión en los ingresos percibidos y el resultado de la actividad.

En el área de navegación aérea, Aena Internacional ha continuado apoyando a Aena en el desarrollo de alianzas empresariales con otros proveedores de servicios

europeos, así como promocionando y ejecutando eficientemente proyectos en dicho área.

La devaluación del dólar respecto al euro ha repercutido negativamente en los ingresos de Aena Internacional, si bien, dicho efecto ha quedado compensado por el buen crecimiento de la actividad.

También en 2004 se ha producido el establecimiento de una alianza con el grupo empresarial español Abertis para adquirir conjuntamente el operador británico de aeropuertos TBI, que opera o mantiene contratos de gestión en 13 aeropuertos entre Europa y América y que supondrá en el año 2005 extender la presencia de Aena en aeropuertos fuera de España duplicando su dimensión.

Como resultado de lo anterior, el año 2004 puede calificarse para Aena Internacional de muy bueno, habiéndose producido unos ingresos de 9,1 millones de euros, lo que se traduce en un crecimiento de 37,98% frente al año anterior, y un resultado neto de 1,6 millones de euros (51,52% de crecimiento frente a 2003).

### México

#### Grupo Aeroportuario del Pacífico (México)

La participación de Aena Internacional en el Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP), que explota 12 aeropuertos en México, se lleva a cabo a través de la Sociedad Aeropuertos Mexicanos del Pacífico (AMP), que es a su vez el socio estratégico del GAP, a través del 15% del capital y de un contrato de gestión. El 85% del capital restante del GAP permanece en manos de la Administración mexicana, pendiente de su colocación en bolsa. Aena Internacional tiene una participación en el capital de AMP del 25,5% y es el socio operador de GAP.

### Actividad Aeroportuaria

En términos generales se puede considerar que 2004 fue un buen año para el Grupo, ya que las cifras totales de operaciones, pasajeros y carga presentaron crecimientos con respecto al 2003, e incluso el tráfico y las operaciones totales superaron las cifras alcanzadas entre los años 1999 a 2003.

En lo que respecta al tráfico, los pasajeros totales atendidos registraron un incremento de 6,5%, los nacionales un aumento de 2,2% y los procedentes de vuelos internacionales un 15,7%.

## Información legal

## Informe de gestión

En la actividad operacional, se alcanzó un crecimiento global del 2,2% (8.289 operaciones más). En el servicio nacional se presentó menor actividad que en 2003, registrándose una variación negativa del 0,7% (2.007 operaciones menos) mientras que en el servicio internacional se produjo un crecimiento del 13,1% (10.296 operaciones más).

En carga aérea, se alcanzaron crecimientos importantes en los vuelos internacionales, lográndose en el acumulado a diciembre un aumento de un 15,3%, equivalente a 10.528 toneladas más que las alcanzadas el año pasado. En lo que respecta a la carga nacional, creció un 3% en aeronaves cargueras, mientras en mixtas continuó mostrando cifras inferiores al año pasado.

### Principales Actuaciones

#### Plan de Negocios

En 2004 se aprobó el Plan de Negocios del GAP que fue realizado por la empresa con el apoyo y supervisión de Aena Internacional.

#### Inversiones

2004 fue el último año del quinquenio del Programa Maestro de Desarrollo para cada uno de los 12 aeropuertos. La inversión realizada en este año fue de 260.810.135 pesos, dando un total para el quinquenio de 1.460.163.675 pesos.

Las principales obras del año fueron las ampliaciones de edificios terminales en los aeropuertos de Bajío, Guadalajara, Hermosillo, Los Mochis y Aguascalientes; las rehabilitaciones de pavimentos en plataforma, rodajes y vialidades de Guadalajara y la rehabilitación de pista de Mexicali.

#### Programas Maestros de Desarrollo 2005-2019

La elaboración de los Programas Maestros de Desarrollo de los 12 aeropuertos del GAP para el período 2005-2019 tuvo lugar en los meses de diciembre 2003, enero y febrero de 2004. Siguiendo el procedimiento de tramitación previsto, fueron aprobados por la DGAC en diciembre de 2004, junto con las tarifas máximas reguladas (ingresos aeronáuticos) para este mismo período.

#### Certificados de Accesibilidad y Cumplimiento Ambiental

Se obtuvieron los certificados de 8 aeropuertos, quedando pendiente para el primer trimestre de 2005 la obtención del certificado de accesibilidad para 4 aeropuertos y de cumplimiento ambiental para otros 4.

#### Seguridad

En enero se superó con éxito la Auditoría de Seguridad de OACI. Se trata de una auditoría al Estado de México (OACI eligió los aeropuertos de Ciudad de México y Guadalajara).

Asimismo, se realizaron los estudios y la preparación de pliegos para licitar la instalación del sistema de inspección del 100% de equipaje de bodega en los 12 aeropuertos del Grupo.

#### ISO 9001: 2000

Los aeropuertos de Morelia y Bajío, y el Corporativo (Servicios Centrales) obtuvieron la certificación ISO 9001:2000 con el siguiente alcance: Gestión del Terminal, Gestión de las Operaciones, Gestión de la Seguridad Aeroportuaria y Gestión de las Infraestructuras. Han sido los primeros aeropuertos de México en obtenerlo.

#### Comercial y Marketing

Con el apoyo de Aena, por primera vez, y siendo los primeros aeropuertos mexicanos en hacerlo, GAP ha participado con delegación y stand propios en el Routes de 2004 celebrado en Madrid, habiendo mantenido más de 50 reuniones con compañías aéreas.

En el aspecto comercial los ingresos han crecido un 41% sobre 2003. El ingreso comercial por pasajero alcanzó los 20,5 pesos, y casi triplicó el que se tenía en el año 2001 (7,4 pesos/pasajero).

En mayo de 2004 se concluyó la recuperación de las coinversiones de Aeroplazas y Aerolocales en los aeropuertos de Puerto Vallarta y Guadalajara, consigiéndose así el control de la práctica totalidad de la actividad comercial que se desarrolla en esos aeropuertos.

También en 2004 se ha seguido con la ejecución de las obras de acondicionamiento del nuevo Centro de Carga Aérea de Guadalajara y la búsqueda de un socio operador del mismo.

#### Resultados

El año se cerró con una mejora significativa sobre 2003 debida, principalmente, al incremento de tráfico y a la continuación de la ejecución del Plan Comercial. Se mantiene la tendencia de crecimiento porcentual superior de los ingresos que de los gastos operativos (14,1% y 6,5% respectivamente).

El EBITDA de 2004 ha crecido un 18% respecto al obtenido en 2003, y el resultado neto ha aumentado casi un 30%.

### **Colombia**

#### **Aeropuerto de Cartagena de Indias**

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

En relación al tráfico de pasajeros, si bien los nacionales han permanecido prácticamente estables en relación con el año anterior, con un crecimiento del 1,15%, los pasajeros internacionales han experimentado un repunte con un crecimiento del 28,9% respecto a 2003.

Los ingresos de la sociedad en el periodo fueron de 16.929 millones de pesos, que representan un crecimiento del 13,4% frente al 2003 y el resultado operacional experimentó un incremento del 14,6%. Los ingresos comerciales de la sociedad siguieron mejorando, incrementándose en un 13,4% en relación al año anterior, como resultado de los nuevos espacios comerciales puestos en explotación a finales de 2003.

#### **Aeropuerto de Barranquilla**

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

Este año ha estado caracterizado principalmente por una ligera recuperación en el movimiento de pasajeros de este aeropuerto. El tráfico nacional ha crecido en un 2,25% y el internacional cerca de un 7,35%. El total de pasajeros ha aumentado en un 2,96%.

Pese al modesto crecimiento del tráfico, la sociedad ha mantenido su rentabilidad económica, con un incremento en los ingresos del 6,7%, y en el resultado operacional del 9% respecto al año anterior.

#### **Aeropuerto de Cali**

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

La sociedad Aerocali continúa en una difícil situación económica. A pesar de esta coyuntura, la sociedad ha estado trabajando en la mejora de los ingresos comer-

ciales que se han incrementado en un 30% y en la contención de los costos de operación, logrando mejorar su resultado operacional en un 9% respecto al año anterior. Adicionalmente, Aerocali ha solicitado el reequilibrio económico del Contrato de Concesión.

Por otro lado, el tráfico de pasajeros está mostrando a lo largo del año un cambio en la tendencia negativa que venía de años anteriores, como así lo demuestra un crecimiento en el tráfico total con respecto al año anterior cercano al 2,95%. Esta mejora es especialmente significativa en el tráfico internacional llegando a final del año con un crecimiento acumulado del 16,43%. No obstante, todavía no se han alcanzado los niveles de tráfico previos al 11 de septiembre.

### **Cuba**

#### **Aeropuerto internacional Jardines del Rey**

El año 2004 ha sido el segundo año de funcionamiento del Aeropuerto de Cayo Coco, consolidándose la actuación de Aena Internacional como operador del mismo.

El número de pasajeros atendidos por el aeropuerto fue de 438.927, de los que 324.144 fueron internacionales, 79.649 nacionales y 35.134 tránsitos, lo que supone un incremento de tráfico del 18,6%, y un 9% sobre lo planeado, demostrándose el potencial de la zona como destino turístico en Cuba. Canadá sigue siendo el principal origen/destino de tráfico internacional, con un 69%, seguido de Inglaterra con un 22%, Alemania 4%, e Italia 3%.

Los ingresos aeronáuticos crecieron un 18,4% respecto a 2003, y los ingresos por actividad comercial un 54%. Los gastos se contuvieron en casi un 20%, arrojando un incremento del resultado de 25,8%.

## **Participaciones empresariales**

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

Aena tiene participación mayoritaria en las sociedades Aena Desarrollo Internacional, S.A. (antes Aena Servicios Aeronáuticos, S.A., ANSA), Centros Logísticos Aeroportuarios, S.A. (CLASA), e Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO); posee participación minoritaria en las sociedades mercantiles Restauración de Aeropuertos Españoles, S.A. (RAESA), en la Agencia Metropolitana de Desarrollo Urbanístico y de Infraestructuras, S.A. (Agencia Barcelona Regional), en Group Ead Europe, S.L. y en Galileo Sistemas y Servicios, S.L.; por último, tiene participación indirecta en sociedades anónimas en las que participan las empresas citadas.

