



Aena

Aena

Memoria 2008
Annual report 2008



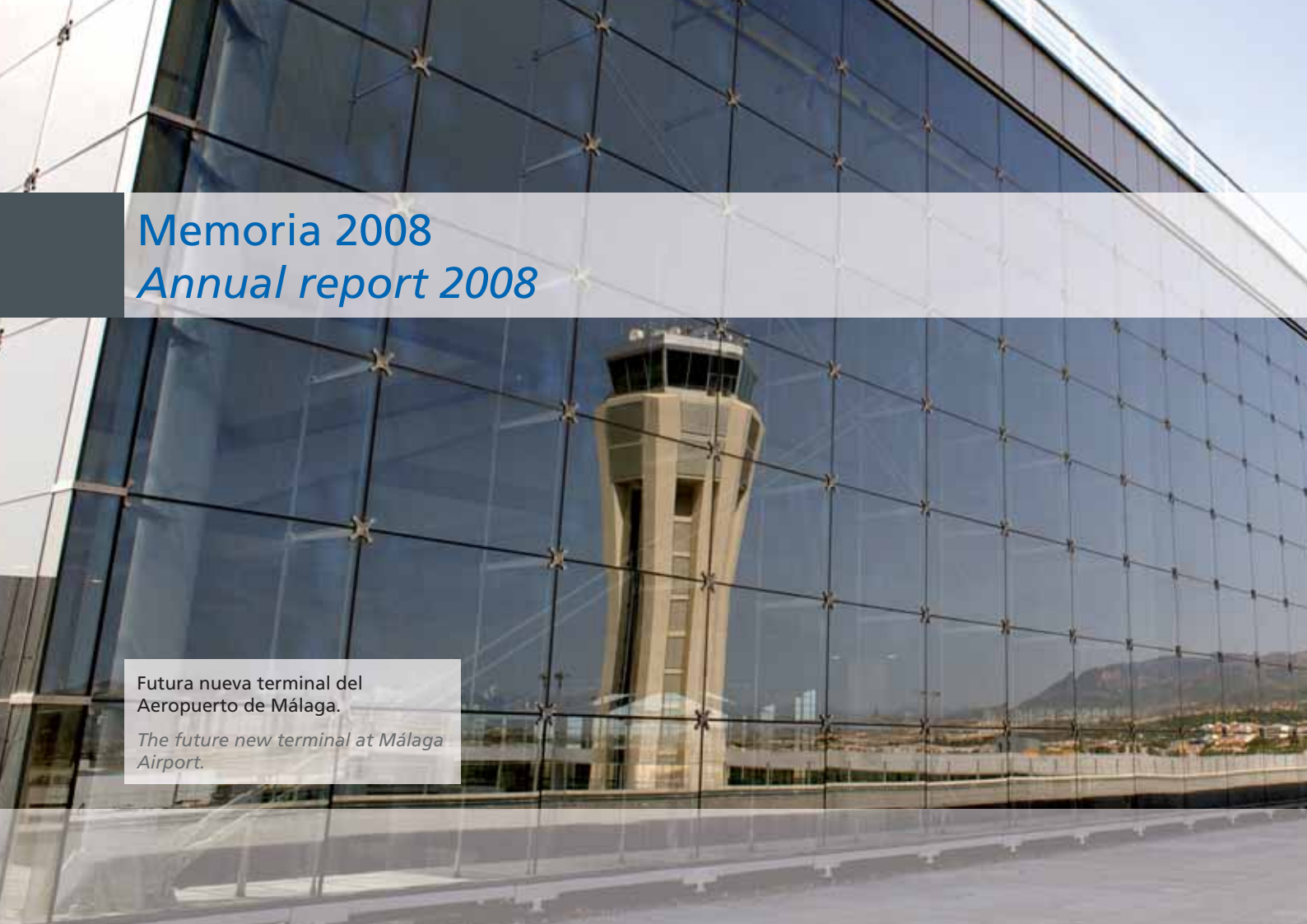
Memoria
Annual report

2008

Aena



*Aeropuertos Españoles
y Navegación Aérea*



Memoria 2008

Annual report 2008

Futura nueva terminal del
Aeropuerto de Málaga.

*The future new terminal at Málaga
Airport.*

La sección «Información legal» que aparece en esta Memoria 2008 de Aena ofrece datos consolidados de la entidad pública empresarial «Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea» y de sus sociedades, a excepción del capítulo «Estados financieros individuales».

El resto de Memoria 2008 de Aena presenta datos de la entidad pública empresarial «Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea» sin incluir los correspondientes a sus sociedades, excepto el capítulo «Desarrollo Internacional» (que aporta exclusivamente información de Aena Desarrollo Internacional S.A.).

The section «Legal Information» which appears in this Aena's Annual Report 2008 shows consolidated data of the public business entity «Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea» and its companies, with the exception of «Individual Balance Sheets» chapter.

The rest of Aena's Annual Report 2008 presents data of the public business entity «Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea» excluding those of its companies, with the exception of «International Development» chapter (which exclusively shows information of Aena Desarrollo Internacional S.A.).



Las personas interesadas pueden descargar la Memoria 2008 de Aena en la siguiente dirección de Internet: www.aena.es.
If interested, Aena's Annual Report 2008 may be downloaded at: www.aena.es

Agradecemos a aquellos que deseen enviar preguntas, aportaciones, sugerencias o comentarios sobre el contenido de la Memoria de Aena que nos los hagan llegar a través de los siguientes canales:
We welcome any questions, contributions, suggestions or observations you may have on the contents of the Annual Report. Please send them through the following channels:

- Por correo postal / *By post:*
Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena)
Dirección de Comunicación / *Communication Directorate*
c/ Arturo Soria, 109
28043 Madrid
- Por correo electrónico / *By e-mail:*
secdircom@aena.es
- Por teléfono / *By phone:*
(+34) 91 321 26 19
- Por fax / *By fax:*
(+34) 91 321 15 78

Índice Contents



Aeropuerto de Menorca.
Menorca Airport.



Información institucional / Institutional Information.....	7
Aena en cifras / Aena in Figures	8
Presencia geográfica / Geographic Presence	10
Evolución de magnitudes significativas / Progress of Significant Magnitudes.....	12
Órganos rectores / Governing Bodies	14
Organigrama / Organization Chart	17
Carta del director general-presidente / Letter from the Chairman	18
 Información general / General Information.....	 21
Aeropuertos / Airports	22
Infraestructuras / Infrastructures.....	36
Plan Levante / Levante Plan.....	47
Plan Málaga / Malaga Plan.....	50
Plan Barcelona / Barcelona Plan.....	52
Navegación Aérea / Air Navigation	56
Espacios y Servicios Comerciales / Commercial Spaces and Services	80
Desarrollo Internacional / International Development	88
 Información legal / Legal Information	 99
Informe de auditoría de cuentas consolidadas / Audit Report on Consolidated Accounts	100
Informe de gestión / Management Report.....	106
Cuentas anuales consolidadas / Consolidated Annual Accounts	146
Estados financieros individuales / Individual Balance Sheets	234



Memoria 2008

Annual report 2008

Edificio con oficinas de Aena en la
calle Peonías, número 12 de Madrid.

*Office building located at calle
Peonías, 12 in Madrid.*



Información Institucional

Institutional Information



Aena en cifras

- Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) es el primer operador aeroportuario del mundo en número de pasajeros.
- Aena es una Entidad Pública Empresarial adscrita al Ministerio de Fomento del Gobierno de España.
- En España, cuenta con 47 aeropuertos y los helipuertos de Ceuta y, en construcción, de Algeciras, con más de 203 millones de pasajeros y de 2,4 millones de operaciones en 2008.
- Por los aeropuertos españoles han pasado 643.000 toneladas de carga.
- Aena ha sido en 2008 uno de los cinco proveedores de servicios de Navegación Aérea más importantes de Europa con más de dos millones de vuelos anuales controlados.
- La plantilla media del Grupo Aena es de 14.188 empleados.
- El Grupo Aena cuenta con el 100% de Aena Desarrollo Internacional, S. A. y de Clase y el 61,09% de Ineco.
- Aena Desarrollo Internacional S.A. tiene participaciones societarias en 16 aeropuertos hispanoamericanos por los que pasaron cerca de 28 millones de pasajeros en 2008.
- Londres-Luton y Orlando-Sandford son dos de los aeropuertos de la sociedad TBI en la que participa Aena Desarrollo Internacional S.A.
- Las inversiones pagadas del total grupo Aena ascendieron a 2.123 millones de euros.
- Aena registró unos ingresos de explotación consolidados de 3.241 millones de euros.
- El beneficio de explotación del grupo se eleva a 110 millones de euros.
- El EBITDA consolidado asciende a 814 millones de euros.



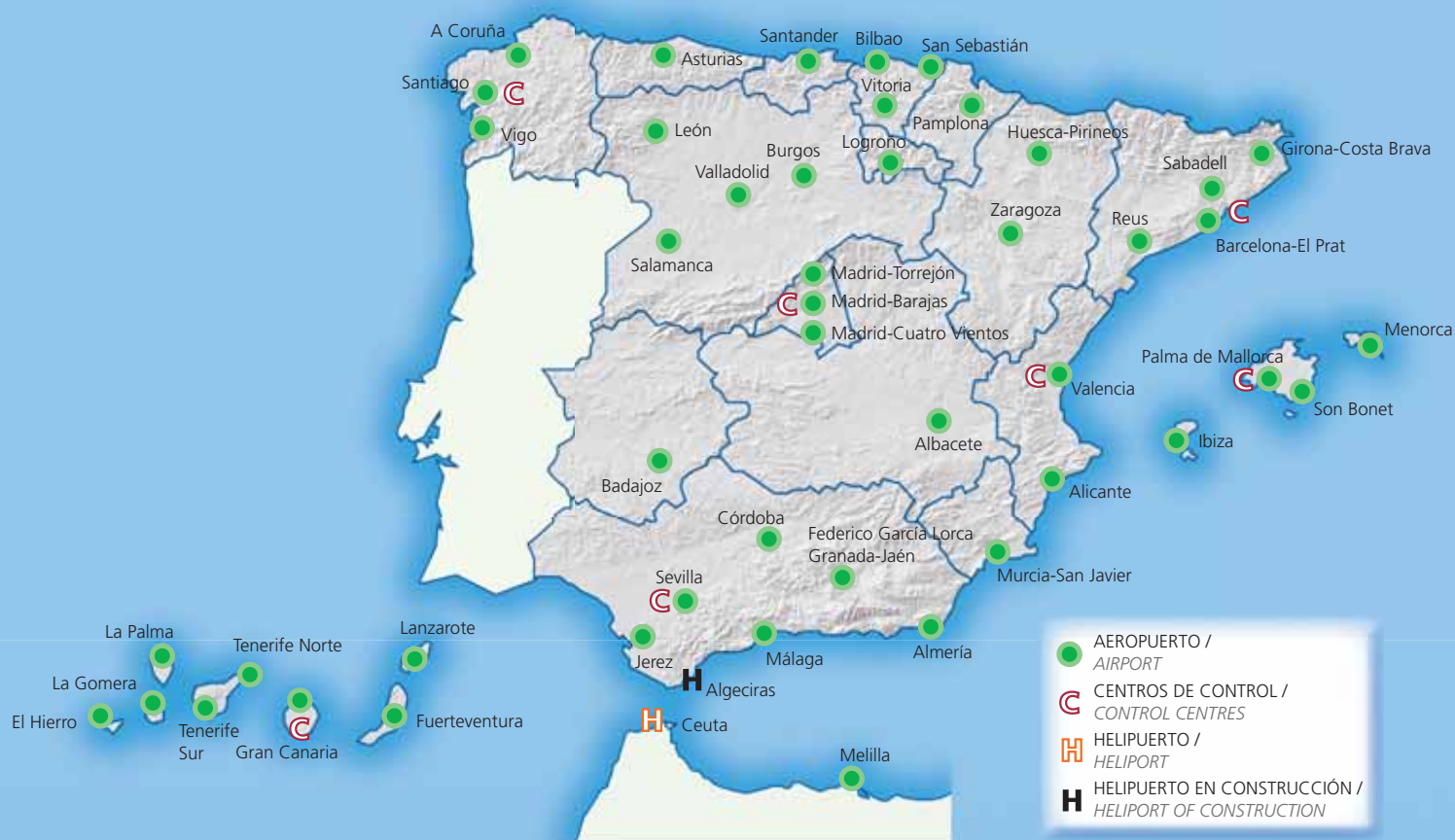


Aena in figures

- *Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) is the first airport operator in the world as regards number of passengers.*
- *Aena is a Public Business Entity attached to the Ministry of Development of the Spanish Government.*
- *In Spain, it has 47 airports and the heliports of Ceuta and Algeciras (under construction), with more than 203 million passengers and 2.4 million operations in 2008.*
- *643,000 tons of cargo have gone through the Spanish airports.*
- *During 2008, Aena has been one of the five leading flight service providers in Europe with over two million controlled flights a year.*
- *Aena Group's average staff consists of 14,188 employees.*
- *Aena Group owns 100% of Aena Desarrollo Internacional, S. A. and Clasa, and 61.9% of Ineco.*
- *Aena Desarrollo Internacional S.A. has shares in 16 Latin American airports with an approximate traffic of 28 million passengers in 2008.*
- *London-Luton and Orlando-Sanford are two of the airports of the company TBI in which Aena Desarrollo Internacional S.A. has shares.*
- *Paid investments of the Aena Group amounted to 2,123 million Euros.*
- *Aena's consolidated operating income amounted to 3,241 million Euros.*
- *Its operating profit reached 110 million Euros.*
- *The consolidated EBITDA amounts to 814 million Euros.*



Presencia geográfica



EL GRUPO AENA EN EL MUNDO THE AENA GROUP IN THE WORLD

NÚMERO
DE AEROPUERTOS
NUMBER
OF AIRPORTS

NÚMERO
DE PASAJEROS
NUMBER
OF PASSENGERS

Aeropuertos de Aena en España. Incluido el Helipuerto de Ceuta.
Aena's airports in Spain. Including the Ceuta Heliport.

48

203.862.028

Aeropuertos participados por Aena a través de Aena Desarrollo Internacional S.A. mediante diferentes participaciones societarias (doce en México, tres en Colombia y uno en Cuba).
Airports in which Aena takes part through Aena Desarrollo Internacional S.A. in different ways (twelve in Mexico, three in Colombia and one in Cuba).

16

27.719.093

Aeropuertos participados por Aena, a través de Aena Desarrollo Internacional S.A. en la sociedad TBI (tres en Reino Unido, uno en Suecia, uno en Estados Unidos y tres en Bolivia). Adicionalmente, TBI está presente en otros cinco aeropuertos a través de contratos de gestión (Burbank, Atlanta, Macon, Raleigh-Durhan y San José de Costa Rica).
Airports in which Aena has shares through Aena Desarrollo Internacional S.A., in the TBI company (three in the United Kingdom, one in Sweden, one in the United States and three in Bolivia). Also, TBI is present in another five airports through management contracts (Burbank, Atlanta, Macon, Raleigh-Durhan and San José de Costa Rica).

13

24.462.500

TOTAL

77

256.043.621



Geographic presence



 Aeropuertos de Aena en España / Aena's airports in Spain.

47 aeropuertos / 47 airports

2 helipuertos / 2 heliports

7 centros de control / 7 control centres

 Aeropuertos participados por Aena a través de Aena Desarrollo Internacional S.A.

Airports in which Aena takes part through Aena Desarrollo Internacional S.A.

 Aeropuertos participados por Aena, a través de Aena Desarrollo Internacional S.A. en la sociedad TBI.

Airports in which Aena has shares through Aena Desarrollo Internacional S.A., in the TBI company.

Aeropuertos con contratos de gestión de TBI / Airports with TBI's management contracts.



Evolución de magnitudes significativas

Gráfico de pasajeros (millones)

*Chart of passengers
(millions)*

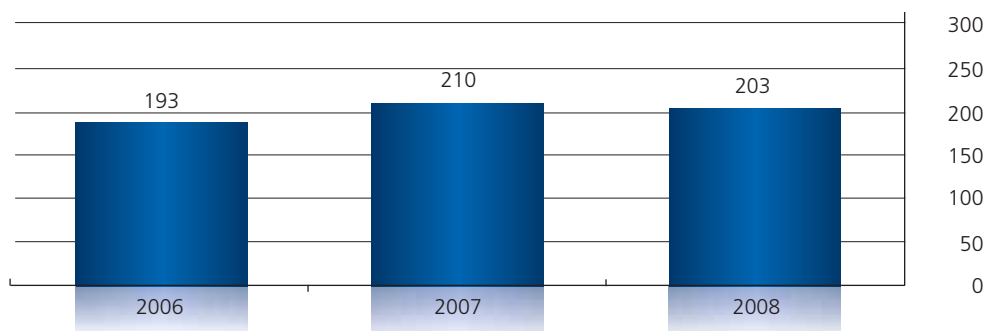


Gráfico de operaciones (millones)

*Chart of operations
(millions):*

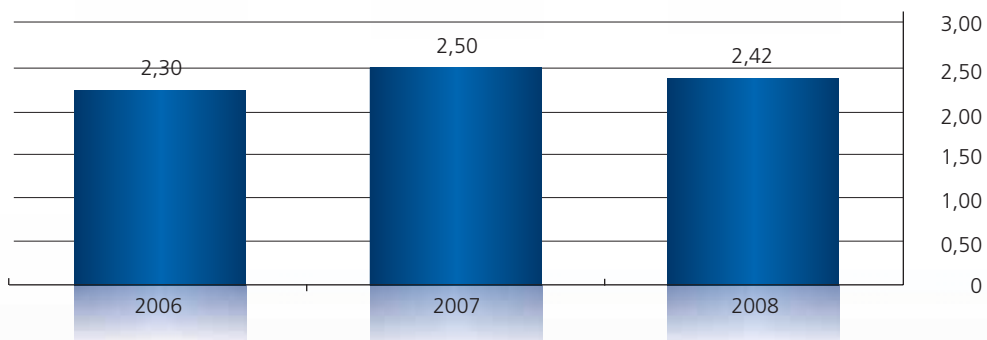
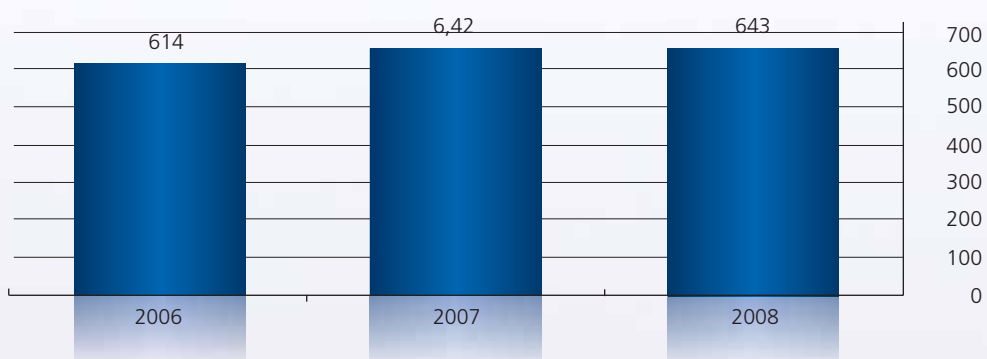


Gráfico de carga (miles de toneladas)

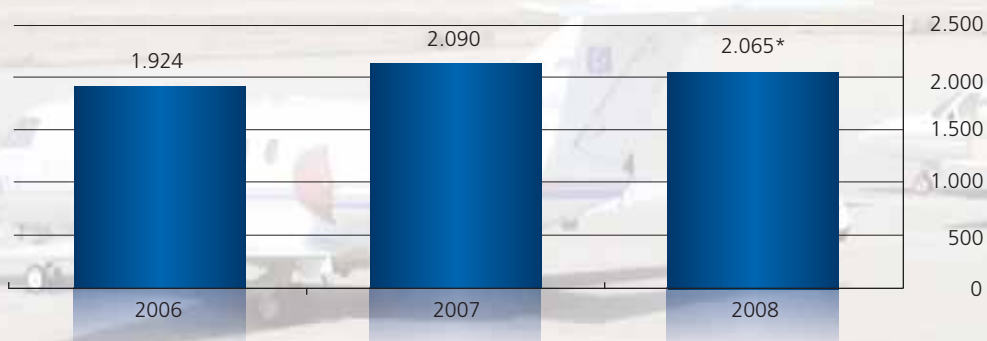
*Chart of cargo
(thousands of tons)*



Actividad de control (miles de movimientos aéreos)

*Total control
(thousands of
flights)*

VUELOS TOTALES DE LAS DIRECCIONES REGIONALES DE NAVEGACIÓN AÉREA
FLIGHT ACTIVITY OF THE REGIONAL AIR NAVIGATION DIRECTORATES



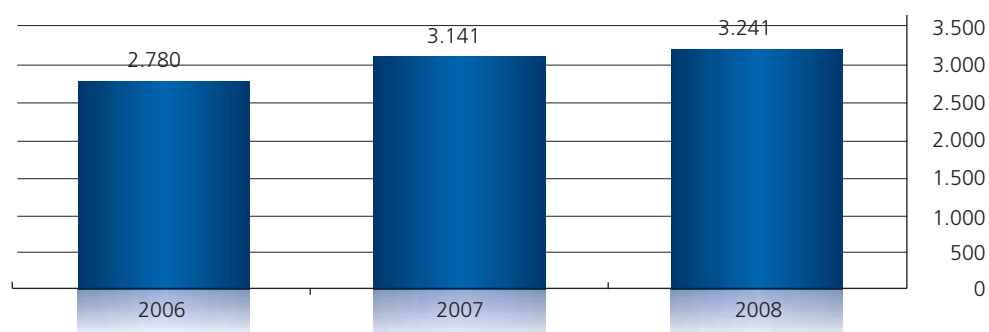
*Datos provisionales / Provisional data.



Progress of significant magnitudes

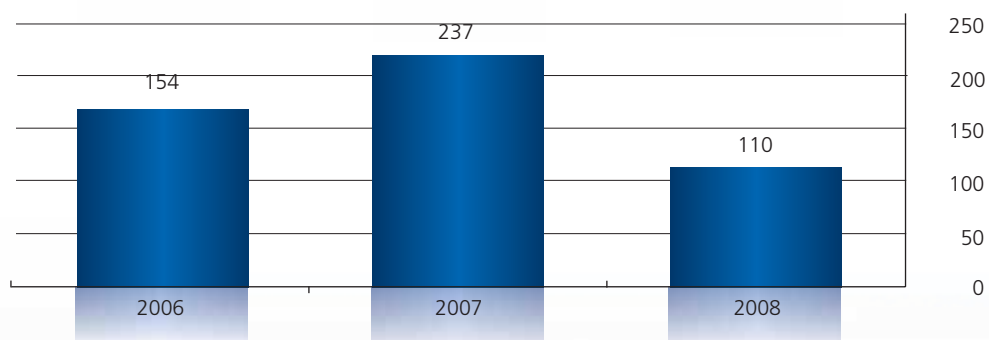
Ingresos de explotación consolidados* (millones de euros)

Consolidated operating income
(million Euros)*



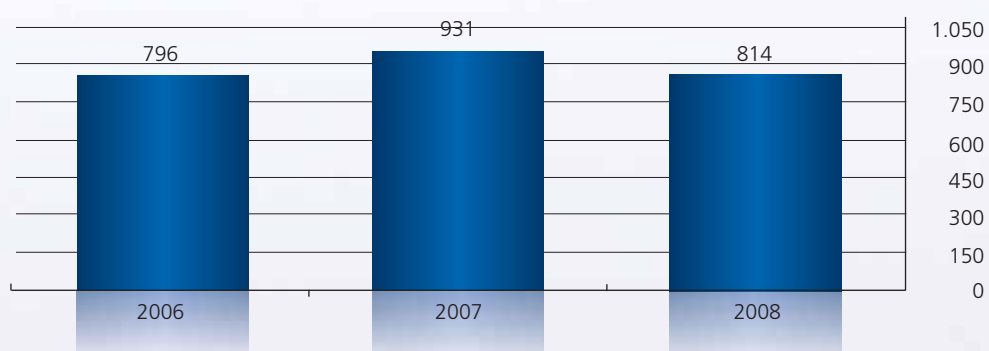
Beneficio de explotación consolidado* (millones de euros)

Consolidated operating profit
(million Euros)*



EBITDA consolidado* (millones de euros)

Consolidated EBITDA
(million Euros)*



(Resultado bruto de explotación antes de deducir los intereses, las amortizaciones y los impuestos).
(Gross earnings before interests, taxes, depreciation and amortization).

*Los datos referidos a los ejercicios 2006 y 2007 no son comparativos con el ejercicio 2008, en el cual se aplica la nueva normativa contable que introduce variaciones en la clasificación de los gastos e ingresos que integran la cuenta de pérdidas y ganancias.

*Data referred to years 2006 and 2007 is not comparable to those of 2008, in which the new accounting legislation is applied introducing variations in the income and expenses classification that make up the income and expenses statement.



Órganos Rectores / Governing Bodies

Comité de Dirección Management Board

A 29 de junio de 2009 / As at June 29, 2009

Director General-Presidente
Chairman and Managing Director
D. Juan Ignacio Lema Devesa ⁽¹⁾

Director de Aeropuertos Españoles
Director of Spanish Airports
D. Javier Marín San Andrés

Directora de Navegación Aérea
Director of Air Navigation
D^a. Carmen Librero Pintado

Director de Administración y Finanzas
Director of Administration and Finances
D. Miguel Ángel Ávila Suárez

Director de Auditoría y Control Interno
Director of Audits and Internal Control
D. Alfonso de Alfonso Bozzo ⁽²⁾

Director de Contratación
Contracting Director
D. Ginés Ramírez Lifante ⁽³⁾

Directora de Comunicación
Director of Communications
D^a. María Jesús Luengo Martín ⁽⁴⁾

Director del Gabinete de la Presidencia
Director of Chairman Cabinet
D. José Alfonso Solbes Galiana ⁽⁵⁾

Director de Infraestructuras
Director of Infrastructures
D. Jesús Mendiluce Lacalle ⁽⁶⁾

Director de Medio Ambiente
Director of Environment
D. José Manuel Hesse Martín ⁽⁷⁾

Directora de Organización y Recursos Humanos
Director of Human Resources and Organization
D^a. Begoña Gosálvez Mayordomo

Secretario / Director de Planificación y Control de Gestión
Secretary / Director of Management Control and Planning
D. Ángel Luis Arias Serrano

Directora de Planificación de Infraestructuras
Director of Infrastructures Planning
D^a. Amparo Brea Álvarez ⁽⁸⁾

Director de la Secretaría General Técnica
Director of General Technical Secretary Office
D. Jesús Fernández Rodríguez

Comité de Dirección a 31 de diciembre de 2008 Management Board as at December 31, 2008

D^a. M^a. Encarnación Vivanco Bustos⁽⁹⁾. **Directora General-Presidente**
Chairwoman and Managing Director

D. Javier Marín San Andrés. **Director de Aeropuertos Españoles**
Director of Spanish Airports

D^a. Carmen Librero Pintado⁽¹⁰⁾. **Directora de Navegación Aérea**
Director of Air Navigation

D. Miguel Ángel Ávila Suárez. **Director de Administración y Finanzas**
Director of Administration and Finances

D. Álvaro Valle Martín. **Director de Auditoría y Control Interno**
Director of Audits and Internal Control

D. Alfredo Aza Alcalde

Director de Coordinación Institucional y Relaciones Públicas
Director of Institutional Coordination and Public Relations

D. Rodrigo Ponce de León Gago⁽¹¹⁾. **Director de Comunicación**
Director of Communications

D^a. M^a. Dolores Izquierdo Losada

Directora de Espacios y Servicios Comerciales
Director of Commercial Spaces and Services

D^a. Amparo Brea Álvarez. **Directora de Infraestructuras**
Director of Infrastructures

D^a. Begoña Gosálvez Mayordomo

Directora de Organización y Recursos Humanos
Director of Human Resources and Organization

D. Ángel Luis Arias Serrano.

Secretario. Director de Planificación y Control de Gestión
Secretary / Director of Management Control and Planning

D. José Manuel Hesse Martín

Director de Planificación de Infraestructuras
Director of Infrastructure Planning

D. Jesús Fernández Rodríguez. **Director de la Secretaría General Técnica**
Director of General Technical Secretary Office

(1) Nombramiento: Orden FOM/1003/2009, de 24 de abril de 2009.

(2) Fecha nombramiento: 19 de junio de 2009.

(3) Fecha de nombramiento: 1 de junio de 2009.

(4) Fecha de nombramiento: 4 de mayo de 2009.

(5) (6) (7) (8) Fecha de nombramiento: 24 de junio de 2009.

(9) Nombramiento: Orden FOM/3026/2008, de 24 de octubre.

(10) (11) Fecha nombramiento: 16 de junio de 2008.

(1) Appointment: Order FOM/1003/2009, of April 24, 2009.

(2) Appointment date: June 19, 2009.

(3) Appointment date: June 1, 2009.

(4) Appointment date: May 4, 2009.

(5) (6) (7) (8) Appointment date: June 24, 2009.

(9) Appointment: Order FOM/3026/2008, of October 24.

(10) (11) Appointment date: June 16, 2008.



Consejo de Administración Board of Directors

A 29 de junio de 2009 / As at June 29, 2009

Presidente

Chairman

D. Juan Ignacio Lema Devesa

Vocales

Directors

D. Manuel Ameijeiras Vales

D. José Luis Cachafeiro Vila

D. Francisco Cadarso González

D. Mario Díaz Millán

D. Luis Espadas Moncalvillo

D. Jesús Manuel Gómez García

D. Celso González González

D. Carlos Ibarz del Olmo

D. Carlos María Juárez Colera

D^a. Cristina Latorre Sancho

D. Manuel López del Saz

D^a. Mónica Melle Hernández

D^a. Soledad Sanz Salas

D. Teófilo Serrano Beltrán

Secretario

Secretary

D. Jesús Fernández Rodríguez

Pertenecieron también al Consejo D. Casimiro Iglesias Pérez y D. Fernando Rojas Urtasun, que cesaron en sus cargos el día 13 de mayo de 2008; D. Jaime Montalvo Domínguez de la Torre, que cesó en su cargo el 30 de mayo de 2008; D. Tomás Merola Macanás, que cesó en su cargo el 16 de junio de 2008; D. Fernando Lorente Medina, que cesó en su cargo el 3 de julio de 2008; D^a. Josefina Cruz Villalón, que cesó en su cargo el 28 de julio de 2008; D. Juan José Granado Martín, que cesó en su cargo el 29 de septiembre de 2008; D. Francisco Javier Criado Ballesteros y D. José María Ramírez Loma, que cesaron en sus cargos el 28 de octubre de 2008; D. Enrique Salvo Tierra, que cesó el 21 de abril de 2009; D^a. M^a. Encarnación Vivanco Bustos, que cesó como presidenta del Consejo de Administración el 24 de abril de 2009; D. Manuel Bautista Pérez y D. Luis Felipe Palacios Arroyo, que cesaron el 28 de abril de 2009; D. Jose Salgueiro Carmona, que cesó el 18 de mayo de 2009; D. Manuel Azuaga Moreno, que cesó el 22 de mayo de 2009, y D. Jaime Jesús Denis Zambrana, que cesó el 9 de junio de 2009.



Sede social de Aena en Madrid.

Aena's headquarters in Madrid.

The following were also members of the Board: Mr. Casimiro Iglesias Pérez and Mr. Fernando Rojas Urtasun, who stepped down from their posts on May 13, 2008; Mr. Jaime Montalvo Domínguez de la Torre, who left his post on May 30, 2008; Mr. Tomás Merola Macanás, who resigned on June 16, 2008; Mr. Fernando Lorente Medina, who stepped down from his post on July 3, 2008; Ms. Josefina Cruz Villalón, who left her post on 28 July, 2008; Mr. Juan José Granado Martín, who resigned on September 29, 2008; Mr. Francisco Javier Criado Ballesteros and Mr. José María Ramírez Loma, who stepped down from their posts on October 28, 2008; Mr. Enrique Salvo Tierra, who resigned on April 21, 2009; Ms. M^a. Encarnación Vivanco Bustos, who resigned as Chairwoman of the Board of Directors on April 24, 2009; Mr. Manuel Bautista Pérez and Mr. Luis Felipe Palacios Arroyo, who left their posts on April 28, 2009; Mr. Jose Salgueiro Carmona, who resigned on May 18, 2009; Mr. Manuel Azuaga Moreno, who stepped down on May 22, 2009, and Mr. Jaime Jesús Denis Zambrana, who left his post on June 9, 2009.

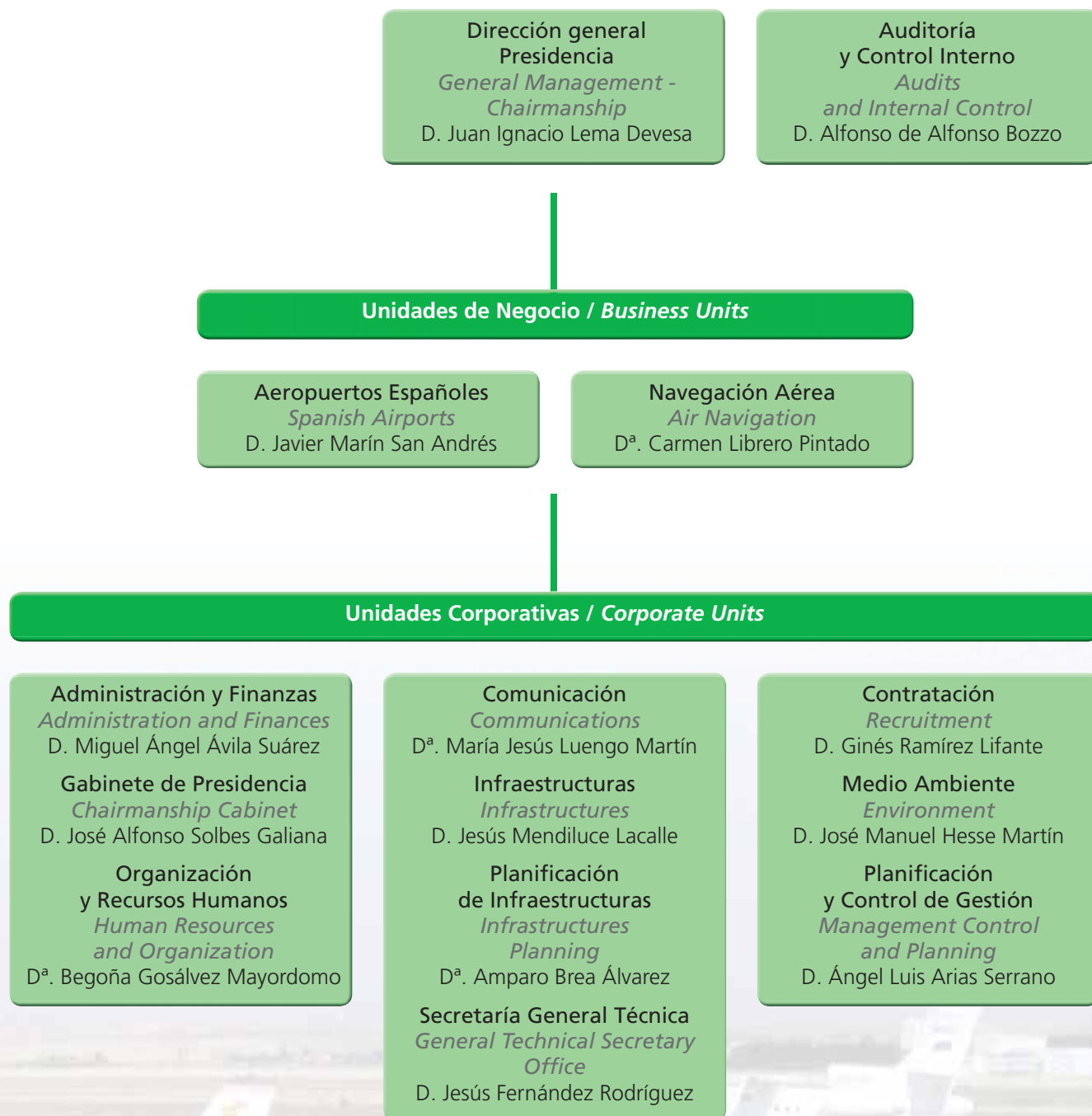


Instalaciones del Centro de Control
de Madrid en Torrejón.