- Centros Logísticos Aeroportuarios, S.A. (CLASA), Sociedad Unipersonal cuyo objeto social principal es la promoción, construcción, gestión, explotación y conservación de los centros de carga aérea o instalaciones equivalentes existentes en los aeropuertos. Asimismo, puede desarrollar cuantas actividades mercantiles estén directa o indirectamente relacionadas con su objeto social, tales como los estudios de asistencia técnica, de mercado, de viabilidad económica para proyectos de centros de carga, logísticos, intermodales o integrados en el campo de la consultoría.
- Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO), Sociedad Estatal participada por Aena (61%), RENFE (34%) y el Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF) (5%); su objeto social es la realización de todo tipo de estudios y trabajos de consultoría e ingeniería para toda clase de entidades, empresas y personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, con posibilidad de actuación en todos los sectores de actividad económica, principalmente en los campos de estudios económicos y empresariales, ingeniería civil, ingeniería industrial e ingeniería medioambiental, en especial los relacionados con el transporte y sus infraestructuras.
  - Tecnología e Investigación Ferroviaria, S.A. (TIFSA), participada por INECO con el 49%, es una sociedad especializada en ingeniería y consultoría de transporte ferroviario.
- Restauración de Aeropuertos Españoles, S.A. (RAESA), Sociedad participada por Aena (49%) y RECYGSA (51%); el objeto social de la sociedad es la explotación de la restauración del Aeropuerto de Madrid-Barajas.

• Agencia Metropolitana de Desarrollo Urbanístico y de Infraestructuras, S.A. (Barcelona Regional), Sociedad participada por el Ayuntamiento de Barcelona (17,65%), Consejo Comarcal Barcelonés (11,76%), Entidad Metropolitana de Transportes (11,76%), Aena (11,76%), Empresa Metropolitana de Sanejament (11,76%), Consorcio de la Zona Franca (11,76%), Puerto de Barcelona (11,76%), RENFE (5,88%) y MER-CABARNA (5,88%). Su objeto social es la realización de estudios, análisis y prospecciones sobre aspectos urbanísticos, territoriales y medioambientales; la proyección, promoción, gestión, desarrollo, asesoramiento, ejecución y explotación de todo tipo de obras, edificaciones y sistemas urbanísticos.

• Group EAD Europe S.L., Sociedad multinacional participada en un 36% por Aena, un 36% por DFS (proveedor de servicios de navegación aérea en Alemania) y un 28% por Frequentis GmbH (empresa de sistemas austriaco-germana). Su objeto social es la explotación de un sistema de base de datos para sistemas de información aeronáutica, el desarrollo e implantación de cambios y mejoras en la base de datos así como servicios de consultoría afines.

• Galileo Sistemas y Servicios S.L., Sociedad participada por Aena, EADS, Alcatel, GMV, Hispasat, Indra y Sener en un 14,29% cada uno. Su objeto social es el desarrollo, implantación, operación, explotación y comercialización de servicios del sistema de navegación global por satélite denominado en la actualidad Galileo.

- Galileo Industries S.A., participada por Galileo Sistemas y Servicios S.L con el 13,79%, es una sociedad especializada en el desarrollo de actividades en el campo de la industria espacial y todas las actividades relacionadas con la misma.



Información legal

## Cuentas anuales

**Información legal****Cuentas anuales****BALANCES DE SITUACIÓN AL 31 DE DICIEMBRE DE 2004 Y 2003**

(expresados en miles de euros)

<b>ACTIVO</b>	<b>Ejercicio 2004</b>	<b>Ejercicio 2003</b>
<b>INMOVILIZADO:</b>		
Gastos de Establecimiento (Nota 4)	425	860
Inmovilizaciones inmateriales (Nota 5)	240.985	182.898
Coste	417.601	341.927
Amortizaciones	(176.616)	(159.029)
Inmovilizaciones materiales (Nota 6)	10.190.368	8.759.120
Coste	12.995.990	11.278.607
Amortizaciones	(2.706.250)	(2.433.458)
Provisiones	(99.372)	(86.029)
Inmovilizaciones financieras (Nota 7)	246.637	71.145
Mecanismo corrector (Nota 8)	34.681	14.238
<b>Total inmovilizado</b>	<b>10.713.096</b>	<b>9.028.261</b>
<b>GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS</b>	<b>2.542</b>	<b>1.713</b>
<b>ACTIVO CIRCULANTE:</b>		
Existencias (Nota 9)	7.727	8.752
Deudores (Nota 10)	415.465	551.053
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	274.973	250.174
Empresas del Grupo y asociadas, deudores (Nota 16)	7.688	4.644
Deudores varios	181.179	340.753
Provisiones	(48.375)	(44.518)
Inversiones financieras temporales (Nota 11)	69.227	12.960
Tesorería	15.826	10.295
Ajustes por periodificación	3.759	3.780
<b>Total activo circulante</b>	<b>512.004</b>	<b>586.840</b>
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>11.227.642</b>	<b>9.616.814</b>

Las Notas 1 a 22 descritas en la memoria adjunta forman parte integrante del balance de situación al 31 de diciembre de 2004.

**BALANCES DE SITUACIÓN AL 31 DE DICIEMBRE DE 2004 Y 2003**

(expresados en miles de euros)

<b>PASIVO</b>	<b>Ejercicio 2004</b>	<b>Ejercicio 2003</b>
<b>FONDOS PROPIOS (Nota 12):</b>		
Patrimonio	3.099.018	3.099.018
Reservas Estatutarias	782.481	696.603
Reservas de revalorización R.D.L. 7/1996	273.417	273.417
Beneficio del ejercicio	27.718	85.878
<b>Total fondos propios</b>	<b>4.182.634</b>	<b>4.154.916</b>
<b>INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS (Nota 13)</b>	<b>401.366</b>	<b>353.074</b>
<b>PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS (Nota 14)</b>	<b>829.406</b>	<b>792.856</b>
<b>ACREDORES A LARGO PLAZO (Nota 15):</b>		
Deudas con entidades de crédito	4.881.090	2.755.514
Otros acreedores	13.125	9.884
<b>Total acreedores a largo plazo</b>	<b>4.894.215</b>	<b>2.765.398</b>
<b>ACREDORES A CORTO PLAZO (Nota 16):</b>		
Deudas con entidades de crédito (Notas 15)	124.081	141.158
Deudas con empresas del Grupo y asociadas	18.818	18.585
Acreedores comerciales	133.636	129.214
Otras deudas no comerciales	570.539	1.050.784
Provisión para riesgos y gastos a corto plazo (Nota 17)	72.947	210.829
<b>Total acreedores a corto plazo</b>	<b>920.021</b>	<b>1.550.570</b>
<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>11.227.642</b>	<b>9.616.814</b>

Las Notas 1 a 22 descritas en la memoria adjunta forman parte integrante del balance de situación al 31 de diciembre de 2004.

**Información legal****Cuentas anuales****CUENTAS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2004 Y 2003**

(expresados en miles de euros)

<b>DEBE</b>	<b>Ejercicio 2004</b>	<b>Ejercicio 2003</b>
<b>GASTOS:</b>		
Aprovisionamientos (Nota 19-a)	59.622	62.418
Gastos de personal (Nota 19-e)	830.935	757.968
Dotaciones para amortizaciones de inmovilizado (Notas 4, 5 y 6)	378.758	356.113
Variación de las provisiones de tráfico (Nota 19-f)	9.940	5.903
Otros gastos de explotación (Nota 19-g)	572.905	511.564
	<b>1.852.160</b>	<b>1.693.966</b>
<b>Beneficios de explotación</b>	<b>250.719</b>	<b>209.250</b>
<b>Pérdidas y gastos financieros (Nota 19-h)</b>		
Gastos financieros y gastos asimilados	149.015	70.521
Diferencias negativas de cambio	1	8
	<b>149.016</b>	<b>70.529</b>
<b>Beneficios de las actividades ordinarias</b>	<b>112.522</b>	<b>144.003</b>
<b>Pérdidas y gastos extraordinarios (Nota 19-i)</b>		
Variaciones de las provisiones de inmovilizado inmaterial, material y cartera de control	27.263	16.064
Pérdidas procedentes del inmovilizado	14.044	11.476
Gastos extraordinarios	46.857	44.317
Gastos y pérdidas de otros ejercicios	61.533	13.936
<b>Beneficios antes de impuestos</b>	<b>28.675</b>	<b>95.959</b>
Impuesto sobre Sociedades (Nota 18)	957	10.081
<b>Beneficios del ejercicio</b>	<b>27.718</b>	<b>85.878</b>

Las Notas 1 a 22 descritas en la memoria adjunta forman parte integrante del balance de situación al 31 de diciembre de 2004.

## CUENTAS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2004 Y 2003

(expresados en miles de euros)

HABER	Ejercicio 2004	Ejercicio 2003
<b>INGRESOS:</b>		
Importe neto de la cifra de negocios (Nota 19-b)	2.088.108	1.886.796
Exceso de provisiones de riesgos y gastos (Nota 14)	-	7.289
Otros ingresos de explotación	14.771	9.131
	<hr/> 2.102.879	<hr/> 1.903.216
<b>Beneficios e ingresos financieros (Nota 19-h)</b>		
Ingresos de participaciones en capital	5.046	3.775
Otros intereses e ingresos asimilados	5.773	1.496
Diferencias positivas de cambio	-	11
	<hr/> 10.819	<hr/> 5.282
<b>Resultados financieros negativos</b>	<b>138.197</b>	<b>65.247</b>
<b>Beneficios e ingresos extraordinarios (Nota 19-i)</b>		
Beneficios en enajenación de inmovilizado	4	89
Subvenciones de capital transferidas al resultado	20.095	22.278
Otros ingresos a distribuir transferidos a resultados	310	726
Ingresos extraordinarios	6.035	3.990
Ingresos y beneficios de otros ejercicios	39.406	10.666
<b>Resultados extraordinarios negativos</b>	<b>83.847</b>	<b>48.044</b>

Las Notas 1 a 22 descritas en la memoria adjunta forman parte integrante del balance de situación al 31 de diciembre de 2004.

## **1. Actividad**

La Entidad Pública Empresarial “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea Aena” (en adelante Aena o la Entidad), 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 entró en vigor su Estatuto, aprobado por el Real Decreto 905/1991 de 14 de junio.

La Entidad Pública Empresarial se configuró como una entidad de derecho público de las previstas en el artículo 6.5 del Texto Refundido de la Ley General Presupuestaria, adscrita al Ministerio de Fomento, realizando su actividad dentro del marco de la política general de transportes del Gobierno. En función de lo establecido por el artículo 64 de la Ley de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social para el año 1999 (Ley 50/98 de 31 de diciembre), Aena ha sido adaptada a la Ley de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado (Ley 6/1997 de 14 de abril), configurándose como una Entidad Pública Empresarial.