*Installations at the Madrid Control
Centre in Torrejón.*



Organigrama / Organization chart





Juan Ignacio Lema Devesa

Director General-Presidente Aena
Chairman and Managing Director Aena

CARTA DEL PRESIDENTE

La entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Aena, ha llegado a su mayoría de edad. Hace ya dieciocho años de su constitución efectiva el 19 de junio de 1991, una vez entrado en vigor su Estatuto, aprobado por real decreto cinco días antes.

Durante todos estos años, Aena ha sido fiel a su encargo fundacional de desarrollar infraestructuras y servicios aeroportuarios y de navegación aérea. Un gran logro del trabajo de estos años es ser actualmente el mayor operador aeroportuario del mundo y el primero en rebasar los 200 millones de pasajeros al año, así como uno de los cinco proveedores de servicios de Navegación Aérea más importantes de Europa.

Además, Aena se ha convertido en la cabecera de un grupo compuesto por distintas sociedades que tienen como actividad principal la gestión

LETTER FROM THE CHAIRMAN

The public business entity Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Aena, has reached the age of majority. It was effectively constituted on 19th June 1991 upon the entry into force of its Bylaws, which had been approved by Royal Decree five days earlier.

During all these years, Aena has remained faithful to its founding commission to develop airport and air navigation infrastructures and services. Its great working achievement during this time has been to become the largest airport operator in the world, the first to surpass 200 million passengers a year, and one of the five most important providers of Air Navigation services in Europe.

Furthermore, Aena has become the head of a group composed of different companies whose main activity is the management of airport infrastructures and engineering and consultancy



de infraestructuras aeroportuarias y trabajos de consultoría e ingeniería, en especial los relacionados con el transporte y sus infraestructuras.

Aena gestiona en España 47 aeropuertos, el Helipuerto de Ceuta y el Helipuerto de Algeciras, en construcción, 5 centros de control de ruta y aproximación más dos centros de control de área terminal, 45 torres de control, 328 radioayudas, 132 centros de comunicaciones y 40 radares.

Además, Aena cuenta con el 100% de Aena Desarrollo Internacional S.A., que participa en 16 aeropuertos hispanoamericanos y en TBI, que está presente en 13 instalaciones aeroportuarias más en Reino Unido, Suecia, Estados Unidos, Bolivia y Costa Rica.

La Entidad Pública Empresarial gestiona sus aeropuertos con un exitoso modelo en red, basado en una administración general y única de todos ellos, de forma que se complementen

entre sí, sin perjuicio de la autonomía de cada uno.

Gracias a este modelo, Aena se autofinancia, es decir, no recurre a los Presupuestos Generales del Estado ni para su gasto corriente ni para su inversión. Así, las cuentas consolidadas que presenta esta Memoria 2008 recogen unos ingresos de 3.241 millones de euros, con unas inversiones pagadas de 2.123 millones.

Una vez alcanzada la mayoría de edad, Aena se enfrenta a un nuevo reto: la definición de un nuevo modelo de gestión que permita la entrada de capital privado en la gestión de los aeropuertos y la participación de las comunidades autónomas. Sin duda, ello supondrá un impulso renovador para esta Organización manteniendo lo mejor de ella: el mantenimiento de los más altos estándares de seguridad; la mejora constante de la calidad de nuestros servicios, y el respeto y la protección del medio ambiente, haciendo compatible el desarrollo del transporte aéreo con la sostenibilidad.

work, especially that related to transport and its infrastructures.

In Spain, Aena manages 47 airports, the Ceuta Heliport and the Algeciras Heliport, under construction, 5 air route and approach control centres plus two terminal area control centres, 45 control towers, 328 radio-aids, 132 communications centres and 40 radars.

In addition, Aena owns 100% of Aena Desarrollo Internacional S.A., which has shares in 16 Latin American airports and in TBI, which is involved in another 13 airport installations in the United Kingdom, Sweden, the United States, Bolivia and Costa Rica.

The Public Business Entity manages its airports using a successful network model based on a single general administration for all of them, so that they complement each other without prejudicing each other's autonomy.

Thanks to this model, Aena is self-financing, which is to say that it does not have to resort to the

General State Budget for its operating expenses or investments. The consolidated accounts that accompany this Annual Report 2008 show an income of 3,241 million Euros and capital investments of 2,123 million.

Having reached the age of majority, Aena is facing a new challenge: the definition of a new management model permitting the entry of private capital and the participation of regional governments into the field of airport management. Without doubt, this will bring a fresh impetus to this Organisation whilst preserving its finest points: the maintenance of the highest safety standards, the constant improvement in the quality of our services and the respect for the environment and its protection, making the development of air transport compatible with sustainability.

Memoria 2008

Annual report 2008



Aena ha impulsado en 2008 los planes de infraestructuras de Barcelona, Málaga y Levante.

During 2008, Aena has boosted the infrastructures plans of Barcelona, Malaga and Levante.



Información General

General information

Aeropuertos *Airports*



Campo de vuelo del Aeropuerto
de La Palma.

Airfield of La Palma Airport.



EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO EN ESPAÑA

Los aeropuertos españoles registraron 203,9 millones de pasajeros durante el año 2008, operaron más de 2.420.000 vuelos y el volumen de mercancías transportadas superó las 643.000 toneladas. Si bien estas cifras reflejan un descenso de pasajeros y operaciones con respecto al 2007, Aena se mantiene como el mayor operador aeroportuario del mundo en número de pasajeros.

El descenso en el volumen de pasajeros y operaciones se debe principalmente a la disminución del tráfico doméstico, mientras que el tráfico internacional ha continuado creciendo. En el descenso del tráfico doméstico han influido factores tales como la entrada en servicio del tren de alta velocidad en corredores con un volumen de pasajeros muy significativo, el descenso de la demanda producida por la actual coyuntura económica y la reestructuración de la oferta llevada a cabo por las compañías aéreas a lo largo del año.

Pasajeros

Un total de 203.862.028 pasajeros utilizaron las instalaciones de la red de Aena en 2008, lo que representa un descenso del 3,2% respecto a 2007. Del total de estos pasajeros, 202.326.168 corresponden a vuelos comerciales (el 3% menos). De ellos, 120.362.557 utilizaron vuelos internacionales (el 0,6% más), y 81.963.611 viajaron en vuelos nacionales (el 8% menos).

Entre los principales aeropuertos por tráfico de pasajeros, Madrid-Barajas continúa siendo el mayor de la red, con 50.846.494 pasajeros, lo que supone un descenso del 2,4% respecto al 2007. Le siguen Barcelona-El Prat, con 30.272.084 pasajeros (el 8% menos); Palma de Mallorca, con 22.832.857 (el 1,7% menos); Málaga, con 12.813.472 (el 5,7% menos); Gran Canaria, con 10.212.123 (el 1,4% menos), y, Alicante, con 9.578.304 (el 5% más).

Entre los mayores crecimientos porcentuales destacan los de los aeropuertos de Huesca-Pirineos, con un incremento de un 187,3%; Zaragoza, con el 16,2%; Girona-Costa

«El tráfico internacional continúa creciendo, con más de 120 millones de pasajeros en 2008»

EVOLUTION OF TRAFFIC IN SPAIN

During 2008, 203.9 million passengers passed through Spanish airports, 2,420,000 flights operated and more than 643,000 tons of goods were transported. Although these figures show a drop of passengers and operations as compared with 2007, Aena maintains its position as first airport operator in the world as regards number of passengers.

The reduction in the volume of passengers and operations is mainly due to the drop in domestic traffic, whilst international traffic has continued to grow. The reduction in domestic traffic has been influenced by factors such as the introduction into service of high speed trains in corridors with a considerable volume of passengers, the drop in demand caused by the current economic situation and the restructuring of services undertaken by airlines throughout the year.

Passengers

During 2008, the total number of passengers who used the facilities of the Aena network amounted to 203,862,028, which means a fall of 3.2% as regards 2007. Of this passenger total, 202,326,168 correspond to commercial flights (3% less). Of those, 120,362,557 used international flights (0.6% more) and 81,963,611 travelled on domestic flights (8% less).

Amongst the main airports by passenger traffic, Madrid-Barajas continued to be the largest in the network, with 50,846,494 passengers, a decrease of 2.4% compared to 2007. This was followed by Barcelona-El Prat with 30,272,084 passengers (8% less); Palma de Mallorca with 22,832,857 (1.7% less); Málaga with 12,813,472 (5.7% less); Gran Canaria with 10,212,123 (1.4% less) and Alicante with 9,578,304 (5% more).

The airports notable for the highest percentage growth are Huesca-Pirineos with an increase of 187.3%; Zaragoza with 16.2%; Girona-Costa Brava with 13.7%;

«International traffic continues to grow, with more than 120 million passengers in 2008»



Brava, con el 13,7%; Santander, con el 12,4%; Alicante, con el 5%, y Tenerife Norte, con el 2,7%.

Durante 2008 continúa el aumento del tráfico internacional de pasajeros, con un crecimiento del 0,6% en el conjunto de la red. En este aspecto destacan los crecimientos de los siguientes aeropuertos: Vigo (23,4%), Zaragoza (19,4%), Santander (15,5%), Asturias (15,0%), Girona-Costa Brava (10,9%), La Palma (9,6%), Alicante (7,6%), Bilbao (1,5%) y Barcelona-El Prat (0,3%).

El reparto de tráfico total en la red ha sido el siguiente:

- Los seis aeropuertos con mayor volumen de pasajeros (Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat, Palma de Mallorca, Málaga, Gran Canaria y Alicante) han concentrado el 67% del tráfico en España, destacando los aeropuertos de Madrid-Barajas con más de 50 millones de pasajeros, Barcelona-El Prat y Palma de Mallorca que superan los 30 y 22 millones de pasajeros, respectivamente.
- Los diez aeropuertos siguientes por volumen de tráfico (Tenerife Sur, Valencia, Girona-Costa Brava, Lanzarote, Ibiza, Fuerteventura, Sevilla, Tenerife Norte, Bilbao y Menorca) han concentrado el 24,3% del tráfico de pasajeros.
- El resto de los aeropuertos, representan el 8,7% del tráfico total de pasajeros.

Aeronaves

El número total de operaciones durante el año 2008 en los aeropuertos de la red de Aena fue de 2.420.072, lo

Santander with 12.4%; Alicante with 5% and Tenerife Norte with 2.7%.

International passenger traffic continued to grow in 2008, with an overall increase of 0.6% throughout the network. Most notable was the growth in the following airports: Vigo (23.4%), Zaragoza (19.4%), Santander (15.5%), Asturias (15.0%), Girona-Costa Brava (10.9%), La Palma (9.6%), Alicante (7.6%), Bilbao (1.5%) and Barcelona-El Prat (0.3%).

Distribution of total traffic in the network was as follows:

- *The six airports with the greatest number of passengers (Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat, Palma de Mallorca, Malaga, Gran Canaria and Alicante) involved 67% of the traffic in Spain, where the most important airports are Madrid-Barajas with more than 50 million passengers, Barcelona-El Prat and Palma de Mallorca which surpassed 30 and 22 million passengers, respectively.*
- *The next ten airports by volume of traffic (Tenerife Sur, Valencia, Girona-Costa Brava, Lanzarote, Ibiza, Fuerteventura, Sevilla, Tenerife Norte, Bilbao and Menorca) concentrated 24.3% of the passenger traffic.*
- *The rest of the airports represented 8.7% of the total passenger traffic.*

Aircrafts

The total number of operations during 2008 at the airports of the Aena network was 2,420,072, a



Accesos del Aeropuerto de Reus.



Accesses to Reus Airport.

«Los seis aeropuertos con mayor volumen de pasajeros concentran el 67% del tráfico en España»

«The six airports with the greatest number of passengers involved 67% of the traffic in Spain



«Huesca Pirineos, Zaragoza, Girona-Costa Brava, Santander, Alicante y Tenerife Norte destacan en crecimientos porcentuales de pasajeros»

«Huesca Pirineos, Zaragoza, Girona-Costa Brava, Santander, Alicante and Tenerife Norte stand out as regards passenger percentage growth»

El tráfico de mercancías en los aeropuertos de Aena ascendió a 643.000 toneladas en 2008 (en la fotografía, Aeropuerto de Tenerife Sur).

Goods traffic at Aena airports reached 643,000 tons in 2008 (photo shows the Tenerife Sur Airport).

que supone un descenso del 3,3%. Del total de estos movimientos, 2.056.722 corresponden a vuelos comerciales (el 3,3% menos), de los que 1.073.618 fueron nacionales (el 4,5% menos) y 983.104 tuvieron carácter internacional (el 2% menos).

drop of 3.3% over the previous year. Of this total number of movements, 2,056,722 corresponded to commercial flights (3.3% less), of which 1,073,618 were domestic (4.5% less) and 983,104 were international (2% less).

Respecto al tipo de vuelo, 1.785.362 fueron regulares (el 1,9% menos) y se registraron 234.553 chárter (el 10,8% menos).

In relation to the type of flights, 1,785,362 were regular (1.9% less) and 234,553 were charters (10.8% less).

El Aeropuerto de Madrid-Barajas continúa siendo el de mayor tráfico de toda la red, con 469.746 vuelos (el 2,8% menos). Le siguen Barcelona-El Prat, con 321.693 operaciones (el 8,7% menos); Palma de Mallorca, con 193.379 (el 2% menos); Málaga, con 119.821 (el 7,6% menos); Gran Canaria, con 116.252 (el 1,7% más); Valencia, con 96.795 (el 0,2% más); Alicante, con 81.097 (el 1,7% más), y Tenerife Norte, con 67.800 (el 3% más).

Madrid-Barajas Airport continued to have the largest traffic in the network, with 469,746 flights (2.8% less). This was followed by Barcelona-El Prat with 321,693 operations (8.7% less); Palma de Mallorca with 193,379 (2% less); Malaga with 119,821 (7.6% less); Gran Canaria with 116,252 (1.7% more); Valencia with 96,795 (0.2% more); Alicante with 81,097 (1.7% more) and Tenerife Norte with 67,800 (3% more).

Entre los aeropuertos con mayor crecimiento porcentual destacan los que se citan a continuación: Huesca-Pirineos, que aumentó el 107% con 19.415 operaciones; Son Bonet, el 26,8% con 15.975; Salamanca, el 20,2% con 12.450; Santander, el 12,9% con 19.198; Girona-Costa Brava, el 10,2% con 49.927; Tenerife Norte, el 3% con 67.800 y Alicante, el 1,7% con 81.097.

The following airports enjoyed the highest rate of growth: Huesca-Pirineos, which grew by 107% with 19,415 operations; Son Bonet, 26.8% with 15,975; Salamanca, 20.2% with 12,450; Santander, 12.9% with 19,198; Girona-Costa Brava, 10.2% with 49,927; Tenerife Norte, 3% with 67,800 and Alicante, 1.7% with 81,097.

En cuanto al número de operaciones internacionales, destaca el crecimiento de los Aeropuertos de Asturias (14%), Girona-Costa Brava (12,8%), Zaragoza (7,3%), Santander (6,3%) Alicante (4,5%) y Madrid-Barajas (0,1%); la mayor parte de estas operaciones tuvieron como origen o destino un aeropuerto europeo.

As far as the number of international operations are concerned, most notable was the growth in the airports of Asturias (14%), Girona-Costa Brava (12.8%), Zaragoza (7.3%), Santander (6.3%), Alicante (4.5%) and Madrid-Barajas (0.1%); the greater part of these operations were to or from European airports.



«Los vuelos regulares fueron 1.785.362, casi el 2% más»

«Regular flights reached 1,785,362, almost 2% more than the previous year»

Plataforma de estacionamiento de aeronaves del Aeropuerto de Jerez.



Aircraft parking platform at Jerez Airport.

Mercancías

El volumen de mercancías transportadas durante 2008 fue de 643.048.239 kilogramos, el 0,1% más que el año anterior, siendo 429.047.868 kilogramos la carga internacional transportada (el 4,82% más) y 200.254.399 kilogramos la carga nacional (el 8% menos). El volumen de correo fue superior a 43.840 toneladas, con una disminución del 16,8% respecto del año anterior. El correo nacional representa el 52,6% del total del correo.

Por aeropuertos, Madrid-Barajas mantiene el primer lugar, con 330.525.288 kilogramos (el 1,21% más), que representa aproximadamente el 51,4% de la carga total de la red. Le siguen Barcelona-El Prat con 110.844.795 kilogramos (el 8,52% más) y el 17,2% de la carga total; Vitoria, con 38.164.727 (el 8,87% más) y el 5,93% del total; Gran Canaria, con 33.743.053 (el 10,13% menos) y el 5,25% del total y Zaragoza, con 22.357.701 (el 5,54% más) y el 3,48% del total.

Goods

In 2008, the volume of goods transported was 643,048,239 kilograms, which entailed an increase of 0.1% as compared with the previous year. International cargo transported amounted to 429,047,868 (4.82% more) and domestic cargo amounted to 200,254,399 (8% less). The volume of courier was greater than 43,840 tons, with a reduction of 16.8% as regards the previous year; domestic courier represented 52.6% of the total courier.

By airports, Madrid-Barajas remained in first place with 330,525,288 kilograms (1.21% more), which represented approximately 51.4% of the total network cargo. This was followed by Barcelona-El Prat with 110,844,795 kilograms (8.52% more) and 17.2% of the total cargo; Vitoria with 38,164,727 (8.87% more) and 5.93% of the total; Gran Canaria with 33,743,053 (10.13% less) and 5.25% of the total and Zaragoza with 22,357,701 (5.54% more) and 3.48% of the total.



Detalle de la Terminal del Aeropuerto de Burgos.

«Los aeropuertos con mayor peso en mercancías son Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat, Vitoria, Gran Canaria y Zaragoza»

«The airports with the higher volume of goods are Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat, Vitoria, Gran Canaria and Zaragoza»

Detail of the Terminal Building of Burgos Airport.



DATOS DE TRÁFICO TOTAL EN LOS AEROPUERTOS DE AENA EN 2008
TOTAL TRAFFIC AT AENA AIRPORTS DURING 2008

AEROPUERTOS AIRPORTS	PASAJEROS* PASSENGERS*	OPERACIONES OPERATIONS	MERCANCÍAS** GOODS**	MEDIA*** AVERAGE***
Alicante	9.578.304	81.097	5.983.785	118
Barcelona-El Prat	30.272.084	321.693	110.844.795	94
Gran Canaria	10.212.123	116.252	33.743.053	88
Madrid-Barajas	50.846.494	469.746	330.525.288	108
Málaga	12.813.472	119.821	4.800.322	107
Palma de Mallorca	22.832.857	193.379	21.396.216	118
Tenerife Sur	8.251.989	60.779	8.651.061	136
Bilbao	4.172.903	61.682	3.188.575	68
Fuerteventura	4.492.003	44.552	2.728.947	101
Girona-Costa Brava	5.510.970	49.927	185.472	110
Ibiza	4.647.360	57.233	3.928.387	81
Lanzarote	5.438.178	53.375	5.429.608	102
Menorca	2.605.932	31.804	3.244.437	82
Santiago	1.917.466	21.945	2.424.014	87
Sevilla	4.392.148	65.067	6.996.605	68
Tenerife Norte	4.236.615	67.800	20.861.866	62
Valencia	5.779.343	96.795	13.325.799	60
A Coruña	1.174.970	17.719	283.571	66
Albacete	19.254	2.113	9.424	9
Almería	1.024.303	18.280	21.339	56
Asturias	1.530.245	18.371	139.465	83
Badajoz	81.010	4.033	0	20
Burgos	13.037	1.501	0	9
Ceuta-Helipuerto	25.645	2.944	2.655	9
Córdoba	22.230	9.604	0	2
El Hierro	195.425	4.775	171.717	41
F.G.L. Granada-Jaén	1.422.014	19.279	67.186	74
Huesca-Pirineos	3.982	19.415	0	0
Jerez	1.303.817	50.551	90.429	26
La Gomera	41.890	3.393	7.930	12
La Palma	1.151.357	20.109	1.277.264	57
León	123.183	5.705	15.979	22
Logroño	47.896	3.903	0	12
Madrid-Cuatro Vientos	398	52.893	0	0
Madrid-Torrejón	36.561	15.300	10	2
Melilla	314.643	10.959	386.340	29
Murcia-San Javier	1.876.255	19.339	2.730	97
Pamplona	434.477	12.971	52.942	33
Reus	1.278.074	26.676	119.849	48
Sabadell	0	49.642	0	0
Salamanca	60.103	12.450	0	5
San Sebastián	403.191	12.282	63.795	33
Santander	856.606	19.198	37.482	45
Son Bonet	0	15.975	0	0
Valladolid	479.689	13.002	34.700	37
Vigo	1.278.762	17.934	1.482.774	71
Vitoria	67.818	12.225	38.164.727	6
Zaragoza	594.952	14.584	22.357.701	41
TOTAL	203.862.028	2.420.072	643.048.239	84

Pasajeros*.—Los datos de pasajeros incluyen pasajeros totales más pasajeros en tránsito.
Mercancías**.—Los datos de kilogramos de mercancía incluyen otras clases de tráfico y mercancía en tránsito.
Media***.—Media de pasajeros por operación.

Passengers*.—The data on passengers includes total passengers and passengers in transit.
Goods**.—The data in kilograms of goods includes other types of traffic and goods in transit.
Average***.—Average passenger/operation.

PASAJEROS TOTALES EN 2008 TOTAL PASSENGERS IN 2008					
AEROPUERTO AIRPORT	PASAJEROS PASSENGERS	AEROPUERTO AIRPORT	PASAJEROS PASSENGERS	AEROPUERTO AIRPORT	PASAJEROS PASSENGERS
Madrid-Barajas	50.846.494	Santiago	1.917.466	El Hierro	195.425
Barcelona-El Prat	30.272.084	Murcia-San Javier	1.876.255	León	123.183
Palma de Mallorca	22.832.857	Asturias	1.530.245	Badajoz	81.010
Málaga	12.813.472	F.G.L. Granada-Jaén	1.422.014	Vitoria	67.818
Gran Canaria	10.212.123	Jerez	1.303.817	Salamanca	60.103
Alicante	9.578.304	Vigo	1.278.762	Logroño	47.896
Tenerife Sur	8.251.989	Reus	1.278.074	La Gomera	41.890
Valencia	5.779.343	A Coruña	1.174.970	Madrid-Torrejón	36.561
Girona-Costa Brava	5.510.970	La Palma	1.151.357	Ceuta-Helipuerto	25.645
Lanzarote	5.438.178	Almería	1.024.303	Córdoba	22.230
Ibiza	4.647.360	Santander	856.606	Albacete	19.254
Fuerteventura	4.492.003	Zaragoza	594.952	Burgos	13.037
Sevilla	4.392.148	Valladolid	479.689	Huesca-Pirineos	3.982
Tenerife Norte	4.236.615	Pamplona	434.477	Madrid-Cuatro Vientos	398
Bilbao	4.172.903	San Sebastián	403.191	Son Bonet	0
Menorca	2.605.932	Melilla	314.643	Sabadell	0

Aeropuertos
con mayor número
de pasajeros totales
en 2008

Airports with
greater number of
passengers during
2008





TRÁFICO* EN LOS AEROPUERTOS DE AENA EN 2008
TRAFFIC* AT AENA AIRPORTS DURING 2008

	2008	VARIACIÓN*** VARIATION***	TRÁFICO TRAFFIC
AERONAVES / AIRCRAFTS			
Nacional / Domestic	1.073.618	-4,5%	44%
Internacional / International	983.104	-2,0%	41%
Otras clases / Other types	363.350	-2,9%	15%
TOTAL	2.420.072	-3,3%	100%
PASAJEROS / PASSENGERS			
Nacional / Domestic	81.963.611	-8,0%	40%
Internacional / International	120.362.557	0,6%	59%
Otras clases / Other types	372.680	0,7%	0%
Tránsitos / Transits	1.163.180	-19,4%	1%
TOTAL	203.862.028	-3,2%	100%
MERCANCÍAS EN KILOS / GOODS (KG.)			
Nacional / Domestic	200.254.339	-8,0%	31%
Internacional / International	429.380.361	4,8%	67%
Otras clases / Other types	146.733	-43,7%	0%
Tránsitos / Transits	13.266.806	-11,6%	2%
TOTAL	643.048.239	0,1%	100%
UNIDADES DE TRÁFICO** / UNITS OF TRAFFIC**			
Nacional / Domestic	83.966.154	-8,0%	40%
Internacional / International	124.656.361	0,8%	59%
Otras clases / Other types	374.147	0,4%	0%
Tránsitos / Transits	1.295.848	-18,7%	1%
TOTAL	210.292.510	-3,1%	100%

* Datos totales incluyendo tránsitos y otras clases de tráfico.

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

*** Variación de 2008 sobre 2007.

* Total data including transits and other types of traffic.

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

*** Variation 2008/2007.



TRÁFICO* AÉREO DE PASAJEROS TOTALES EN 2008
TOTAL PASSENGER AIR TRAFFIC* DURING 2008

	2008	VARIACIÓN** VARIATION**	TRÁFICO TRAFFIC
REGULAR / REGULAR			
Nacional / Domestic	80.115.031	-7,6%	45%
Internacional / International	98.037.782	3,4%	55%
TOTAL	178.152.813	-1,8%	100%
CHÁRTER / CHARTER			
Nacional / Domestic	1.840.632	-23,5%	8%
Internacional / International	22.313.674	-9,9%	92%
TOTAL	24.154.306	-11,1%	100%
OTROS SERVICIOS / OTHER SERVICES			
OTRAS CLASES TRÁFICO / Other types of traffic	372.680	0,7%	24%
TRÁNSITO / Transit	1.163.180	-19,4%	75%
TOTAL	1.554.909	-27,9%	100%
TOTAL	203.862.028	-3,2%	100%

* Pasajeros totales incluyendo tránsitos y otras clases de tráfico.
** Variación de 2008 sobre 2007.

* Total passengers including transits and other types of traffic.
** Variation 2008/2007.

**Evolución
del tráfico
de pasajeros
1997-2008**

*Evolution of
passenger traffic
1997-2008*





TRÁFICO* AÉREO DE AERONAVES EN 2008 AIRCRAFT TRAFFIC* DURING 2008

	2008	VARIACIÓN** VARIATION**	TRÁFICO TRAFFIC
REGULAR / REGULAR			
Nacional / Domestic	994.535	-3,5%	56%
Internacional / International	790.827	0,1%	44%
TOTAL	1.785.362	-1,9%	100%
CHÁRTER / CHARTER			
Nacional / Domestic	58.093	-12,9%	25%
Internacional / International	176.460	-10,0%	75%
TOTAL	234.553	-10,8%	100%
OTROS SERVICIOS / OTHER SERVICES			
OTRAS CLASES TRÁFICO / Other types of traffic	363.350	-2,9%	91%
TOTAL	400.157	5,6%	100%
TOTAL	2.420.072	-3,3%	100%

* Operaciones totales incluyendo Otras Clases de Tráfico.

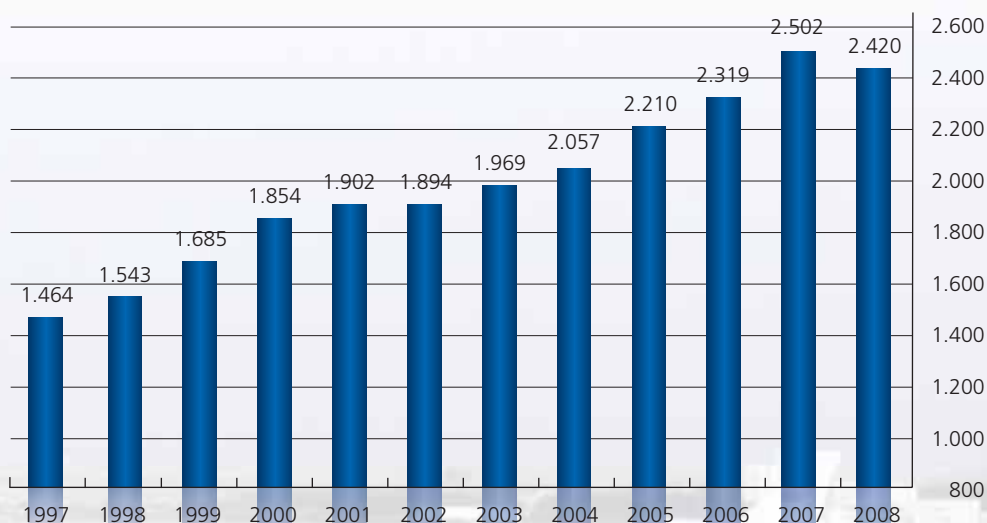
** Variación de 2008 sobre 2007.

* Total operations including other types of traffic.

** Variation 2008/2007.

Evolución del tráfico total de aeronaves 1997-2008

Evolution of total aircraft traffic 1997-2008





TRÁFICO* AÉREO DE MERCANCÍAS EN 2008
AIR TRAFFIC* OF GOODS DURING 2008

	2008	VARIACIÓN** VARIATION**	TRÁFICO TRAFFIC
REGULAR / REGULAR			
Nacional / National	166.724.885	-5,3%	32%
Internacional / International	349.489.087	5,5%	68%
TOTAL	516.213.972	1,7%	100%
CHÁRTER / CHARTER			
Nacional / National	33.080.590	-19,5%	29%
Internacional / International	79.558.781	2,1%	71%
TOTAL	112.639.371	-5,3%	100%
OTROS SERVICIOS / Other services	781.357	-9,4%	6%
OTRAS CLASES TRÁFICO / Other types of traffic	146.733	-43,7%	1%
TRÁNSITOS / Transits	13.266.806	-11,6%	93%
TOTAL	14.194.896	7,2%	100%
TOTAL	643.048.239	0,1%	100%

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

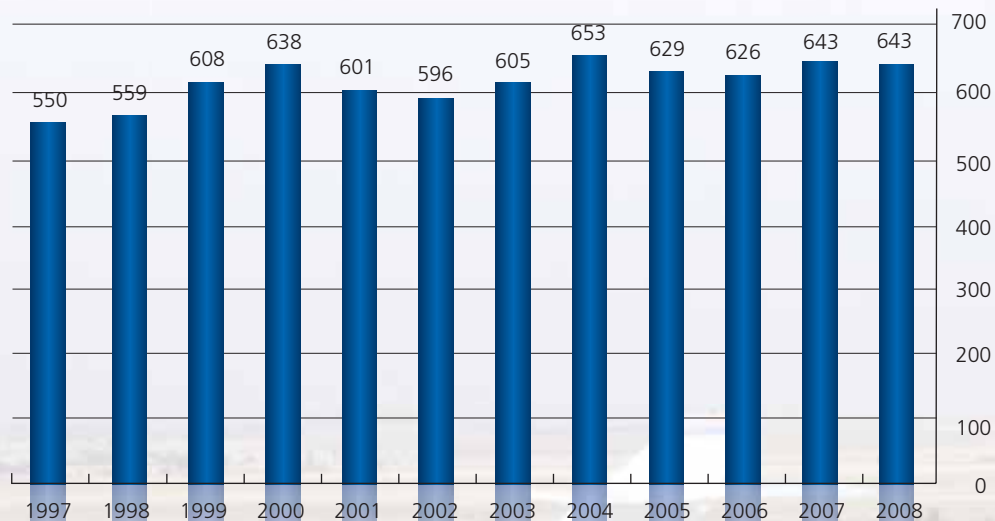
** Variación de 2008 sobre 2007.

* Total goods including transits and other types of traffic.