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

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

el transporte aéreo, y sujetas al otorgamiento de licencia oficial, todo ello sin detrimento de las atribuciones asignadas a la Dirección General de Aviación Civil.

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

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

## **2. Bases de presentación**

### **Imagen fiel**

Las cuentas anuales se han preparado a partir de los registros contables de la Entidad Pública Empresarial y se presentan de acuerdo con la legislación vigente y con las normas establecidas en el Plan General de Contabilidad, con objeto de mostrar la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados de la Entidad Pública Empresarial.

## **3. Criterios contables**

### **a) Gastos de establecimiento**

Los gastos de establecimiento corresponden a gastos de primer establecimiento y están contabilizados por los costes incurridos.

Representan, fundamentalmente, todos los gastos incurridos por la Entidad para la puesta en marcha de determinadas actividades. La Entidad amortiza dichos gastos en dos años.

### **b) Inmovilizaciones inmateriales**

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

Concepto	Porcentaje
Gastos de investigación y desarrollo y otro inmovilizado inmaterial	25
Aplicaciones informáticas	17-25
Otro inmovilizado inmaterial	25

Los gastos de Investigación y Desarrollo 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 la Entidad recoge los importes satisfechos en relación con la adquisición de determinados programas informáticos.

Como Otro inmovilizado inmaterial la Entidad activa los Planes Directores de los Aeropuertos y los estudios asociados a los mismos que se amortizan en un período de 4 años.

### c) Inmovilizaciones materiales

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

Las adiciones y compras de inmovilizado realizadas por la Entidad Pública Empresarial 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 más las actualizaciones practicadas de acuerdo con las disposiciones contenidas en las normas legales correspondientes.

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

	Años de Vida Útil Estimada
Construcciones	20-32
Instalaciones técnicas	12-15
Maquinaria	6-12
Otras instalaciones	15-18
Mobiliario	12
Otro inmovilizado	4-6

Asimismo, cuando el valor de realización de un bien 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.

### d) Inmovilizaciones financieras

Las inmovilizaciones financieras se reflejan al precio de adquisición o al de mercado si fuera menor. El importe de los dividendos explícitos devengados y no vencidos en el momento de la compra se deduce del precio de adquisición. El precio de mercado se determina, para las participaciones en el capital de sociedades del Grupo o Asociadas, por su valor teórico contable corregido en el importe de las plusvalías tácitas existentes en el momento de la adquisición y que subsistan en la fecha del balance.

### e) Existencias

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

**f) Inversiones financieras temporales**

Las inversiones financieras temporales se reflejan al coste de adquisición o al valor de mercado, el menor de los dos. Los ingresos que generan se registran en el ejercicio en que se devengan, siguiendo un criterio financiero.

**g) Deudores**

Las deudas se contabilizan por su valor nominal. Se consideran deudores a corto plazo aquellos cuyo vencimiento es inferior a 12 meses y a largo plazo los que superan dicho periodo.

Se dotan aquellas provisiones para insolvencias que permiten cubrir los saldos de cierta antigüedad o en los que concurren las circunstancias que permitan razonablemente su clasificación como de dudoso cobro.

**h) Mecanismo corrector**

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

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

**i) Subvenciones de capital**

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

**j) Otras provisiones para riesgos y gastos****Provisión para impuestos**

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

**Provisión para responsabilidades**

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

**k) Provisiones para compromisos laborales adquiridos**

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

**l) Indemnizaciones por despido**

De acuerdo con la reglamentación de trabajo vigente, la Entidad Pública Empresarial está obligada al pago de indemnizaciones a los empleados que despida 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 no prevén despidos en el futuro que hagan necesaria la dotación de una provisión significativa por este concepto.

**m) Impuesto sobre Sociedades**

Se reconoce como gasto en cada ejercicio el Impuesto sobre Sociedades calculado en base al beneficio contable antes de impuestos, corregido por las diferencias de naturaleza permanente con los criterios fiscales y tomando en cuenta las bonificaciones y deducciones aplicables.

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

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

**n) Deudas**

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

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

**o) Transacciones y saldos en moneda extranjera**

En el caso de operaciones realizadas en moneda extranjera, las cuentas a cobrar y a pagar al cierre del ejercicio se reflejan al tipo de cambio vigente en ese momento. Las transacciones en moneda extranjera se reflejan en la cuenta de pérdidas y ganancias al tipo de cambio aplicable en el momento de su realización.

Todas las pérdidas, realizadas o no, así como los beneficios realizados, se llevan a resultados del ejercicio, mientras que los beneficios no realizados se llevan a ingresos diferidos y se imputan a resultados cuando se realizan.

**p) 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.

No obstante, siguiendo el principio de prudencia, la Entidad Pública Empresarial únicamente contabiliza los beneficios realizados a la fecha del cierre del ejercicio, en tanto que los riesgos previsibles y las pérdidas, aun las eventuales, se contabilizan tan pronto son conocidos. Asimismo, existen gastos de personal devengados, y registrados en el ejercicio 2004 y anteriores, cuya necesaria autorización administrativa no se ha producido. En este sentido, en el primer trimestre del 2005 la Intervención General de la Administración del Estado está elaborando un informe sobre los incrementos salariales que se han producido desde el ejercicio 1998 hasta Abril de 2004 referidos al colectivo de control y que no cuentan con la autorización de la Comisión Interministerial de Retribuciones (CECIR).

**q) Actividades con incidencia en el medio ambiente**

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

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

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

Las provisiones relativas a responsabilidades probables o ciertas, litigios en curso e indemnizaciones u obligaciones pendientes de cuantía indeterminada de naturaleza 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.

**4. Gastos de establecimiento**

Los movimientos habidos en la partida de Gastos de Establecimiento han sido los siguientes:

Coste	Miles de Euros
	Gastos de Primer Establecimiento
Saldo inicial	860
Altas	42
Amortizaciones	(477)
Ajustes y traspasos	-
<b>Saldo final</b>	<b>425</b>

## Información legal

### Cuentas anuales

#### 5. Inmovilizaciones inmateriales

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

Coste	Miles de Euros			
	Investigación y Desarrollo	Otro Inmovilizado Inmaterial	Aplicaciones Informáticas	Total
Saldo inicial	16.375	177.872	147.680	341.927
Altas	16.745	50.729	18.122	85.596
Bajas	-	(1.258)	(1.782)	(3.040)
Ajustes y traspasos	335	(1.455)	(5.762)	(6.882)
Saldo final	33.455	225.888	158.258	417.601
<b>Amortización</b>				
Saldo inicial	5.013	52.143	101.873	159.029
Dotación	932	8.256	10.986	20.174
Bajas	-	(479)	(1.575)	(2.054)
Ajustes y traspasos	(140)	(249)	(144)	(533)
Saldo final	5.805	59.671	111.140	176.616

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

Al 31 de diciembre de 2004 existe inmovilizado inmaterial con un coste original de 146,1 millones de euros, que está totalmente amortizado y sigue en uso.

## 6. Inmovilizaciones materiales

Un resumen del conjunto de los movimientos registrados durante el ejercicio 2004 en las cuentas incluidas en Inmovilizaciones materiales es el siguiente:

Coste	Miles de Euros					
	Terrenos y Construcciones	Técnicas y Maquinaria	Utilaje y Mobiliario	Instalaciones		Otras
				Instalaciones	Inmovilizado en Curso	
Saldo inicial	6.261.002	1.031.187	1.062.387	2.751.977	172.054	11.278.607
Altas	229.569	42.842	82.082	1.467.217	18.765	1.840.475
Bajas	(27.976)	(56.073)	(23.169)	(15.125)	(7.631)	(129.974)
Ajustes y traspasos	280.973	59.627	95.538	(440.446)	11.190	6.882
Saldo final	6.743.568	1.077.583	1.216.838	3.763.623	194.378	12.995.990
<b>Amortización</b>						
Saldo inicial	1.288.640	568.580	458.633	-	117.605	2.433.458
Dotación	187.260	69.877	75.656	-	25.314	358.107
Bajas	(6.011)	(48.689)	(19.482)	-	(7.526)	(81.708)
Ajustes y traspasos	(978)	(3.838)	1.698	-	(489)	(3.607)
Saldo final	1.468.911	585.930	516.505	-	134.904	2.706.250

Asimismo el movimiento de la provisión de inmovilizado durante el ejercicio ha sido el siguiente:

	Miles de Euros
Saldo inicial	86.029
Dotaciones	25.289
Aplicaciones	(4.997)
Bajas	(6.949)
<b>Saldo final</b>	<b>99.372</b>

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

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

El importe de las actualizaciones acumuladas al 31 de diciembre de 2004, realizadas al amparo del Real Decreto-Ley 7/1996, de 7 de junio, ascendía a 278,1

millones de euros de coste y 126,52 millones de euros de amortización acumulada y su efecto sobre la amortización del ejercicio ascendió a 12,4 millones de euros.

### a) Provisión Inmovilizado

Al 31 de diciembre de 2004 la Entidad Pública Empresarial ha registrado en libros una provisión por depreciación de su inmovilizado material por importe de 99,4 millones de euros. Dicha provisión se ha constituido para hacer frente a la diferencia entre el valor de mercado estimado de determinados bienes del inmovilizado material y el valor en libros a 31 de diciembre de 2004.

La principal dotación del periodo corresponde a la reposición de servicios de la antigua carretera autonómica B-203 entregada a la Generalitat en función de un convenio entre ambas partes, como consecuencia de la ampliación del campo de vuelo del aeropuerto de Barcelona.

Las aplicaciones y las bajas de la provisión corresponden, principalmente, a la entrega a la Comunidad de Madrid de las obras realizadas en la carretera M-111 como consecuencia de la reposición de servicios asociada a la ejecución del Plan Barajas.

**b) Adiciones de Inmovilizado**

Las principales adiciones registradas en el ejercicio 2004 se detallan a continuación:

***Terrenos y construcciones***

Durante el ejercicio la Entidad ha procedido a activar, siguiendo un criterio de prudencia, los terrenos expropiados en 2004 para llevar a cabo las obras en ejecución en el aeropuerto de Madrid-Barajas al justiprecio que se estima será dictado para dichos terrenos. La aplicación de este criterio ha supuesto un mayor valor de los terrenos sobre el inicialmente estimado por la Entidad de 19,8 millones de euros. Como contrapartida se ha constituido una provisión para riesgos y gastos a largo plazo (véase Nota 14).