** Variation 2008/2007.

**Evolución
del tráfico total
de mercancías
1997-2008 (en miles
de toneladas)**

*Evolution of total
traffic of goods
1997-2008 (in
thousand of tons)*





PASAJEROS / PASSENGERS

COMERCIAL / COMMERCIAL

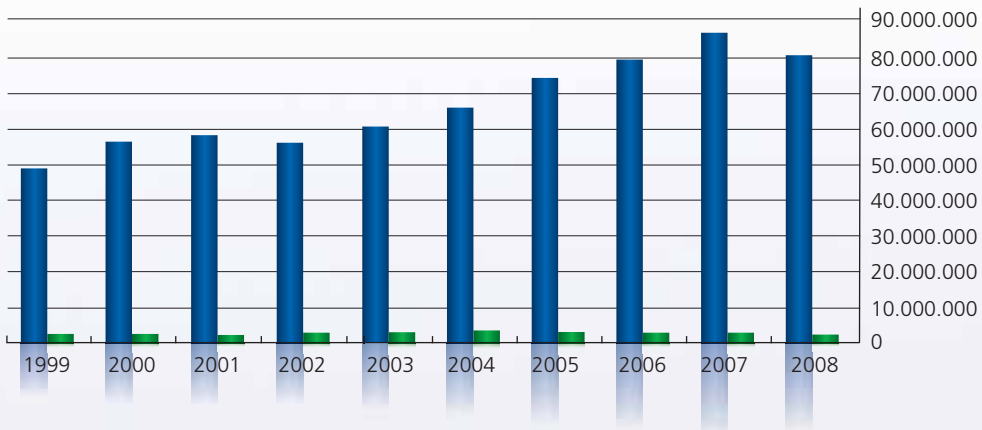
AÑO / YEAR	NACIONAL DOMESTIC		INTERNACIONAL INTERNATIONAL		OTRAS CLASES OTHER TYPES	TRÁNSITOS TRANSITS
	REGULAR REGULAR	NO REGULAR NON-REGULAR	REGULAR REGULAR	NO REGULAR NON-REGULAR		
1999	48.668.536	2.410.194	40.330.558	35.396.521	265.272	1.820.590
2000	55.979.285	1.875.832	45.781.831	35.401.016	298.517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

Pasajeros comerciales nacionales

Domestic commercial passengers

REGULAR / REGULAR

NO REGULAR / NON-REGULAR

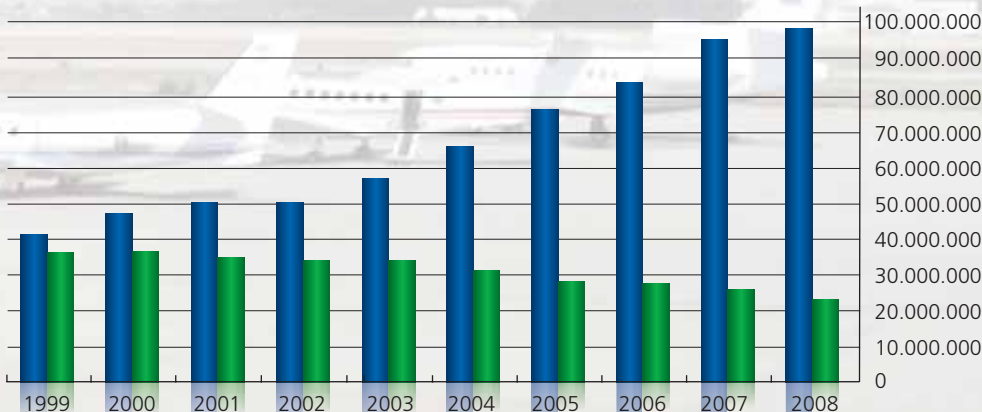


Pasajeros comerciales internacionales

International commercial passengers

REGULAR / REGULAR

NO REGULAR / NON-REGULAR



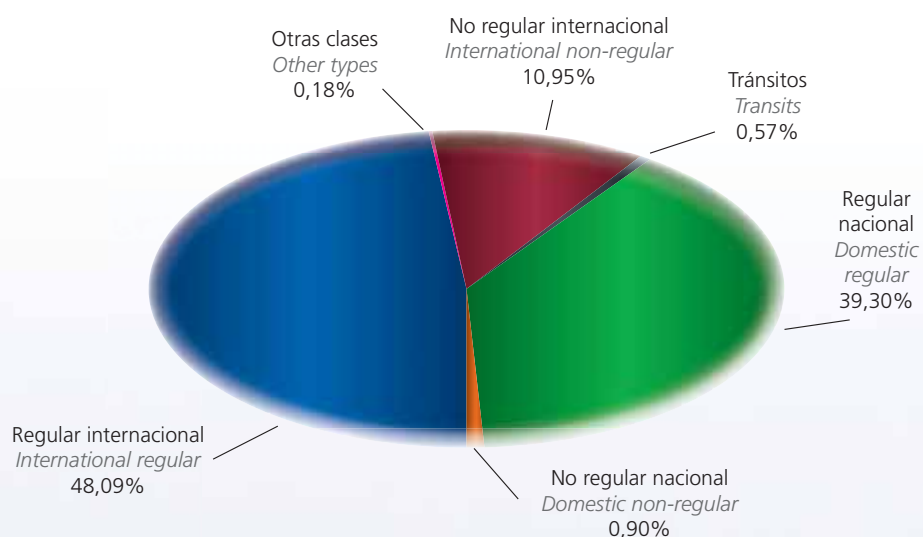


DISTRIBUCIÓN DE PASAJEROS TOTALES EN 2008
DISTRIBUTION OF TOTAL NUMBER OF PASSENGERS IN 2008

Regular nacional / <i>Domestic regular</i>	80.115.031
No regular nacional / <i>Domestic non-regular</i>	1.840.632
Regular internacional / <i>International regular</i>	98.037.782
No regular internacional / <i>International non-regular</i>	22.313.674
Otras clases / <i>Other types</i>	372.680
Tránsitos / <i>Transits</i>	1.163.180
TOTAL	203.842.979
Otros servicios no incluidos / <i>Other services non included</i>	19.049
TOTAL	203.862.028

**Distribución del
tráfico de pasajeros
totales en 2008**

*Distribution of
total number of
passengers during
2008*





DATOS DE TRÁFICO TOTAL EN AEROPUERTOS ESPAÑOLES AÑO 2008
MEDIA EUROPA 2008 (ACI EUROPA)* -0,2%
TOTAL TRAFFIC AT SPANISH AIRPORTS DURING 2008
EUROPE AVERAGE 2008 (ACI EUROPA)* -0,2%

AEROPUERTO AIRPORT	CÓDIGO CODE	PASAJEROS PASSENGERS	VARIACIÓN** VARIATION**
Londres (Reino Unido) / London (United Kingdom)	LHR	67.056	-1,5%
París (Francia) / Paris (France)	CDG	60.852	1,6%
Francfort (Alemania) / Frankfurt (Germany)	FRA	53.467	-1,3%
Madrid (España) / Madrid (Spain)	MAD	50.823	-2,4%
Amsterdam (Holanda) / Amsterdam (Holland)	AMS	47.430	-0,8%
Roma (Italia) / Rome (Italy)	FCO	35.133	6,9%
Munich (Alemania) / Munich (Germany)	MUC	34.531	1,7%
Londres (Reino Unido) / London (United Kingdom)	LGW	34.214	-2,9%
Barcelona (España) / Barcelona (Spain)	BCN	30.196	-8,1%
París (Francia) / Paris (France)	ORY	26.208	-0,9%
Dublín (Irlanda) / Dublin (Ireland)	DUB	23.467	0,8%
Palma de Mallorca (España) / Palma de Mallorca (Spain)	PMI	22.826	-1,7%
Londres (Reino Unido) / London (United Kingdom)	STN	22.355	-6,0%
Zurich (Suiza) / Zurich (Switzerland)	ZRH	22.051	6,6%
Copenhague (Dinamarca) / Copenhagen (Denmark)	CPH	21.479	0,6%
Manchester (Reino Unido) / Manchester (United Kingdom)	MAN	21.407	-4,3%
Moscú (Rusia) / Moscow (Russia)	DME	20.438	9,0%
Viena (Austria) / Vienna (Austria)	VIE	19.747	5,2%
Oslo (Noruega) / Oslo (Norway)	OSL	19.339	1,5%
Milán (Italia) / Milan (Italy)	MXP	19.222	-19,5%

* Datos ACI Europa a 31 de MARZO de 2009, correspondientes a 2008.
 ** Variación de 2008 sobre 2007.

* ACI Europa data as at MARCH 31, 2009, corresponding to 2008.
 ** Variation 2008/2007.



Infraestructuras

Infrastructures



Terminal 1 del Aeropuerto de Barcelona-El Prat antes de su puesta en servicio.

Terminal 1 at Barcelona-El Prat Airport before its commissioning.



CRITERIOS EN PROYECTOS Y OBRAS DE AENA

Con el objeto de ampliar, modernizar y adecuar las instalaciones aeroportuarias para adecuar la oferta a los requerimientos y demanda de todos los clientes y usuarios de la red de Aena, la Dirección de Infraestructuras ha continuado en 2008 redactando los proyectos y ejecutando las obras e instalaciones planificadas. Para ello, ha tenido en todo momento presente la seguridad, el aseguramiento de la calidad, el ahorro y la eficiencia energética y el medio ambiente conforme a la legislación vigente y cumpliendo cuantas normas y directrices son de aplicación.

«Aena ha iniciado los estudios conducentes a la elaboración de un plan de desarrollo de implantación de energías renovables»

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

- **Seguridad y prevención.** Se refuerzan las condiciones en materia de prevención de riesgos incluyéndose en los pliegos los criterios preventivos exigidos por Aena y la legislación vigente sobre disposiciones mínimas en materia de seguridad y salud en las obras, tanto en la fase de redacción de proyectos como durante la ejecución de los trabajos.
- **Aseguramiento de la calidad.** Se vigilan y supervisan los requerimientos contractuales al respecto, a través de la dirección de obra correspondiente.
- **Ahorro y eficiencia energética.** Se realizan estudios y se desarrollan medidas de gestión, ahorro y eficiencia energética para la optimización de consumos, conforme al compromiso de Aena para la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y la diversificación de las fuentes de energía, en sintonía con el Protocolo de Kioto y las directrices europeas y españolas al respecto, incluyendo tales aspectos tanto en la fase de redacción de proyectos como en la fase de ejecución de las obras. Asimismo, con respecto a la diversificación de fuentes de energía, se han iniciado estudios conducentes a la elaboración de un plan de desarrollo de implantación de energías renovables,

THE CRITERIA OF AENA'S PROJECTS AND WORKS

In 2008, the Infrastructures Directorate has continued to draw up projects and execute the works and installations planned with the object of extending, modernising and adapting the airport installations to adjust the services to the demands and requirements of all the clients and users of the Aena network. In doing so, it has always been conscious of the need for safety, quality assurance, energy savings and efficiency and the environment in accordance with current legislation, complying at all times with the applicable regulations and directives.

«Aena has commenced studies that will lead to the elaboration of a development plan for the implementation of renewable energy»

The following describes the manner in which said criteria are applied to Aena's projects and works:

- **Safety and prevention.** *The question of risk prevention is reinforced by including in the specifications the preventive criteria demanded by Aena and the current legislation on the minimum health and safety at work requirements, both in the drawing up of projects and the execution of the work.*
- **Quality assurance.** *The contractual requirements are monitored and supervised by the corresponding works director.*
- **Energy savings and efficiency.** *Studies are made and means developed for the efficient management and saving of energy in order to optimise consumption in accordance with Aena's commitment to reduce greenhouse gas emissions and diversify energy sources in harmony with the Kyoto Protocol and European and Spanish directives in this respect, including such aspects in both the project phase and in the execution of works. In addition, insofar as the diversification of energy sources is concerned, studies have been commenced that will lead to the elaboration of a development plan for the implementation of renewable energy, which will*



que definirá a Aena como productor de energía de fuentes limpias.

- **Medio Ambiente.** Se coordinan las actuaciones necesarias para la realización de los distintos estudios, proyectos e informes que establecen los estudios de impacto ambiental y se lleva a cabo un control medioambiental desde la fase de proyectos hasta la finalización de la obra.

Además, las unidades específicas responsables de desarrollar y ejecutar las infraestructuras necesarias para la ampliación de los aeropuertos de Barcelona (Plan Barcelona), de Málaga (Plan Málaga) y de Alicante y de Valencia (Plan Levante) han continuado avanzando substancialmente en la finalización de los proyectos y obras programadas conducentes a la modernización y adecuación de las instalaciones de los aeropuertos a las futuras demandas.

class Aena as a producer of energy from clean sources.

- *The environment.* The work necessary to draw up the different studies, projects and reports established in the environmental impact studies is coordinated and environmental monitoring is performed from the project phase until the completion of the works.

In addition, the specific units responsible for the development and execution of the infrastructure necessary for the extensions of the airports at Barcelona (Barcelona Plan), Malaga (Malaga Plan) and Alicante and Valencia (Levante Plan) have continued to advance substantially, with the completion of the projects and works planned to lead to the modernisation and adaptation of the installations at the airports to future demands.



El Aeropuerto de Alicante contará con una Nueva Área Terminal.

Alicante Airport will have a New Terminal Area.



PROYECTOS MÁS SIGNIFICATIVOS REDACTADOS (FINALIZADOS) DURANTE EL AÑO 2008
MOST SIGNIFICANT PROJECTS FINISHED IN 2008

AEROPUERTO AIRPORT	TÍTULO TITLE	IMPORTE (MILES €) AMOUNT (THOUSAND €)
ALMERÍA	A.T.R.P. NUEVO EDIFICIO SEI.- AEROPUERTO DE ALMERIA / T.A.P.D. NEW SEI BUILDING.- ALMERIA AIRPORT	120,0
ALMERÍA	ATRP URBANIZACIÓN ZONA DE CARGA.- AEROPUERTO DE ALMERÍA / T.A.P.D. CARGO AREA DEVELOPMENT.- ALMERIA AIRPORT	128,9
ASTURIAS	A.T.R.P. EDIFICIO APARCAMIENTO DE VEHÍCULOS.- AEROPUERTO DE ASTURIAS / T.A.P.D. CAR PARK BUILDING.- ASTURIAS AIRPORT	510,0
ASTURIAS	A.T.R.P. AMPLIACIÓN RECOGIDA DE EQUIPAJES, PATIO DE CARRILLOS E INSTALACIONES HANDLING / T.A.P.D. EXTENSION OF THE BAGGAGE CLAIM, TROLLEY YARD AND HANDLING FACILITIES	200,1
BADAJOS	A.T.R.P. PAVIMENTACIÓN DE PISTA DE VUELO Y CALLES DE RODAJE.- AEROPUERTO DE BADAJOZ / T.A.P.D. PAVING WORK OF THE RUNWAY AND TAXIWAYS.- BADAJOZ AIRPORT	106,0
BILBAO	REDACCIÓN DE PROYECTO Y REPLANTEO PREVIO «ATRP TERMINAL DE CARGA EN NUEVA AREA TERMINAL / PROJECT DRAFTING AND PREVIOUS SETTING OUT OF THE CARGO TERMINAL IN THE NEW TERMINAL AREA	156,0
BILBAO	A.T.R.P. NUEVA CENTRAL ELÉCTRICA ZONA DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS Y ADAPTACIÓN AL SISTEMA ELÉCTRICO.- AEROPUERTO DE BILBAO / T.A.P.D. NEW POWER PLANT OF AIRPORT SERVICES AREA AND ELECTRICAL SYSTEM ADAPTATION.- BILBAO AIRPORT	176,0
BURGOS	A. T. PARA LA REDACCIÓN DEL PROYECTO .- NUEVO CAMPO DE VUELOS Y AREA TERMINAL - AEROPUERTO DE BURGOS. ASISTENCIA A LA DIRECCIÓN DE OBRA. FASE 2 / T.A. FOR PROJECT DESIGN .- NEW AIRFIELD AND TERMINAL AREA - BURGOS AIRPORT. SITE MANAGEMENT ASSISTANCE. PHASE 2	151,9
CÓRDOBA	A.T.R.P. NUEVO EDIFICIO TERMINAL, APARCAMIENTO Y ACCESOS.- AEROPUERTO DE CÓRDOBA / T.A.P.D. NEW TERMINAL BUILDING, PARKING AND ACCESSES.- CORDOBA AIRPORT	750,0
CÓRDOBA	A.T.R.P. ACTUACIONES EN PLATAFORMA / T.A.P.D. WORKS ON THE PLATFORM	200,0
CÓRDOBA	A.T. PARA LA REDACCIÓN DEL PROYECTO DE AMPLIACIÓN DE PISTA / T.A. FOR PROJECT DESIGN .- EXTENSION OF THE RUNWAY	278,9
FUERTEVENTURA	ATRP EQUIPAMIENTO DE MOBILIARIO Y ZONAS COMERCIALES DE LA AMPLIACIÓN EDIFICIO TERMINAL.- AEROPUERTO DE FUERTEVENTURA / T.A.P.D. EQUIPMENT OF FURNISHINGS AND SHOPPING AREAS OF THE TERMINAL BUILDING EXTENSION.- FUERTEVENTURA AIRPORT	132,7
GRAN CANARIA	A.T.R.P. NUEVA DEPURADORA DE AGUA.- AEROPUERTO DE GRAN CANARIA / T.A.P.D. NEW WATER PURIFYING PLANT.- GRAN CANARIA AIRPORT	132,0
GRAN CANARIA	A.T.R.P. ACCESOS, PLATAFORMAS Y APARCAMIENTOS EN EL AEROPUERTO DE GRAN CANARIA / T.A.P.D. ACCESSES, PLATFORMS AND CAR PARKS AT GRAN CANARIA AIRPORT	823,8
GRANADA-JAÉN	A.T.R.P. NUEVA CENTRAL ELÉCTRICA / T.A.P.D. NEW POWER PLANT	204,0
IBIZA	A.T.R.P. ADECUACIÓN DEL EDIFICIO TERMINAL A DISEÑO FUNCIONAL.- AEROPUERTO DE IBIZA / T.A.P.D. FUNCTIONAL DESIGN ADAPTATION OF THE TERMINAL BULDING.- IBIZA AIRPORT	982,2
IBIZA	A.T.R.P. AMPLIACION APARCAMIENTO PÚBLICO.- AEROPUERTO DE IBIZA / T.A.P.D. EXTENSION OF THE PUBLIC CAR PARK.- IBIZA AIRPORT	437,8

**PROYECTOS MÁS SIGNIFICATIVOS REDACTADOS (FINALIZADOS) DURANTE EL AÑO 2008**
MOST SIGNIFICANT PROJECTS FINISHED IN 2008

AEROPUERTO AIRPORT	TÍTULO TITLE	IMPORTE (MILES €) AMOUNT (THOUSAND €)
LA CORUÑA	A.T.R.P. ACTUACIONES EN EL SISTEMA ELÉCTRICO / T.A.P.D. WORKS ON THE ELECTRICAL SYSTEM	120,0
LA PALMA	A.T.R.P. AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA Y NUEVOS ACCESOS.- AEROPUERTO DE LA PALMA / T.A.P.D. EXTENSION OF THE PLATFORM AND NEW ACCESSES.- LA PALMA AIRPORT.	659,5
LA PALMA	A.T.R.P. URBANIZACIÓN ZONA OESTE.- AEROPUERTO DE LA PALMA / T.A.P.D. WEST AREA DEVELOPMENT.- LA PALMA AIRPORT	152,5
LANZAROTE	A.T.R.P. NUEVA CALLE DE SALIDA RÁPIDA EN CABECERA 21.- AEROPUERTO DE LANZAROTE / T.A.P.D. NEW FAST-EXIT TAXIWAYS IN HEADER 21.- LANZAROTE AIRPORT	112,3
LANZAROTE	A.T.R.P. ACTUACIONES DE MEJORA DE CAMPO DE VUELOS.- AEROPUERTO DE LANZAROTE / T.A.P.D. IMPROVEMENTS ON THE AIRFIELD.- LANZAROTE AIRPORT	427,6
LANZAROTE	A.T.R.P. REMODELACIÓN DEL SISTEMA ELÉCTRICO Y CONTROL DE GESTIÓN / T.A.P.D. REMODELLING OF THE ELECTRICAL SYSTEM AND MANAGEMENT CONTROL	202,0
LEÓN	A.T.R.P. NUEVO EDIFICIO TERMINAL, URBANIZACIÓN Y PLATAFORMA.- BASE AÉREA ABIERTA AL TRÁFICO CIVIL VIRGEN DEL CAMINO (LEÓN) / T.A.P.D. NEW TERMINAL BUILDING, DEVELOPMENT AND PLATFORM.- AIR BASE OPEN TO CIVIL TRAFFIC VIRGEN DEL CAMINO (LEON)	719,2
LOGROÑO-AGONCILLO	A.T.R.P. ACTUACIONES PARA INSTALACION DE ILS CAT 1 Y ADECUACIÓN CABECERAS / T.A.P.D. WORKS FOR INSTALLATION OF ILS CAT 1 AND ADAPTATION OF HEADERS	286,1
LOGROÑO-AGONCILLO	A.T.R.P. ACTUACIONES DE OBRA CIVIL.- AEROPUERTO DE LOGROÑO-AGONCILLO / T.A.P.D. CIVIL WORKS.- LOGROÑO-AGONCILLO AIRPORT	226,0
MADRID/BARAJAS	ATRP/ATCV DE OBRAS EN EDIFICIOS 2007/2008.- AEROPUERTO MADRID/BARAJAS / TAPD/TACS WORKS ON BUILDINGS 2007/2008.- MADRID/BARAJAS AIRPORT	224,0
MENORCA	A.T.R.P. CONSTRUCCIÓN NUEVA DEPURADORA / T.A.P.D. CONSTRUCTION OF A NEW PURIFYING PLANT	122,6
MENORCA	ASISTENCIA TÉCNICA A LA DIRECCIÓN DE OBRA - A.T.R.P. CONSTRUCTIVO: AMPLIACIÓN DEL EDIFICIO TERMINAL.- AEROPUERTO DE MENORCA / TECHNICAL ASSISTANCE FOR SITE MANAGEMENT - CONSTRUCTIVE T.A.P.D.: EXTENSION OF THE TERMINAL BUILDING.- MENORCA AIRPORT	229,5
PALMA MALLORCA	A.T.R.P. URBANIZACIÓN ZONA DE PASAJEROS Y RECINTO FERIAL / T.A.P.D. DEVELOPMENT OT THE PASSENGER AREA AND EXHIBITION CENTRE	220,0
PALMA MALLORCA	A.T.R.P. MEJORA FIABILIDAD RED DE SUMINISTRO ELÉCTRICO / T.A.P.D. RELIABILITY IMPROVEMENT OF THE ELECTRICAL POWER SYSTEM	148,3
PALMA MALLORCA	A.T.R.P. REMODELACIÓN PLATAFORMA A (FASE II).- AEROPUERTO DE PALMA DE MALLORCA / T.A.P.D. REMODELLING OF PLATFORM A (PHASE II).- PALMA DE MALLORCA AIRPORT	340,2
REUS	A.T.R.P. ADECUACIÓN DEL AEROPUERTO DE REUS A LAS NTAC.- AEROPUERTO DE REUS/ T.A.P.D. ADAPTATION OF REUS AIRPORT TO NTAC (TECHNICAL STANDARDS OF CIVIL AVIATION).- REUS AIRPORT	513,1
SALAMANCA	A.T.R.P. ADECUACIÓN DEL AEROPUERTO AL SISTEMA ELÉCTRICO AEROPORTUARIO / T.A.P.D. ADAPTATION TO THE AIRPORT ELECTRICAL SYSTEM	152,0



PROYECTOS MÁS SIGNIFICATIVOS REDACTADOS (FINALIZADOS) DURANTE EL AÑO 2008
MOST SIGNIFICANT PROJECTS FINISHED IN 2008

AEROPUERTO AIRPORT	TÍTULO TITLE	IMPORTE (MILES €) AMOUNT (THOUSAND €)
SANTIAGO	A.T.R.P. AMPLIACIÓN PLATAFORMA ESTACIONAMIENTO AERONAVES ZONA SUR / T.A.P.D. EXTENSION OF THE AIRCRAFT PARKING PLATFORM (SOUTH AREA)	766,9
SEVILLA	A.T.R.P. CALLES DE SALIDA RÁPIDA.- AEROPUERTO DE SEVILLA / T.A.P.D. FAST-EXIT TAXIWAYS.- SEVILLA AIRPORT	198,0
SEVILLA	A.T.R.P. ADAPTACIÓN DE LA URBANIZACIÓN DEL LADO TIERRA A NUEVAS NECESIDADES.- AEROPUERTO DE SEVILLA / T.A.P.D. ADAPTATION OF THE GROUND SIDE DEVELOPMENT TO NEW NEEDS.- SEVILLA AIRPORT	108,6
SON BONET	A.T.R.P. EDIFICIO SERVICIOS, URBANIZACIÓN Y PLATAFORMA.- AEROPUERTO DE SON BONET/ T.A.P.D. SERVICES BUILDING, DEVELOPMENT AND PLATFORM.- SON BONET AIRPORT	140,2
TENERIFE/ NORTE	ATRP MEJORA DE LAS LOSAS DE LA PLATAFORMA.- AEROPUERTO DE TENERIFE NORTE / T.A.P.D. IMPROVEMENT OF THE SLABS OF THE PLATFORM.- TENERIFE NORTE AIRPORT	117,0
TENERIFE/ NORTE	117,0 A.T.R.P. NUEVA CALLE DE SALIDA RÁPIDA Y DEPÓSITOS PARA EL EDIFICIO TERMINAL.- AEROPUERTO DE TENERIFE NORTE / T.A.P.D. NEW FAST-EXIT TAXIWAY AND STORES FOR THE TERMINAL BUILDING.- TENERIFE NORTE AIRPORT	107,5
TENERIFE/SUR	ATRP ADECUACIÓN GENERAL DE PLATAFORMA.- AEROPUERTO DE TENERIFE SUR / T.A.P.D. GENERAL ADAPTATION OF THE PLATFORM.- TENERIFE SUR AIRPORT	1.000,0
TENERIFE/SUR	A.T.R.P. RECRECIDO RODADURA.- AEROPUERTO TENERIFE SUR / T.A.P.D. EXTENSION OF THE TAXIWAY.- TENERIFE SUR AIRPORT	189,9
TENERIFE/SUR	A.T.R.P. RECRECIDO DE LA RODADURA DEL AEROPUERTO TENERIFE SUR / T.A.P.D. EXTENSION OF THE TAXIWAY AT TENERIFE SUR AIRPORT	189,9
TENERIFE/SUR	A.T.R.P. UNIFICACIÓN DE TENSIONES Y MEJORAS EN LA RED DE DISTRIBUCIÓN Y GESTIÓN ELÉCTRICA.-AEROPUERTO DE TENERIFE SUR / T.A.P.D. UNIFICATION OF TENSIONS AND IMPROVEMENTS ON THE ELECTRICAL MANAGEMENT AND DISTRIBUTION NETWORK.- TENERIFE SUR AIRPORT	221,1
VALLADOLID	A.T.R.P. ADECUACIÓN NORMATIVA OACI Y AMPLIACIÓN APARCAMIENTO.- AEROPUERTO DE VALLADOLID / T.A.P.D. ADAPTATION TO OACI STANDARDS AND EXTENSION OF THE CAR PARK.- VALLADOLID AIRPORT	150,0
VIGO	A.T. REDACCIÓN PROYECTO Y REPLANTEO PREVIO AMPLIACIÓN DE EDIFICIO TERMINAL.- AEROPUERTO DE VIGO / T.A. FOR PROJECT DESIGN AND PREVIOUS SETTING OUT OF THE EXTENSION OF THE TERMINAL BUILDING.- VIGO AIRPORT	918,3
VIGO	A.T.R.P. NUEVO EDIFICIO SEI.- AEROPUERTO DE VIGO / T.A.P.D. NEW SEI BUILDING.- VIGO AIRPORT	120,0
VITORIA	A.T.R.P. RECRECIDO Y ADECUACIÓN DE PISTA DE VUELO Y FRANJAS / T.A.P.D. EXTENSION AND ADAPTATION OF RUNWAY AND STRIPS	613,2
ZARAGOZA	A.T.R.P. NUEVA TERMINAL DE CARGA, ADECUACIÓN DE URBANIZACIÓN Y DEMOLICIONES.- AEROPUERTO DE ZARAGOZA / T.A.P.D. NEW CARGO TERMINAL, ADAPTATION OF DEVELOPMENT AND DEMOLITIONS.- ZARAGOZA AIRPORT	117,6



OBRAS MÁS SIGNIFICATIVAS FINALIZADAS DURANTE EL AÑO 2008
MOST SIGNIFICANT WORKS FINISHED IN 2008

AEROPUERTO AIRPORT	TÍTULO TITLE	IMPORTE (MILLONES €) AMOUNT (MILLION €)
Bilbao	Nueva Instalación de un sistemas ILS/DME para operaciones de Categoría I en Cabecera de Pista 12 / <i>New installation of a ILS/DME system for Cat. I operations in the Header of Runway 12</i>	1,6
Burgos	Nueva Pista de Vuelos / <i>New runway</i>	31,3
Córdoba	Ampliación Plataforma Estacionamiento de Aeronaves / <i>Extension of aircraft parking platform</i>	1,4
Fuerteventura	Nueva torre de control / <i>New control tower</i>	5,7
Girona	Edificio Aparcamientos P-1 y P-2, Urbanización y Bolsa de Remotos / <i>Car park building P-1 and P-2, development and remote parking</i>	10,2
Girona	Creación de un Puesto de Inspección Fronteriza (PIF) / <i>Creation of a Frontier Inspection Post (FIP)</i>	0,9
Girona	Recrecido de pista / <i>Extension of the runway</i>	1,5
Girona	Actuaciones puesta CAT II/III / <i>Actions for CAT II/III upgrading</i>	9,4
Granada	Renovación pavimento pista de vuelo / <i>Renewal of the pavement of the runway</i>	2,1
Granada	Enlace rodadura cabeceras 09-27 / <i>Construction of taxiway for headers 09-27</i>	5,3
Ibiza	Eliminación escalón 3kv y adecuación cuadros B.T. / <i>Elimination of 3 kV step and adaptation of LV boards</i>	2,7
Ibiza	Adaptación instalación sistema tratamiento e inspección equipajes de bodega / <i>Adaptation to the installations of the hold baggage inspection system</i>	1,5
Jerez	Ampliación Edificio Terminal, 1ª fase / <i>Extension of the Terminal Building, 1st phase</i>	6,0
Jerez	Ampliación Estacionamiento de Vehículos / <i>Extension of the car park</i>	2,0
La Palma	Recrecido de Pista / <i>Extension of the runway</i>	6,9
León	Ampliación pista / <i>Extension of the runway</i>	34,0
Madrid/Barajas	Suministro e instalación actuaciones por falta de capacidad del SATE T4/T4S en la NAT / <i>Supply and installation actions due to the lack of capacity of SATE T4/T4S in the NAT</i>	86,6
Madrid/Barajas	Acceso sur naves modulares al aeropuerto de Madrid/Barajas / <i>Modular buildings south access to the Madrid/Barajas Airport</i>	2,8
Madrid/Barajas	Renovación pavimento en plataforma dique T4 / <i>Renovation of T4 dock platform paving</i>	2,5
Madrid/Barajas	Sala inadmitidos en terminal T4 / <i>Lounge for non-admitted in terminal T4</i>	2,1
Madrid/Barajas	Proyecto complementario a remodelación interior terminal T2: remodelación de Boulevard/Barajas / <i>Additional project to the remodelling of the interior of terminal T2: remodelling of Boulevard/Barajas</i>	3,1
Melilla	Remodelación edificio terminal / <i>Remodelling of the terminal building</i>	6,6
Menorca	Construcción de Zonas Comerciales / <i>Construction of Shopping Areas</i>	5,0
Menorca	Obras adaptación mejoras operativas del edificio terminal / <i>Adaptation works to operative improvements of the terminal building</i>	6,6



OBRAS MÁS SIGNIFICATIVAS FINALIZADAS DURANTE EL AÑO 2008
MOST SIGNIFICANT WORKS FINISHED IN 2008

AEROPUERTO AIRPORT	TÍTULO TITLE	IMPORTE (MILLONES €) AMOUNT (MILLION €)
Menorca	Suministro con instalación de pasarelas de embarque y equipos asistencia a aeronaves ampliación terminal / <i>Supply and installation of boarding passageways and aircraft assistance equipment. Extension of the terminal</i>	4,1
Murcia-San Javier	Nueva Central Eléctrica / <i>New power plant</i>	3,7
Palma de Mallorca	Ampliación sala llegadas / <i>Extension of the arrivals lounge</i>	6,5
Sabadell	Construcción Resas en cabeceras / <i>Construction of runway end safety areas on headers</i>	4,1
Santander	Revestimiento e impermeabilización de fachadas en torre de control / <i>Facade coating and sealing of the control tower</i>	1,4
Santiago	Mejora Capa de Rodadura en Pista de Vuelo / <i>Improvement of the runway surface course</i>	6,4
Sevilla	Regulación, regeneración y sellado de grietas en pista de vuelo / <i>Fitting, regeneration and sealing of cracks in the runway</i>	1,2
Tenerife Norte	Actuaciones para CAT II/III y adecuación calle de rodaje / <i>Actions for CAT II/III y adaptation of the taxiway</i>	10,1
Tenerife Norte	Nueva torre de control / <i>New control tower</i>	8,4
Tenerife Sur	Ampliación de salidas / <i>Departures extension</i>	30,0
Tenerife Sur	Reforma del Sistema de Distribución de Energía en el Edificio Terminal / <i>Reform of the Energy Distribution System in the Terminal Building</i>	3,8
Tenerife Sur	Adecuación plataforma / <i>Adaptation of the platform</i>	1,9
Tenerife Sur	Equipamiento ampliación salidas / <i>Departures extension equipment</i>	1,1
Vigo	Ampliación de la Plataforma de Estacionamiento de Aeronaves / <i>Extension of the Aircraft Parking Platform</i>	5,7
Vigo	Recrecido Pista de Vuelo / <i>Extension of the runway</i>	3,5
Vigo	Adecuación Terminal de Carga / <i>Adaptation of the Cargo Terminal</i>	1,6
Zaragoza	Ampliación y Remodelación del Área Terminal / <i>Extension and remodelling of the Terminal Area</i>	26,2
Zaragoza	Recrecido pista 12L-30R / <i>Extension of runway 12L-30R</i>	1,7





OBRAS MÁS SIGNIFICATIVAS EN EJECUCIÓN DURANTE EL AÑO 2008
MOST SIGNIFICANT WORKS IN PROGRESS IN 2008

AEROPUERTO <i>AIRPORT</i>	TÍTULO <i>TITLE</i>	IMPORTE (MILLONES €) <i>AMOUNT (MILLION €)</i>
A Coruña	Aparcamientos y Viales / <i>Car parks and roads</i>	34,0
A Coruña	Recrecido de la Pista de Vuelo / <i>Extension of the runway</i>	5,2
A Coruña	Ampliación Plataforma Sur / <i>Extension of the South Platform</i>	4,5
Albacete	ACTUACIONES VARIAS EN EL AREA TERMINAL / <i>DIFFERENT ACTIONS IN THE TERMINAL AREA</i>	1,0
Almería	Ampliación del Edificio Terminal 1ª fase / <i>Extension of the Terminal Building (1st phase)</i>	23,6
Asturias	Aparcamiento Provisional para Vehículos / <i>Provisional Car Park</i>	2,2
Asturias	Ampliación Plataforma Comercial / <i>Extension of the Commercial Platform</i>	1,5
Badajoz	Ampliación Edificio Terminal / <i>Extension of the Terminal Building</i>	7,8
Bilbao	Edificio de Usos Varios de la Nueva Zona de Servicios Aeroportuarios / <i>Multipurpose Building in the New Area of Airport Services</i>	1,5
Fuerteventura	Ampliación del Área Terminal / <i>Terminal Area Extension</i>	55,7
Fuerteventura	NUEVA GALERÍA DE AGUAS / <i>NEW WATER GALLERY</i>	1,4
Fuerteventura	AMPLIACION PLATAFORMA FASE III / <i>PLATFORM EXTENSION PHASE III</i>	1,7
Fuerteventura	ESPACIOS PÚBLICOS DE LAS AREAS COMERCIALES DEL EDIFICIO TERMINAL / <i>PUBLIC SPACES OF THE SHOPPING AREAS AT THE TERMINAL BUILDING</i>	4,3
Girona	Edificio de Aparcamientos P-3 y Nuevo Aparcamiento de Autocares / <i>Car park building P-3 and New Bus Parking</i>	29,4
Girona	Remodelación del Edificio Terminal 1ª Fase / <i>Remodelling of Terminal Building (1st phase)</i>	8,2
Girona	AMPLIACIÓN PLATAFORMA DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES / <i>EXTENSION OF THE AIRCRAFT PARKING PLATFORM</i>	3,1
Gran Canaria	Ampliación de la Plataforma y Reconstrucción de Calles de Rodaje / <i>Extension of the platform and reconstruction of taxiways</i>	19,5
Gran Canaria	Remodelación de la Actual Central Eléctrica y Subestaciones / <i>Remodelling of the existing power plant and substations</i>	14,7
Gran Canaria	Aparcamiento de Vehículos en el Terminal Actual / <i>Car park in the existing Terminal</i>	11,5
Granada	Ampliación de Plataforma de Estacionamiento de Aeronaves y Galería Visitable / <i>Extension of aircraft parking platform and visitable gallery</i>	7,0
Ibiza	Renovación de Instalaciones Edificio Terminal y Nueva Central de Climatización / <i>Renovation of the Terminal Building Installations and New Air Conditioning Station</i>	35,6
Ibiza	Mejoras de Capa de Rodadura en Pista de Vuelo / <i>Improvement of the runway surface course</i>	2,8
Jerez	Prolongación de Rodadura a Cabecera 02 / <i>Extension of Taxiway to Header 02</i>	10,2
Jerez	Ampliación del Edificio Terminal (2ª Fase-Zona Sur) / <i>Traducir</i> <i>Extension of the Terminal Building (2nd phase-South Area)</i>	7,2
Jerez	Control Mando y Gestión de la Red Eléctrica / <i>Control, command and management of the electrical network</i>	7,0