En este epígrafe se recogen en conjunto 675,9 millones de euros registrados en este ejercicio y en años anteriores, para hacer frente al mismo concepto en el Aeropuerto Madrid-Barajas y en el Aeropuerto de Barcelona (Véase Nota 14).

***Inmovilizado en curso***

Las adiciones más significativas del ejercicio 2004 corresponden a la construcción de la nueva área terminal en el aeropuerto de Madrid-Barajas.

Según datos elaborados por la Entidad, los cuales han sido objeto de informe provisional de la Intervención General de la Administración del Estado en los primeros meses de 2005, el importe estimado de la ampliación del aeropuerto Madrid-Barajas a 31 de diciembre de 2004, asciende a 5.874 millones de euros, no estando incluidos en esta cifra los intereses derivados de su financiación.

**c) Subvenciones recibidas**

La Entidad Pública Empresarial ha recibido durante el ejercicio 2004 determinadas subvenciones relacionadas con su inmovilizado que se detallan en la nota 13 y que ascienden a 70,6 millones de euros.

**d) Limitaciones**

Los bienes adscritos a la Entidad Pública Empresarial 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.

**e) Bienes totalmente amortizados**

Al 31 de diciembre de 2004 existe inmovilizado material con un coste original de 614,3 millones de euros, que está totalmente amortizado y sigue en condiciones de uso.

**f) Compromisos**

Las inversiones pendientes de ejecutar al 31 de diciembre de 2004 ascienden a 1.831 millones de euros, aproximadamente, entre las que se encuentran las pendientes de formalizar y las firmes pendientes de ejecutar.

## 7. Inmovilizaciones financieras

Los movimientos habidos durante el ejercicio 2004 en las cuentas incluidas en Inmovilizaciones financieras han sido los siguientes:

	Miles de Euros			
	Saldo Inicial	Adiciones	Retiros	Saldo Final
Empresas del Grupo:				
- Participaciones	61.280	40.003	-	101.283
Empresas asociadas:				
- Participaciones	973	-	-	973
Depósitos y finanzas	25.323	8.600	-	33.923
Impuesto sobre beneficios anticipado	-	78.877	-	78.877
Créditos a largo plazo empresas del Grupo	-	50.000	-	50.000
Provisión depreciación de valores	(16.431)	(1.988)	-	(18.419)
	<b>71.145</b>	<b>175.492</b>	-	<b>246.637</b>

En función de las previsiones de resultados de los próximos años la Entidad ha estimado que impuestos anticipados por importe de 78.877 miles de euros se recuperarán en un plazo superior a 12 meses.

Con fecha 21 de diciembre de 2004 Aena ha concedido a su filial Centros Logísticos Aeroportuarios (CLASA) una línea de crédito hasta 65 millones de euros con un tipo de interés aplicable de Euribor más 0,125% y con vencimiento el 15 de diciembre de 2007. Al 31 de diciembre de 2004 el saldo dispuesto ascendía a 50 millones de euros que se encuentran registrados en el epígrafe de Créditos a largo plazo a empresas del Grupo.

Adicionalmente, con fecha 30 de diciembre de 2004, Aena Desarrollo Internacional, S.A. acordó mediante Junta General Extraordinaria la ampliación de su cifra de capital social en 40.002.560 euros mediante la emisión de 6.656 nuevas acciones de 6.010 euros de valor nominal. La ampliación de capital ha sido totalmente suscrita y desembolsada mediante una aportación dineraria de Aena.

Los principales datos de las participaciones en empresas del Grupo y Asociadas, ninguna de las cuales cotiza en bolsa, se exponen a continuación:

## Información legal

### Cuentas anuales

#### a) Participaciones en empresas del Grupo

Nombre y Domicilio	Actividad	Fracción del Capital Directo (%)
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO) 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.	61,1
Centros Logísticos Aeroportuarios,S.A. (CLASA) 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
Aena Desarrollo Internacional, S.A. Arturo Soria, 109 Madrid	Explotación, conservación, gestión y administración de infraestructuras aeroportuarias, así como los servicios complementarios.	100

Los importes del capital, reservas y resultado del ejercicio al 31 de diciembre de 2004, son como sigue:

	Miles de Euros (*)			
	Capital	Reservas	Beneficio/ (Pérdida) 2004	Valor Neto en Libros de Aena de la Participación
INECO	6.202	24.874	11.132	3.789
CLASA	23.031	5.100	1.842	24.137
Aena Desarrollo Internacional, S.A.	73.358	(1.431)	1.616	54.938

(\*) Datos obtenidos de las cuentas anuales del ejercicio 2004 en proceso de auditoría.

El efecto de la consolidación de las mencionadas sociedades al 31 de diciembre de 2004 no es significativo.

La Entidad Pública Empresarial participa indirectamente en otras sociedades a través de Aena Desarrollo Internacional, S.A. e Ingeniería y Economía del Transporte, S.A.

La sociedades en las que participa Aena Desarrollo Internacional, S.A. se detallan a continuación:

**Información legal****Cuentas anuales**

Nombre y Domicilio	Actividad	Fracción del Capital Directo (%)
Aeropuertos del Caribe, S.A. (ACSA) Aeropuerto Ernesto Cortissoz Barranquilla-Colombia	Explotación Aeropuerto de Barranquilla	40
Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. (SACSA) Aeropuerto Rafael Núñez Cartagena de Indias-Colombia	Explotación Aeropuerto de Cartagena	37,96
Aeropuertos Mexicanos del Pacifico, S.A. de CV (AMP) México DF	Operador aeropuertos	25,5
Aerocali, S.A. Aeropuerto Alfons Bonilla Aragón Cali-Colombia	Explotación Aeropuerto de Cali	33,34
European Satellite Service Provider European Economic Interest Grouping. Bruselas-Bélgica	Desarrollo Sistema Navegación por Satélite	18,18
Airport Concessions and Development Limited (ACDL) 10, Upper Bank St- London – U.K.	Gestión de Activos Financieros de TBI	10,00

Los importes del capital, reservas y resultado del ejercicio de dichas sociedades se detallan a continuación:

Sociedad	Fondos Propios en Moneda Local (*)			Miles de Euros
	Capital Desembolsado	Reservas Acumuladas	Resultado del Ejercicio	Valor Neto Participación en Libros de A.D.I
ACSA	500.000.000 COP	1.207.950.432 COP	1.318.926.672 COP	159
SACSA	3.698.728.000 COP	2.185.162.000 COP	555.566.000 COP	690
AMP (*)	2.453.400.000 MX	1.109.948.905 MX	50.688.243 MX	64.703
Aerocali	3.800.000.000 COP	(210.313.914) COP	(2.194.628.737) COP	143
ESSP	100.000 Euros	-	-	18
ACDL (*)	155.629.697 GBP	-	-	22.074

(\*) Datos obtenidos de las cuentas anuales del ejercicio 2004 en proceso de auditoría.

## Información legal

### Cuentas anuales

Durante el ejercicio 2004 Aena Desarrollo Internacional, S.A. ha llegado a un acuerdo con la sociedad "Abertis" para la expansión del negocio, especialmente en el Reino Unido, mediante la creación de una sociedad denominada "Airport Concessions and Development Limited" (ACDL), siendo la participación de la Sociedad sobre ésta de un 10%. La sociedad ACDL ha sido constituida con el objeto de adquirir, mediante el lanzamiento de una OPA, la sociedad "TBI plc". La actividad principal de TBI es la posesión y gestión de aeropuertos, siendo su principal activo el aeropuerto de "London Luton". Al 31 de diciembre de 2004 ACDL había adquirido directamente el 29% de TBI, habiéndose completado la OPA en los primeros meses del 2005 hasta adquirir el 100% del capital.

La Entidad mantiene una provisión de 18,4 millones de euros, de los que 2 millones han sido dotados en el ejercicio, para provisionar las diferencias derivadas de la valoración de la inversión de Aena Desarrollo Internacional, S.A.U. en su participada en México, Aeropuertos Mexicanos del Pacífico (AMP). Durante el ejercicio 2004 el peso mexicano, moneda en la que se formulan los estados financieros de AMP, ha seguido depreciándose frente al euro, por lo que al 31 de diciembre de 2004 el valor teórico de la participación es inferior al coste histórico de adquisición.

Los datos de la sociedad en la que participa Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. se detallan a continuación:

Nombre y Domicilio	Actividad	Fracción del Capital Directo (%)
Tecnología e Investigación Ferroviaria, S.A. Capitán Haya, 1 Madrid	Investigación y Desarrollo tecnológico de infraestructuras y equipos ferroviarios	49

Los importes del capital, reservas, resultado del ejercicio y otra información de interés, son como sigue:

	Miles de Euros (*)				Valor Neto de la Participación en Libros de INECO
	Capital	Reservas	Beneficio/ (Pérdida) 2004		
Tecnología e Investigación Ferroviaria, S.A.	601	6.954	3.791		2.048

(\*) Datos obtenidos de las cuentas anuales del ejercicio 2004 en proceso de auditoría.

**b) Participaciones en empresas asociadas**

Nombre y Domicilio	Actividad	Fracción del Capital Directo (%)
Restauración de Aeropuertos Españoles, S.A. (RAESA) Aeropuerto de Madrid-Barajas Madrid	Explotación de la restauración del Aeropuerto de Madrid-Barajas.	48,99
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
Group Ead Europe S.L Juan Ignacio Luca de Tena, 14 Madrid	Explotación de un sistema de base de datos para sistemas de información aeronáuticas. Desarrollo e implantación de cambios y mejoras en la base de datos así como los servicios de consultoría afines.	36
Galileo Sistemas y Servicios, S.L. Isaac Newton nº 1 Tres Cantos Madrid	Desarrollo, implantación, operación, explotación y comercialización de servicios del sistema de navegación global por satélite denominado en la actualidad Galileo.	14,28

Los importes del capital, reservas, resultado del último ejercicio y otra información de interés, son como sigue:

	Miles de Euros			
	Capital	Reservas	Beneficio/ Pérdida 2004	Valor Neto de la Participación en Libros de Aena
RAESA	601	124	3.660	294
Agencia Barcelona Regional(*)	1.533	239	18	180
Group Ead Europe S.L. (*)	1.000	185	206	360
Galileo Sistemas y Servicios, S.L.	966	12	(41)	139

(\*) Datos correspondientes al ejercicio cerrados el 31 de diciembre de 2003, últimos datos disponibles.

Las empresas asociadas de la Entidad Pública Empresarial, a la fecha de formulación de las presentes cuentas anuales, no han facilitado el informe de auditoría de su ejercicio 2004.

Durante el ejercicio 2004 la Entidad Pública Empresarial ha recibido dividendos de Ingeniería y

Economía del Transporte, S.A., Restauración de Aeropuertos Españoles, S.A. y Grupo Ead Europe, S.L. por importe de 3.130, 1.895 y 22 miles de euros, respectivamente.

## Información legal

### Cuentas anuales

## 8. Mecanismo corrector

El movimiento experimentado por las cuentas de mecanismo corrector en el ejercicio 2004 es el siguiente:

	Miles de Euros
	Saldo Deudor
<b>Saldo inicial:</b>	
Mecanismo corrector origen 2002	27.772
Mecanismo corrector origen 2003	14.238
Neto inicio 2004	42.010
Movimientos del ejercicio-	
Aplicación 2004 mecanismo corrector origen 2002	(27.772)
Variación estimación mecanismo corrector origen 2003 (Nota 19-i)	(10.802)
Adición mecanismo corrector origen año 2004	34.681
Imputación corto plazo mecanismo corrector pendiente de 2003 a aplicar en 2005	3.436
<b>Saldo final:</b>	
Deudores largo plazo: mecanismo corrector 2004 a aplicar 2006	34.681
Deudores corto plazo: mecanismo corrector 2003 a aplicar 2005 (Nota 10)	3.436

## 9. Existencias

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

	Miles de Euros	
	2004	2003
Repuestos	7.855	8.880
Provisión por depreciación de existencias	(128)	(128)
	<b>7.727</b>	<b>8.752</b>

## 10. Deudores

El saldo de deudores se desglosa de la siguiente manera:

	Miles de Euros	
	2004	2003
Clientes por prestación de servicios	252.858	227.151
Clientes de dudoso cobro	22.115	23.023
	<u>274.973</u>	<u>250.174</u>
Empresas grupo y asociadas (Nota 16)	7.688	4.644
Administraciones públicas (Nota 16)	175.222	310.310
Personal	1.796	1.996
Mecanismo corrector a corto plazo (Nota 8)	3.436	27.772
Otros	725	675
	<u>181.179</u>	<u>340.753</u>
Menos: provisión para insolvencias	(48.375)	(44.518)
	<b>415.465</b>	<b>551.053</b>

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

	Miles de Euros	
	Saldo al 31-12-04	Saldo al 31-12-03
Eurocontrol	119.155	109.508
Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.	51.250	49.056
	<b>170.405</b>	<b>158.564</b>

## 11. Inversiones financieras temporales

Se desglosa en los siguientes conceptos:

	Miles de Euros	
	2004	2003
Valores de renta fija a corto plazo	27.000	10.600
Cartera valores y otros créditos	1.629	1.660
Créditos con empresas del Grupo	40.043	-
Depósitos y fianzas	555	700
	<b>69.227</b>	<b>12.960</b>

## Información legal

### Cuentas anuales

Al 31 de diciembre de 2004, dentro del epígrafe de cartera de valores de renta fija a corto plazo se recogen inversiones en Deuda Pública con vencimiento 4 de enero de 2005 y tipo de interés nominal del 2,1%.

Con fecha 27 de diciembre de 2004 Aena ha concedido a su filial Aena Desarrollo Internacional, S.A. un préstamo por importe de 39.997 miles de euros, tipo de inte-

rés equivalente a Euribor +0,125% y con vencimiento el 31 de diciembre de 2005. Dicho préstamo tiene por objeto hacer frente a las necesidades de fondos de la citada sociedad derivadas de la adquisición de acciones de TBI a través de su participada ACDL (véase Nota 7). Los intereses devengados por los préstamos a sociedades de Grupo al 31 de diciembre de 2004 ascienden a 46 miles de euros.

## 12. Fondos propios

El movimiento habido en las cuentas incluidas en el epígrafe de Fondos propios durante el ejercicio 2004 ha sido el siguiente:

	Miles de Euros			
	Patrimonio y Patrimonio en Adscripción	Reservas Estatutarias	Revalorización R.D.L. 7/1996	Beneficios del Ejercicio
Saldos al 31 de diciembre de 2003	3.099.018	696.603	273.417	85.878
Distribución de beneficios del ejercicio 2003	-	85.878	-	(85.878)
Beneficios del ejercicio 2004	-	-	-	27.718
<b>Saldos al 31 de diciembre de 2004</b>	<b>3.099.018</b>	<b>782.481</b>	<b>273.417</b>	<b>27.718</b>

### a) Patrimonio y Patrimonio en adscripción

En el momento de su constitución se adscribieron a Aena, 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 Aena en el momento de su constitución ascendió, según tasación por expertos profesionales independientes, a 2.831,6 millones de euros.

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

### b) Reservas estatutarias

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

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

De acuerdo con el Real Decreto-Ley 7/1996, de 7 de junio, sobre medidas urgentes de carácter fiscal y de fomento y de liberalización de la actividad económica, la Entidad Pública Empresarial, en el ejercicio 1996, actualizó sus elementos patrimoniales del inmovilizado material. El importe neto inicial de la actualización de la plusvalía ascendió a 300,9 millones de euros. (Véase Nota 6). El plazo para efectuar la comprobación por parte de la Inspección de los Tributos era de tres años a contar desde el 31 de diciembre de 1996. Como consecuencia de que ha transcurrido el plazo de tres años mencionado, dicho saldo se puede destinar a cancelar pérdidas, o bien ampliar el patrimonio propio de la Entidad Pública Empresarial. Transcurridos diez años el saldo podrá destinarse a Reservas de libre disposición.

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

#### d) Resultado del ejercicio

La distribución de beneficios del ejercicio 2004 formulada por el Consejo de Administración de la Entidad Pública Empresarial, de acuerdo con los Estatutos, es la siguiente:

	Miles de Euros
Base de reparto: Pérdidas y ganancias	<b>27.718</b>
Distribución: Reservas Estatuarias	<b>27.718</b>

#### 13. Ingresos a distribuir en varios ejercicios

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

	Miles de Euros	
	2004	2003
Subvenciones de capital de Organismos oficiales Europeos	396.396	348.877
Otros ingresos a distribuir en varios ejercicios	4.970	4.197
<b>401.366</b>	<b>353.074</b>	

##### **Subvenciones de capital de Organismos Oficiales Europeos**

Los movimientos habidos en este epígrafe durante 2004 han sido los siguientes:

	Miles de Euros
Saldo inicial 2004	348.877
Adiciones Subvenciones FEDER	43.243
Adiciones Subvenciones Fondos de Cohesión	27.408
Adiciones Otras Subvenciones	3.822
Bajas	(6.859)
Imputado a resultados en 2004 (Nota 19-i)	(20.095)
<b>Saldo final 2004</b>	<b>396.396</b>

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

## Información legal

## Cuentas anuales

### ***Subvenciones FEDER***

El detalle de los anticipos por programas operativos recibidos durante el ejercicio 2004 es el siguiente:

Concepto	Miles de Euros	Año de Finalización Comprometido
<b>Recibidas en 2004:</b>		
Prog Oper. Asturias	174	94/99
Prog. Oper. C. Gallega	3.880	00/06
Prog. Oper. C. Valenciana	7.003	00/06
Prog. Oper. Melilla	161	94/99
Prog. Oper. C. Canaria	30.811	00/06
Prog. Oper. Castilla León	1.065	94/99
Prog. Oper. Cantabria	149	94/99
<b>Total Fondos Feder Adiciones 2004</b>	<b>43.243</b>	

### ***Subvenciones Fondo de Cohesión***

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

#### 14. Provisiones para riesgos y gastos a largo plazo

El movimiento habido en el ejercicio 2004 en las cuentas incluidas bajo este epígrafe ha sido el siguiente:

	Miles de Euros			
	Provisión para Compromisos Laborales	Provisión para Impuestos	Provisión para Responsabilidades	Total
Saldo inicial 2004	15.823	1.621	775.412	792.856
Traspaso desde corto plazo	2.802	-	-	2.802
Dotaciones	63.708	150	60.593	124.451
Reversiones	-	-	(10.738)	(10.738)
Aplicaciones	(18.355)	(394)	(2.671)	(21.420)
Traspaso a Corto Plazo	(10.062)	-	(48.483)	(58.545)
<b>Saldo final 2004</b>	<b>53.916</b>	<b>1.377</b>	<b>774.113</b>	<b>829.406</b>

##### a) Provisión para compromisos laborales

El movimiento durante el ejercicio ha sido el siguiente:

	Miles de Euros				
	Jubilación	Anticipada y Premio de Permanencia	Primas de Participación	Licencia Especial Retribuida	Fondo de Acción Social
Saldo inicial 2004	15.823	-	-	-	15.823
Traspaso desde Corto Plazo	-	-	-	2.802	2.802
Dotaciones	3.287	40.926	16.940	2.555	63.708
Reversiones	-	-	-	-	-
Aplicaciones	(11.534)	(6.821)	-	-	(18.355)
Traspaso a corto plazo	(68)	(6.821)	-	(3.173)	(10.062)
<b>Saldo final 2004</b>	<b>7.508</b>	<b>27.284</b>	<b>16.940</b>	<b>2.184</b>	<b>53.916</b>

## Información legal

### Cuentas anuales

#### **Seguro complementario premio de jubilación anticipada**

El artículo 157 del III Convenio Colectivo establece que todo trabajador con edad comprendida entre los 60 y los 64 años que, de conformidad con las disposiciones vigentes, tenga derecho a ello podrá jubilarse de forma voluntaria y anticipada y recibirá una indemnización de 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 ha tenido lugar la exteriorización, mediante la contratación el 25 de marzo de 2004 de un seguro de vida con Mapfre Vida, de los premios de jubilación anticipada que permanecían en el balance al cierre del ejercicio 2003, siendo el importe de la exteriorización de 11,2 millones de euros.