OBRAS MÁS SIGNIFICATIVAS EN EJECUCIÓN DURANTE EL AÑO 2008
MOST SIGNIFICANT WORKS IN PROGRESS IN 2008

AEROPUERTO AIRPORT	TÍTULO TITLE	IMPORTE (MILLONES €) AMOUNT (MILLION €)
Jerez	RENOVACIÓN DEL BALIZAMIENTO / <i>RENOVATION OF THE BEACON SYSTEM</i>	5,0
La Palma	Nuevo Área Terminal y Torre de Control / <i>New Terminal Area and Control Tower</i>	92,0
La Palma	Ampliación Capacidad de Suministro de la Central Eléctrica / <i>Extension of Power Plant Capacity</i>	5,0
Lanzarote	Mejoras Diversas en Aparcamientos / <i>Improvements in car parks</i>	1,9
Madrid/Barajas	Actuaciones Medioambientales: Plan de Aislamiento Acústico / <i>Environmental actions: Sound Insulation Plan</i>	139,0
Madrid/Barajas	URBANIZACIÓN CENTRO CARGA AÉREA - SUR / <i>AIR CARGO CENTRE DEVELOPMENT - SOUTH</i>	15,1
Madrid/Barajas	REPARACIÓN PARA PUESTA EN SERVICIO DE LA PLANTA SEPARADORA DE HIDROCARBUROS DE REMOTOS / <i>REPAIR WORKS TO COMMISSION THE SEPARATION PLANT OF HYDROCARBONS AND REMOTES</i>	1,6
Madrid/Barajas	RENOVACIÓN DE PAVIMENTO EN CALLES DE RODAJE «I» / <i>RENOVATION OF THE PAVEMENT OF TAXIWAYS «I»</i>	4,6
Madrid/Barajas	ACTUACIONES PARA ADECUACIÓN DE LAS INSTALACIONES DE PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS TSA, TORRE SDP-T4 Y TORRE DE CONTROL NORTE / <i>ADAPTATION WORKS OF THE FIRE PROTECTION OF THE TSA, TOWER SDP-T4 AND NORTH CONTROL TOWER</i>	2,7
Madrid/Barajas	ADECUACIÓN DE CENTROS DE TRANSFORMACIÓN / <i>ADAPTATION OF TRANSFORMATION CENTRES</i>	1,0
Melilla	NUEVA CENTRAL ELÉCTRICA Y REMODELACIÓN SUBESTACIONES / <i>NEW POWER PLANT AND REMODELLING OF SUBSTATIONS</i>	4,2
Menorca	Ampliación del Edificio Terminal (Fases I y II) / <i>Extension of Terminal Building (Phases I and II)</i>	56,7
Menorca	Aparcamiento y Urbanización / <i>Car park and development</i>	11,9
Menorca	ELIMINACIÓN DE OBSTÁCULOS EN EL CAMPO DE VUELOS / <i>ELIMINATION OF OBSTACLES IN THE AIRFIELD</i>	1,3
Murcia-San Javier	AMPLIACIÓN DE APARCAMIENTO PÚBLICO E INSTALACIÓN DE MARQUESINAS / <i>EXTENSION OF THE PUBLIC CAR PARK AND INSTALLATION OF SHELTERS</i>	2,7
Murcia-San Javier	AMPLIACIÓN PLATAFORMA AERONAVES / <i>EXTENSION OF AIRCRAFT PLATFORM</i>	3,5
Murcia-San Javier	Instrumentación, adecuación y aplicación Norma ATEX en instalaciones combustible / <i>Instrumentation, adaptation and application of ATEX Directive in fuel installations</i>	10,0
Palma de Mallorca	Plataforma de Estacionamiento de Aeronaves Frente a Nuevo Edificio Terminal / <i>Aircraft parking platform in front of the New Terminal Building</i>	10,3
Palma de Mallorca	Ampliación Embarques Remotos en Módulo D / <i>Extension of Remote Boardings in Module D</i>	3,7
Palma de Mallorca	AMPLIACIÓN MÓDULO C / <i>EXTENSION OF MODULE C</i>	39,6
Palma de Mallorca	AMPLIACIÓN EMBARQUES REMOTOS EN MÓDULO D / <i>EXTENSION OF REMOTE BOARDINGS IN MODULE D</i>	3,5



OBRAS MÁS SIGNIFICATIVAS EN EJECUCIÓN DURANTE EL AÑO 2008
MOST SIGNIFICANT WORKS IN PROGRESS IN 2008

AEROPUERTO <i>AIRPORT</i>	TÍTULO <i>TITLE</i>	IMPORTE (MILLONES €) <i>AMOUNT (MILLION €)</i>
Pamplona	Nueva Área Terminal y Nueva Torre de Control / <i>New Terminal Area and New Control Tower</i>	18,1
Pamplona	Ampliación Pista de Vuelo en 200 m por la cabecera 34 / <i>Extension of Runway (200 m) by header 34</i>	6,5
Pamplona	Nueva Torre de Control / <i>New Control Tower</i>	3,8
Reus	AMPLIACIÓN FACTURACION Y SALIDAS / <i>CHECK-IN AND DEPARTURES EXTENSION</i>	13,8
Reus	ADECUACIÓN Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA / <i>ADAPTATION AND EXTENSION OF THE PLATFORM</i>	9,3
Reus	NUEVO SISTEMA DE ANILLOS Y AUTOMATIZACIÓN SUBESTACIONES / <i>NEW RINGS SYSTEM AND SUBSTATIONS AUTOMATION</i>	4,1
Salamanca	Adecuación Plataforma y Calles de Accesos / <i>Adaptation of Platform and Access Taxiways</i>	1,5
Salamanca	Nuevo Edificio Servicio Extinción Incendios / <i>New Fire Extinguishing Service Building</i>	1,3
Salamanca	NUEVO EDIFICIO SERVICIO EXTINCIÓN DE INCENDIOS.- / <i>NEW FIRE EXTINGUISHING SERVICE BUILDING</i>	1,2
Santander	Ampliación Plataforma y Calle de Rodaje / <i>Extension of Platform and Taxiway</i>	17,7
Santander	Remodelación Edificio Terminal / <i>Terminal Building Remodelling</i>	8,1
Santiago	Nueva Área Terminal / <i>New Terminal Area</i>	125,8
Sevilla	Ampliación Aparcamiento de Vehículos / <i>Extension of Vehicle Car Park</i>	14,9
Sevilla	Nueva Calle de Rodaje R-11 en Cabecera 27 / <i>New Taxiway R-11 in Header 27</i>	6,6
Sevilla	ADECUACIÓN AREA DE MOVIMIENTOS. PLATAFORMA DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES / <i>ADAPTATION OF MOVEMENTS AREA. AIRCRAFT PARKING PLATFORM</i>	3,6
Sevilla	ADECUACIÓN DEL AEROPUERTO DE SEVILLA A LAS NTAC / <i>ADAPTATION OF SEVILLA AIRPORT TO NTAC</i>	2,0
Sevilla	REGULARIZACIÓN, REGENERACIÓN Y SELLADO DE GRIETAS EN CALLES DE RODAJE / <i>REGULATION, REGENERATION AND SEALING OF CRACKS IN TAXIWAYS</i>	1,1
Tenerife Norte	Ampliación de Plataforma de Estacionamiento de Aeronaves Lado Este / <i>Extension of East Side Aircraft Parking Platform</i>	7,5
Tenerife Norte	MEJORAS ARQUITECTÓNICAS Y FUNCIONALES DE LA CUBIERTA DEL EDIFICIO TERMINAL / <i>ARCHITECTURAL AND FUNCTIONAL IMPROVEMENTS OF THE TERMINAL BUILDING ROOF</i>	2,0
Vigo	Edificio Aparcamiento de Vehículos, Urbanización y Bloque Técnico / <i>Vehicle Car Park Building, Development and Technical Unit</i>	38,2
Vitoria	Remodelación del Sistema Eléctrico y Control de Gestión / <i>Remodelling of the Electrical System and Management Control</i>	7,4
Vitoria	ADECUACIÓN DE APARCAMIENTOS / <i>ADAPTATIONS OF CAR PARKS</i>	2,1



El Aeropuerto de Pamplona contará con un nuevo Edificio Terminal y una nueva Torre de Control.

Pamplona Airport will have a new Terminal Building and a new Control Tower.

PLAN LEVANTE

El Plan Levante, como unidad encargada de las ampliaciones previstas para los aeropuertos de Alicante y Valencia, ha continuado con la planificación existente para ambos proyectos realizando durante el 2008 las siguientes actuaciones más significativas:

Aeropuerto de Alicante

En el Aeropuerto de Alicante se han concluido las obras de ampliación de plataforma, aproximadamente 150.000 metros cuadrados, la prolongación de la calle de rodaje en plataforma, así como calles de salida que la conectan con la actual calle de rodaje. También se ha ejecutado un túnel de conexión bajo la nueva plataforma, entre el nuevo Edificio Terminal y un futuro Edificio Satélite.

La anchura del túnel es de 36 metros, dividido en un núcleo central de 18 metros para pasajeros y pasillos rodantes, y otros 2 vanos laterales, cada uno de 9 metros de ancho, que se dedicarán uno para el futuro Sistema Automático de Transporte de Equipajes (SATE) y otro para instalaciones y servicios del Aeropuerto.

Se ha continuado con las obras de mejora del sistema eléctrico y cambios de celdas en la central eléctrica para distribución a 20 Kv.

«En el Aeropuerto de Alicante se han concluido las obras de ampliación de plataforma, aproximadamente 150.000 metros cuadrados»

LEVANTE PLAN

The Levante Plan, as the unit commissioned with the extensions envisaged for Alicante and Valencia airports, has continued with the existing plan for both projects, the most significant activity during 2008 having been as follows:

Alicante Airport

At Alicante Airport the works enlarging the platform by approximately 150,000 square metres, extending the platform taxiway and the exit taxiways that connect it to the current taxiway have finished. A connecting tunnel has also been built under the new platform between the new Terminal Building and a future Satellite Building.

The tunnel is 36 metres wide, divided into a central nucleus of 18 metres for passengers and moving walkways and another two lateral openings, each 9 metres wide, of which one will be used for the future Automatic Baggage Handling System (SATE) and the other for airport installations and services.

Work has continued on the improvements to the electrical system and changing the cells in the power station to a 20 Kv distribution.

«At Alicante Airport the works enlarging the platform by approximately 150,000 square metres have finished»



En lo referente a proyectos, en este año 2008, entre otros, se redactaron el correspondiente al equipamiento en la Nueva Área Terminal, así como el relativo a las zonas comerciales de la misma.

As far as projects are concerned, amongst others drawn up in 2008 were those corresponding to the equipping of the New Terminal Area and those relating to the shopping areas in the same.

Aeropuerto de Valencia

Durante este período, las obras programadas en el Aeropuerto de Valencia han continuado avanzando adecuadamente conforme a la previsión establecida y se han finalizado, entre otros, la redacción de los proyectos para la construcción de la nueva depuradora, la ampliación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves en la zona de servicios, los accesos y las acometidas al nuevo Centro de Control y a la zona comercial, la ampliación de la Terminal T-2 y la ampliación del aparcamiento público en su segunda fase.

Valencia Airport

During this period, the works programmed for Valencia Airport progressed suitably in accordance with the plans established and, amongst others, the drawing up of projects for the building of a new purifying plant, the enlargement of the aircraft parking platform in the service area, the accesses and connections to the new Control Centre and the shopping area, the enlargement of Terminal T-2 and the extension of the public car park in its second phase have all been finalised.

OBRAS MÁS SIGNIFICATIVAS FINALIZADAS DURANTE EL AÑO 2008. PLAN LEVANTE MOST SIGNIFICANT WORKS FINISHED IN 2008. LEVANTE PLAN

AEROPUERTO AIRPORT	TÍTULO TITLE	IMPORTE (MILLONES €) AMOUNT (MILLION €)
Alicante	Ampliación Plataforma de Estacionamiento de Aeronaves y Calle de Rodaje / Extension of Aircraft Parking Platform and Taxiway	21,2
Alicante	Mejora del Sistema Eléctrico y Cambio Celdas en Central Eléctrica para la Futura Distribución a 20 Kv / Improvement of the Electrical System and Change of Cells in the Power Plant for Future Distribution to 20 Kv	6,0

OBRAS MÁS SIGNIFICATIVAS EN EJECUCION EN EL AÑO 2008. PLAN LEVANTE MOST SIGNIFICANT WORKS IN PROGRESS IN 2008. LEVANTE PLAN

AEROPUERTO AIRPORT	TÍTULO TITLE	IMPORTE (MILLONES €) AMOUNT (MILLION €)
Alicante	Sistema de tratamiento e inspección de equipajes de la nueva área terminal / Baggage processing and inspection system of the new terminal area	70,4
Alicante	Obras complementarias nº1 al expdte.: Nuevo Área Terminal en el aeropuerto de Alicante / Additional works #1 to file: New Terminal Area at Alicante airport	6,0
Alicante	Nueva Área Terminal / New Terminal Area	257,1
Alicante	Construcción de Almacenes / Construction of Warehouses	4,7
Alicante	Edificio de Servicios Aeroportuarios para Compañías / Airport Services Building for Companies	4,8



PROYECTOS MÁS SIGNIFICATIVOS FINALIZADOS EN EL AÑO 2008. PLAN LEVANTE
MOST SIGNIFICANT PROJECTS FINISHED IN 2008. LEVANTE PLAN

AEROPUERTO AIRPORT	TÍTULO TITLE	IMPORTE (MILES €) AMOUNT (THOUSAND €)
VALENCIA	A.T.R.P. AMPLIACIÓN DEL TERMINAL: T-2.- AEROPUERTO DE VALENCIA / T.A.P.D. EXTENSION OF TERMINAL: T-2.- VALENCIA AIRPORT	1.372,4
VALENCIA	A.T.R.P. AMPLIACIÓN APARCAMIENTO PÚBLICO 2ª FASE AEROPUERTO DE VALENCIA / T.A.P.D. EXTENSION OF PUBLIC CAR PARK 2ND PHASE.- VALENCIA AIRPORT	750,0
VALENCIA	A.T.R.P. ACCESOS Y ACOMETIDAS A NUEVO CENTRO DE CONTROL Y ZONA COMERCIAL AEROPUERTO DE VALENCIA / T.A.P.D. ACCESSES AND CONNECTIONS TO NEW CONTROL CENTRE AND SHOPPING AREA.- VALENCIA AIRPORT	139,6
VALENCIA	A.T.R.P. AMPLIACION PLATAFORMA ESTACIONAMIENTO AERONAVES EN ZONA AVIACION GENERAL 2.- AEROPUERTO DE VALENCIA / T.A.P.D. EXTENSION OF AIRCRAFT PARKING PLATFORM IN GENERAL AVIATION AREA 2.- VALENCIA AIRPORT	271,3
VALENCIA	ATRP AMPLIACIÓN PLATAFORMA ESTACIONAMIENTO AERONAVES EN ZONA DE SERVICIO AEROPUERTO DE VALENCIA / TAPD EXTENSION OF AIRCRAFT PARKING PLATFORM IN AIRPORT SERVICE AREA.- VALENCIA AIRPORT	288,9
VALENCIA	ATRP CONSTRUCCIÓN DE UNA NUEVA DEPURADORA PARA EL AEROPUERTO DE VALENCIA / TAPD CONSTRUCTION OF A NEW PURIFYING PLANT FOR VALENCIA AIRPORT	158,5
VALENCIA	ATRP AMPLIACIÓN PLATAFORMA ESTACIONAMIENTO AERONAVES EN ZONA DE SERVICIO AEROPUERTO DE VALENCIA / TAPD EXTENSION OF AIRCRAFT PARKING PLATFORM IN SERVICE AREA.- VALENCIA AIRPORT	288,9
VALENCIA	ATRP CONSTRUCCIÓN DE UNA NUEVA DEPURADORA PARA EL AEROPUERTO DE VALENCIA / TAPD CONSTRUCTION OF A NEW PURIFYING PLANT FOR VALENCIA AIRPORT	158,5
VALENCIA	A.T.R.P. ACCESOS Y ACOMETIDAS A NUEVO CENTRO DE CONTROL Y ZONA COMERCIAL / T.A.P.D. ACCESSES AND CONNECTIONS TO NEW CONTROL CENTRE AND SHOPPING AREA	139,6
ALICANTE	A.T.R.P. ZONAS COMERCIALES EN NUEVA AREA TERMINAL.- AEROPUERTO DE ALICANTE / T.A.P.D. SHOPPING AREAS IN NEW TERMINAL AREA.- ALICANTE AIRPORT	300,0
ALICANTE	A.T.R.P.. NUEVA CENTRAL ELÉCTRICA.-AEROPUERTO DE ALICANTE / T.A.P.D. NEW POWER PLANT.- ALICANTE AIRPORT	450,0
ALICANTE	A.T.R.P. Y A.T.C.V. SISTEMA INTEGRADO DE SEGURIDAD PARA EL AEROPUERTO DE ALICANTE / T.A.P.D. AND T.A.C.S. SECURITY INTEGRATED SYSTEM FOR ALICANTE AIRPORT	639,0
ALICANTE	ATRP EQUIPAMIENTO AREA TERMINAL.- AEROPUERTO DE ALICANTE / TAPD TERMINAL AREA EQUIPMENT.- ALICANTE AIRPORT	360,0



PLAN MÁLAGA

Este plan se creó para hacer del Aeropuerto de Málaga una referencia entre los aeropuertos turísticos del mediterráneo, con modernas y adecuadas instalaciones para hacer frente a las demandas futuras, asegurando la integración y la sostenibilidad medioambiental. Durante este año 2008 el Plan Málaga ha experimentado un gran avance en las actuaciones comprometidas y programadas, habiéndose finalizado las obras complementarias del edificio de aparcamiento y accesos provisionales, así como las de renovación de los equipos de aire acondicionado en Terminal T-2.

En 2008 ha continuado la ejecución de las obras de la ampliación del campo de vuelos y las de adecuación del lado tierra, tanto las del Nuevo Edificio Terminal, urbanización y accesos, como las de la central eléctrica sur, las de ampliación de la plataforma de la zona Este, las del desdoblamiento del denominado CT1 Picasso, las de la nueva terminal de carga y las del sistema de seguridad para el Nuevo Edificio Terminal.

Además, en 2008 se han terminado, entre otras, las redacciones de los proyectos de construcción de acceso y urbanización Norte, de conexión del edificio Picasso y la nueva terminal, de construcción de accesos próximos y bolsa de taxis, de integración ambiental y paisajista, así como el túnel bajo la cabecera 30.

MALAGA PLAN

This plan was created to convert Malaga Airport into a point of reference amongst Mediterranean tourist airports, with suitably modern installations to meet future demands whilst ensuring environmental integrity and sustainability. The Malaga Plan has made great advances during 2008 on the work planned for and committed to, the ancillary works on the car park building and provisional accesses and the renewal of the air conditioning system in Terminal T-2 having been completed.

In 2008 works have continued to be performed to enlarge the airfield and to upgrade the groundside, as well as the works at the New Terminal Building, development and accesses, and the ones of the south power plant, the extension of the platform in the East area, the splitting of the CT1 Picasso, the new cargo terminal and the security system for the new Terminal Building.

Furthermore, the drawing up of the projects has been finalised for the construction of the access and development of the northern sector, the connection of the Picasso building and the New Terminal, the construction of nearby accesses and a taxi park, environmental and landscape integration and the tunnel underneath header 30.

OBRAS MÁS SIGNIFICATIVAS FINALIZADAS EN EL AÑO 2008. PLAN MÁLAGA MOST SIGNIFICANT WORKS FINISHED IN 2008. MALAGA PLAN

TÍTULO TITLE	IMPORTE (MILLONES DE €) AMOUNT (MILLION DE €)
Obras complementarias edificio aparcamiento y accesos provisionales / Additional works to the car park building and provisional accesses	14,5
Renovación equipos aire acondicionado en terminal T2 / Renovation of air conditioning equipments in terminal T2	1,2

OBRAS MÁS SIGNIFICATIVAS EN EJECUCIÓN EN EL AÑO 2008. PLAN MÁLAGA MOST SIGNIFICANT WORKS IN PROGRESS IN 2008. MALAGA PLAN

TÍTULO TITLE	IMPORTE (MILLONES DE €) AMOUNT (MILLION DE €)
Ampliación Campo de Vuelos - Nueva Pista de Vuelos / Extension of the Airfield - New Runway	289,4
Nuevo Edificio Terminal, Urbanización y Accesos / New Terminal Building, Development and Accesses	230,2
Edificio aparcamiento y accesos provisionales / Car park building and provisional accesses	135,5
Ampliación Campo de Vuelos. Balizamiento e Instalaciones Eléctricas / Extension of the Airfield. Beacon system and electrical installations	34,7
Remodelación del Sistema Eléctrico / Electrical system remodelling	26,4
Central Eléctrica Sur / South Power Plant	24,0



OBRAS MÁS SIGNIFICATIVAS EN EJECUCIÓN EN EL AÑO 2008. PLAN MÁLAGA
MOST SIGNIFICANT WORKS IN PROGRESS IN 2008. MALAGA PLAN

TÍTULO TITLE	IMPORTE (MILLONES DE €) AMOUNT (MILLION DE €)
OBRA COMPLEMENTARIA DEL EDIFICIO TERMINAL, URBANIZACIÓN Y ACCESOS EN EL AEROPUERTO DE MÁLAGA: ADECUACIÓN DE ESPACIOS DISPONIBLES / ADDITIONAL WORK OF THE TERMINAL BUILDING, DEVELOPMENT AND ACCESSES AT MALAGA AIRPORT: ADAPTATION OF AVAILABLE SPACES.	22,1
Ampliación de la Plataforma Zona Este / Extension of the East Area Platform	20,5
OBRAS COMPLEMENTARIAS EDIFICIO TERMINAL, URBANIZACIÓN Y ACCESOS / ADDITIONAL WORKS OF THE TERMINAL BUILDING, DEVELOPMENT AND ACCESSES	18,4
Estación de Ferrocarril Integrada en el Nuevo Edificio Terminal / Railway station integrated in the New Terminal Building	18,1
ACCESO Y URBANIZACIÓN NORTE EN EL AEROPUERTO DE MÁLAGA.- FASE1: ACCESO DESDE LA FUTURA RONDA OESTE / NORTH ACCESS AND DEVELOPMENT AT MALAGA AIRPORT.- PHASE 1: ACCESS FROM THE FUTURE WEST RING ROAD	17,6
ACTUACIONES EN FALSO TUNEL Y ESTACION DE AUTOBUSES / ACTIONS IN CUT AND COVER TUNNEL AND BUS STATION.-	15,6
Obras C. Edificio aparcamientos y accesos provisionales / Additional works of the car park building and provisional accesses	14,5
ACCESOS PROXIMOS AL EDIFICIO TERMINAL Y BOLSA DE TAXIS EN EL AEROPUERTO DE MÁLAGA / ACCESSES CLOSE TO THE TERMINAL BUILDING AND TAXIS PARKING AT MALAGA AIRPORT	7,2
Desdoblamiento del CT1 PICASSO / Splitting of CT1 PICASSO	7,1
SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE ÁREAS COMERCIALES NAT MÁLAGA / SUPPLY AND INSTALLATION OF SHOPPING AREAS NAT MALAGA.	5,9
ADECUACIÓN, INSTALACIÓN Y EQUIPAMIENTO EN GALERÍAS / ADAPTATION, INSTALLATION AND EQUIPMENT IN GALLERIES	5,8
Nueva terminal de Carga / New Cargo Terminal	5,6
OBRAS COMPLEMENTARIAS PARA LA INSTALACIÓN DE NUEVOS GRUPOS ELECTRÓGENOS Y SISTEMAS AUXILIARES / ADDITIONAL WORKS FOR THE INSTALLATION OF NEW GENERATORS AND AUXILIARY SYSTEMS	5,5
TRATAMIENTO ZONAS EXPROPIADAS (TERCERA FASE) / TREATMENT OF EXPROPRIATED AREAS (THIRD PHASE)	5,1
ACCESO SUR AL AEROPUERTO DE MÁLAGA. CONEXIÓN CON EL AEROPUERTO DESDE EL ACCESO SUR / SOUTH ACCESS TO MALAGA AIRPORT. CONNECTIONS TO THE AIRPORT FROM SOUTH ACCESS	4,9
Sistema seguridad para nuevo edificio terminal / Security system for the new terminal building	3,8
OBRAS COMPLEMENTARIAS AL PROYECTO DE AMPLIACIÓN CAMPO DE VUELOS. OBRA CIVIL. AEROPUERTO DE MÁLAGA.- SUBESTACIÓN ELÉCTRICA DE TRACCIÓN DE LOS PRADOS / ADDITIONAL WORKS TO THE AIRFIELD EXTENSION PROJECT. CIVIL WORKS. MALAGA AIRPORT.- ELECTRICAL TRACTION SUBSTATION OF LOS PRADOS	3,6
ADECUACION INSTALACIONES DEL EDIFICIO DE APARCAMIENTOS P2 / ADAPTATION OF INSTALLATIONS OF CAR PARK BUILDING P2.	3,5
Suministro e instalación de señalización en nuevo edificio terminal / Supply and installation of signalling equipment in the new terminal building	2,3
OBRAS C. AL PROYECTO AMPLIACIÓN PLATAFORMA ZONA ESTE / ADDITIONAL WORKS TO EAST AREA PLATFORM EXTENSION PROJECT	1,6
SUMINISTRO E INSTALACIÓN MOBILIARIO PARA PÚBLICO DEL NUEVO EDIFICIO TERMINAL / SUPPLY AND INSTALLATION OF PUBLIC FURNISHINGS OF THE NEW TERMINAL BUILDING	1,5



PROYECTOS MÁS SIGNIFICATIVOS FINALIZADOS DURANTE EL AÑO 2008. PLAN MÁLAGA MOST SIGNIFICANT PROJECTS FINISHED IN 2008. MALAGA PLAN

TÍTULO TITLE	IMPORTE (MILES DE €) AMOUNT (THOUSAND DE €)
A.T.R.P.CONSTRUCCIÓN DE ACCESO Y URBANIZACIÓN NORTE EN EL AEROPUERTO DE MÁLAGA / T.A.P.D. CONSTRUCTION OF NORTH ACCESS AND DEVELOPMENT AT MALAGA AIRPORT	780,0
A.T.R.T. CONEXIÓN EDIFICIO PICASSO Y NUEVA TERMINAL. A.T.R.P. Y REPLANTEO PREVIO / T.A.P.D. CONNECTION BETWEEN PICASSO BUILDING AND NEW TERMINAL. T.A.P.D. AND PREVIOUS SETTING OUT	549,5
A.T.R.P. CONSTRUCCIÓN DE ACCESOS PRÓXIMOS AL EDIFICIO TERMINAL Y BOLSA DE TAXIS EN EL A.M. AEROPUERTO DE MÁLAGA / T.A.P.D. CONSTRUCTION OF ACCESSES CLOSE TO THE TERMINAL BUILDING AND TAXIS PARKING IN THE A.M. MALAGA AIRPORT	450,0
A.T.R.P. NUEVA CENTRAL ELÉCTRICA -CELSUR- Y ADAPTACIÓN A LA CONFIGURACIÓN ELECTRICA DEL AEROPUERTO.-AEROPUERTO DE MÁLAGA / T.A.P.D. NEW POWER PLANT-CELSUR- AND ADAPTATION TO THE NEW ELECTRICAL CONFIGURATION OF THE AIRPORT.- MALAGA AIRPORT	420,0
A.T.R.P. INTEGRACIÓN AMBIENTAL Y PAISAJISTICA EN EL AEROPUERTO DE MÁLAGA / T.A.P.D. ENVIRONMENTAL AND LANDSCAPE INTEGRATION AT MALAGA AIRPORT	360,0
A.T.R.P. TUNEL BAJO CABECERA 30 EN EL AEROPUERTO DE MÁLAGA / T.A.P.D. TUNNEL UNDER HEADER 30 AT MALAGA AIRPORT	350,0

PLAN BARCELONA

Creado para modernizar, ampliar y adecuar las instalaciones del Aeropuerto de Barcelona-El Prat a las nuevas exigencias sociales, tanto de capacidad y calidad como de seguridad, integración y sostenibilidad medioambiental, el Plan Barcelona ha tenido durante 2008 un avance muy sustancial en todas las actuaciones previstas. Así, se han finalizado obras muy significativas de este Plan como son las correspondientes a la Nueva Área Terminal o Terminal 1 (viales de acceso, urbanización aparcamientos, zona internacional, sistema de transporte mecánico, sistema eléctrico, diques y procesador), a la obra civil de la plataforma sur de estacionamiento de aeronaves y a las relacionadas con la modificación de la carretera C-31.

Durante el año 2008 han continuado ejecutándose, entre otras, las obras de la central eléctrica Cenat, las de las instalaciones de la plataforma sur de estacionamiento de aeronaves, las de la zona de apoyo a la nueva Terminal 1, las del eje viario de conexión entre terminales en su segunda fase, las de la ampliación del aparcamiento general, las de suministro e instalación de mobiliario y las de equipamiento del nuevo Terminal 1.

Siguiendo el desarrollo previsto se ha concluido la redacción de los proyectos de urbanización y viales de la zona ferroviaria, de la zona de carga (zona 4) y de conexión entre terminales por la zona de hangares, así como el de mejora de la fiabilidad del sistema eléctrico.

BARCELONA PLAN

Created to modernise, enlarge and adapt the installations of Barcelona-El Prat Airport to new social requirements, both in terms of capacity and quality as well as safety, integration and environmental sustainability, the Barcelona Plan has made substantial advances during 2008 in all the planned fields of activity. Significant works contained in this Plan have been completed, such as those corresponding to the New Terminal Area or Terminal 1 (access roads, car park development, international area, mechanised transport system, electrical system, dikes and processor), the civil works on the south aircraft parking platform and those related to the modification of road C-31.

Works have continued to be performed during 2008 on, amongst others, the works on the Cenat power plant, the installations of the south aircraft parking platform, the support area for the new Terminal 1 and those of the second phase of connection roads between terminals, the enlargement of the general car park and the supply and installation of furnishings and equipment for the new Terminal 1.

In accordance with what was planned, works have been finalised on the drawing up of the development and roads for the railway area, the cargo area (area 4) and the connection between terminals by the hangar area, as well as improvements to the reliability of the electrical system.



OBRAS MÁS SIGNIFICATIVAS FINALIZADAS EN EL AÑO 2008. PLAN BARCELONA
MOST SIGNIFICANT WORKS FINISHED IN 2008. BARCELONA PLAN

TÍTULO TITLE	IMPORTE (MILLONES DE €) AMOUNT (MILLION DE €)
Actualización sistema recogida cableado y conexionado de 400hz / <i>Updating of 400hz wiring collection system</i>	1,5
Modificación de la Carretera C-31 / <i>Modification of Road C-31</i>	43,0
Ampliación de la Terminal C / <i>Extension of Terminal C</i>	12,6
Edificio Terminal Aviación Corporativa / <i>Corporate Aviation Terminal Building</i>	5,1
Obra civil plataforma sur de estacionamiento de aeronaves. Fase II, lado sur / <i>Civil works for aircraft parking south platform. Phase II, south side</i>	47,6
Instalaciones de protección contra incendios del área terminal de carga y urbanización conexa / <i>Fire protection installations in cargo terminal area and related development</i>	5,1
Nueva área terminal, sistema detección de incendios / <i>New terminal area, fire detection system</i>	3,5
Obras planta emergencia para nueva área terminal / <i>Emergency plant works for new terminal area</i>	25,5
Acometidas servicios a NAT / <i>Services connections to NAT</i>	13,6
Nueva área Terminal, sistema de transporte mecánico / <i>New Terminal area, mechanical transport system</i>	29,8
Nueva área Terminal, sistema eléctrico / <i>New Terminal area, electrical system</i>	26,1
Nueva área Terminal, central energética / <i>New Terminal area, power plant</i>	26,4
Nueva área Terminal, viales acceso, urbanización, aparcamientos, cerem y zona internacional / <i>New Terminal area, access roads, development, car parks, cerem and international area</i>	148,1
Nueva área Terminal, edificio terminal-diques / <i>New Terminal area, terminal building - docks</i>	158,6
Nueva área Terminal, edificio terminal-procesador / <i>New Terminal area, terminal building - processor</i>	380,6
Sistema evacuación aguas cajón ferroviario y otras obras complementarias en nuevo terminal sur / <i>Railway water drainage system and other additional works in new south terminal</i>	2,4
Plataforma handling, desplazamiento camino perimetral plataforma y renovación pavimento cruce pistas 07L-25R y 02/20 / <i>Platform handling, platform perimeter road movement and renovation of taxiways 07L-25R and 02/20 crossing pavement</i>	2,6
Sistema inspección nivel 3 equipajes bodega (SIEB) para nuevo área terminal entre pistas / <i>Inspection system for baggage in hold (SIEB) level 3 for new terminal area between runways</i>	8,2
Obra civil plataforma sur de estacionamiento de aeronaves / <i>Civil works on aircraft parking south platform</i>	44,4
Mobiliario y elementos de visualización para centros de gestión y soportes para terminales de información del NTS / <i>Furnishings and display elements for management centres and supports for NTS information terminals</i>	4,2



Interior de la Terminal 1 del Aeropuerto de Barcelona-El Prat antes de su puesta en servicio.

«El Plan Barcelona acabó en 2008 las obras correspondientes a la Nueva Área Terminal o Terminal 1»

«In 2008, works contained in the Barcelona Plan corresponding to the New Terminal Area or Terminal 1 have been completed»

Interior of Terminal 1 at Barcelona-El Prat Airport before its commissioning.