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

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

#### **Premios de permanencia**

El artículo 142 del III 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 a dotar por este compromiso ha ascendido a 3.062 miles de euros, habiendo sido estimada a través de un estudio actuarial. Las hipótesis más relevantes tenidas en cuenta para la obtención del cálculo actuarial son las siguientes:

- Tipo de interés técnico: 4%
- Crecimiento anual del IPC: 2,5%
- Tabla de mortalidad: Hombres PERM2000P Mujeres PERF2000P
- Sistema financiero utilizado: Capitalización individual
- Método de devengo: Projected Unit Credit

#### **Primas de participación**

A partir de determinados acuerdos celebrados entre Aena y la Unión Sindical de Controladores Aéreos se acordaron para los períodos 2002-2003 y 2004-2005 unas primas cuyo devengo se genera, para controladores en determinadas dependencias, por la realización de ampliaciones de jornadas durante los períodos citados anteriormente. Dichas primas se abonan en los 4 años siguientes a estos períodos en partes iguales. El saldo de este epígrafe corresponde a las primas que se harán efectivas a partir del 1 de enero de 2006 habiéndose traspasado a corto plazo las primas que se desembolsarán en el ejercicio 2005. La dotación correspondiente a las primas del período 2002-2003 se ha realizado con cargo al epígrafe de "Gastos y pérdidas de otros ejercicios" y las del ejercicio 2004 con cargo al epígrafe de "Gastos de personal" de la cuenta de pérdidas y ganancias al 31 de diciembre de 2004 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 ha provisionado en el ejercicio el valor actual de las percepciones de los empleados acogidos a esta Licencia cuyo coste no podrá ser recuperado por los ingresos futuros.

#### **Fondo de Acción Social**

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

#### **Otros compromisos laborales**

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

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

para los empleados de la Entidad Pública Empresarial. El importe global de la aportación extraordinaria realizada al Fondo de Pensiones el 24 de noviembre de 2003 ascendió a 16.716 miles de euros. Adicionalmente, en enero de 2004 se procedió al pago de las aportaciones al plan de pensiones correspondientes a los meses de noviembre y diciembre de 2003 por un importe de 681 miles de euros.

A partir de la fecha de la formalización del plan de pensiones, el premio de jubilación recogido en el artículo 150 dejó de ser de aplicación.

Durante el ejercicio 2004 Aena ha realizado aportaciones a dicho Fondo de Pensiones por valor de 4,7 millones de euros, pagándose prestaciones por un total de 1,4 millones de euros. El saldo de la cuenta de posición del plan de pensiones a 31 de diciembre de 2004 es de 21,3 millones de euros. Asimismo, el número de partícipes al cierre de dicho ejercicio asciende a 8.169.

#### **b) Provisión para impuestos**

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

#### **c) Provisión para responsabilidades**

La provisión para responsabilidades recoge el importe estimado para hacer frente a compromisos y responsabilidades, probables o ciertas, nacidas de litigios en curso y por indemnizaciones u obligaciones pendientes. Los Administradores de la Entidad Pública Empresarial consideran que el volumen de provisión es suficiente para hacer frente a los riesgos por litigios, responsabilidades y compromisos en curso conocidos a la fecha de formulación de estas cuentas y no estiman que, del conjunto de reclamaciones en curso, puedan surgir pasivos adicionales que afectasen significativamente a las cuentas anuales del ejercicio 2004.

Al 31 de diciembre de 2004 la Entidad ha procedido a activar, siguiendo un criterio de prudencia, la diferencia entre el valor de expropiación original de los terrenos expropiados en el aeropuerto de Barajas y la mejor estimación del justiprecio fijado para dichos terrenos. La aplicación de este criterio ha supuesto un mayor valor contable de los terrenos sobre el inicialmente estimado por la Entidad de 19,8 millones de euros y, como contrapartida, se ha constituido una provisión para riesgos y gastos a largo plazo (véase Nota 6). Asimismo, la provisión incluye los intereses de demora devengados durante el ejercicio 2004 por importe de 28,4 millones de

euros que han sido estimados en función del interés legal de cada ejercicio y registrados en la partida de gastos extraordinarios de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2004 adjunta.

Adicionalmente, la Entidad ha procedido a traspasar a corto plazo la parte de estos compromisos que se estima serán pagados durante el ejercicio 2004 (Véase Nota 16) y ha aplicado provisión por las cantidades abonadas durante el ejercicio, habiendo tenido lugar reversiones por nuevas estimaciones por importe de 10,7 millones de euros.

En este epígrafe se recogen en conjunto 744,2 millones de euros registrados en este ejercicio y en años anteriores, para hacer frente a este compromiso en el Aeropuerto Madrid-Barajas y en el Aeropuerto de Barcelona.

## Información legal

### Cuentas anuales

#### **15. Acreedores a largo plazo**

Este epígrafe se desglosa de la siguiente manera:

	Miles de Euros	
	2004	2003
Deudas con entidades de crédito	4.881.090	2.755.514
Proveedores inmovilizado	13.125	9.884
	<b>4.894.215</b>	<b>2.765.398</b>

**Deudas con entidades de crédito**

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

Miles de Euros	Tipo de Interés	Plazo Reembolso	Periodo Liquidación Intereses
525.000	FIJO (4,87%)	15 pagos iguales 15/09/2008-15/09/2022	Anual
475.000	EURIBOR 3m+0,16%	15 pagos iguales 15/09/2008-15/09/2022	Trimestral
265.000	EURIBOR 3m+0,65%	20 pagos iguales 15/12/2010-15/09/2029	Trimestral
30.000	FIJO REVISABLE (3,71%) el 15/06/10	20 pagos iguales 15/06/2006-15/06/2025	Anual
45.000	FIJO REVISABLE (5,20%) el 15/03/2005	20 pagos iguales 15/03/2006-15/03/2025	Anual
120.000	FIJO (2,995%) hasta 15/06/2007	20 pagos iguales 15/03/2006-15/03/2025	Anual
60.000	FIJO REVISABLE (3,71%) el 15/06/10	20 pagos iguales 15/06/2007-15/06/2026	Anual
90.000	FIJO REVISABLE (4,01%) el 15/12/11	20 pagos iguales 15/12/2006-15/12/2025	Anual
60.000	FIJO REVISABLE (3,66%) el 15/12/09	20 pagos iguales 15/12/2006-15/12/2025	Anual
75.810	FIJO REVISABLE (4,07%) el 15/03/12	20 pagos iguales 15/03/2007-15/03/2026	Anual
21.035	FIJO REVISABLE (3,69%) el 15/03/10	20 pagos iguales 15/03/2007-15/03/2026	Anual
90.000	FIJO REVISABLE (4,52%) el 15/03/2006	20 pagos iguales 15/03/2007-15/03/2026	Anual
110.000	FIJO REVISABLE (4,94%) el 15/03/2008	21 pagos iguales 15/03/2007-15/03/2027	Anual
80.000	FIJO REVISABLE (4,98%) el 15/09/2006	20 pagos iguales 15/09/2006-15/09/2025	Anual
70.000	FIJO REVISABLE (3,71%) el 15/03/2010	20 pagos iguales 15/03/2008-15/03/2027	Anual
50.000	FIJO REVISABLE (2,98%) el 15/03/2007	21 pagos iguales 15/03/2008-15/03/2028	Anual
70.000	FIJO REVISABLE (3,75%) el 15/06/2010	20 pagos iguales 15/06/2008-15/06/2027	Anual
115.000	FIJO REVISABLE (3,24%) el 15/06/2007	20 pagos iguales 15/06/2008-15/06/2027	Anual
197.000	FIJO REVISABLE (4,44%) el 15/06/2007	20 pagos iguales 15/09/2008-15/09/2027	Anual
18.000	FIJO REVISABLE (3,83%) el 15/03/2009	20 pagos iguales 15/03/2009-15/03/2028	Anual
34.258	FIJO REVISABLE (3,62%) el 15/12/2009	20 pagos iguales 15/12/2004-15/09/2023	Anual
60.101	EURIBOR 3m+0,15%	20 pagos iguales 15/03/2005-15/03/2024	Anual
51.086	FIJO REVISABLE (4,73%) el 15/03/2024	20 pagos iguales 15/03/2005-15/03/2024	Anual
14.752	EURIBOR 3m+0,15%	11 pagos iguales 15/09/2000-15/09/2010	Anual
21.637	FIJO REVISABLE (4,26%) el 15/09/2016	15 pagos iguales 15/09/2002-15/09/2016	Anual
33.857	FIJO REVISABLE (3,58%) el 15/03/10	15 pagos iguales 15/03/2003-15/03/2017	Anual
40.978	FIJO REVISABLE (4,67%) el 15/09/09	11 pagos iguales 15/09/1999-15/09/2009	Anual
400.000	FIJO REVISABLE (3,83%) el 15/03/09	20 pagos iguales 15/03/2009-15/03/2028	Anual
700.000	FIJO REVISABLE (3,83%) el 15/03/09	18 pagos iguales 15/03/2012-15/03/2029	Anual
400.000	FIJO (4,88%)	20 pagos iguales 15/09/2007-15/09/2026	Anual
230.000	EURIBOR 3m+0,11% hasta 15/03/2005	20 pagos iguales 15/03/2009-15/03/2028	Trimestral
270.000	EURIBOR 3m+0,11% hasta 15/03/2005	19 pagos iguales 15/03/2010-15/03/2028	Trimestral
80.000	EURIBOR 12m+0,04 %	Vencimiento 15/12/2009	Anual
32.000	EURIBOR 1m+0,045%	Vencimiento 22/12/2005	Trimestral
<b>4.935.514</b>	<b>Total deudas</b>		
<b>(54.424)</b>	<b>Vencimiento a corto plazo</b>		
<b>4.881.090</b>	<b>Vencimiento a largo plazo</b>		

La Entidad Pública Empresarial se ha comprometido al cumplimiento de determinadas obligaciones de carácter general para evitar la cancelación anticipada de los mencionados préstamos y créditos. Los Administradores de

la Entidad consideran que al 31 de diciembre de 2004 se cumplen todas las obligaciones relacionadas con estos préstamos.

## Información legal

### Cuentas anuales

El calendario de vencimiento de las cuotas pendientes de pago al 31 de diciembre de 2004 es el siguiente:

Cuotas con Vencimiento	Miles de Euros
2005	54.424
2006	43.674
2007	81.255
2008	172.903
2009	324.189
Siguientes	4.259.069
<b>Total</b>	<b>4.935.514</b>

Del total de 4.935.514 miles de euros, 2.658.514 miles de euros corresponden a préstamos formalizados con el Banco Europeo de Inversiones, 900.000 miles de euros con el ICO, 1.265.000 miles de euros con el Depfa Bank, 80.000 miles de euros con el BSCH y los 32.000 miles de euros restantes corresponden a una póliza de crédito contratada con el BBVA cuyo límite son 100.000 miles de euros. Adicionalmente, existe una póliza de crédito contratada con Banesto cuyo límite es de 100.000 miles de euros y dos préstamos con el Banco Europeo de Inversiones por importe conjunto de 400 millones de euros que no han sido dispuestos al 31 de diciembre de 2004. De los préstamos formalizados con el Depfa Bank quedan importes pendientes de disponer por 735.000 miles de euros.

Los intereses devengados y no pagados al 31 de diciembre de 2004 ascienden a 69.657 miles de euros.

La Entidad presenta al 31 de diciembre de 2004 un fondo de maniobra negativo de 408 millones de euros. En esta situación, para poder atender a los compromisos de inversión, la Entidad dispone de líneas de crédito y préstamos no dispuestos. Los Administradores de la Entidad consideran que no existirán problemas para completar la financiación necesaria para cubrir dichos compromisos.

La Entidad tiene suscrita una operación de cobertura de riesgos en variación del tipo de interés, con vencimiento en junio de 2007, que permite que, al 31 de diciembre de 2004, 120 millones de euros de deuda correspondientes a una disposición de un préstamo con el BEI, se encuentre protegida frente a posibles alzas en los tipos de interés. El tipo de interés fijo que se desprende de esta operación se sitúa en un 2,995%.

## 16. Acreedores a corto plazo

Se desglosa en los siguientes conceptos:

	Miles de Euros	
	2004	2003
Deudas con entidades de crédito (Nota 15):		
Vencimiento a corto de deudas a largo	54.424	116.865
Intereses de préstamos pendientes de pago	69.657	24.293
	<u>124.081</u>	<u>141.158</u>
Deudas con empresas del Grupo y asociadas	18.818	18.585
Acreedores comerciales por compras y prestación de servicios	<u>133.636</u>	<u>129.214</u>
Otras deudas no comerciales:		
Administraciones Públicas	31.621	34.361
Proveedores de inmovilizado y otras deudas	480.936	975.218
Remuneraciones pendientes de pago	51.377	35.653
Fianzas y depósitos recibidos	6.605	5.552
	<u>570.539</u>	<u>1.050.784</u>
Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo (Nota 17)	72.947	210.829
	<b><u>920.021</u></b>	<b><u>1.550.570</u></b>

El desglose de los saldos con las Administraciones Públicas al 31 de diciembre de 2004 es el siguiente:

Hacienda Pública, Deudora (Notas 7 y 10)	Miles de Euros
Administraciones Públicas deudoras a largo plazo (Nota 7)	<u>78.877</u>
	<b><u>78.877</u></b>
Hacienda Pública deudora por IVA	130.135
Impuesto sobre beneficios anticipado	16.401
Hacienda pública deudora por Subvenciones	4.555
Hacienda Pública deudora por Impuesto sobre Sociedades (Nota 18)	24.127
Otros	4
	<b><u>175.222</u></b>

**Información legal****Cuentas anuales**

<b>Hacienda Pública, Acreedora</b>	<b>Miles de Euros</b>
Hacienda Pública acreedora por IRPF	19.515
Hacienda Pública acreedora por Tasa de Seguridad	2.896
Organismos de la Seguridad Social acreedores	8.375
Hacienda pública acreedora por otros impuestos	835
	<b>31.621</b>

El desglose de los saldos no financieros con empresas del Grupo y asociadas al 31 de diciembre de 2004 es el siguiente:

	<b>Miles de Euros</b>	
	<b>Deudor (Nota 10)</b>	<b>Acreedor</b>
<b>Grupo:</b>		
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)	16	15.390
Aena Desarrollo Internacional, S.A.	1.828	258
Centros Logísticos Aeroportuarios, S.A. (CLASA)	4.226	3.080
<b>Asociadas:</b>		
Restauración de Aeropuertos Españoles, S.A. (RAESA)	1.618	90
	<b>7.688</b>	<b>18.818</b>

## 17. Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo

Su desglose es el siguiente:

	Miles de Euros	
	2004	2003
Provisión para Plan de jubilaciones anticipadas	2.182	2.393
Provisión tasa de seguridad	9.539	8.297
Otras Provisiones	61.226	200.139
	<b>72.947</b>	<b>210.829</b>

### a) Provisión para plan de jubilaciones anticipadas

La Entidad Pública Empresarial acordó en ejercicios anteriores con los trabajadores un plan de jubilación anticipada, por el cual, el personal de origen laboral que cumplía 60, 61, 62 ó 63 años durante 2004 y reunía los requisitos que la Seguridad Social establece para poder acogerse a la Pensión de Jubilación a partir de los 60 años, podía, con carácter voluntario y previa aceptación de la Entidad Pública Empresarial, acogerse a este plan percibiendo una cantidad, por una sola vez, que le compensara de la disminución que experimenta su pensión de jubilación al anticipar ésta. La Entidad Pública Empresarial ha estimado y recogido en la cuenta de provisión para plan de jubilaciones anticipadas el pasivo resultante por este acuerdo.

### b) Provisión tasa de seguridad

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

La provisión citada recoge el importe estimado de la cantidad a liquidar al Tesoro Público, una vez la Entidad Pública Empresarial cobre las cantidades que, facturadas durante el ejercicio 2004 por el concepto de tasa de seguridad, permanecen pendientes de cobro al cierre del ejercicio.

### c) Otras provisiones

Corresponde a la cantidad registrada para hacer frente a la diferencia entre el valor de expropiación original de los terrenos expropiados del aeropuerto de Madrid y la mejor estimación del justiprecio fijado para dichos terrenos que se estima será abonada durante el año 2005.

## Información legal

### Cuentas anuales

## 18. Impuesto sobre Sociedades y situación fiscal

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

establecidas por la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado. Asimismo, se establecía un período transitorio ampliando la exención durante los períodos impositivos que se iniciasen antes del 5 de mayo de 1999. En conclusión, la Entidad Pública Empresarial se considera sujeta y no exenta al impuesto de sociedades a partir del 1 de enero del año 2000.

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

	Miles de Euros	
	Aumentos	Disminuciones
Resultado neto del ejercicio		<b>27.718</b>
Impuesto sobre sociedades		<b>957</b>
Resultado antes de impuestos		<b>28.675</b>
Diferencias permanentes	53.235	(2.306)
Diferencias temporales:		50.929
Con origen en el ejercicio actual	138.840	-
Con origen en ejercicios anteriores	-	(98.240)
Base imponible (Resultado fiscal)	192.075	(100.546)
Cuota (35%)		<b>42.071</b>
Deducción por doble imposición		(1.766)
Deducciones por inversión en Canarias		(18.267)
Otras deducciones (I+D, medio ambiente, formación,...)		(6.872)
Cuota ajustada		<b>15.166</b>
Retenciones y pagos fraccionados		(38.759)
<b>Neto a cobrar</b>		<b>23.593</b>

Adicionalmente dentro del epígrafe de Hacienda Pública Deudora por Impuesto de Sociedades se incluyen 534 miles de euros correspondientes a una cuenta a cobrar generada en ejercicios anteriores.

Las principales diferencias temporales corresponden a la diferencia entre la amortización fiscal y contable, a reversiones de provisiones de inmovilizado y a dotaciones a provisión de cartera.

El cargo por el Impuesto sobre Sociedades se desglosa en:

	Miles de Euros
Impuesto corriente	15.166
Impuesto anticipado	(14.209)
	<b>957</b>

La Entidad Pública Empresarial tiene abiertos a inspección los principales impuestos que le son de aplicación, según la legislación vigente. Del criterio que puedan adoptar las autoridades fiscales podrían derivarse pasivos de carácter contingente no registrados en el balance de situación adjunto. Los Administradores de la Entidad Pública Empresarial consideran que el efecto que podría tener esta diferencia de criterios no sería significativo en relación con los estados financieros al 31 de diciembre de 2004.

## 19. Ingresos y gastos

### a) Aprovisionamientos

El desglose del epígrafe de Aprovisionamientos del ejercicio 2004 es el siguiente:

	Miles de Euros
Compras de otros aprovisionamientos	68
Variación de existencias de otros aprovisionamientos	1.024
Trabajos realizados por otras empresas	58.530
<b>Total</b>	<b>59.622</b>

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

La actividad de la Entidad Pública Empresarial se desarrolla geográficamente en el territorio nacional, habiéndose obtenido los ingresos que se detallan a continuación:

	Miles de Euros
<b>Ingresos aeroportuarios:</b>	
Ingresos aeronáuticos	
Aterrizajes	296.779
Estacionamientos	7.451
Utilización de infraestructuras	323.047
Pasarelas telescopicas	68.720
Manipulación de mercancías	13.824
Tasa de seguridad	90.086
Otros	1.741
<b>Subtotal ingresos aeronáuticos</b>	<b>801.648</b>
<b>Ingresos no aeronáuticos:</b>	
Carburantes	19.843
Servicios de comida a bordo	11.626
Alquiler de locales, terrenos y mostradores	17.010
Mostradores de facturación	16.639
Servicios a Concesionarios	14.818
Autorización paso zonas restringidas	498
Utilización salas y zonas no determinadas	9.128
Hanling de rampa	39.281
Otros	2.323
<b>Subtotal ingresos no aeronáuticos</b>	<b>131.166</b>

	Miles de Euros
<b>Ingresos comerciales:</b>	
Alquiler de locales y terrenos	33.177
Explotaciones comerciales	143.945
Bares y Restaurantes	38.895
Coches de Alquiler	56.190
Aparcamiento de vehículos	72.595
Publicidad	18.611
Servicios a concesionarios	9.049
Otros	401
<b>Subtotal ingresos comerciales</b>	<b>372.863</b>
<b>Navegación Aérea:</b>	
Ayudas a la Navegación en ruta	625.050
Ayudas a la Navegación en aproximación	153.366
Publicaciones y otros servicios	4.015
<b>Subtotal Navegación Aérea</b>	<b>782.431</b>
<b>Total cifra de negocios</b>	<b>2.088.108</b>

## Información legal

### Cuentas anuales

#### c) Transacciones efectuadas con empresas del Grupo

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

	Miles de Euros
Ventas por prestación de servicios	5.406
Servicios recibidos	24.492
Adquisiciones de inmovilizado	31.837
Dividendos recibidos (Nota 7)	3.130

#### d) Transacciones efectuadas con empresas asociadas

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

	Miles de Euros
Ventas por prestación de servicios	9.124
Servicios recibidos	421
Dividendos recibidos (Nota 7)	1.917

#### e) Gastos de personal

Los gastos de personal se desglosan de la forma siguiente:

	Miles de Euros
Sueldos y salarios	699.873
Seguridad Social a cargo de la empresa	93.581
Aportaciones a compromisos laborales	9.880
Otros gastos sociales	27.601
	<b>830.935</b>