OBRAS MÁS SIGNIFICATIVAS EN EJECUCIÓN EN EL AÑO 2008. PLAN BARCELONA
MOST SIGNIFICANT WORKS IN PROGRESS IN 2008. BARCELONA PLAN

TÍTULO TITLE	IMPORTE (MILLONES DE €) AMOUNT (MILLION DE €)
Instalaciones de la Plataforma Sur de Estacionamiento de Aeronaves: Fase II / Installations of Aircraft Parking South Platform: Phase II	27,6
Central Eléctrica CENAT / CENAT Power Plant	24,3
INFRAESTRUCTURAS PARA SUMINISTRO DE SERVICIOS A LA NAT. ADUCIONES, DEPÓSITOS, SISTEMAS DE TRATAMIENTO Y OTRAS INSTAL.PARA SUMINISTRO DE AGUA / INFRASTRUCTURES FOR SERVICES SUPPLY TO NAT. ADDUCTIONS, TANKS, TREATMENT SYSTEMS AND OTHER INSTALLATIONS FOR WATER SUPPLY.	5,7
CONSTRUCCIÓN E INSTALACIONES DE LA PLATAFORMA ESTE DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES. FASE I / CONSTRUCTION AND INSTALLATIONS OF AIRCRAFT PARKING EAST PLATFORM. PHASE I	18,0
ZONA DE APOYO A LA NUEVA TERMINAL SUR / SUPPORT AREA TO NEW SOUTH TERMINAL.	25,8
NUEVA ÁREA TERMINAL. PROYECTO Y OBRAS SISTEMA RECOGIDA NEUMATICA DE RESIDUOS / NEW TERMINAL AREA. PROJECT AND WORKS ON PNEUMATIC WASTE COLLECTION SYSTEM	2,4
NUEVA ÁREA TERMINAL. SISTEMA DE MEGAFONÍA / NEW TERMINAL AREA. PUBLIC ADDRESS SYSTEM	2,7
NUEVA ÁREA TERMINAL. SISTEMA DE CONTROL DE LA ILUMINACIÓN / NEW TERMINAL AREA. LIGHTNING CONTROL SYSTEM	2,4
SATE.- REDAC. PROYECTO SOFTWARE FABRICACIÓN, INSTALACIÓN Y CONSERVACIÓN.- AEROPUERTO DE BARCELONA.- FAB. INST, PRUEBAS Y PUESTA EN MARCHA ETAP 1 PER 2 / SATE.- PROJECT DRAWING UP SOFTWARE MANUFACTURE, INSTALLATION AND CONSERVATION.-BARCELONA AIRPORT.-MAN. INST, TESTS AND START-UP ETAP 1 PER 2	115,7
ADECUACIÓN DE ESPACIOS, SERVICIOS Y EQUIPAMIENTO AUXILIAR PARA CUATRO NODOS DE COMUNICACIONES EN EL AEROPUERTO DE BARCELONA / ADAPTATION OF SPACES, SERVICES AND AUXILIARY EQUIPMENT FOR FOUR COMMUNICATION NODES AT BARCELONA AIRPORT	1,5



OBRAS MÁS SIGNIFICATIVAS EN EJECUCIÓN EN EL AÑO 2008. PLAN BARCELONA
MOST SIGNIFICANT WORKS IN PROGRESS IN 2008. BARCELONA PLAN

TÍTULO TITLE	IMPORTE (MILLONES DE €) AMOUNT (MILLION DE €)
NUEVO ACCESO AL LADO AIRE, EDIFICIO PARA SERVICIO DE PISTA Y PLATAFORMA (SPP), APARCAMIENTO SSEI SUR Y SPP / NEW ACCESS TO AIR SIDE, BUILDING FOR PLATFORM AND RUNWAY SERVICE (SPP), SOUTH FIRE EXTINCTION AND RESCUE SERVICES (SSEI) PARKING AND SPP PARKING	2,8
ADECUACIÓN DEL APARCAMIENTO EN SUPERFICIE DEL NUEVO TERMINAL SUR / ADAPTATION OF SURFACE CAR PARK OF THE NEW SOUTH TERMINAL	6,0
URBANIZACIÓN Y VIALES ZONA FERROVIARIA / DEVELOPMENT AND ROADS OF RAILWAY AREA	3,7
DEPOSITO DE PRIMERAS LLUVIAS EN LA RED DE PLUVIALES DE LA ZONA OESTE DEL AEROPUERTO DE BARCELONA / FIRST RAINS TANK IN THE RAIN WATER NETWORK OF THE WEST AREA AT BARCELONA AIRPORT	1,6
CONSTRUCCIÓN DE LA TORRE DE CONTROL SUR / CONSTRUCTION OF SOUTH CONTROL TOWER	10,3
REVESTIMIENTOS INTERIORES E INSTALACIONES DEL VESTÍBULO FERROVIARIO EN EL NUEVO TERMINAL SUR / INNER LINING AND INSTALLATIONS OF THE RAILWAY FOYER IN THE NEW SOUTH TERMINAL	7,3
ZONAS COMERCIALES COMUNES NUEVA TERMINAL SUR / COMMON SHOPPING AREAS IN THE NEW SOUTH TERMINAL	9,0
DEMOLICIÓN DE LAS CONSTRUCCIONES Y EL VALLADO DE LAS FINCAS ADQUIRIDAS POR AENA PARA LA AMPLIACIÓN DE AEROPUERTO DE BARCELONA. FASE 4 / DEMOLITION OF CONSTRUCTIONS AND FENCES OF THE ESTATES BOUGHT BY AENA FOR THE EXTENSION OF BARCELONA AIRPORT. PHASE 4	2,0
INFRAESTRUCTURAS DE ENERGÍA ELÉCTRICA EN ZONA DE SERVICIOS. AEROPORTUARIOS / INFRASTRUCTURES OF ELECTRIC POWER IN AIRPORT SERVICES AREA	4,3
EJE VIARIO DE CONEXIÓN ENTRE TERMINALES. FASE 3 (ZONA HANGARES) / CONNECTION ROADS BETWEEN TERMINALS. PHASE 3 (HANGARS AREA)	3,4
EJE VIARIO DE CONEXIÓN ENTRE TERMINALES FASE 2. AMPLIACIÓN DE APARCAMIENTO GENERAL / CONNECTION ROADS BETWEEN TERMINALS PHASE 2. EXTENSION OF GENERAL CAR PARK	20,4
RECONSTRUCCIÓN DE LA GRANJA DE LA RICARDA / RECONSTRUCTION OF LA RICARDA FARM	2,8
SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE MOBILIARIO Y EQUIPAMIENTOS DEL NUEVO TERMINAL SUR DEL AEROPUERTO DE BARCELONA / SUPPLY AND INSTALLATIONS OF FURNISHINGS AND EQUIPMENTS OF THE NEW SOUTH TERMINAL OF BARCELONA AIRPORT	10,7
CENTRO CULTURAL AERONÁUTICO / AERONAUTICAL CULTURAL CENTRE	3,2
CONSTRUCCIÓN DE APARCAMIENTO DE CONTINGENCIA / CONSTRUCTION OF CONTINGENCY CAR PARK	2,6

PROYECTOS MÁS SIGNIFICATIVAS FINALIZADOS EN EL AÑO 2008. PLAN BARCELONA
MOST SIGNIFICANT PROJECTS FINISHED IN 2008. BARCELONA PLAN

TÍTULO TITLE	IMPORTE (MILES DE €) AMOUNT (THOUSAND DE €)
A.T.R.P. URBANIZACIÓN Y VIALES ZONA FERROVIARIA, ZONA DE CARGA (ZONA 4) Y CONEXIÓN ENTRE TERMINALES ZONA HANGARES / T.A.P.D. DEVELOPMENT AND ROADS OF RAILWAY AREA, CARGO AREA (AREA 4) AND CONNECTION BETWEEN TERMINALS HANGARS AREA	650,0
A.T.R.P. MEJORA FIABILIDAD SISTEMA ELECTRICO / T.A.P.D. IMPROVEMENT OF ELECTRICAL SYSTEM RELIABILITY	240,0

Navegación aérea

Air navigation



Radar de Espiñeiras en A Coruña.

*Radar station at Espiñeiras
(A Coruña).*



INTRODUCCIÓN

El concepto de navegación se sustenta en los servicios de tránsito aéreo, que tienen la misión de ordenar la circulación aérea de forma segura, eficaz y económica en el espacio aéreo en que se mueven simultáneamente las aeronaves, así como suministrar las referencias necesarias a los pilotos, gracias a los diferentes sistemas radioeléctricos, que les permite fijar su posición y seguir la ruta de vuelo prevista.

De acuerdo con el Estatuto de Aena, las funciones encomendadas a la Dirección de Navegación Aérea (DNA) son:

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

«La Dirección de Navegación Aérea es miembro activo en programas internacionales como el de Cielo Único Europeo»

La Dirección de Navegación Aérea está actualmente implicada, tanto para la Región Europa como para el importante corredor aéreo hacia Suramérica, en el desarrollo del concepto CNS-ATM*. Además, es miembro activo en programas internacionales para la armonización de los sistemas y la unificación del espacio aéreo, destacando el Programa de Cielo Único Europeo. En este ámbito, la Dirección está certificada como proveedor de servicios de navegación aérea en el espacio aéreo de soberanía nacional y aquellos espacios aéreos delegados internacionalmente.

* Ver listado de acrónimos

INTRODUCTION

The concept of air navigation requires, on the one hand, that air traffic services organise air traffic where aircraft move simultaneously in a safely, efficient and economical way and, on the other, the provision of necessary references to pilots, via the various radio-electronic systems, in order to determine their position and follow the scheduled flight route.

In accordance with Aena's Bylaws, the functions entrusted to the Air Navigation Directorate (DNA) are the following:

- *Regulation, direction, coordination, operation, management and administration of the air traffic services, air-space communications and information, as well as infrastructures, installations and communication networks of the air navigation system.*
- *Drafting and approval of projects, execution and control of investments.*
- *Assessment and approval of projects, execution and control of investments.*
- *Assessment of the needs and proposals concerning new infrastructures.*
- *Participation in aeronautical teaching.*

«The Air Navigation Directorate actively takes part in international programmes such as the European Single Sky»

Currently, the Air Navigation Directorate is committed to the development of the CNS-ATM within the European Region and the important air corridor to Latin America. In addition, it actively takes part in international programmes concerning system harmonisation and air-space unification, in particular, the European Single Sky Programme. Within this area, the Directorate has obtained certification as a provider of air navigation services in the national air space and other internationally delegated air space.*

* See list of acronyms.



Estos servicios se prestan desde las cinco Direcciones Regionales de Navegación Aérea: Centro-Norte, Este, Canaria, Sur y Balear, cuyas sedes se ubican respectivamente en Madrid-Torrejón, Barcelona-Gavá, Gran Canaria-Telde, Sevilla-San Pablo y Palma de Mallorca-Son Sant Joan.

La evolución del tráfico aéreo se muestra en los datos estadísticos sobre el nivel de la demanda, referidos al volumen de movimientos aéreos gestionados por las Direcciones Regionales, en el que se tiene en cuenta que un vuelo unitario podría significar varios movimientos al atravesar las distintas divisiones del espacio aéreo español. Esta demanda ha supuesto en 2008 una disminución del 1,25% de movimientos en el espacio aéreo peninsular (que incluye la Región Balear) respecto al año 2007, con un total de 1.925.178 movimientos, mientras que en el espacio aéreo de Canarias, se ha reducido el 0,55%, con un total de 326.302 movimientos.

A continuación se presenta la descripción de los principales programas, proyectos y actuaciones que se han llevado a cabo en 2008.

PRINCIPALES PROGRAMAS Y ACTUACIONES

Nuevo Aeropuerto de Ciudad Real

Con fecha 14 de Agosto de 2008 se publicó, AIRAC 10/08, la apertura al tráfico civil del primer aeropuerto no perteneciente a la red de Aena, denominado Aeropuerto Central Ciudad Real.

Tras la firma de los contratos correspondientes, Navegación Aérea inició el 23 de octubre la prestación de los servicios de tránsito aéreo, ingeniería, mantenimiento, explotación técnica e información aeronáutica. Este nuevo centro de trabajo quedó adscrito a la Dirección Regional Sur de Navegación Aérea.

Proveedora certificada de servicios de navegación aérea

Se obtuvo la certificación de Aena como Proveedor de Servicios ATS*/CNS*/AIS en diciembre de 2006, con una validez bianual. Durante el año 2008 se ha gestionado la

These services are delivered from the five Air Navigation Regional Directorates: Centre-North, East, Canary Islands, South and Balearic Islands, whose headquarters are located respectively in Madrid-Torrejón, Barcelona-Gavá, Gran Canaria-Telde, Seville-San Pablo and Palma de Mallorca-Son Sant Joan.

Evolution of air traffic is shown in statistical data on the level of demand, referring to the volume of air movements registered by the Regional Directorates, which takes into account that a single flight may produce several movements when passing through the various Spanish air space divisions. In 2008, this demand generated a decrease of 1.25% in movements in the air space of the Spanish peninsula (including the Balearic Region) with respect to 2007, with a total of 1,925,178 movements, while the Canary Island air space has seen a decrease of 1.88% with a total of 326,302 movements.

The following is a description of the main programmes, projects and actions carried out in 2008.

MAIN PROGRAMMES AND ACTIONS

New Ciudad Real Airport

On 14th August 2008, AIRAC 10/08 was published concerning the opening to civil traffic of the first airport not forming part of Aena's network, the Central Ciudad Real Airport.

After the signature of the corresponding contracts, Air Navigation commenced on 23rd October to provide services for air transit, engineering, maintenance, technical operations and aeronautical information. This new work centre is attached to the South Air Navigation Regional Directorate.

Certified provider of air navigation services

Aena was certified as a Provider of ATS/CNS*/AIS services in December 2006, with a bi-annual validation. During 2008 an extension of the*



«En el Aeropuerto de Ciudad Real se prestan servicios de tránsito aéreo, ingeniería, mantenimiento, explotación técnica e información aeronáutica»

«The Airport of Ciudad Real provides services for air traffic, engineering, maintenance, technical operations and aeronautical information»

extensión del período de vigor de dicho certificado hasta diciembre de 2012.

period of validity was negotiated until December 2012.

Asimismo, la Dirección de Navegación Aérea continúa con el proceso de mejora continua derivado de las recomendaciones del Plan de Supervisión 2008 acometido por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (Aesa), al tiempo que se continúa con las actividades de adaptación a los demás instrumentos normativos de cielo único europeo que se van aprobando por la Comisión Europea.

In addition, the Air Navigation Directorate is continuing the process of continuous improvement arising from the recommendations of the 2008 Supervision Plan prepared by the State Agency for Air Safety (Aesa) at the same time as continuing the work to adapt to the other regulations on the Single European Sky as and when they are approved by the European Commission.

El conjunto de actuaciones acometidas se recoge en el Informe Anual de Nivel de Servicio de la Dirección de Navegación Aérea que se remitió a Aesa en diciembre, así como en la aportación de Aena al Informe Anual 2008 de implantación de las medidas del cielo único europeo que el Estado español envió a la Comisión Europea y a Eurocontrol en enero de 2009.

All this activity was gathered together in the Annual Report on the Level of Service of the Air Navigation Directorate, which was sent to Aesa in December and in the contribution by Aena to the Annual Report 2008 on the implementation of the Single European Sky measures that the Spanish government sent to the European Commission and Eurocontrol in January 2009.



Sala del Centro de Control de Barcelona-Gavà.

The Control Centre at Barcelona-Gavà.



Sistema de Gestión de Calidad y Medioambiente

- Se han realizado auditorías externas, por Aenor*, a todos los centros y se ha obtenido la certificación por parte de la Dirección Regional Sur y se ha revalidado en las direcciones regionales Canaria, Centro-Norte, Este y Servicios Centrales, basadas en la ISO 14001.
- La certificación de la ISO 9001 de la Dirección de Navegación Aérea, conseguida el 31 de agosto de 2007, se revalidó en agosto de 2008.
- Se ha actualizado la Carta de Servicios de Navegación Aérea.
- La reunión ordinaria del Foro de Cooperación con Clientes de Navegación Aérea, creado en el ámbito de la iniciativa de Cielo Único Europeo, se celebró el 1 de diciembre de 2008.

Sistema de Gestión de Seguridad

- Seguridad Operacional

Acabado el desarrollo, puesta en marcha e implantación del modelo del Sistema de Gestión de Seguridad de Na-



Antena del Sistema GBAS en el Aeropuerto de Málaga con la antena transmisora de la senda de planeo del ILS.

GBAS Sistem antenna at Malaga Airport with the ILS glide slope transmitter antenna.

Quality Control and Environmental Management System

- *All the centres have undergone external audits by Aenor*; the South Regional Directorate has obtained certification and those of the regional directorates of the Canaries, Centre-North, East and Central Services have been renewed, based on ISO 14001.*
- *The ISO 9001 certification gained by the Air Navigation Directorate on 31st August 2007 was renewed in August 2008.*
- *The Air Navigation Service Charter has been updated.*
- *The ordinary meeting of the Air Navigation Forum for Cooperation with Clients, created in the scope of the Single European Sky initiative was held on 1st December 2008.*

Safety management System

- Operational Safety

Having completed the development, start-up and implementation of the model of the Air Navigation



Torre de Control del Aeropuerto de Tenerife Norte.

Control Tower at Tenerife Norte Airport.



vegación Aérea, la actividad de gestión de seguridad se ha concentrado en el mantenimiento, la evolución y la mejora del sistema en respuesta al nuevo marco formativo. Comprende fundamentalmente actuaciones de formación, análisis de riesgos, auditorías, proceso de notificación de incidentes y aproximación a la cultura de seguridad, así como la ejecución de otras prácticas y actividades de gestión de seguridad derivadas de elementos normativos posteriores también mandatorios, en particular los que proceden de la aplicación de los Reglamentos CE 1315/2007 sobre supervisión de seguridad y el CE 482/2008 sobre garantía de seguridad del SW₁*.

En total, la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) y, posteriormente Aesa, han realizado a lo largo de 2008 un total de 22 auditorías de servicios de tránsito aéreo (ATS*) y 14 de sistemas CNS* (Comunicaciones, Navegación y Vigilancia) relacionadas con seguridad. Por su parte la Dirección de Navegación Aérea (realizó un total de 13 auditorías internas (CNS/ATS*) de seguridad.

El desarrollo de las actividades de formación de seguridad a lo largo del año 2008 ha sido objeto de un importante esfuerzo, entre las que destacan:

- El desarrollo de un programa de formación a escala nacional, dirigido al personal de estructura de la Dirección de Operaciones, la Dirección de Explotación del SNA*, la Dirección de Sistemas CNS/ATM* y las direcciones regionales con objeto general de difundir nociones sobre técnicas de análisis y mitigación de riesgos, los conocimientos de aplicación práctica y específica al caso de Aena, así como concienciar al personal de Navegación Aérea sobre la obligatoriedad de realización de dichos análisis. El programa de formación se ha basado en un curso presencial de tres días de duración con contenidos teóricos y prácticos, impartidos por personal de la División de Seguridad Operacional tanto en el ámbito de los puestos de gestión tanto de servicios centrales como en las direcciones regionales.
- Se ha concluido un curso CBT*, desarrollado en función de los distintos perfiles y su relación con los procedimientos generales del sistema de gestión de seguridad, y se ha establecido una ruta formativa común y una específica en función del puesto de trabajo, para todos los trabajadores de Navegación Aérea.

En 2008 se ha verificado un importante volumen de notificaciones voluntarias de incidencias de seguridad, atribuibles en un porcentaje elevado al esfuerzo que se está haciendo, desde todas las instituciones implicadas para lograr la concienciación de la comunidad aeronáutica so-

Safety Management System, action surrounding safety management has concentrated on the maintenance, evolution and improvement of the system in answer to the new training framework. This comprised chiefly of training activity, risks analysis, audits, an incident notification process and an increased awareness of safety culture, as well as the undertaking of other safety management work and practices arising from subsequent regulatory elements that are also mandatory, in particular those arising from the application of Regulation CE 1315/2007 on safety supervision and CE 482/2008 on the safety assurance of the SW₁.*

In total, the Spanish General Civil Aviation Directorate (DGAC) and, afterwards, Aesa, has undergone in 2008 a total of 22 audits on air traffic services (ATS) and 14 on CNS* systems (Communication, Navigation & Surveillance) related to safety. For its part, the Air Navigation Directorate performed a total of 13 internal safety audits (CNS/ATS*).*

A considerable effort has gone into the activity of safety training throughout 2008, amongst which the highlights were:

- *The development of a training programme at a national level aimed at the personnel who form the framework of the Operations Directorate, the SNA* Exploitation Directorate, the CNS/ATM* Systems Directorate and the regional directorates with the object of disseminating ideas on analysis techniques and risk mitigation and knowledge of their practical and specific application in the case of Aena and to raise the consciousness of Air Navigation personnel of the obligation to perform said analyses. The training programme was based on a three day attended course with theoretical and practical content given by personnel from the Operational Safety Division in the ambit of management posts in both central services and regional directorates.*
- *A CBT* course, developed in accordance with the different profiles and their relationship to the general procedures of the safety management system was completed, and a common training path and a specific one, depending on the work post, have been established for all Air Navigation employees.*

In 2008, a considerable volume of voluntary notifications of safety incidents have been reported, attributable in a high percentage to the effort being made by all the bodies involved to raise the consciousness of the aeronautical community about the importance of notifying all the



bre la importancia de notificar todos los sucesos ocurridos. El fin de todo ello es aumentar la seguridad, objetivo al que Navegación Aérea ha dedicado un gran esfuerzo durante los dos últimos años.

- Seguridad Física

Se han acometido a lo largo de 2008 las siguientes actuaciones del Sistema de Gestión de Seguridad Física:

Cumplimiento de objetivos:

- a) Resolución del 90% de no conformidades registradas en las auditorías externas en 2007 por la DGAC. Esto supone una mejora por cuanto el nivel previsto de resolución se había fijado en el 70%.
- b) Realización de seis auditorías internas, una a cada dirección regional y otra a los servicios centrales de Navegación Aérea, cumpliendo el plan de auditorías previsto.
- c) Se han firmado 55 nuevos programas de seguridad de instalaciones de Navegación Aérea, superando los 50 previstos inicialmente.

La DGAC y Aesa realizaron nueve auditorías externas a otras tantas instalaciones no atendidas de la DNA.

Además de las auditorías internas y externas reseñadas se realizaron 66 inspecciones a diversas instalaciones de la DNA con el fin de llevar a cabo los pertinentes estudios de seguridad y análisis de nivel de riesgo en dichas instalaciones.

Desarrollo y Evolución de las Operaciones

A lo largo del año se ha continuado con las actuaciones encaminadas a optimizar la estructura y gestión del espacio aéreo:

Organización y gestión del espacio aéreo

- En junio se puso en servicio una nueva posición de autorizaciones en la Torre de Control del Aeropuerto de Málaga.

«Se realizaron 66 inspecciones a diversas instalaciones con el fin de llevar a cabo estudios de seguridad»

events that occur. The ultimate aim of all this is to increase safety, an objective that Air Navigation has dedicated a considerable effort to in the past two years.

- Physical safety

The following activity has been carried out during 2008 under the Physical Safety Management System:

Compliance with objectives:

- a) The resolution of 90% of the non-compliances recorded in the external audits in 2007 by the DGAC. This supposes an improvement in respect of the resolution level envisaged, which was set at 70%.
- b) The performance of six internal audits, one for each regional directorate and the other of the central services of Air Navigation, complying with the programmed audit plan.
- c) 55 new safety programmes for Air Navigation installations have been signed, exceeding the initially envisaged number of 50.

The DGAC and Aesa performed nine external audits at various other non-attended installations of the DNA.

In addition to the listed internal and external audits, 66 inspections were carried out on various DNA installations in order to perform the pertinent safety studies and risk level analyses in said installations.

Development and Evolution of Operations

Throughout the year action has continued aimed at optimising the structure and management of the air space:

Organisation and management of the air space

- In June a new clearance position was put into service in the Control Tower at Málaga Airport.

«66 inspections were carried out on various installations in order to perform safety studies»



- El Aeropuerto de Burgos entró en funcionamiento, prestándose servicio de control de tránsito aéreo.
 - Entrada en servicio de la Torre de Control del nuevo Aeropuerto privado de Ciudad Real.
 - Sectorización. Se han reestructurado los sectores de control del espacio aéreo mediante desdoblamiento y redistribución de los existentes, creando un nuevo sector:
 - Desdoblamiento del sector Asturias en Asturias Alto y Asturias Bajo a partir de julio de 2008.
 - Modificaciones en la sectorización de las áreas terminales de Madrid y Palma de Mallorca.
 - Redistribución de los sectores de ruta de los centros de control de Sevilla, Canarias y Barcelona, con aumentos de la capacidad declarada de los sectores.
 - La mejora en infraestructuras aeroportuarias y la aplicación de nuevas técnicas y estudios ha permitido incrementar el 4% la capacidad operativa en los aeropuertos españoles:
 - El Aeropuerto de Madrid-Barajas ha incrementado su capacidad el 9%, ya que pasa a operar un total de 98 movimientos por hora.
 - En el Aeropuerto de Barcelona-El Prat se ha incrementado su capacidad el 3% al pasar a operar un total de 64 movimientos por hora.
 - Sevilla y Valencia aumentaron su capacidad por encima del 10% y el de Zaragoza ha duplicado su capacidad, que es actualmente de 14 movimientos por hora.
 - Diseño de maniobras instrumentales.
 - Se han confeccionado nuevos procedimientos instrumentales de vuelo (maniobras de aproximación, salidas y llegadas normalizadas –SID* y STAR*– y rutas ATS*) para veintiún aeropuertos de la red de Aena, bien por mejora de la categoría de aproximación instrumental de precisión (ILS*), por mejora de las zonas y áreas de control circundantes (CTA*, TMA*), por cambio de radioayudas para la navegación, por la actualización de obstáculos o por mejora del impacto ambiental (afectación acústica y reducción de gases contaminantes), así como se ha iniciado el proceso de implantación de maniobras RNAV*.
 - Redacción del contenido inicial del proyecto «Advanced Use of RNAV for aircraft separation», para la empresa común Sesar (SJU).
 - Servidumbres aeronáuticas: a lo largo de 2008 se han realizado más de 500 estudios sobre la incidencia operacional de nuevos obstáculos pun-
- *Burgos Airport entered into operation, providing air traffic control service.*
 - *The Control Tower at the new private airport in Ciudad Real entered into service.*
 - *Sectorisation. The air space control sectors have been restructured by dividing and redistributing the existing ones, creating a new sector:*
 - *Division of the Asturias sector into Upper Asturias and Lower Asturias from July 2008.*
 - *Modifications to the sectorisation of the air terminals in Madrid and Palma de Mallorca.*
 - *Redistribution of the route sectors in the control centres in Seville, the Canaries and Barcelona, with increases in the declared capacity of the sectors.*
 - *The improvement in airport infrastructures and the application of new techniques and studies allowed a 4% increase in the operational capacity of Spanish airports:*
 - *Madrid-Barajas Airport has increased its capacity by 9% as it now operates a total of 98 movements per hour.*
 - *Barcelona-El Prat Airport has increased its capacity by 3% and it now operates a total of 64 movements per hour.*
 - *Seville and Valencia increased their capacity by more than 10% and Zaragoza has doubled its capacity, which is now at a total of 14 movements per hour.*
 - *Design of instrument manoeuvres.*
 - *New instrument flight procedures have been drawn up (approach, departures and normalised landing manoeuvres –SID* and STAR*– and ATS* routes) for twenty-one airports in the Aena network, partly due to an improvement in the category of instrument landing systems (ILS*), an improvement in the surrounding control zones and areas (CTA*, TMA*), changes in the navigation radio-aids, the updating of obstacles or due to improvements in the environmental impact (noise control and the reduction of contaminating gases), in addition to which the process of implementation of RNAV* manoeuvres has been initiated.*
 - *The writing of the initial content of the «Advanced Use of RNAV for aircraft separation» project for the Sesar joint undertaking (SJU).*
 - *Aeronautical servitudes: during 2008 more than 500 studies have been performed on the operational impact on specific new obstacles*



Antena VOR en el Aeropuerto de La Gomera.

VOR antenna at La Gomera Airport.

tuales (antenas de telecomunicaciones, grúas de obra, parques eólicos, etcétera).

(communications antennas, construction cranes, wind farms etcetera).

Tráfico

- El número total de vuelos gestionados por la Dirección de Navegación Aérea en España durante el año 2008 fue de 2.065.413, mientras que en el transcurso de 2007 fueron 2.090.753, lo que se traduce en un decrecimiento del 1,21%.
- En el último trimestre de 2008 se han realizado una serie de trabajos técnicos con el objetivo de adaptar la oferta de capacidad, tanto en centros de control como en torres, a la contracción del tráfico que se está experimentando.

Traffic

- The total number of flights managed by the Air Navigation Directorate in 2008 was 2,065,413, whilst in 2007 it was 2,090.753, which translates into a decrease of 1.21%.
- During the last quarter of 2008 a series of technical tasks were performed with the objective of adapting the capacity offered by both control centres and control towers to the reduction in traffic being experienced.

SES (Single European Sky)

Iniciativa de bloque funcional de espacio aéreo (FAB*) Portugal-España

Aena y NAV Portugal firmaron el 29 de febrero de 2008 una carta de intenciones con el objetivo de incrementar la colaboración en áreas técnicas en paralelo al análisis en relación con los requisitos establecidos por la iniciativa de cielo único europeo, especialmente en el marco de los procesos de constitución de bloques funcionales de espacio aéreo (FAB).

SES (Single European Sky)

Functional air space block (FAB*) Portugal-Spain

On 29th February 2008 Aena and NAV Portugal signed a letter of intent with the objective of increasing the collaboration in technical areas in parallel to the analysis in relation to the requirements established by the Single European Sky initiative, especially in the framework of the process of constituting functional air space blocks (FAB).



Durante el año se mantuvo una considerable actividad de grupos de expertos técnicos y, como resultado de este proceso, se generó en noviembre de 2008 un informe identificando áreas concretas de colaboración que deberían constituir a lo largo de 2009 un primer paquete de medidas FAB, junto con un marco de coordinación formal que permitirá profundizar en la viabilidad del FAB España-Portugal.

Throughout the year there was considerable activity amongst groups of technical experts and, as a result of this process, a report was issued in November 2008 identifying the concrete areas of collaboration that must make up a first packet of FAB measures during 2009, together with a formal coordination framework that would allow a deeper study of the viability of the Spanish-Portuguese FAB.

«Aena y NAV Portugal firmaron una carta de intenciones con el objetivo de incrementar la colaboración en los procesos de constitución de bloques funcionales de espacio aéreo»

«Aena and NAV Portugal signed a letter of intent with the objective of increasing the collaboration in the process of constituting functional air space blocks»

Estas propuestas se presentaron por Aena y NAV Portugal en la reunión bilateral mantenida el pasado 16 de diciembre con la DGAC, Aesa y el Instituto Nacional de Aviación Civil Portugués (INAC). En esta reunión se acordó un proyecto de memorando que incide en el necesario impulso institucional para el desarrollo de esta iniciativa, a fin de elevarlo a la reflexión de los respectivos ministros en la cumbre bilateral de enero de 2009.

These proposals were presented by Aena and NAV Portugal in a bilateral meeting that took place on 16th December with the DGAC, Aesa and the Portuguese National Institute of Civil Aviation (INAC). This meeting agreed a project memorandum that stressed the need for an institutional boost to develop this initiative in order for it to be considered by the respective ministers at the bilateral summit in January 2009.

Sesar (Single European Sky ATM Research)

Sesar (Single European Sky ATM Research)

Empresa común Sesar (SJU*)

The Sesar joint undertaking (SJU)*

En septiembre de 2008, Aena presentó la Oferta No Vinculante en la Sesar Joint Undertaking (SJU), incluyendo una participación de las distintas unidades de la DNA, Crida, Ineco, Isdefe y NAV Portugal, así como de la Dirección de Aeropuertos Españoles (DAE). En el marco de la coordinación llevada a cabo por la División Sesar, dependiente de la recientemente creada Gerencia de Estrategia y Planes SNA*, junto con el resto de Unidades de Aena, se ha considerado primordial la consecución de un papel protagonista en aquellos paquetes de trabajo de naturaleza operacional (ruta, TMA* y aeropuerto), así como el paquete asociado a la infraestructura de validación.

In September 2008, Aena presented the Non-binding Offer in the Sesar Joint Undertaking (SJU), including a participation of the various units of the DNA, Crida, Ineco, Isdefe and NAV Portugal, as well as that of the Spanish Airports Directorate (DAE). In the framework of the coordination undertaken by the Sesar Division, dependent on the recently created SNA Plans and Strategy Management, together with the rest of the Aena Units, it has been considered fundamental to achieve a participating role in those areas of work that are operational in nature (routes, TMA* and airports) and the area associated with the validation infrastructure.*

La SJU* lanzó el 17 de diciembre de 2008 la primera invitación para la presentación de una Oferta Vinculante. En el marco de la elaboración de esta Oferta Vinculante se ha llegado a un acuerdo con el resto de proveedores de servicio participantes en Sesar (DFS-Alemania, DSNA-Francia, Enav-Italia, NATS-Reino Unido, Noregon y Seac)

On 17th December 2008, the SJU issued its first invitation for the presentation of a Binding Offer. In the framework of the elaboration of this Binding Offer, an agreement has been reached with the rest of the participating service providers in Sesar (DFS-Germany, DSNA-France, Enav-Italy, NATS-United Kingdom, Noregon and Seac) on*



sobre el volumen y alcance de la participación de cada uno en la misma.

the volume and scope of the participation of each one in the same.

Explotación del SNA

Información Aeronáutica

- Finalización de toda la carga de datos de la AIP* en la base de datos de la European AIS DataBase (EAD). Este proyecto se había iniciado en 2007 y se concluyó en septiembre de 2008.
- Se ha creado una base de datos para albergar los datos electrónicos del terreno y obstáculos (eTOD) para la áreas definidas en el capítulo 10 del Anexo 15 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) por medio de la herramienta arc-GIS* de ESRI, analizando además el impacto en la misma de los requisitos de integridad del programa CHAIN (Controlled and Harmonized Aeronautical Information Network) de Eurocontrol.
- Con motivo de la apertura del aeropuerto de Ciudad Real, se ha recopilado toda la información a publicar, tanto del Aeropuerto y sus cartas, como del resto de información a insertar en las diferentes partes del AIP*.
- Se ha concluido el proyecto de elaboración de cartografía aeronáutica electrónica visual e instrumental para NAV-Canadá.
- ESRI ha concedido al AIS el premio Special Achievement in GIS* (SAG*), reconocimiento que se otorga anualmente a aquellas Organizaciones que han puesto en marcha proyectos que constituyen un referente en la comunidad GIS internacional.

Infraestructuras soporte al CNS/ATM*

Como actividades significativas en el área de infraestructuras conviene destacar el inicio de los trabajos para la construcción de un nuevo Centro de Control de Área Terminal (TACC) de Valencia por un importe adjudicado de 14,7 millones de euros netos y un plazo de ejecución nominal hasta marzo de 2010, así como el final de los trabajos de construcción de la nueva infraestructura para el nuevo Complejo Radar/COMM Málaga 2.

Verificación en vuelo

- Implantación y participación en la puesta en servicio de la nueva Unidad de Verificación en Vuelo de Aena Internacional, equipada con consola de última gene-

Exploitation of the SNA

Aeronautical Information

- *Finalisation of the loading of all the data of the AIP* on to the European AIS Database (EAD). This project had started in 2007 and was concluded in September 2008.*
- *A database has been created to house all the electronic terrain and obstacle data (eTOD) for the areas defined in Chapter 10 of Annex 15 of the International Civil Aviation Organisation (ICAO) using the tool arc-GIS* of ESRI, analysing, in addition, the impact on the same of the requirements on the integrity of the CHAIN (Controlled and Harmonized Aeronautical Information Network) programme of Eurocontrol.*
- *With the opening of the airport at Ciudad Real, all the information to be published, both on the Airport and its maps and the rest of the information to be inserted in the different parts of the AIP*, has been compiled.*
- *The project for preparing visual and instrument electronic aeronautical cartography for NAV-Canada has been completed.*
- *ESRI has awarded the AIS the Special Achievement Prize in GIS* (SAG*), an award made annually to those organisations that have commenced projects that are of reference within the international GIS community.*

Support infrastructures for the CNS/ATM*

Notable as significant action in the area of infrastructures was the commencement of work on the construction of a new Terminal Area Control Centre (TACC) in Valencia, the adjudicated amount of the tender being a net figure of 14.7 million Euros with a nominal execution period until March 2010 and the completion of the construction work on the infrastructure for the new Radar/COMM Complex Málaga 2.

In-flight verification

- *Implementation and participation in the putting into service of the new In-flight Verification Unit of Aena Internacional, equipped with a state-of-the-*



ración y equipos auxiliares de posicionamiento integrado autónomos.

art console and autonomous integrated positioning auxiliary equipment.

Descripción y evolución de las infraestructuras

Description and evolution of the infrastructures

Automatización

Automation

- Puesta en servicio de siete actualizaciones de la versión SACTA 3.X5 en los centros de control de ruta-TMA*.
- Transición a la versión SACTA 3.X5 en 38 torres de control.
- Puesta en servicio de la versión Sacta 3.X5 con funcionalidad de ficha distribuida en las torres del Aeropuerto de Barcelona-El Prat. Se han terminado los trabajos de ampliación de equipamiento Sacta en la Torre provisional de dicho Aeropuerto, estando previsto ponerlo en servicio en 2009 una vez acabada la formación necesaria.
- Ampliación y puesta en operación del sistema de simulación dinámica del ACC* de Madrid en un nuevo edificio: se ha puesto en servicio la primera fase del simulador y se encuentra en instalación la segunda fase.
- Se ha completado el suministro de equipamiento de UCS*, por cumplimiento del ciclo de vida operativa del anteriormente instalado, en el ACC de Madrid y el TACC* de Valencia.
- Se ha realizado el suministro de servidores Sacta III para Ceana (Senasa).
- A lo largo de 2008 ha entrado en servicio el sistema de planes de vuelo Ícaro XXI en veinte aeropuertos y bases aéreas. Asimismo, se ha puesto en servicio la conexión de Ícaro XXI con el CSA* de Scena suministrando información de plan de vuelo y 'slot' a ocho aeropuertos.
- Se han continuado los procesos de desarrollo de iTEC-eFDP* y los procesos de validación operativa
- Aena ha iniciado conversaciones con NAV Portugal para que esta entidad se adhiera como socios en iTEC-eFDP, compartiendo el desarrollo específico de iTEC para Sacta.
- Se ha coordinado con Eurocontrol la recopilación, extracción, formateo y suministro de datos grabados por Sacta para la actividad de Flight Data Metrics, al objeto de que dicha agencia europea pueda realizar análisis sistemáticos de consistencia entre los datos de vuelo suministrados a cada estado y los procesos internos de validación que se realizan en cada uno de ellos.

- *The putting into service of seven updates of SACTA 3.x5 version in the route –TMA* control centres.*
- *Transition to SACTA 3.X5 version in 38 control towers.*
- *Putting into service of Sacta 3.X5 version with form functionality distributed in the towers at Barcelona-El Prat Airport. The work of enlarging the Sacta equipment in the Provisional Tower at that airport has finished and it is envisaged that it will enter into service in 2009 once the necessary training has been completed.*
- *The enlargement and putting into operation of the ACC* dynamic simulation system in a new building in Madrid: the first phase of the simulator has been put into service and the second phase is being installed.*
- *UCS* equipment has been installed in the ACC in Madrid and the TACC* in Valencia, the equipment previously installed having completed its life cycle.*
- *Sacta III servers have been supplied for Ceana (Senasa).*
- *The flight plan system Ícaro XXI entered into service throughout 2008 in twenty airports and air bases. In addition, the connection of Ícaro XXI with the CSA* of Scena has been put into operation, supplying flight plan information and slots to eight airports.*
- *The processes of developing and operationally validating iTEC-eFDP* have continued.*
- *Aena has initiated discussions with NAV Portugal on it becoming a partner in iTEC-eFDP, sharing the specific development of iTEC for Sacta.*
- *Together with Eurocontrol, the collection, extraction, formatting and supply of the data recorded by Sacta on the activity of Flight Data Metrics has been coordinated, the object being that said European agency can perform systematic analyses on the consistency between the flight data supplied to each state and the internal validation processes that each of them performs.*



- Actividades específicas de formación, para personal técnico y de control, previas a la puesta en servicio operacional de las diferentes actualizaciones de Sacta en centros y torres de control.

Navegación y vigilancia

- Puesta en servicio del nuevo radar Málaga II, formado por un radar primario y otro secundario monopulso.
- Mejora de instalaciones ILS*:
 - Puesta en servicio del ILS CAT II en el Aeropuerto de A Coruña.
 - Sustitución de ILS/DME* en Tenerife Sur, pista 08, y en Almería, pista 26.
- Mejora de instalaciones VOR/DME*: se han sustituido los equipos VOR de Sevilla, Pamplona (La Vaguada) y Gerona por nuevo equipamiento DVOR.
- Mejora de instalaciones NDB: se ha sustituido el equipamiento del Aeropuerto de Santander.
- SACCAN*: se solicitó a la DGAC la ampliación del certificado de proveedor de servicios para incluir el servicio ADS-C. Este servicio, junto al CPDLC, forma parte de las nuevas funcionalidades del sistema SACCAN para el Sector Oceánico del FIR Canarias.
- Evolución y validación de la infraestructura de Navegación Aérea en apoyo de nuevos procedimientos RNAV*:
 - Estudios de distintos niveles de vuelo de prestaciones de Navegación para B-RNAV tanto en la Península como en Baleares y Canarias.
 - Validación de procedimientos de salida en el Aeropuerto de Pamplona.
 - Evaluación de cobertura B-RNAV* basada en DME/DME* en el TMA* de Barcelona y en apoyo de procedimientos P-RNAV* en el Aeropuerto de Madrid-Barajas.
 - Estudios de procedimientos P-RNAV para el Aeropuerto de Madrid-Barajas y el TMA de Canaria.
- Servidumbres radioeléctricas:
 - En coordinación con la Dirección de Planificación de Infraestructuras se han realizado y revisado en ponencia de servidumbres de Cidefo diversos proyectos en varios Aeropuertos, en el Helipuerto de Ceuta y en el emplazamiento de Vejer de la Frontera. También se ha presentado a la ponencia de servidumbre, un documento con las modificaciones más urgentes propuestas a la DGAC y al Ejército del Aire sobre el capítulo de servidumbres radioeléctricas del decreto 584/72, actualmente en vigor.

- *Specific training activities for technical and control personnel prior to putting into service the different Sacta updates in control towers and centres.*

Navigation and Surveillance

- *The putting into service of the new Málaga II radar, formed by a primary radar and another, secondary, monopulse.*
- *Improvement of ILS* installations:*
 - *Putting into service the ILS CAT II in A Coruña Airport.*
 - *Replacement of ILS/DME* on runway 08 at Tenerife Sur and runway 26 in Almería.*
- *Improvement of VOR/DME* installations: the VOR equipment has been replaced in Seville, Pamplona (La Vaguada) and Girona using new DVOR equipment.*
- *Improvement of NDB installations: the equipment at Santander Airport has been replaced.*
- *SACCAN*: the DGAC was asked to enlarge the service provider's certification to include the ADS-C service. This service, together with the CPDLC, forms part of the new functionality of the SACCAN system for the Oceanic Sector of the Canaries FIR.*
- *Evolution and validation of the Air Navigation infrastructure in support of the new RNAV* procedures:*
 - *Studies of different flight levels of the performance of Navigation for B-RNAV both on the mainland and in the Balearic and Canary Islands.*
 - *Validation of departure procedures at Pamplona Airport.*
 - *Evaluation of the B-RNAV* coverage based on DME/DME* in the TMA* at Barcelona and in support of P-RNAV* procedures at Madrid-Barajas Airport.*
 - *Studies of the P-RNAV procedures for the Madrid-Barajas Airport and the TMA in the Canaries.*
- *Radio-electrical servitudes:*
 - *In coordination with the Infrastructure Planning Directorate, several projects at various Airports, the Ceuta Heliport and the emplacement in Vejer de la Frontera have been studied and revised in the Cidefo servitudes committee. The servitudes committee has also been presented with a document on the most urgent proposals presented to the DGAC and the Spanish Air Force on the chapter on radio-electrical servitudes in Decree 584/72 that is currently in force.*



- Se han realizado diversos estudios de servidumbres radioeléctricas y simulación para analizar la posible incidencia de elementos constructivos como consecuencia de peticiones realizadas a través de la DGAC o de la Dirección de Planificación de Infraestructuras en la calidad de las señales en el espacio de las instalaciones radioeléctricas de Navegación Aérea. Así, se determina la viabilidad de la instalación o construcción de dichos nuevos elementos sin que se genere merma de la seguridad aeronáutica y, también, a solicitud de unidades internas de Aena, se definen áreas críticas y sensibles ILS*.

- *Diverse studies were made of radio-electrical servitudes and simulations performed to analyse the possible effects of constructions as a consequence of requests made through the DGAC or the Infrastructure Planning Directorate on the quality of signals in space of the radio-electrical installations of Air Navigation. In this manner the viability of the installation or construction of said new elements is determined without disturbing aviation safety; in addition, at the request of internal Aena units, critical and sensitive ILS* areas were defined*

Comunicaciones

- Estaciones Tierra-Aire: han entrado en operación un nuevo Centro de Emisores y Receptores del Centro de Comunicaciones del Monte del Perdón (Pamplona), una nueva frecuencia en La Morgal (Asturias), un nuevo equipamiento en los centros de emisores y Receptores de los aeropuertos de Girona-Costa Brava y de Valencia, así como en los EVA (Militar) de Aitana y Soler y, por último, nuevos sectores con espaciado de 8,33 KHz., con nivel FL195, en los FIR de Madrid y Barcelona.
- Equipamiento de Torres de control: se han instalado Sistemas de Comunicaciones Orales (SCV) en las torres de control de los aeropuertos de Girona-Costa Brava, Barcelona-El Prat, Valencia, El Hierro, Madrid-Barajas, y en la Torre de Control móvil del Aeropuerto de Burgos, así como pruebas para la entrada en operación del SCV en el nuevo Aeropuerto de Ciudad Real.
- Nuevos nodos de la Red de Datos de Navegación Aérea Española (REDAN) en las torres de Valencia, A Coruña y en la Base Aérea de Morón, así como en los centros de comunicaciones y estaciones radar del Pico de la Gorra, Vejer, Calamocha, Coreses y Cáceres.
- Se han llevado a cabo las pruebas finales para la adaptación del 'software' del Crami* a los requisitos europeos.
- Información meteorológica en vuelo (Volmet): el 22 de octubre entró en servicio el nuevo Volmet en España, adaptado a las modificaciones introducidas en la Enmienda 74 del Anexo 3 de Oaci. Se está utilizando REDAN* para la transmisión de audio en Canarias en lugar de las líneas dedicadas alquiladas a Telefónica.
- Se han coordinado y gestionado 172 casos de interferencias radioeléctricas a lo largo de 2008 conforme al protocolo de actuación en caso de interferencias establecido con la Dirección General de Telecomunicaciones y Tecnologías de la Información (DGTTI).

Communications

- *Ground-Air Stations: a new Transmission and Receiving Station has been opened in the Communications Centre in Monte del Perdón (Pamplona), a new frequency in La Morgal (Asturias), and new equipment installed in the Transmission and Receiving Centres at Girona-Costa Brava and Valencia Airports as well as the EVA (Military) in Aitana and Soler and, finally, new sectors with 8.33 KHz spacing with FL 195 level in the Madrid and Barcelona FIRs.*
- *Control Tower equipment: Voice Communications Systems (SCV) have been installed in the control towers at Girona-Costa Brava, Barcelona-El Prat, Valencia, El Hierro and Madrid-Barajas airports and in the Mobile Control Tower at Burgos Airport, whilst trials were being held for the entry into operation of the SCV in the new Ciudad Real Airport.*
- *New nodes in the Spanish Air Navigation Data Network (REDAN) in the towers at Valencia, A Coruña and in the Morón Air Base, as well as in the communications centres and radar stations at Pico de la Gorra, Vejer, Calamocha, Coreses and Cáceres.*
- *The final trials have taken place to adapt the software of Crami* to European requirements.*
- *In-flight meteorological information (Volmet): the new Volmet entered into operation in Spain on 22nd October, having been adapted to the modifications introduced by Amendment 74 of Annex 3 of ICAO. REDAN* is being used for audio transmission in the Canary Islands instead of the dedicated lines rented from Telefónica.*
- *172 cases of radio-electrical interference have been coordinated and managed during 2008 in accordance with the action protocol in the event of interference established by the General Directorate of Telecommunications and Information Technologies (DGTTI).*



- Se han realizado estudios de compatibilidad electro-magnética con estaciones de Frecuencia Modulada (FM), telefonía móvil, televisión analógica y digital, etcétera en diversos emplazamientos de España. También se ha revisado la posible incidencia de grúas, hangares y otras construcciones en las proximidades de las torres de control y los centros de emisores de varios aeropuertos.
- *Electro-magnetic compatibility studies have been performed with FM stations, mobile telephony, analogue and digital television stations etc in several locations throughout Spain. The possible effects of cranes, hangars and other constructions in the proximity of control towers and transmission centres in various airports have also been reviewed.*

Simulación CNS-ATM*

- Proyectos de simulación: Durante este año se han realizado:
 - Estudios de simulación sobre capacidad-demoras en el Aeropuerto de Barcelona-El Prat.
 - Simulación de calles de rodaje para mejorar la operación en la ampliación del Plan Málaga.
 - Análisis de propuestas de un TMA o Área de Control Terminal conjunto Barajas-Camporreal.
 - Estudios de nuevas salidas o llegadas con menor impacto acústico en el entorno del Aeropuerto de Madrid-Barajas, analizando tres propuestas de Algete.
 - Análisis de la posible implantación de enlace de datos en ruta en Europa (Proyecto Link 2000+) que pueda proporcionar ganancia en capacidad y reducción de demoras en los sectores de ruta del espacio aéreo español.
 - Estudios de simulación y visualización de opciones para el área de movimientos del Aeropuerto de Alicante para el diseño de la nueva pista paralela.
 - Evaluación de seguridad operativa para una salida alternativa por la pista 10 de Madrid-Cuatro Vientos para paliar el efecto de dos grúas que podrían interferir los despegues por dicha pista.
 - Simulaciones de operaciones óptimas en pista, con disminución de estela turbulenta, eliminación de estela por viento cruzado y óptima alineación en cabecera para baja visibilidad dentro de las actividades del proyecto de la UE Episode III.
 - Simulaciones de una estructura de rutas directas en el eje Madrid-Londres dentro del proyecto de la UE Superhighway, cuyo objetivo es el diseño de una estructura innovadora de flujos que elimine las restricciones impuestas por las fronteras y reduzca la carga de trabajo por aeronave.
- Definición de un Centro de Referencia, Investigación y Desarrollo (CRIDA) dedicado a la Innovación, Desarrollo e Investigación (I+D+i) ATM* perteneciente a Aena y a la Universidad Politécnica de Madrid.
- *Simulation projects: During the year the following have been performed:*
 - *Simulation studies on capacity-delay at Barcelona-El Prat Airport.*
 - *Simulation of taxiways to improve operations in the Málaga Plan enlargement.*
 - *Analysis of proposals for a joint TMA or Terminal Control Area between Barajas and Camporreal.*
 - *Studies of new departures and landings with less acoustic impact surrounding Madrid-Barajas Airport, analysing three proposals from Algete.*
 - *Analysis of the possible implementation of en route data link in Europe (Project Link 2000+) which could provide an increase in capacity and a reduction in delays in the route sectors of Spanish air space.*
 - *Simulation and visualisation studies of options for the movements area at Alicante Airport for the design of the new parallel runway.*
 - *Evaluation of operational safety for an alternative exit from runway 10 at Madrid-Cuatro Vientos to diminish the effect of two cranes that might interfere with take-offs from said runway.*
 - *Simulations of optimum runway operations with a reduction in wake turbulence, the elimination of crosswind turbulence and optimum alignment at the header for low visibility with the activity of the EU Episode III project.*
 - *Simulations of a direct route structure on the Madrid-London axis within the EU Superhighway project, whose objective is the design of an innovative flow structure that eliminates the restrictions imposed by frontiers and reduces the workload per aircraft.*
- *Definition of a Research and Development Reference Centre (CRIDA) dedicated to ATM* Research, Development and Innovation (R&D+i) belonging to Aena and the Madrid Polytechnic University.*



- Desarrollo de un monitorizador de carga de trabajo (ETLM) como apoyo a las posiciones de supervisor del centro de Eurocontrol MUAC (Maastricht), abordándose con la participación de Crida*.
 - Proyectos de desarrollo interno: se han desarrollado nuevos proyectos tales como TRP, que es un procesador de datos de simulación; MWM, que simula tareas y carga de trabajo ATC*; Abna para evaluar redes de sectores, gestión de afluencia, regulaciones y demoras, habiéndose integrado en la plataforma Pitot*; Bades (base de datos de esfuerzos e inversiones) y Perseo, del que se han desarrollado a lo largo de 2008 nuevas funcionalidades para analizar la organización de espacio aéreo a corto plazo.
 - Proyectos de desarrollo externo:
 - Pitot: plataforma integrada para el procesamiento, explotación y análisis de datos de simulación, constituyendo la base tecnológica para futuros simuladores y metodologías de análisis de prestaciones ATM*.
 - Trafgen*: generador de tráfico que permite analizar y crear tráfico para simulaciones del SNA*.
 - Mapping*: conjunto de librerías gráficas con desarrollo de módulos de representación de información geo-referenciada de aplicaciones Trafgen, TRP, MWM y Perseo.
 - Masdata: optimización de la interpretación, manejo y explotación de datos de salida para modelos avanzados de simulación de tráfico aéreo en ruta, TMA* y aeropuertos.
 - Midas: simulador de procesos de control de tráfico aéreo.
 - Simco: proporciona medios automatizados para hacer más eficiente y precisa la calibración de parámetros y cálculo en tiempo acelerado.
 - STR: evolución de la plataforma de simulación en tiempo real para análisis del SNA*.
 - Resintra: reconocimiento y síntesis de Voz.
 - Participación en Proyectos Investigación y Desarrollo de la Unión Europea y Eurocontrol: Sesar, Episode 3, Emma2, SPADE2, CAATS2, Reset y Atmap.
 - Dentro de estos proyectos externos han concluido en 2008 Optimal y Superhighway.
 - Atman: ATC Human Workload Model.
- *Development of a workload monitor (ETLM) as support for the centre supervisor posts at Eurocontrol MUAC (Maastricht), alongside the participation of Crida*.*
 - *Internal development projects: new projects such as TRP, a simulation data processor, have been developed; MWM, which simulates ATC* tasks and workloads; Abna to evaluate sector networks, handle flow, regulations and delays, having been integrated into the Pitot* platform; Bades (an efforts and investments database) and Perseo, for which new functions have been developed throughout 2008 to analyse the organisation of air space in the short term.*
 - *External development projects:*
 - *Pitot: an integrated platform for the processing, operation and analysis of simulation data, constituting the technology base for future simulators and methodology analyses for ATM* features.*
 - *Trafgen*: a traffic generator that permits the creation and analysis of traffic for SNA* simulations.*
 - *Mapping*: a collection of graphic libraries with module development in representation of geo-referenced information on the Trafgen, TRP, MWM and Perseo applications.*
 - *Masdata: optimisation of the interpretation, handling and operation of output data for advanced en route air traffic, TMA* and airport simulators.*
 - *Midas: air traffic control processes simulator.*
 - *Simco: provides automated means for making the calibration of parameters and accelerated time calculations more precise and efficient.*
 - *STR: evolution of the real time simulation platform for the analysis of the SNA*.*
 - *Resintra: voice recognition and synthesis.*
 - *Participation in the European Union and Eurocontrol Research and Development Projects: Sesar, Episode 3, Emma2, SPADE2, CAATS2, Reset and Atmap.*
 - *Within these external projects, Optimal and Superhighway were completed in 2008.*
 - *Atman: ATC Human Workload Model.*

En 2008 se inicia el proyecto Atman como continuación del proyecto Alass, cuyo objetivo es determinar una metodología consensuada y validada que permita definir un parámetro de carga de trabajo máxima simultánea del controlador de la circulación aérea en las distintas posi-

In 2008 the Atman project was initiated in continuation of the Alass project, the objective of which is to determine an agreed and validated methodology that allows the definition of a maximum simultaneous workload parameter of an air traffic controller in the different work



ciones de trabajo de torre, aproximación y ruta, de manera que el riesgo de daño para la salud del controlador aéreo se minimice, optimizando la seguridad de las operaciones y la eficiencia del sistema ATM* español.

Satélite

Las actividades de Aena en Navegación por Satélite van enfocadas a la implantación del sistema GNSS en el espacio aéreo español, empleándolo en las diferentes fases de vuelo. Para ello, se prevé el uso de las constelaciones básicas como el GPS y el futuro Galileo, junto a las aumentaciones GBAS y Egnos. Todo ello bajo la premisa del cumplimiento de los requisitos reflejados en el anexo 10 de la Oaci y los planes de implantación que se están desarrollando a escala europea.

Egnos

- En septiembre de 2008 se constituyó la nueva entidad ESSP SAS con objeto de ser el operador de Egnos y proveedor de servicio certificado de acuerdo a la normativa de Cielo Único Europeo y bajo contrato con la Comisión Europea. La nueva ESSP SAS está compuesta por tres unidades organizativas, de las cuales la Unidad de Provisión de Servicio (SPU) está en el Centro de Control de Madrid (Torrejón de Ardoz).
- Dentro de las actividades del programa se ha llevado a cabo la instalación de una nueva RIMS (Estación de Monitorización de Alcance e Integridad) en la isla de La Palma, en Canarias.
- Aena participa en el contrato ISP (Fase 5) a través de la operación del MCC*, NLES (Estación Terrestre de Navegación) y la ASQF* de Torrejón y de las cinco RIMS* en España (Gran Canaria, Málaga, Palma de Mallorca, Santiago y la reciente de La Palma).
- La ASQF (Application Specific Qualification Facility), entidad encargada del procesamiento y análisis de datos y de generación de informes de prestaciones, ha participado durante 2008 en diferentes proyectos con la CE*, tales como:
 - Giant: pruebas en vuelo de aproximación instrumental utilizando Egnos a los aeropuertos de Valencia y Bolonia con una aviónica totalmente integrada en una aeronave de la compañía Air Nostrum. La aproximación al Aeropuerto de Valencia ha sido la primera llevada a cabo en Europa con aviónica integrada en una aeronave comercial. Asimismo, el 9 de febrero se efectuaron pruebas de navegación Egnos en el Aeropuerto de San Sebastián.

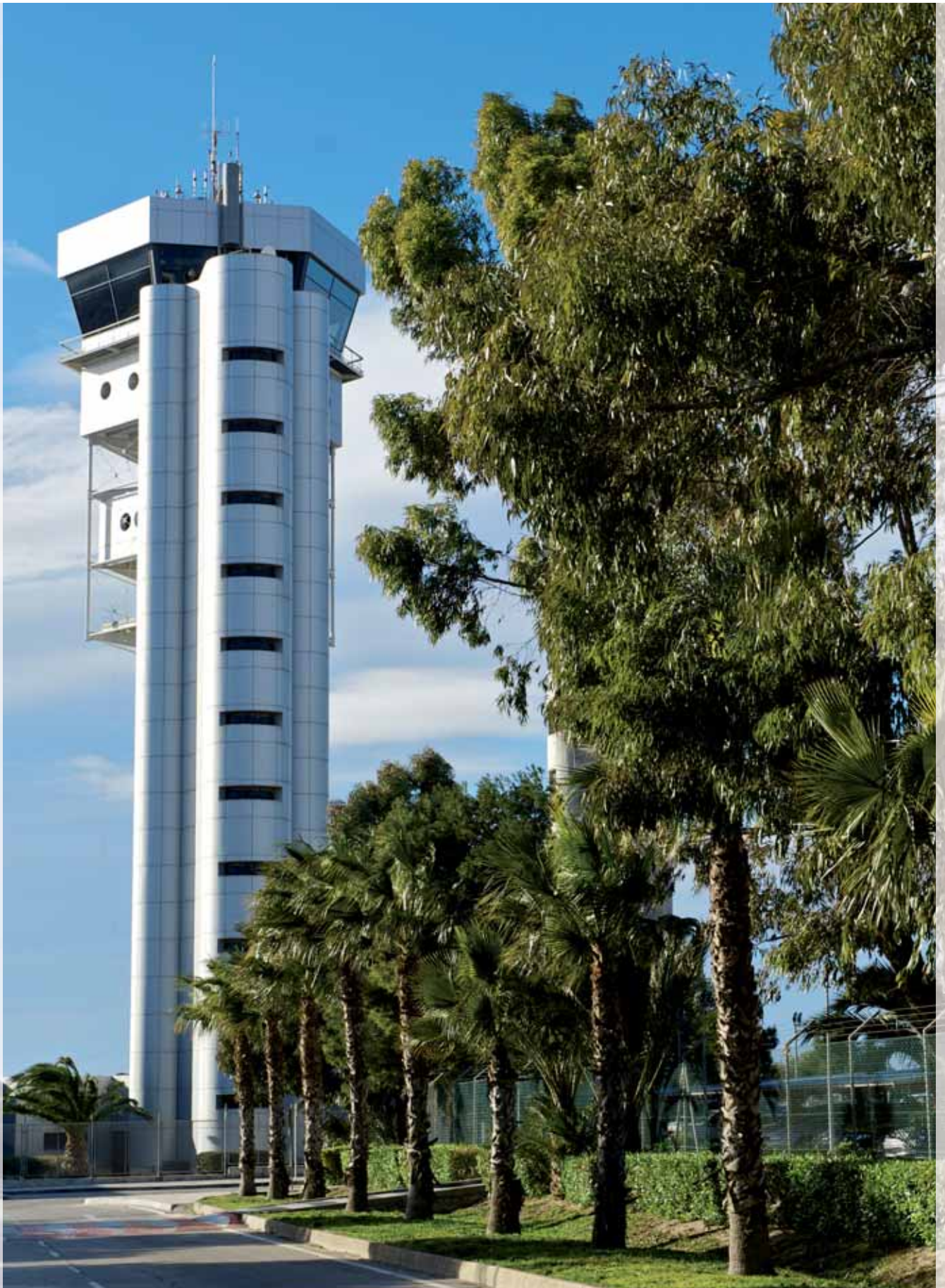
posts in a tower, approach and route, so that the risk of damaging the air traffic controller's health is minimised, optimising the safety of operations and the efficiency of the Spanish ATM system.*

Satellite

Aena's activities in Satellite Navigation are focussed on the implementation of the GNSS system in Spanish air space, employing it in the different flight phases. It is envisaged using basic constellations such as GPS and the future Galileo, together with GBAS and Egnos as augmentations. All this is under the premise of complying with Annex 10 of ICAO and the implementation plans being developed on a European scale.

Egnos

- *In September 2008 the new entity ESSP SAS was created with the object of being the Egnos operator and the provider of the certified service in accordance with the regulations of the Single European Sky and under contract to the European Commission. The new ESSP SAS comprises three organisational units, of which the Service Provision Unit (SPU) is in the Madrid Control Centre (Torrejón de Ardoz).*
- *Within the activities of the programme, a new RIMS (Ranging and Integrity Monitoring Station) has been installed on the island of La Palma, in the Canaries.*
- *Aena participates in the ISP contract (Phase 5) through the operation of the MCC*, NLES (Navigation Land Earth Station), the ASQF* in Torrejón and the five RIMS* in Spain (Gran Canaria, Málaga, Palma de Mallorca, Santiago and the recent one in La Palma).*
- *The ASQF (Application Specific Qualification Facility), an entity commissioned with the processing and analysis of data and the generation of reports on performance has participated in different projects with the CE* in 2008, such as:*
 - *Giant: in-flight instrument approach trials using Egnos in Valencia and Bologna airports with totally integrated avionics in an Air Nostrum aircraft. The approach to Valencia Airport was the first undertaken in Europe with integrated avionics in a commercial aircraft. In addition, on 9th February Egnos navigation tests were carried out at San Sebastián Airport.*



Torre de Control del Aeropuerto de Alicante.

Control Tower at Alicante Airport.



- Euro Notam (Sistema de información automático de Notam para Egnos).
- Se ha continuado trabajando sobre certificación, dentro del marco del grupo ECTF (Egnos Certificación Task Force) coordinado con la GSA (GNSS Supervisory Authority), aplicando el reglamento de Cielo Único Europeo. Desde principios de 2008, un grupo de autoridades de supervisión (NSA) europeas, incluida la DGAC trabajan coordinadamente para avanzar en el proceso de certificación Egnos, tanto para certificar al proveedor de servicios como para evaluar el cumplimiento del sistema con los requisitos de interoperabilidad.
- Se han coordinado varias campañas de análisis de datos Egnos en vuelo en Granada, Almería y Salamanca, así como la actualización de las aproximaciones basadas en Egnos a diferentes aeropuertos según los criterios de Oaci.
- Dentro del proyecto Optimal de la Comisión Europea, se han finalizado los trabajos para realizar un prototipo de Egnos ATC*-AIS Interface.
- Euro Notam (Automatic information system of Notam for Egnos).
- Work has continued on certification within the framework of the ECTF group (Egnos Certification Task Force) coordinated with the GSA (GNSS Supervisory Authority), applying the Single European Sky regulations. Since the beginning of 2008, a group of European supervision authorities (NSA), including the DGAC have been working in coordination to advance the Egnos certification process, both to certify the service provider and to evaluate the compliance with the interoperability requirements.
- Various analysis campaigns of in-flight Egnos data have been coordinated in Granada, Almería and Salamanca, and the approaches to various airports updated according to Egnos as per ICAO criteria.
- Within the Optimal project of the European Commission, work has been finalised on creating a prototype of Egnos ATC*-AIS Interface.

GBAS

- Se ha completado el suministro de subsistemas adicionales para certificación de tipo GBAS Cat I.
- También se ha completado el suministro de un analizador de interferencias de radio para la estación monitora GNSS en el Aeropuerto de Málaga, con capacidad de detección y análisis de interferencias en las bandas GPS L1 y L2.
- Implantación operacional y certificación GBAS Cat I: a lo largo de 2008 se ha venido trabajando en un plan de implantación GBAS Cat I en el Aeropuerto de Málaga, plan que contiene actividades como la ampliación del certificado de Aena como proveedor de servicios de navegación aérea o las tareas propias de verificación del sistema GBAS. Cabe destacar la reunión mantenida en septiembre con la Federal Aviation Administration (FAA) y la DGAC para analizar los requisitos de aprobación operacional de aproximaciones GBAS en aeropuertos españoles.
- Programa GBAS en el aeropuerto de Málaga: Se mantuvo contacto con Air Berlín (la primera aerolínea europea certificada para operaciones GBAS), lo que fructificó el 7 de julio de 2008 en la realización de la primera aproximación de precisión CAT I al citado aeropuerto monitorizando la señal GBAS por un avión comercial de pasajeros. Además, este mismo año se han realizado campañas de pruebas en vuelo de cobertura y de señal, de grabación de datos, de aproxi-
- The supply of additional subsystems for the GBAS Cat I type certification has been completed.
- Supply has also been completed of a radio interference analyser for the GNSS monitoring station at Málaga Airport, with a capacity to detect and analyse interference on the GPS L1 and L2 bands.
- GBAS Cat I operational implementation and certification: throughout 2008 work has been carried out on a GBAS Cat I implementation plan at Málaga Airport, a plan that contains work such as the amplification of Aena's certificate as a navigation services supplier or the actual tasks of verifying the GBAS system. It should be noted that in September a meeting took place between the Federal Aviation Administration (FAA) and the DGAC to analyse the operational approval requirements for GBAS approaches at Spanish airports.
- GBAS at Málaga Airport: Contact was maintained with Air Berlin (the first European airline certified for GBAS operations), and this bore fruit on 7th July 2008 with the first CAT I precision approach to said airport monitoring the GBAS signal by a commercial passenger aircraft. Furthermore, this same year in-flight test programmes have been performed on coverage and signal, data recording, approaches to both headers at



maciones a ambas cabeceras de dicho Aeropuerto, así como pruebas en tierra de evaluación del procedimiento de inspección.

said airport and ground tests to evaluate the inspection procedure.

Galileo

Galileo

El Consejo de Administración Aena tomó la decisión de que la participación de esta entidad en Galileo se gestionara por Aena Desarrollo Internacional S.A.

Aena's Board of Directors took the decision that this entity's participation in Galileo would be managed by Aena Desarrollo Internacional S.A.

Verificación de Sistemas

Systems Verification

- Durante 2008 se realizaron veintisiete estudios de seguridad necesarios y se han hecho las primeras trece declaraciones CE de Verificación, de acuerdo al Reglamento 552-2004 para los sistemas que entraban en operación.
- Se ha comenzado a notificar seis cambios técnicos a Aesa a través de la División de Seguridad Operacional, de acuerdo a las obligaciones del Reglamento 1315-07, para lo que se ha desarrollado un procedimiento interno coordinado con Aesa.
- Igualmente se desarrolló una instrucción técnica para la fijación de un sistema de garantía de seguridad del 'software' para dar cumplimiento al Reglamento 482-2008.

- *During 2008 twenty-seven necessary safety studies were performed and the first thirteen CE Verification Declarations were made in accordance with Regulation 552-2004 for systems entering into operation.*
- *Six technical changes have started to be advised to Aesa through the Operational Safety Division in accordance with the obligations under Regulation 1315-07, for which an internal coordination procedure has been developed with Aesa.*
- *Equally, a technical instruction was drawn up to establish a safety assurance system for software in order to comply with Regulation 482-2008.*

Actividad Internacional

International Activity

Además de las actividades que se detallan a continuación, se colabora estrechamente con las áreas de Navegación por Satélite entre otras.

In addition to the activities set out below, there is close cooperation in the field of Satellite Navigation, amongst others.

Eurocontrol

Eurocontrol

En la participación de Aena en asuntos relativos a Eurocontrol se puede distinguir una vertiente institucional de otra relativa a la convergencia:

In respect of Aena's participation in matters relating to Eurocontrol, an institutional aspect may be distinguished from another relating to convergence:

- El Consejo Provisional (PC) aprobó la reforma del Consejo de Servicios de Navegación Aérea (ANSB) que asume tareas de gobierno de la organización por mandato del PC*. Se han constituido los Consejos Supervisores (SB) para CFMU (Unidad Central de Gestión de Afluencia), CRCO (Oficina Central de Tarifas de Rutas) y CND (Diseño Cooperativo en Red) como órganos de apoyo del director general para la gestión de sus presupuestos y actividades. La directora de Navegación Aérea de Aena es uno de los ocho miembros de los representantes de los proveedores de servicio de navegación aérea (ANSP) en el Consejo ANSB*.