#### f) Variación de las provisiones de tráfico

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

	Miles de Euros
Variación provisión insolvencias	3.857
Fallidos	6.083
	<b>9.940</b>

#### g) Otros gastos de explotación

El desglose de este epígrafe es el siguiente:

	Miles de Euros
Arrendamientos y cánones	12.135
Reparaciones y conservación	159.002
Servicios profesionales independientes	52.822
Primas de seguros	10.014
Publicidad y relaciones públicas	13.998
Suministros	44.207
Servicios vigilancia y seguridad	81.808
Tasa de seguridad	45.043
Otros servicios	120.799
Otros tributos	33.077
	<b>572.905</b>

#### h) Resultados financieros

Los resultados financieros obtenidos en el ejercicio 2004 han sido los siguientes:

	Miles de Euros
<b>Ingresos:</b>	
Ingresos derivados de participaciones en capital (Notas 19-c y d)	5.047
Ingresos de otros valores negociables	2.947
Otros intereses de Empresas del Grupo	46
Otros intereses e ingresos asimilados no Grupo	2.779
Total resultados financieros positivos	10.819
<b>Gastos:</b>	
Gastos financieros y asimilados	(149.015)
Diferencia negativa de cambio	(1)
Total resultados financieros negativos	(149.016)
<b>Resultados financieros netos</b>	<b>138.197</b>

### i) Resultados extraordinarios

Los resultados extraordinarios del ejercicio han sido los siguientes:

	Miles de Euros
<b>Ingresos:</b>	
Ingresos procedentes del inmovilizado material	4
Subvenciones de capital transferidas a resultados (Nota 13)	20.095
Reversión otros ingresos a distribuir en varios ejercicios (Nota 13)	310
Ingresos extraordinarios	6.035
Ajustes Mecanismo Corrector de otros ejercicios	19.300
Otros ingresos y beneficios	20.106
<b>Total ingresos extraordinarios</b>	<b>65.850</b>
<b>Gastos:</b>	
Variación de la provisión de inmovilizado material y cartera de control (Notas 6 y 7)	27.263
Pérdidas procedentes de enajenación de inmovilizado	14.044
Primas de participación	27.284
Licencia Especial Retribuida	16.940
Ajustes Mecanismo Corrector (Nota 8)	10.802
Otros gastos y pérdidas	53.364
<b>Total gastos extraordinarios</b>	<b>149.697</b>
<b>Resultados extraordinarios netos</b>	<b>83.847</b>

De estos resultados extraordinarios negativos, 22.127 miles de euros corresponden a ejercicios anteriores y han sido originados, principalmente, por provisiones constituidas para hacer frente a compromisos plurianuales asumidos y no contemplados en los ejercicios 2002 y 2003 con el Colectivo de Controladores (véase Nota 14).

## Información legal

## Cuentas anuales

### j) Otra información

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

Categoría Profesional	Número Medio de Empleados (*)
Directivos y Titulados	1.323
Coordinadores	1.166
Técnicos	4.687
Personal de apoyo	1.348
Controladores	2.132
<b>Total</b>	<b>10.656</b>

(\*) El número medio de empleados eventuales asciende a 1.338.

#### **Retribución de los Administradores**

Durante el ejercicio 2004, la remuneración total de los Administradores de la Entidad Pública Empresarial en concepto de sueldos y salarios y dietas ha ascendido a 294.549 euros.

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

#### **Retribuciones a los Auditores**

Los honorarios correspondientes a la auditoría de cuentas son asumidos por el Ministerio de Economía y Hacienda (IGAE). Por otro lado, durante el ejercicio 2004, los honorarios del auditor de la sociedad por servicios relacionados con la auditoría han ascendido a 47 miles de euros. Adicionalmente, en el mismo ejercicio se han prestado otros servicios distintos de los de auditoría por importe de 233 miles de euros.

### **20. Avales y otras garantías concedidos**

La Entidad Pública Empresarial tiene avales concedidos por un valor total de 16.622 miles de euros.

Adicionalmente, la Entidad Pública Empresarial es garante solidario, en todos los préstamos y créditos que su sociedad participada Aena Desarrollo Internacional, S.A., mantiene con las entidades bancarias. El detalle de estos préstamos y créditos a 31 de diciembre de 2004 es el siguiente:

Entidad	Miles de Euros	
	Importe	Moneda
BSCH	9.036	Dólar USA
BSCH	11.503	Euro
ICO	5.873	Dólar USA
BANESTO	1.900	Euro
BANESTO	173	Dólar USA
CAJA MADRID	1.800	Euro
BSCH	-	Dólar USA

## 21. Compromisos medioambientales

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

El inmovilizado material al 31 de diciembre de 2004 incluye los siguientes elementos afectos a la actividad medioambiental detallados por aeropuerto:

	Miles de Euros		
	Coste	Amortización	Valor Neto
		Acumulada	
Madrid-Barajas	103.820	(16.390)	87.430
Fuerteventura	2.904	(694)	2.210
Palma de Mallorca	4.317	(1.907)	2.410
Barcelona	16.563	(6.149)	10.414
Gran Canaria	3.742	(1.446)	2.296
La Palma	2.032	(310)	1.722
Lanzarote	2.343	(844)	1.499
DRNA Este	2.124	(266)	1.858
Tenerife Norte	1.220	(171)	1.049
Tenerife Sur	2.684	(1.835)	849
DRNA Canarias	1.443	(440)	1.003
Otros	15.563	(6.915)	8.648
<b>Total</b>	<b>158.755</b>	<b>(37.367)</b>	<b>121.388</b>

Las inversiones medioambientales realizadas durante el presente ejercicio han ascendido a 44.624 miles de euros, entre las que destacan las siguientes:

	Miles de Euros
Madrid-Barajas:	
Plan de aislamiento acústico	26.559
Estación de transferencia y punto limpio del aeropuerto	964
Barcelona	
Drenaje, monitorización y control. Estaciones bombeo	7.368
Fuerteventura	
Nueva depuradora de aguas residuales	1.136
Vitoria	
Centro de gestión de residuos	668
Navegación Aérea:	
Seguridad, salud y vigilancia medioambiental	1.175
Red de aguas fluviales y residuales	1.648

## Información legal

### Cuentas anuales

La cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2004 incluye los siguientes gastos incurridos en la actividad medioambiental detallados por conceptos:

	Miles de Euros
Reparaciones y conservación	2.753
Servicios profesionales independientes	1.767
Suministros	42
Otros servicios externos	700
<b>Total</b>	<b>5.262</b>

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

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

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

Con la información disponible a la fecha de formulación de las presentes cuentas anuales, el importe estimado de compromisos e inversiones medioambientales pendientes de ejecutar por las infraestructuras de Aena en curso, asciende a 168,2 millones de euros.

## 22. Cuadros de financiación

A continuación se recogen los cuadros de financiación correspondientes a los ejercicios 2004 y 2003:

APLICACIONES	Euros	
	2004	2003
Gastos de establecimiento	42	703
Altas de inmovilizado no financiero	1.906.305	2.201.358
Aumento por valoración contable de terrenos expropiados	19.766	55.754
Altas de inmovilizado financiero	163.270	153
Aplicación y traspaso a corto de provisiones para riesgos y gastos	87.901	227.417
Gastos a distribuir en varios ejercicios	1.276	-
Traspaso a corto de deuda a largo	28.072	20.070
Deudores mecanismo corrector	20.443	14.238
<b>TOTAL APLICACIONES</b>	<b>2.227.075</b>	<b>2.519.693</b>
<b>EXCESO DE ORÍGENES SOBRE APLICACIONES (AUMENTO DEL CAPITAL CIRCULANTE)</b>	<b>555.713</b>	-
<b>TOTAL</b>	<b>2.782.788</b>	<b>2.519.693</b>

ORÍGENES	Euros	
	2004	2003
Recursos procedentes de operaciones	514.159	485.206
Reversiones del inmovilizado	-	-
Préstamos a largo plazo	2.148.000	1.457.000
Subvenciones	68.697	30.518
Dotación provisión expropiación terrenos	19.766	55.754
Aplicación mecanismo corrector	-	24.891
Proveedores de inmovilizado a largo plazo	8.889	-
Enajenación de inmovilizado	23.277	310
<b>TOTAL ORÍGENES</b>	<b>2.782.788</b>	<b>2.053.679</b>
<b>EXCESO DE APLICACIONES SOBRE ORÍGENES (DISMINUCIÓN CAPITAL CIRCULANTE)</b>	-	<b>466.014</b>
<b>TOTAL</b>	<b>2.782.788</b>	<b>2.519.693</b>

**Información legal****Cuentas anuales**

VARIACIÓN DEL CAPITAL CIRCULANTE	Miles de Euros			
	2004	2003	2004	2003
	Aumentos	Disminuciones	Aumentos	Disminuciones
Existencias	-	1.025	1.049	-
Deudores	-	135.588	112.179	-
Acreedores y provisiones a corto plazo	630.549	-	-	589.114
Inversiones financieras temporales	56.267	-	10.419	-
Tesorería	5.531	-	-	3.475
Ajustes por periodificación	-	21	2.928	-
<b>TOTAL</b>	<b>692.347</b>	<b>136.634</b>	<b>126.575</b>	<b>592.589</b>
<b>VARIACIÓN DEL CAPITAL CIRCULANTE</b>	<b>555.713</b>	-	-	<b>466.014</b>

**Ajustes a realizar para llegar a los recursos procedentes de operaciones:**

	Miles de Euros	
	2004	2003
Resultado del ejercicio	27.718	85.878
Aumentos:		
Pérdidas por bajas de inmovilizado	14.043	11.476
Dotaciones a la amortización del inmovilizado	378.758	356.113
Corrección exceso de amortización ejercicio 2003	(4.140)	-
Dotación para riesgos con cargo a resultados del ejercicio	104.685	50.973
Otros	-	3
Dotación provisión inmovilizado con cargo a resultados	27.277	16.200
Gastos financieros diferidos	447	420
Total aumentos	521.070	435.185
Disminuciones:		
Impuesto de Sociedades anticipado	(14.210)	(5.339)
Beneficio enajenación de inmovilizado	-	(88)
Exceso provisión inmovilizado	(14)	(136)
Exceso provisión riesgos	-	(7.290)
Subvenciones de capital imputadas a resultados	(20.405)	(23.004)
Total disminuciones	(34.629)	(35.857)
<b>Total recursos procedentes de operaciones</b>	<b>514.159</b>	<b>485.206</b>