- *The Provisional Council (PC) approved the reform of the Air Navigation Service Board (ANSB) that took over the governing of the organisation by mandate of the PC*. Supervisory Boards (SB) have been constituted for the CFMU (Central Flow Management Unit), the CRCO (Central Route Charges Office) and the CND (Cooperative Network Design) as support bodies for the Managing Director on the management of his budget and activities. The director of Air Navigation of Aena is one of the eight representative members of the suppliers of air navigation services (ANSP) on the ANSB* Board.*



- Firma LCIP (Plan Local Español de Convergencia e Implantación): el 13 de mayo de 2008 se realizó el acto formal de aprobación del Plan para los años 2008-2012. El documento fue firmado por el Estado Mayor del Aire, la DGAC y Aena.
 - En el ámbito relativo a la convergencia internacional, el grado de convergencia para Aena con el anteriormente citado LCIP fue del 96,1% a 31 de diciembre de 2008.
 - Entre los eventos más importantes cabe citar el CDA Workshop Eurocontrol celebrado en septiembre. El AIS-GIS Workshop, con los últimos avances en la edición de información aeronáutica, y el Taxiway Barajas Workshop, dedicado en exclusiva a los procedimientos de rodaje en el Aeropuerto de Madrid-Barajas, fueron ambos en diciembre de 2008.
- *Signing of the LCIP (Local Spanish Convergence and Implementation Plan): on 13th May 2008 there was a formal act of approval of the Plan for the years 2008-2012. The document was signed by the Air Staff, the DGAC and Aena.*
 - *In the area relating to international convergence, Aena's degree of convergence with the above-mentioned LCIP was 96.1% as at 31st December 2008.*
 - *Amongst the most important events taking place, the Eurocontrol CDA Workshop held in September deserves mention. The AIS-GIS Workshop, with the latest advances in the publication of aeronautical information and the Barajas Taxiway Workshop, dedicated exclusively to the taxiing procedures at Madrid-Barajas Airport, were both held in December 2008.*

Canso

- La Dirección de Navegación Aérea de Aena participa en el grupo de Directores Ejecutivos (CEO) de Canso Europa, denominado EC3, trabajando en el proceso de consulta del SES II del impacto de la implantación de un esquema de servicio basado en prestaciones, en el establecimiento de la función de gestión de servicios en red y la transferencia a la Agencia Europea de Seguridad Aérea (Easa) de competencias en ATM*.
- *Aena's Air Navigation Directorate participates in the group of Executive Directors (CEO) of Canso Europa, known as EC3, working on the consultation process of SES II on the impact of the implementation of a service concept based on performance, in the establishment of the management of network services and the transfer to the European Aviation Safety Agency (Easa) of competencies in ATM*.*

AEFMP

- Aena ha liderado las iniciativas para el establecimiento de la AGVN (ATS Ground Voice Network) Task Force (TF) y la IP TF para elaborar estrategias de implantación en comunicaciones.
- *Aena has led the initiatives for the establishment of the AGVN (ATS Ground Voice Network) Task Force (TF) and the IP TF to elaborate strategies of implementation in telecommunications.*

Otras actividades internacionales

- En abril se firmó el memorando de cooperación entre Aena y Onda Marruecos, que fija el marco general de colaboración entre ambas organizaciones, con la posibilidad de desarrollar anexos adicionales; el primero de ellos establece las bases para la optimización de la capacidad del sector (Norvase), propiedad de Aena.
 - En diciembre se firmó una carta de acuerdo entre el Centro de Control de Nouakchott (Mauritania), gestionado por Asecna (Agencia para la Seguridad de la Navegación Aérea en África y Madagascar) y la Dirección Regional de Navegación Aérea Canaria para la reasignación de provisión de servicios de navegación aérea en el área de control del espacio aéreo superior (UTA) Nouakchott, recientemente establecida en el FIR de Dakar, bajo la responsabilidad de aquel nuevo Centro de Control.
- *In April a cooperation memorandum was signed between Aena and Onda Morocco that establishes the general framework of collaboration between both organisations, with the possibility of developing additional addenda; the first of them establishes the bases for the optimisation of the capacity of the sector (Norvase) owned by Aena.*
 - *In December, a letter of agreement was signed between the Nouakchott Control Centre (Mauritania), which is administered by Asecna (the Agency for the Safety of Aerial Navigation in Africa and Madagascar) and the Canary Air navigation Regional Directorate for the re-assignment of the provision of air navigation services in the upper air space control area (UTA) of Nouakchott, recently established in the Dakar FIR, under the responsibility of said new Control Centre.*

Canso

- Aena's Air Navigation Directorate participates in the group of Executive Directors (CEO) of Canso Europa, known as EC3, working on the consultation process of SES II on the impact of the implementation of a service concept based on performance, in the establishment of the management of network services and the transfer to the European Aviation Safety Agency (Easa) of competencies in ATM*.

AEFMP

- Aena has led the initiatives for the establishment of the AGVN (ATS Ground Voice Network) Task Force (TF) and the IP TF to elaborate strategies of implementation in telecommunications.

Other international activity

- In April a cooperation memorandum was signed between Aena and Onda Morocco that establishes the general framework of collaboration between both organisations, with the possibility of developing additional addenda; the first of them establishes the bases for the optimisation of the capacity of the sector (Norvase) owned by Aena.
- In December, a letter of agreement was signed between the Nouakchott Control Centre (Mauritania), which is administered by Asecna (the Agency for the Safety of Aerial Navigation in Africa and Madagascar) and the Canary Air navigation Regional Directorate for the re-assignment of the provision of air navigation services in the upper air space control area (UTA) of Nouakchott, recently established in the Dakar FIR, under the responsibility of said new Control Centre.



MOVIMIENTOS AÉREOS POR DIRECCIONES REGIONALES DE NAVEGACIÓN AÉREA AIR MOVEMENTS BY AIR NAVIGATION REGIONAL DIRECTORATES

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Centro / <i>Centre</i>	869.754	922.982	975.768	1.038.625	1.135.146	1.134.465
Este / <i>East</i>	740.525	792.192	837.376	883.765	984.309	955.717
Canaria / <i>Canaries</i>	283.960	293.275	305.282	322.023	328.092	326.302
Sevilla / <i>Seville</i>	348.752	363.363	400.951	424.703	455.281	441.849
Balear / <i>Balearic Islands</i>	237.573	244.880	250.985	273.172	289.076	283.702

MOVIMIENTOS POR REGIONES MOVEMENTS BY REGION

FIR ESPAÑA	2.065.413
FIR PENÍNSULA	1.925.178
FIR/ACC CANARIAS	326.302
ACC MADRID	1.134.465
ACC BARCELONA	955.717
ACC SEVILLA	441.849
ACC PALMA	283.702

ACRÓNIMOS EMPLEADOS ACRONYMS USED

ACC	Centro de Control de Área / <i>Area Control Centre</i>
AENOR	Asociación Española de Normalización y Certificación / <i>Spanish Association for Standardisation and Certification</i>
AESA	Agencia Española de Seguridad Aérea / <i>Spanish Air Safety Agency</i>
AGVN	ATS Ground Voice Network / <i>ATS Ground Voice Network</i>
AIP	Publicación de Información Aeronáutica / <i>Aeronautical Information Publication</i>
ALASS	ATC Workload Assesment / <i>ATC Workload Assessment</i>
AIRAC	Reglamentación y Control de la Información Aeronáutica / <i>Aeronautical Information Regulation and Control</i>
ANSB	Consejo de Servicios de Navegación Aérea / <i>Air Navigation Services Board</i>
ASDF	Application Specific Qualification Facility / <i>Application Specific Qualification Facility</i>
ASECNA	Agencia para la Seguridad de la Navegación Aérea en África y Madagascar / <i>Agency for the Safety of Aerial Navigation in Africa and Madagascar</i>
ATC	Air Traffic Control / <i>Air Traffic Control</i>
ATM	Gestión de Tránsito Aéreo / <i>Air Traffic Management</i>
ATS	Sistema de Tránsito Aéreo / <i>Air Traffic System</i>
ATMAN	ATC Human Workload Model / <i>ATC Human Workload Model</i>
ATS	Servicios de Tránsito Aéreo / <i>Air Traffic Services</i>
BADES	Base de datos de esfuerzos e inversiones / <i>Efforts and investments database</i>
B-RNAV	Área Básica de Navegación / <i>Basic Area Navigation</i>



ACRÓNIMOS EMPLEADOS ACRONYMS USED

CANSO	Organización de Servicios comerciales de Navegación Aérea / <i>Civil Air Navigation Services Organization</i>
CBT	Computer Base Training / <i>Computer Base Training</i>
CE	Comunidad Europea / <i>European Community</i>
CEOS	Directores ejecutivos / <i>Executive Directors</i>
CFMU	Unidad Central de Gestión de Afluencia / <i>Central Flow Management Unit</i>
CHAIN	Controlled and Harmonized Aeronautical Information Network / <i>Controlled and Harmonized Aeronautical Information Network</i>
CND	Diseño Cooperativo en Red / <i>Cooperative Network Design</i>
CNS-ATM	Comunicaciones Navegación Vigilancia-Gestión del Tránsito Aéreo / <i>Communications, Navigation and Surveillance – Management of Air Traffic</i>
CNS-ATS	Comunicaciones Navegación Vigilancia-Servicios de Tránsito Aéreo / <i>Communications, Navigation and Surveillance – Air Traffic Services</i>
CRAMI	Centro de Retransmisión Automática de Mensajes Integrados / <i>Automatic Messages Retransmission Integrated Centre</i>
CRCO	Oficina Central de Tarifas de Ruta / <i>Central Route Charge Office</i>
CRIDA	Centro de Referencia, Investigación y Desarrollo / <i>Research and Development Reference Centre</i>
CSA	Channel of Standard Accuracy / <i>Channel of Standard Accuracy</i>
CTA	Control de Área / <i>Control Area</i>
DAE	Dirección de Aeropuertos Españoles / <i>Spanish Airports Directorate</i>
DGAC	Dirección General de Aviación Civil / <i>General Civil Aviation Directorate</i>
DGTI	Dirección General de Telecomunicaciones y Tecnologías de la Información / <i>General Directorate of Telecommunications and Information Technologies</i>
DME	Equipo de radio telemétrico / <i>Distance Measurement Equipment</i>
DNA	Dirección de Navegación Aérea / <i>Air Navigation Directorate</i>
DVOR	Doppler Very High Frequency Omnidirectional Range / <i>Doppler Very High Frequency Omnidirectional Range</i>
EAD	European AIS DataBase / <i>European AIS Database</i>
ETLM	Monitorizador de carga de trabajo / <i>Enhanced Task Load Monitor</i>
ETOD	Datos del terreno y obstáculos / <i>Terrain and obstacle data</i>
FAB	Bloque funcional de espacio aéreo (Functional Air space Block) / <i>Functional Air space Block</i>
GIS	Sistema de Información Geográfica / <i>Geographic Information System</i>
ILS	Sistema de aterrizaje por instrumentos / <i>Instrument Landing System</i>
ILS-DME	Sistema de aterrizaje por Instrumentos-equipo de radio telemétrico / <i>Instrument Landing System - Distance Measurement Equipment</i>
INAC	Instituto Nacional de Aviación Civil portugués / <i>Portuguese Civil Aviation Authority</i>
ISO	Organización Internacional de Normalización / <i>International Organization for Standardisation</i>
iTEC-eFDP	Interoperability Through European Collaboration-Flight Data Processing / <i>Interoperability Through European Collaboration-Flight Data Processing</i>
LCIP	Plan Local Español de Convergencia e Implantación / <i>Local Spanish Convergence and Implementation Plan</i>



ACRÓNIMOS EMPLEADOS ACRONYMS USED

MAPPING	Librerías gráficas / <i>Graphics libraries</i>
MASDATA	Optimización de la interpretación, manejo y explotación de datos de salida / <i>Optimisation of the interpretation, handling and operation of output data</i>
MCC	Centro de control de Mantenimiento / <i>Maintenance Control Centre</i>
MIDAS	Simulador de procesos / <i>Processes simulator</i>
NLES	Estación terrestre de navegación / <i>Navigation Land Earth Station</i>
PC	Consejo Provisional / <i>Provisional Council</i>
PITOT	Plataforma integrada para el procesamiento, explotación y análisis de datos de simulación / <i>Integrated tool for simulation data processing, operation and analysis</i>
P-RNAV	RNAV (Navegación de área) de precisión / <i>Precision Area Navigation</i>
REDAN	Red de Datos de Navegación Aérea Española / <i>Spanish Air Navigation Data Network</i>
RESINTRA	Reconocimiento y síntesis de voz / <i>Voice recognition and synthesis</i>
RIMS	Estación de Monitorización de Alcance e Integridad / <i>Ranging and Integrity Monitoring Station</i>
RNAV	Área de Navegación / <i>Area Navigation</i>
SACCAN	Sistema ADS CPDLC Canarias / <i>Canary Islands ADS CPDLC System</i>
SAG	Special Achievement in GIS / <i>Special Achievement in GIS</i>
SCV	Sistemas de comunicaciones orales / <i>Voice Communications Systems</i>
SID	Salida normalizada por instrumentos / <i>Standard Instrument Departure</i>
SIMCO	Calibración de parámetros y cálculo en tiempo acelerado / <i>Calibration of parameters and accelerated time calculations</i>
SJU	Sesar Joint Undertaking / <i>Sesar Joint Undertaking</i>
SNA	Sistema de Navegación Aérea / <i>Air Navigation System</i>
SPU	Unidad de Provisión de Servicio / <i>Service Provision Unit</i>
STAR	Standard Terminal Arrival Route / <i>Standard Terminal Arrival Route</i>
STR	Evolución de la plataforma de simulación en tiempo real / <i>Evolution of the real time simulation platform</i>
SW	South West (Región del Suroeste de Europa) / <i>South West (European South West Region)</i>
SW1	Software / <i>Software</i>
TACC	Centro de Control de Área Terminal / <i>Terminal Area Control Centre</i>
TMA	Área de control terminal / <i>Terminal Control Area</i>
TRAFGEN	Generador de tráfico para análisis / <i>Traffic Generator for analyses</i>
UCS	Unidad de Control de Sector / <i>Sector Control Unit</i>
UTA	Área de control del espacio aéreo superior / <i>Upper air space control area</i>
VOLMET	Información meteorológica en vuelo / <i>Meteorological Information for Aircraft in Flight</i>
VOR-DME	Radiofaro Omnidireccional VHF-Equipo de radio telemétrico / <i>VHF Omnidirectional Radio-beacon - Distance Measurement Equipment</i>
WP	Work Package / <i>Work Package</i>

Espacios y servicios comerciales *Commercial spaces and services*

MANGO

La Semana de Primavera, que incluye pasarelas de moda, es una de las acciones de promoción comercial en varios aeropuertos españoles.

The Spring Week, which includes a fashion show, is one of the commercial actions carried out in several Spanish airports.



ACTIVIDAD COMERCIAL

La Dirección de Espacios y Servicios Comerciales de Aena tiene como objetivo fundamental optimizar la aportación de los ingresos comerciales en la cuenta de resultados global de Aena en orden a contribuir eficaz y eficientemente a la financiación de las inversiones previstas, satisfaciendo siempre las necesidades y demandas de los pasajeros en términos de calidad. Para impulsar este objetivo se han establecido una serie de acciones agrupadas en líneas estratégicas comerciales que van a afectar a todas las actividades comerciales distribuidas en las siguientes líneas de negocio: aparcamientos de vehículos, tiendas y tiendas libres de impuestos, alquiler de vehículos, restauración, gestión del suelo (arrendamientos), publicidad, combustibles y explotaciones comerciales.

Los ingresos comerciales del 2008 alcanzaron el 31,43% del total de Aena, excluidos los derivados de la navegación aérea, habiéndose incrementado asimismo el 1,9% con respecto al año anterior, a pesar de un descenso del tráfico de pasajeros comerciales del 3,01%.

El ratio de ingreso comercial por pasajero comercial ha crecido, en ese mismo período (2007-2008) el 5,2% al situarse en la cifra de 2,98 euros por pasajero.

El negocio comercial aeroportuario no se dirige únicamente a los pasajeros, sino que hay que tener en cuenta a toda la población del aeropuerto: empleados y acompañantes. Por ello el diseño de toda la oferta comercial (supermercados, centros de belleza, estaciones de servicio, etcétera) se dirigida a un entorno más amplio y variado.

«Los ingresos comerciales del 2008 alcanzaron el 31% del total de Aena excluidos los de navegación aérea»

- **Tiendas**

El conjunto de concesionarios que conforman nuestra oferta de tiendas supera el centenar, estando presentes empresas y/o marcas de reconocido prestigio como **Aldeasa, Canariensis, Áreas, Dufry, Relay (SGEL), Zara, Mango, Gonzalo Comella, LMV** (prensa) y **Máximo Duty**, entre otros.

COMMERCIAL ACTIVITY

The fundamental objective of the Commercial Spaces and Services Directorate of Aena is to increase the weight of the specifically commercial earnings within the total earnings of Aena in order to efficiently contribute to the financing of planned investments, always satisfying the needs and desires of the passengers in terms of quality. To achieve this, the actions established have been grouped by strategy commercial lines which are going to affect all commercial activities distributed in the following business lines: vehicle car parks, retailing and duty free shops, vehicle rental, catering, land management (rentals), publicity, fuel and commercial operations.

The commercial earnings for 2008 amounted to 31.43% of the total earnings of Aena, excluding those deriving from air navigation, and this figure was an increase of 1.9% as compared with the previous year, in spite of 3.01% decrease in commercial passenger traffic.

The ratios of commercial income per commercial passenger grew by 5.2%, over that same period (2007-2008), and amounted to 2.98 Euro per passenger.

The airport commercial business is not restricted only to passengers; it also extends to the entire airport population: employees and companions. In view of this, the design of the shopping areas (supermarkets, beauty salons, service stations etcetera) is aimed at a wider, more varied clientele.

«Commercial earnings for 2008 amounted to 31% of the total earnings of Aena, excluding those deriving from air navigation»

- **Retailing**

*More than one hundred concessionaires provide our shopping opportunities, amongst them being firms and brands of recognised prestige such as **Aldeasa, Canariensis, Áreas, Dufry, Relay (SGEL), Zara, Mango, Gonzalo Comella, LMV** (newspapers) and **Máximo Dutti**.*



- Restauración

Nuestra oferta de restauración la componen veintinueve operadores, con enseñas como Áreas, SSP, McDonald's, Burger King, Starbucks, Pansfood, Autogrill, Lizarrán y Subway, entre otras.

- Alquiler de vehículos

El servicio de alquiler de vehículos es prestado por veintiún operadores, de entre los que destacan las empresas Avis, Hertz, Europcar y Nacional Atesa.

- Publicidad

La actividad de publicidad está concesionada principalmente a las empresas JC Decaux y Publimedia.

- Catering

Twenty-nine operators are involved in supplying our restaurant facilities, with well-known names such as Áreas, SSP, McDonald's, Burger King, Starbucks, Pansfood, Autogrill, Lizarrán and Subway, amongst others.

- Vehicle rental

The car rental service is provided by twenty-one operators, notably the firms Avis, Hertz, Europcar and Nacional Atesa.

- Publicity

Publicity activity is mainly franchised to the firms JC Decaux and Publimedia.



Primeras firmas españolas operan en los espacios comerciales de los aeropuertos de Aena.

Spanish leading brands operate in the commercial spaces of Aena airports.



PRINCIPALES ESTRATEGIAS

Para optimizar los ingresos comerciales de Aena, la Dirección de Espacios y Servicios Comerciales ha desarrollado a lo largo del 2008, actuaciones sobre las siguientes líneas estratégicas:

- Generación e Implantación de nuevos modelos de gestión.
- Consolidación de los negocios actuales.
- Optimización del control de ingresos.
- Incorporación de nuevas superficies comerciales.

Generación e implantación de nuevos modelos de gestión

La gestión de las zonas comerciales (tiendas y restauración) de los aeropuertos se determina con la configuración y promoción como red de estas zonas, que se potencian con la imagen común que proporciona la marca comercial «Las Tiendas del Aeropuerto», que cuenta con elementos de diseño común y garantías de calidad especiales.

Esta marca comercial está implantada en los nuevos desarrollos comerciales de siete aeropuertos: la Terminal 4 Madrid/Barajas, Barcelona-El Prat, Palma de Mallorca, Bilbao, Tenerife Sur, Menorca y Zaragoza.

Apoyando la gestión de la marca en estos aeropuertos y como vía para incentivar la compra en nuestra oferta comercial, a lo largo de este ejercicio se han realizado diversas acciones de promoción comercial, como la «Semana de Primavera» (incluyendo pasarelas de moda en una jornada en los aeropuertos de Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat) y la «Semana del Libro». Además, se han desarrollado otras campañas como las Bolsas Verdes (en los aeropuertos de Barcelona-El Prat, Menorca, Zaragoza y Tenerife Sur) y la «Campaña de Navidad» (en un total de once aeropuertos: los siete con la marca implantada

«La marca 'Las Tiendas del Aeropuerto' está implantada en la Terminal 4 de Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat, Palma de Mallorca, Bilbao, Tenerife Sur, Menorca y Zaragoza»

MAIN STRATEGIES

During 2008 and with the aim of increasing the commercial income of Aena, the Commercial Spaces and Services Directorate developed actions along the following strategy lines:

- Creation and implementation of new management models.
- Consolidation of the current businesses.
- Optimisation of income control.
- Incorporation of new commercial surfaces.

Creation and implementation of new management models

The management of the commercial areas in the airports (retailing and catering) is determined by the fact that these areas are promoted as a chain, boosted by the common image of the brand name of Las Tiendas del Aeropuerto [Airport Shops], with common design elements and a special quality assurance.

This commercial brand has been implemented in the new commercial developments of seven airports: Terminal 4 Madrid/Barajas, Barcelona-El Prat, Palma de Mallorca, Bilbao, Tenerife Sur, Menorca and Zaragoza.

In support of the brand management in these airports and as a manner to incentivise shopping in our new commercial venture, diverse commercial promotions have taken place throughout the year, such as the 'Spring Week' (including days with fashion shows in Madrid-Barajas and Barcelona-El Prat airports) and the 'Book Week'. In addition, other campaigns have been carried out such as that of the Green Bags (in Barcelona-El Prat, Menorca, Zaragoza and Tenerife Sur airports) and the 'Christmas Campaign' (in a total of eleven airports: the seven with the implemented

«The brand Las Tiendas del Aeropuerto [Airport Shops] has been implemented in Terminal 4 at Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat, Palma de Mallorca, Bilbao, Tenerife Sur, Menorca and Zaragoza»



y además en los aeropuertos de Málaga, Alicante, Gran Canaria e Ibiza).

En materia de **aparcamientos** se ha definido un modelo homogéneo de gestión para toda la red de aeropuertos, basado en contratos de gestión, estando presente este tipo de modelo en veintitrés aeropuertos de la red.

En el ámbito del **desarrollo comercial del suelo**, se ha identificado la demanda y se han inventariado los terrenos comercializables de los aeropuertos previamente al plan de comercialización de los mismos. En julio se iniciaron las obras de un hotel en el Aeropuerto de Madrid-Barajas, que contará con 300 habitaciones y que ofrecerá un conjunto de servicios adicionales, como su zona comercial, salas de reuniones, instalaciones depor-

brand name as well as those of Malaga, Alicante, Gran Canaria and Ibiza).

As far as car parks are concerned, a standardised management model for the entire airports network has been defined. It is based on management contracts and is present in twenty-three airports of the network.

In the field of commercial land development, demand was identified and an inventory made of the exploitable land prior to drawing up a plan for commercialising the same. In July, works commenced on the building of a hotel at Madrid-Barajas Airport that will have 300 rooms and offer a combination of additional services such as a shopping area, meeting rooms, sports facilities (a gym and padel courts) and even a small and attractive golf course.

«En julio se iniciaron las obras de un hotel en el Aeropuerto de Madrid-Barajas, que contará con 300 habitaciones»

«In July works commenced on the building of a hotel at Madrid-Barajas Airport that will have 300 rooms»



Área comercial en el Aeropuerto de Lanzarote.

Commercial area at Lanzarote Airport.



tivas (gimnasio, pistas de pádel) e incluso una pequeña y atractiva oferta de golf, así como la puesta en explotación de las dos bases de operaciones fijas para Aviación Corporativa del Aeropuerto de Barcelona-El Prat.

In addition, two fixed operational bases commenced operations for Corporate Aviation in Barcelona-El Prat Airport.

Consolidación de los negocios actuales

En mayo de 2008 se ha implantado el **nuevo modelo de concesión de alquiler de vehículos** en 38 aeropuertos de la red de Aena, acción que supuso la puesta en marcha de 187 concesionarios como nuevos adjudicatarios, a los que se han introducido importantes mejoras en las condiciones logísticas y de operación. De esta manera, además de los mostradores de atención al público en los aeropuertos, las concesiones dispondrán de terrenos para la rotación de vehículos, suministro de combustible, limpieza y mantenimiento, etcétera.

Consolidation of the current businesses

In May 2008 the new concession model for vehicle rentals was implemented in 38 airports of the Aena network, which meant the start-up of 187 tender-winning concessionaires, with considerable improvements made available in the fields of logistical and operational conditions. In this way, in addition to the client service desks in the airports, they will now have areas in which to rotate vehicles, supply fuel and for cleaning, maintenance etcetera.

Se ha licitado el conjunto de la oferta comercial de la nueva Terminal 1 del Aeropuerto de Barcelona-El Prat. El número de locales comerciales destinados a tiendas es de 73 y el correspondiente a la oferta de restauración asciende a 43, lo que supone un conjunto de aproximadamente 24.000 metros cuadrados. El servicio de alquiler de vehículos se ofrece a través de cinco operadores.

The commercial activities of the new Terminal 1 in Barcelona-El Prat Airport have been put out to tender. There are 73 units dedicated to retailing and 43 to catering, with a total area of some 24,000 square metres. The vehicle rental service is provided through five operators.

Se impulsa la gestión de las zonas VIP (salas y centros de negocio) de los aeropuertos. Asimismo se ha adjudicado para la Terminal 1 del Aeropuerto de Barcelona-El Prat la primera concesión de Salas VIP, con más de 8.000 metros cuadrados, que incorpora servicios de valor añadido, como 'fitness', belleza y ocio.

The operation of VIP areas (business rooms and centres) has been boosted in the airports. In addition, the first concession for VIP Rooms in Terminal 1 of Barcelona-El Prat Airport has been adjudicated, covering more than 8,000 square metres and including value added services such as fitness, beauty and entertainment.

«Se ha implantado un nuevo modelo de concesión de alquiler de vehículos en 38 aeropuertos con 187 nuevos adjudicatarios»

«A new concession model for vehicle rentals was implemented in 38 airports with 187 new winning tenderers»

Optimización del control de ingresos

Respecto a la optimización del control de ingresos, se siguen desarrollando actuaciones para la ampliación de la red de control de ventas a través de sistemas de Terminales Punto de Venta (TPV), realizándose, además, una batería de medidas complementarias basadas en los procesos de revisión de la cifra de ventas de 80 concesiones mediante auditorías.

Optimization of income control

As far as optimization of income control is concerned, action was carried out aimed at extending the network of sales control by means of Point-of-Sale Terminals (POS), with the additional introduction of supplementary measures based on the processes for reviewing the sales figures of 80 concessions through audits.



En la Semana del Libro que se celebra en algunos aeropuertos se realizan promociones conjuntamente por Aena y las empresas concesionarias.

During the «Book Week» that takes place in some airports, promotions are carried out jointly by Aena and the concessionaries.

Incorporación de nuevas superficies comerciales

En cuanto a la incorporación de nuevas superficies comerciales, las principales actuaciones han sido las derivadas de los concursos públicos para el otorgamiento de concesiones en las nuevas instalaciones de los aeropuertos siguientes:

- Palma de Mallorca: remodelación de la cuarta planta del Edificio Terminal, con un total de 6.415 metros cuadrados de nueva superficie comercial, en la que está presente una variada oferta de tiendas y restauración.
- Zaragoza: apertura del nuevo Edificio Terminal, con 757 metros cuadrados de tiendas y restauración.
- Fuerteventura: apertura de las primeras cinco tiendas de un conjunto de oferta comercial que a lo largo del 2009 se completará.

Incorporation of new commercial surfaces

With regard to the incorporation of new commercial surfaces, the main action derived from the public tenders for the award of concessions at the new installations of the following airports:

- *Palma de Mallorca: remodelling the fourth floor of the Terminal Building, with a total area of 6,415 square metres of new commercial space in which there is a varied offer of shops and restaurants.*
- *Zaragoza: opening of the new Terminal Building with 757 square metres of shops and restaurants.*
- *Fuerteventura: the opening of the first five shops in a commercial area that will be completed during 2009.*



Distribución de ingresos comerciales por líneas de negocio

Dentro de las líneas de negocio con mayor contribución a los ingresos comerciales de Aena, cabe destacar en 2008 los ingresos de aparcamientos, tiendas libres de impuestos y alquiler de vehículos, por este orden.

Distribution of commercial income by business line

Within the business line which contributes most to the commercial income of Aena, mention should be made of the earnings recorded in 2008 by car parks, duty-free shops and vehicle rental, in that order.

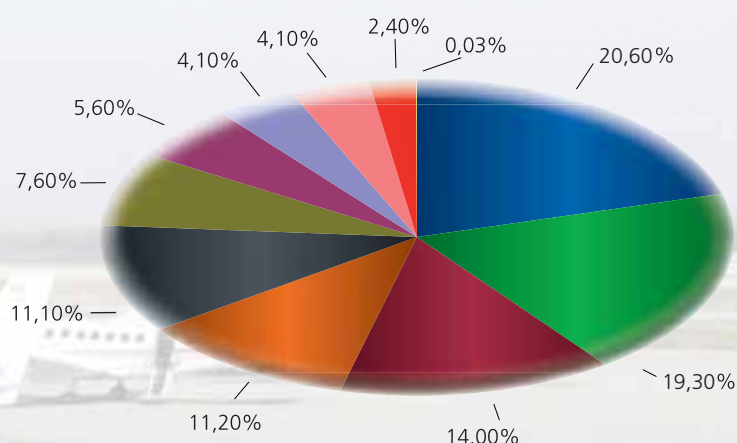
DISTRIBUCIÓN DE ACTIVIDAD COMERCIAL POR LÍNEAS DE NEGOCIO EN 2008 IN 2008, ALL THE COMMERCIAL ACTIVITIES RECORDED THE FOLLOWING BREAKDOWN BY BUSINESS LINE

LÍNEA DE NEGOCIO BUSINESS LINE	IMPORTE (EUROS) AMOUNT (EUROS)	CUOTA SHARE	VARIACIÓN 2008-2007 VARIATION 2008-2007
Aparcamientos de vehículos / <i>Vehicle car parks</i>	125.299.414	20,60%	-4,66%
Tiendas libres de impuestos / <i>Duty-free shops</i>	116.936.041	19,30%	1,35%
Alquiler de vehículos / <i>Vehicle rental</i>	85.253.638	14,00%	20,70%
Restauración / <i>Catering</i>	67.865.048	11,20%	1,39%
Tiendas / <i>Retailing</i>	67.333.581	11,10%	-3,57%
Arrendamientos / <i>Rentals</i>	46.024.973	7,60%	5,43%
Publicidad / <i>Publicity</i>	33.700.728	5,60%	-3,05%
Combustibles / <i>Fuel</i>	25.023.265	4,10%	-7,22%
Explotaciones comerciales / <i>Commercial operations</i>	24.741.247	4,10%	10,98%
Consumos / <i>Consumption</i>	14.665.514	2,40%	9,80%
Otros / <i>Other</i>	160.479	0,03%	-32,57%
Total	607.003.929	100,00%	+1,94 %

Distribución de actividad comercial por líneas de negocio en 2008

Business line

- APARCAMIENTOS DE VEHÍCULOS / *VEHICLE CAR PARKS*
- TIENDAS LIBRES DE IMPUESTOS / *DUTY-FREE SHOPS*
- ALQUILER DE VEHÍCULOS / *VEHICLE RENTAL*
- RESTAURACIÓN / *CATERING*
- TIENDAS / *RETAILING*
- ARRENDAMIENTOS / *RENTALS*
- PUBLICIDAD / *PUBLICITY*
- COMBUSTIBLES / *FUEL*
- EXPLOTACIONES COMERCIALES / *COMMERCIAL OPERATIONS*
- CONSUMOS / *CONSUMPTION*
- OTROS / *OTHER*



Desarrollo internacional International development



Aena Desarrollo Internacional S.A.
participa a través de TBI en el
Aeropuerto de Estocolmo-Skavsta.

*Aena Desarrollo Internacional S.A.
has stakes in Stockholm Skavsta
Airport through TBI.*



AENA DESARROLLO INTERNACIONAL S.A.

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

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

Los servicios de asistencia técnica aeronáutica que se prestan, ya sea desde la posición de socio operador en unos casos, o como mero proveedor de servicios en otros, se materializan en proyectos en los que priman los valores de seguridad, eficiencia y respeto al medio ambiente, pilares sobre los que se sustenta la gestión de Aena Internacional.

Si bien 2008 no ha sido un año fácil desde el punto de vista de crecimiento de la actividad en el negocio aeroportuario por el impacto de la crisis económica global en el sector del transporte aéreo, Aena Internacional ha podido concluir el año con un buen rendimiento operativo, gracias sobre todo a la aplicación de eficientes estrategias de impulso en el desarrollo comercial, contención de costes y prudencia inversora en sus participadas.

«Aena Internacional desarrolla su actividad como empresa española líder veintinueve aeropuertos de Hispanoamérica, Unión Europea y Estados Unidos»

En el área de servicios aeronáuticos, la creación de la oficina del proyecto Galileo y el inicio de la operación de la unidad de verificación en vuelo (al comenzar a prestar servicios de verificación de las radio-ayudas de la red de Aena) han supuesto la consolidación de ambas actividades y el punto de partida de su crecimiento a futuro.

AENA DESARROLLO INTERNACIONAL S.A.

Aena Internacional (Aena Desarrollo Internacional S.A.) develops its activity as Spanish leading company in the area of airport infrastructures management in a total of twenty-nine airports in Latin America (Mexico, Colombia, Cuba and Bolivia), the European Union (the United Kingdom and Sweden) and the United States.

With a diversity in the forms of ownership of its affiliates, from the concession of airport infrastructures or management contracts for terminals or services up to the ownership of shares, the common denominator in Aena Internacional's contribution is the transfer of knowledge as a value generator through the direct implication of its directors in the management and through the provision of quality aeronautical technical assistance services.

The aeronautical technical assistance services that are provided, whether in some cases as an operating partner or merely as a service provider in others, are materialised in projects in which the primary values are safety, efficiency and respect for the environment, pillars on which the management of Aena Internacional is founded.

Whilst 2008 has not been an easy year from the point of view of the growth of airport business activity due to the impact of the global financial crisis on the air transport sector, Aena Internacional has been able to close the year with a good operating performance, thanks above all to the application of efficient strategies to boost the commercial development, limit costs and invest prudently in the affiliates.

«Aena Internacional develops its activity as Spanish leading company in twenty-nine airports of Latin America, the European Union and the United States»

In the area of aeronautical services, the creation of the Galileo project office and the initiation of the operations of the in-flight verification unit (on beginning to provide verification services to Aena's radio-aids network) has meant the consolidation of both services and a point of departure for their future growth.



Asimismo, la obtención del certificado ISO 9001-2000 de Aena Internacional en sus actividades supone el reconocimiento del afán de mejora continua y una garantía de compromiso con la calidad para los clientes.

In addition, the obtaining of ISO 9001-2000 certification for its activities supposes recognition of Aena Internacional's desire for continual improvement and offers a guarantee of its quality commitment for its clients.

SERVICIOS AEROPORTUARIOS

AIRPORT SERVICES

MÉXICO

MEXICO

Grupo Aeroportuario del Pacífico

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

Grupo Aeroportuario del Pacífico

Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP) is made up of twelve airports located in the Pacific region of Mexico, among which mention should be made of those located in main cities such as Guadalajara and Tijuana, and those located in four of the most important tourist destinations: Puerto Vallarta, Los Cabos, La Paz and Manzanillo. The remaining six airports are located in the cities of Hermosillo, Bajío, Morelia, Aguascalientes, Mexicali and Los Mochis.



El Grupo Aena está presente en México doce aeropuertos (en la fotografía, Aeropuerto de Guadalajara).

The Aena Group is present in twelve Mexican airports (photo shows Guadalajara Airport).



Los aeropuertos están ubicados en nueve de los 32 estados de México cubriendo un territorio cercano a los 566.000 kilómetros cuadrados con una población aproximada de 26 millones de habitantes. Cinco de ellos atienden a las capitales de sus correspondientes estados. Todos los aeropuertos están designados como internacionales y seis de ellos están entre los diez principales de México.

The airports are located in nine of the 32 states of Mexico covering a territory of approximately 566,000 square kilometres with an approximate population of 26 million people. Five of them give service to the capital city of their corresponding states. All the airports are designated as international and six of them are among the top ten airports of Mexico.

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

GAP airports have ISO 9001: 2000 certifications in accessibility, environmental compliance and quality.

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

The stake of Aena Internacional is carried out through the company Aeropuertos Mexicanos del Pacífico (AMP), which is in turn the strategic partner of GAP, with a participation of 17.3% of the capital and a technical assistance contract for being its operator partner.

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

GAP is listed on the Mexican and the New York Stock Exchanges and is the biggest private airport group of America.

Actividad Aeroportuaria

Airport Activities

La actividad del grupo en 2008 ha supuesto un total de 22,2 millones de pasajeros lo que supone un descenso del 5,6% respecto al año 2007 conducido sobre todo por la caída del 7,1% del tráfico nacional que representa el 66% del total.

The activity of the group in 2008 has involved 22.2 million passengers, a reduction of 5.6% when compared to 2007, due above all to the 7.1% drop in domestic traffic, which represents 66% of the total.

Este retroceso de la actividad aeroportuaria en 2008 se ha debido a la difícil situación económica global y su repercusión en el sector transporte aéreo, sobre todo a partir del segundo trimestre del año. En menor medida, la actividad se vio también afectada por la reorganización del sector de compañías aéreas de bajo coste en México. Por otra parte y en términos comparativos con 2007, la percepción de la evolución de la actividad aparece en negativo debido a la alta base de comparación del ejercicio anterior, donde se alcanzaron máximos históricos en el tráfico del grupo aeroportuario.

This backward movement in airport activity in 2008 was due to the difficult global financial situation and its repercussions on the air transport sector, especially in the second quarter of the year. To a lesser extent, the activity was also affected by the reorganisation of the low-cost airlines sector in Mexico. On the other hand, in terms of comparison with 2007, the perception of the evolution of the business appears negative due to the high base comparison of the previous year, when the airport group reached historic maximums in air traffic.

La actividad operacional registró un descenso del 8,6% respecto a 2007 con 465.090 operaciones, siendo su principal causa la política de concentración de rutas y frecuencias acometida por las aerolíneas a partir del segundo trimestre del año.

Operational activity recorded a drop of 8.6% compared to 2007, with 465,090 operations, the principal cause being the policy of route concentration and frequency adopted by the airlines in the second quarter of the year.

En la carga aérea también ha influido la crisis económica global y singularmente la de Estados Unidos de América, principal mercado de México, alcanzándose una cifra total de 146.021 toneladas.

The global financial crisis has also influenced the air cargo business, especially in the United States of America, Mexico's main market, reaching a total of 146,021 tons.



Las actuaciones principales se han derivado del cumplimiento de los planes maestros de desarrollo implicando este año una inversión superior a los 850 millones de pesos mexicanos.

En lo referente a servicios de asesoramiento y consultoría durante 2008 se han realizado los planes maestros de desarrollo de los doce aeropuertos del grupo para el período 2010-2024.

The principal action taken has arisen from complying with the master development plans, which meant an investment of over 850 Mexican Pesos during the year.

As far as advice and consultancy services were concerned, the master development plans were drawn up in 2008 for the twelve airports in the group for the period 2010-2014.

COLOMBIA

Aeropuerto de Cartagena de Indias

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

La gestión desarrollada durante 2008 ha sido un éxito, como demuestra el crecimiento experimentado por el Aeropuerto, el 29,6 %, en tráfico de pasajeros internacionales respecto a 2007, como resultado de la aplicación de una acertada política de mercadotecnia en la búsqueda de nuevas rutas y nuevos operadores.

De igual forma la materialización de la nueva estrategia comercial desarrollada e impulsada por Aena Internacional desde 2007 ha demostrado su acierto al generar un aumento de los ingresos comerciales del 31% respecto al año pasado.

COLOMBIA

Cartagena de Indias Airport

Aena Internacional is the operating partner of the company managing Cartagena de Indias Airport, Sociedad Aeroportuaria de la Costa (SACSA), in which it has a 38% stake.

The management performed in 2008 has been successful, as is demonstrated by the 29.6% growth experience in international passenger traffic when compared to 2007, which was due to an excellent marketing policy, looking for new routes and new operators.

Equally, the materialisation of the new commercial strategy developed and boosted by Aena Internacional since 2007 has been demonstrably successful by generating an increase in commercial income of 31% compared to last year.

Aeropuerto de Barranquilla

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

El incremento de la actividad en el Aeropuerto se tradujo en 2008 en un aumento del número de pasajeros del 4,3%, si bien, desde septiembre se observó una caída en la tendencia de crecimiento del número de pasajeros internacionales e igualmente en octubre respecto al tráfico de pasajeros nacionales.

No obstante lo anterior y como consecuencia de la aplicación del Plan de Desarrollo comercial realizado por Aena Internacional en 2007, los ingresos comerciales experimentaron un fuerte incremento, el 23% en 2008.

Barranquilla Airport

Aena Internacional is the operating partner of the company managing Barranquilla Airport, Aeropuertos del Caribe S.A. (ACSA), in which it has a 40% stake.

The increase of activity at the airport in 2008 translated into an increase of 4.3% in the number of passengers, although from September there was a drop in the growth trend in the number of international passengers and equally, in October, that of domestic passengers.

Notwithstanding, as a consequence of the application of the commercial Development Plan drawn up by Aena Internacional in 2007, commercial income enjoyed a considerable increase of 23% in 2008.



Aeropuerto de Cali

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

El año 2008 se cerró con un nivel de actividad similar al 2007, manteniéndose constante el número de pasajeros en 2,48 millones, si bien los nacionales experimentaron una débil caída, del 0,5%, y los internacionales subieron el 4,71%.

Una acertada política para la mejora de los ingresos comerciales, que crecieron el 18%, junto a severas medidas de contención del gasto mejoraron notablemente el resultado del año.

TBI

Aena Internacional posee una participación del 10% en Airport Concessions & Development Limited (ACDL), que es propietaria del 100% de TBI plc., compañía británica que explota en propiedad o concesión los aeropuertos de Londres-Luton, Belfast y Cardiff en Reino Unido; Orlando-Sanford en Estados Unidos; La Paz, Santa Cruz y

Cali Airport

The management of Cali Airport is performed by the company Aerocali S.A., in which Aena Internacional has a 33% stake.

The year 2008 closed with an activity level similar to 2007, the number of passengers staying constant at 2.48 million, although domestic passengers dropped slightly by 0.5% and international ones rose by 4.71%.

A successful policy to improve the commercial income, which grew by 18%, together with strict cost control measures, notably improved the results for the year.

TBI

Aena Internacional has a 10% shareholding in Airport Concessions & Development Limited (ACDL), which is the 100% owner of TBI plc, a British company owning or operating the airport concessions in London-Luton, Belfast and Cardiff in the United Kingdom; Orlando-Sanford in the United States; La Paz, Santa Cruz and Cochabamba



En Estados Unidos, destaca la presencia de Aena Internacional en el Aeropuerto de Orlando-Sanford.

In the United States, the presence of Aena Internacional at Orlando-Sanford Airport stands out.



Cochabamba en Bolivia y Estocolmo-Skavsta en Suecia. TBI además tiene distintos contratos de operación y gestión en aeropuertos de Estados Unidos, como Atlanta, Burbank, Macon y Raleigh-Durham.

in Bolivia; and Stockholm-Skavsta in Sweden. In addition, TBI has different operating and management contracts in airports in the United States such as Atlanta, Burbank, Macon and Raleigh-Durham.

«La filial de Aena posee una participación del 10% en ACDL, que es propietaria del 100% de TBI», compañía británica que explota entre otros los aeropuertos de Londres-Luton y Orlando-Sanford»

«Aena's subsidiary company has a 10% shareholding in ACDL, which is the 100% owner of TBI, a British company operating the airports of London-Luton and Orlando-Sanford, among others»

A pesar de las dificultades de un año 2008 en el que la crisis económica ha ido ganando terreno, el resultado del grupo ha sido razonablemente bueno. El incremento del 3,6% del número de pasajeros, alcanzando los 24,4 millones, y la aplicación de políticas de contención del gasto y rigor inversor hizo que los resultados económicos fueran mejores que los de 2007, lo que ha mitigado en cierta medida la tendencia negativa en crecimiento de los últimos meses de 2008. No obstante, un cambio producido en la política fiscal en Reino Unido tuvo un impacto negativo muy importante en el resultado neto del grupo.

Despite the difficulties in 2008 with the advance of the financial crisis, the group's results have been reasonably good. The increase of 3.6% in the number of passengers, reaching 24.4 million, and the application of cost limitation and careful investment policies meant that the financial results were better than in 2007, which has mitigated to a certain degree the negative growth trends in the final months of 2008. Nevertheless, a change in fiscal policy brought about in the United Kingdom had a considerably negative effect on the group's net results.

CUBA

La aportación de Aena Internacional a la Empresa Cubana de Aeropuertos y Servicios Aeronáuticos (Ecasa) durante 2008 se centró en la elaboración de los planes comerciales de los aeropuertos de Cayo Coco y José Martí en La Habana.

CUBA

The contribution by Aena Internacional to Empresa Cubana de Aeropuertos y Servicios Aeronáuticos (ECASA) during 2008 centred upon the drawing up of commercial plans for the airports of Cayo Coco and José Martí in Havana.

SERVICIOS AERONÁUTICOS

AERONAUTICAL SERVICES

UNIDAD DE VERIFICACIÓN EN VUELO

IN-FLIGHT VERIFICATION UNIT

Durante 2008 la Unidad de Verificación en Vuelo (UVV) ha iniciado la prestación del servicio habiendo acumulado un total de 269 horas de vuelo.

During 2008, the In-flight Verification Unit (UVV) commenced the provision of services, accumulating a total of 269 flying hours.

La actividad desarrollada ha consistido en la verificación periódica de 45 radio-ayudas de diferente tipo (VOR-DME, ILS categorías I y II, NDB y PAPI) de la red de Aena.

The activity undertaken consisted of the periodical verification of 45 radio-aids of different types (VOR-DME, ILS categories I and II, NDB and PAPI) of the Aena network.



Para ello, la UVV cuenta con una aeronave Beechcraft B-300 equipada con sistemas de última generación y los recursos humanos especializados para su operación.

For this, the UVV employs a Beechcraft B-300 aircraft equipped with state-of-the-art systems and personnel who are specialists in its operation.

GALILEO

En 2008 Aena Internacional fue designada por su matriz Aena para llevar adelante la creación de la Unidad Galileo, responsable de desarrollar el futuro centro de control Galileo en España.

GALILEO

In 2008 Aena Internacional was designated by its holding company Aena to go ahead with the creation of the Galileo Unit, responsible for developing the future Galileo control centre in Spain.

En este contexto, Aena Internacional ha participado en la negociación con la Comisión Europea para ejecutar los compromisos políticos adquiridos entre la Unión Europea y el Gobierno de España. En este sentido se ha acordado el proceso de negociación y se han iniciado las actividades para el desarrollo de las infraestructuras asignadas a España, que serán gestionadas y operadas por Aena

In this context, Aena Internacional participated in the negotiations with the European Commission in order to carry forward the political commitments entered into between the European Union and the Spanish government. To this end, the negotiation process has been agreed and work has begun on the development of the infrastructures assigned to Spain, which will be managed and operated by

«En 2008 Aena Internacional fue designada por su matriz Aena para desarrollar el futuro centro de control Galileo en España»

«In 2008 Aena Internacional was designated by its holding company Aena to develop the future Galileo control centre in Spain»



Aena Internacional participa en tres aeropuertos de Reino Unido (en la fotografía uno de ellos, el Aeropuerto de Londres-Luton).

Aena Internacional has shares in three airports of the United Kingdom (photo shows London-Luton Airport).



Internacional. Como parte de las mismas, se ha finalizado el proceso de diseño del Centro de Control, así como el modelo conceptual del Centro «Safety of Life».

En paralelo a estas actividades, Aena Internacional está participando en el proceso de licitación pública para la construcción y despliegue del sistema, gestionado por la Comisión Europea, negociando su incorporación en los distintos consorcios industriales participantes.

El año 2008 ha servido, asimismo, para crear la oficina Galileo en Aena Internacional, dotándola de los recursos humanos y técnicos necesarios para permitir gestionar adecuadamente los intereses españoles en el proyecto.

ESSP

A lo largo de 2008, Aena Internacional ha seguido gestionando la participación de Aena en ESSP (European Satellite Services Provider), agrupación de los principales proveedores europeos de Navegación Aérea, que aspira a convertirse en el futuro operador-proveedor de servicios Egnos. Es de destacar que en 2008 se ha tomado la decisión de liquidar dicha agrupación de interés económico y se ha constituido una nueva compañía con sede en Toulouse, en la que participa Aena Internacional representando los intereses de su matriz Aena.

Aena Internacional. As part of the same, the design process of the Control Centre has been finalised, as well as the conceptual model of the «Safety of Life» Centre.

In parallel to this activity, Aena Internacional is participating in the public tendering process for the construction and deployment of the system managed by the European Commission, negotiating its incorporation in the different participating industrial consortia.

2008 has also seen the creation of the Galileo office in Aena Internacional, with the provision of the human and technical resources necessary to allow for the proper administration of Spanish interests in the project.

ESSP

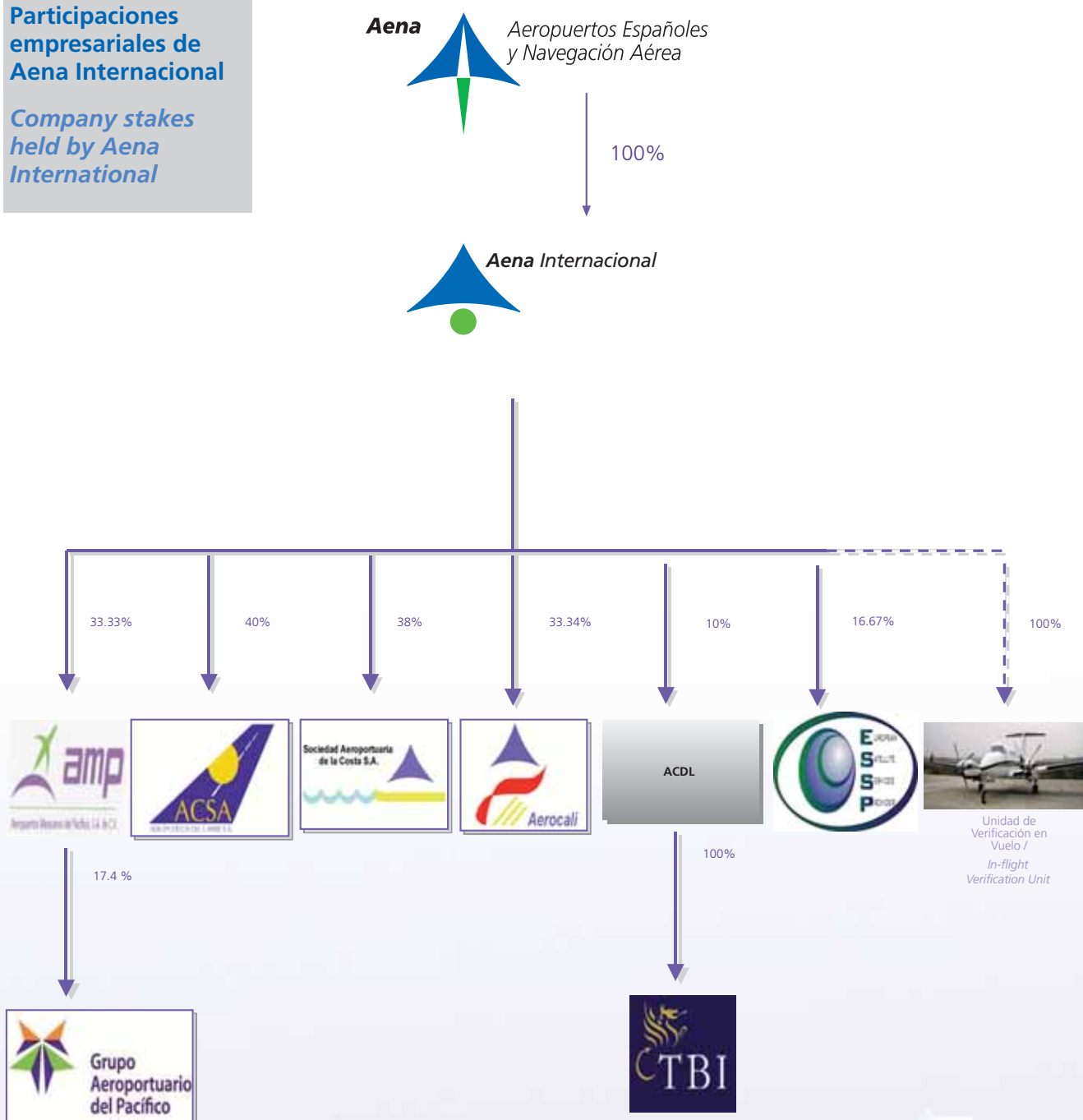
Throughout 2008, Aena Internacional continued to manage the Aena stake in ESSP (European Satellite Services Provider), which groups the main European Air Navigation providers and aspires to become the future operator-service provider Egnos. Notable in 2008 was the decision taken to wind-up said economic interest group and constitute a new company, based in Toulouse, in which Aena Internacional participates, representing the interests of Aena, its holding company.





Participaciones empresariales de Aena Internacional

Company stakes held by Aena International



Memoria 2008
Annual report 2008

Aeropuerto de La Palma.
La Palma Airport.



Información legal

Legal information

Informe de auditoría

Audit report



Aena registró unos ingresos de explotación consolidados de 3.241 millones de euros en 2008 (en la fotografía, Aeropuerto de Lanzarote).

In 2008, Aena's consolidated operating income amounted to 3,241 million Euros (photo shows Lanzarote Airport).



MINISTERIO
DE ECONOMIA
Y HACIENDA

SECRETARÍA DE ESTADO DE
HACIENDA Y PRESUPUESTOS

INTERVENCIÓN GENERAL DE LA
ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
"AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA"
(AENA)
CUENTAS CONSOLIDADAS
Ejercicio 2008

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



MINISTERIO DE
ECONOMÍA Y HACIENDA

INTERVENCIÓN GENERAL DE LA
ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO

ÍNDICE

	<u>Página</u>
I.- INTRODUCCIÓN.....	3
II.- OBJETIVOS Y ALCANCE DEL TRABAJO.....	4
III.- OPINIÓN.....	5
ANEXO I. – CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS DE AENA CORRESPONDIENTES AL EJERCICIO 2008	
INFORME DE GESTIÓN CONSOLIDADO	



MINISTERIO DE
ECONOMÍA Y HACIENDA

INTERVENCIÓN GENERAL DE LA
ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO

I- INTRODUCCIÓN

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

Las Cuentas Anuales consolidadas del ejercicio 2008 a las que se refiere el presente informe fueron formuladas por la Presidenta Directora General de AENA el 30 de marzo de 2009 y fueron puestas a disposición de esta Oficina Nacional de Auditoría el 15 de junio de 2009.

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

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



MINISTERIO DE
ECONOMÍA Y HACIENDA

INTERVENCIÓN GENERAL DE LA
ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO

II. OBJETIVOS Y ALCANCE DEL TRABAJO

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

Nuestro examen comprende el Balance consolidado a 31 de diciembre de 2008, la Cuenta de Pérdidas y Ganancias consolidada, el Estado de Cambios en el Patrimonio Neto consolidado, el Estado de Flujos de Efectivo consolidado y la Memoria consolidada correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha.

Las Cuentas Anuales consolidadas del ejercicio 2008 que se adjuntan son las primeras que la Entidad prepara aplicando el Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007. En este sentido, de acuerdo con la Disposición Transitoria Cuarta, apartado 1 del citado Plan, se han considerado las presentes Cuentas Anuales consolidadas como Cuentas Anuales consolidadas iniciales, por lo que no se incluyen cifras comparativas. En la nota 2.d) de la memoria "Aspectos derivados de la transición a las nuevas normas contables" se incorpora el balance consolidado y la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada incluidos en las Cuentas Anuales consolidadas del ejercicio 2007 que fueron preparadas aplicando el Plan General de Contabilidad vigente en dicho ejercicio, junto con una explicación de las principales diferencias entre los criterios contables aplicados en el ejercicio anterior y los actuales, así como la cuantificación del impacto que produce esta variación de criterios contables en el patrimonio neto a 1 de enero de 2008, fecha de transición. Con fecha 26 de junio de 2008 emitimos nuestro informe de auditoría acerca de las Cuentas Anuales consolidadas del ejercicio 2007, formuladas de conformidad con las normas y principios contables aplicables en dicho ejercicio, en el que se expresó una opinión favorable.

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



MINISTERIO DE
ECONOMÍA Y HACIENDA

INTERVENCIÓN GENERAL DE LA
ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO

III. OPINIÓN

En nuestra opinión, las Cuentas Anuales consolidadas de la Entidad y sus sociedades dependientes correspondientes al ejercicio 2008 representan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera a 31 de diciembre de 2008, de los resultados de sus operaciones, de los cambios en el patrimonio neto y de los flujos de efectivo de la Entidad y sus sociedades dependientes correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, y contienen la información necesaria para su interpretación y comprensión adecuada, de conformidad con las normas y principios contables que son de aplicación.

Concordancia del informe de gestión consolidado

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

Madrid, 18 de junio de 2009

La Auditora Nacional,

Fdo.: Beatriz González Betancort.

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

Fdo.: Alberto Girón González

Informe de gestión *Management report*



El beneficio de explotación del grupo se eleva a 110 millones de euros (en la fotografía, plataforma de estacionamiento de aeronaves del Aeropuerto de San Sebastián).

The Group's operating profit amounts to 110 million Euros (photo shows the aircraft parking platform at San Sebastian Airport).



Entidad pública empresarial «Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea» y sociedades dependientes

Public business entity «Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea» and subsidiaries

1. RESULTADOS ECONÓMICOS

1.1. Resultado consolidado

Los Ingresos de Explotación del año 2008 se han mantenido prácticamente constantes respecto al 2007 superando los 3.241 millones de euros a pesar del descenso en el tráfico de pasajeros y operaciones respecto al ejercicio 2007 en más del 3% en línea con la marcada desaceleración del tráfico aéreo a escala mundial.

Las mayores aportaciones a los ingresos por operaciones consolidados proceden de la entidad dominante Aena (96%) y de la Sociedad Ingeniería y Economía del Transporte S.A. (Ineco) que contribuye con el 3%.

Aunque los gastos de explotación crecieron a un ritmo menor del 5%, debido a la caída del tráfico ya comentada y al alto apalancamiento operativo, se ha registrado un descenso del resultado de explotación.

Los resultados financieros negativos han experimentado en 2008 un incremento del 27%, hasta 352,9 millones de euros motivado por el aumento del endeudamiento para atender a las inversiones contempladas en el Plan de Inversiones del ejercicio.

Una vez recogido el efecto positivo del Impuesto de Sociedades, el resultado consolidado del ejercicio atribuible a la entidad pública dominante asciende a una pérdida de 159,5 millones de euros.

1. EARNINGS

1.1. Consolidated profit

Operating income in 2008, at more than EUR 3,241 million, was virtually at the same level as in 2007, despite the over 3% decline in passenger traffic and operations compared with 2007, which mirrored the marked slowdown in air traffic worldwide.

The largest contributions to consolidated operating income came from the Parent, Aena (96%), followed by Ingeniería y Economía del Transporte S.A. (INECO), which contributed 3%.

Although operating expenses grew by less than 5% due to the aforementioned fall in traffic and to the high operating leverage, there was a drop in profit from operations.

Financial loss rose by 27% in 2008 to EUR 352.9 million, as a result of the increase in borrowing in order to undertake the investments envisaged in the 2008 Investment Plan.

After including the positive income tax effect, the consolidated result for the year attributable to the Parent amounted to a loss of EUR 159.5 million.



1.2. Ratios financieros y económicos

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

1.2. Financial and economic ratios

The Aena Group's main economic and financial ratios are as follows:

RATIOS	2008
RATIOS DE SOLVENCIA / SOLVENCY RATIOS	
R. endeudamiento lp: Deuda lp-Fondos Propios / <i>Long-term indebtedness ratio: Long-term debt/Equity</i>	2,44
RATIOS DE RENTABILIDAD / PROFITABILITY RATIOS	
Margen EBITDA / <i>EBITDA margin</i>	25,46%
Margen explotación: Resultado explotación/ventas / <i>Operating margin: Profit from operations/Sales</i>	3,54%
Rentabilidad económica: Beneficio explotación/total activo / <i>Economic profitability: Profit from operations/Total assets</i>	0,67%

2. EVOLUCIÓN DE LA ACTIVIDAD

2. BUSINESS PERFORMANCE

2.1. Actividad aeroportuaria

En el año 2008, los aeropuertos españoles registraron 203,8 millones de pasajeros (el 3,2% menos que en 2007), operaron más de 2,4 millones vuelos (el 3,9% menos) y se transportaron 643.048 toneladas, el 0,1% más que el año anterior.

Si bien estas cifras reflejan un descenso de pasajeros y operaciones respecto al 2007, en línea con la marcada desaceleración del tráfico aéreo a escala mundial, Aena sigue manteniéndose como el mayor operador aeroportuario del mundo en número de pasajeros.

2.1. Airport business

In 2008 Spanish airports recorded 203.8 million passengers (3.2% less than in 2007), operated over 2.4 million flights (3.9% less) and carried nearly 630,000 tonnes of cargo (0.4% more).

Although these figures reflect a decrease in passengers and operations compared with 2007, in line with the stark decrease in air traffic worldwide, Aena has retained its position as the largest airport operator worldwide in terms of passenger numbers.

2.1.1. Pasajeros

Un total de 203,8 millones de pasajeros utilizaron las instalaciones de la red de Aena durante 2008, lo que representa un descenso del 3,2% respecto al 2007. Del total de estos pasajeros, 202,3 millones corresponden a vuelos comerciales (-3,1%) y de ellos, 120,1 millones utilizaron vuelos internacionales (+0,4%) y 82,2 millones viajaron en vuelos nacionales (-7,8%).

Entre los principales aeropuertos por tráfico de pasajeros, Madrid-Barajas continúa siendo el mayor de la red, con 50,9 millones de pasajeros, lo que supone un descenso

2.1.1. Passengers

A total of 203.8 million passengers used the facilities in Aena's network in 2008, down 3.2% from 2007. Of this total, 202.3 million travelled on commercial flights (-3.1%), 120.1 million of these to international destinations (+0.4%), and 82.2 million to destinations in Spain (-7.8%).

Among the major airports in terms of passenger traffic, Madrid-Barajas continues to head the network, with 50.9 million passengers, down 2.4% from 2007. It



del -2,4% respecto al 2007. Le siguen Barcelona-El Prat, con 30,2 millones (-8,2%); Palma de Mallorca, con 22,8 millones (-1,7%); Málaga, con 12,8 millones (-5,7%); Gran Canaria, con 10,2 millones (-1,4%) y Alicante, con 9,6 millones (+5%).

Entre los mayores crecimientos porcentuales destacan los Aeropuertos de Zaragoza, con un incremento del 16,2%; Girona-Costa Brava, 13,6%; Santander, 12,4%; Alicante, 5%, y Tenerife Norte, 2,7%.

Durante el 2008 continúa el aumento del tráfico internacional de pasajeros, que alcanza el 0,4% en el conjunto de la red. En este aspecto destaca el crecimiento de los Aeropuertos de Vigo (23,4%), Zaragoza (19,4%), Santander (15,5%), Asturias (15,0%), Girona-Costa Brava (10,8%), La Palma (9,6%) y Alicante (7,6%).

2.1.2. Aeronaves

A lo largo del 2008, los aeropuertos realizaron un total de 2,4 millones de operaciones, lo que supone un descenso con respecto al número de operaciones del 2007 (-3,3%). Del total de estos movimientos, 2,1 millones corresponden a vuelos comerciales (-3,3%), de los que 1,1 millones fueron nacionales (-4,5%) y otro millón tuvo carácter internacional (-2,0%). Respecto al tipo de vuelo, 1,8 millones fueron regulares (-1,9%) y se registraron más de 235.000 vuelos chárter (-10,4%).

El Aeropuerto de Madrid-Barajas continúa siendo el de mayor tráfico de toda la red, con 470.000 movimientos de aeronaves (-2,8%), seguido de Barcelona-El Prat, con más de 321.000 operaciones (-8,7%); Palma de Mallorca, con más de 193.000 (-2%); Málaga, con 120.000 (-7,6%); Gran Canaria, superando los 116.000 vuelos (+1,7%); Valencia, con 97.000 (+0,2%); Alicante, con 81.000 (+1,7%); Tenerife Norte, con 68.000 (+3,0%) y Sevilla, con 65.000 (0%).

Entre los aeropuertos con mayor crecimiento porcentual de operaciones destaca el Aeropuerto de Santander, que registró un aumento del 12,9% (más de 19.000 operaciones); le siguen Girona-Costa Brava, 10,2% (en torno a las 50.000); Tenerife Norte, 3,0% (68.000) y Alicante, 1,7% (81.000).

2.1.3. Mercancías

El volumen de mercancías transportadas durante 2008 fue de 643.048 toneladas, el 01% más que el año anterior, siendo 429.047 toneladas la carga internacional transportada (+4,8%) y el resto, más de 200.000 toneladas, la carga nacional (-8%).

is followed by Barcelona, with 30.2 million (-8.2%); Palma de Mallorca, with 22.8 million (-1.7%); Malaga, with 12.8 million (-5.7%); Gran Canaria, with 10.2 million (-1.4%), and Alicante, with 9.6 million (+5%).

Outstanding in terms of percentage growth were the airports of Zaragoza (16.2%); Girona-Costa Brava (13.6%); Santander (12.4%), Alicante (5%) and Tenerife Norte (2.7%).

In 2008 international passenger traffic continued to increase, reaching 0.4% in the network as a whole. Noteworthy in this respect is the progress of the airports of Vigo (23.4%), Zaragoza (19.4%), Santander (15.5%), Asturias (15%), Girona-Costa Brava (10.8%), La Palma (9.6%) and Alicante (7.6%).

2.1.2. Aircraft

In 2008 the airports handled a total of 2.4 million flights, fewer than those in 2007 (-3.3%). Of these total movements, 2.1 million relate to commercial flights (-3.3%), which included 1.1 million inside Spain (-4.5%) and another million to international destinations (-2.0%). By type of flight, 1.8 million were regular flights (-1.9%) and over 235,000 were charter flights (-10.4%).

Madrid-Barajas airport continued to have the most traffic across the network, with 470,000 movements of aircraft (-2.8%), followed by Barcelona, with over 321,000 flights (-8.7%); Palma de Mallorca, with over 193,000 (-2%); Malaga, with 120,000 (-7.6%); Gran Canaria, with over 116,000 (+1.7%); Valencia, with 97,000 (+0.2%); Alicante, with 81,000 (+1.7%); Tenerife Norte, with 68,000 (+3.0%), and Seville, with 65,000 (0%).

Among the airports with the highest percentage growth of flights, outstanding was the airport of Santander, which reported a 12.9% increase (over 19,000 flights), followed by Girona-Costa Brava, 10.2% (approximately 50,000); Tenerife Norte, 3% (68,000) and Alicante, 1.7% (81,000).

2.1.3. Cargo

In 2008 643.048 tonnes of goods were transported, up 0.1% on 2007. Of these, 429,047 tonnes related to international cargo (+4.8%) and the remainder, over 200,000 tonnes, related to domestic cargo (-8.0%).



Por aeropuertos, Madrid-Barajas mantiene el primer lugar, con 329.000 toneladas (+1,2%). Le siguen Barcelona-El Prat con 110.844 toneladas (el 8,52% más); Vitoria, con 38.164 (el 8,87% más); Gran Canaria, 33.743 (el 10,13% menos), y Zaragoza, con 22.357 (el 5,54% más).

2.2. Navegación aérea

El número total de vuelos gestionados por Navegación Aérea en España durante el año 2008 fue de 2,07 millones, mientras que en el transcurso del año 2007 fue de más de 2,09 millones, lo que se traduce en una variación del -1,2%.

Según los datos de Eurocontrol, el tráfico aéreo, en número de vuelos IFR (vuelos instrumentales), ha sufrido un decremento del 1,9% en la Región de Información de Vuelo (FIR) Península y de un 0,6% en el FIR Canarias.

By airport, Madrid-Barajas remained in first place, with 329,000 tonnes (+1.2%), followed by Barcelona, with 110.844 tonnes (+8,5%); Vitoria, with 38,164 tonnes (+8,8%), Gran Canaria, with 33,743 tonnes (-10.1%) and Zaragoza, with 22,357 tonnes (+5.5%).

2.2. Air Navigation

In 2008 Air Navigation handled a total of 2.07 million flights (2007: over 2.09 million) in Spain, i.e. 1.2% fewer than in 2007.

According to Eurocontrol data, air traffic in terms of IFR (instrument flight rule) flights fell by 1.9% in the mainland flight information region (FIR) and 0.6% in the Canary Islands FIR.

3. LÍNEAS DE NEGOCIO

3.1. Centros de carga aérea

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

En este sentido, en 2006 se puso en práctica la Política de Responsabilidad Social Corporativa de Clasa, que comprende los objetivos, compromisos y obligaciones de la empresa y las garantías que deberán cumplir los edificios respecto a la prevención de riesgos laborales, protección al medioambiente, desarrollo sostenible, calidad en la ejecución de la obra y satisfacción del cliente.

Al cierre de 2008 las concesiones administrativas otorgadas a Clasa por Aena se refieren a la Zona Modular de Carga en el Aeropuerto de Madrid-Barajas, Zona de Carga Aérea del Aeropuerto de Barcelona-El Prat, parcela 1.2 del Aeropuerto de Zaragoza, dos parcelas para actividades logísticas en el Aeropuerto de Bilbao, dos parcelas de terreno urbanizado en el Aeropuerto de Vitoria, una parcela de terreno urbanizado en el Aeropuerto de Palma de Mallorca y la Zona de Carga Aérea del Aeropuerto de Valencia.

Cabe destacar que los edificios de servicios generales de los centros de carga de Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat

3. BUSINESS LINES

3.1. Air cargo centres

The Group company Centros Logísticos Aeroportuarios, S.A. (Clasa) is entrusted with the task of constructing, managing and promoting cargo centres and performing the activities related thereto, especially at the Aena airports.

In this connection, Clasa's Corporate Social Responsibility Policy was implemented in 2006, covering the company's objectives, commitments and obligations, as well as the guarantees that must be offered by the buildings in terms of the prevention of occupational risks, environmental protection, sustainable development, quality in the performance of work and customer satisfaction.

At 2008 year-end the administrative concessions granted to Clasa by Aena related to the modular cargo area at Madrid-Barajas airport, the air cargo area at Barcelona airport, lot 1.2 of Zaragoza airport, two lots for logistics activities at Bilbao airport, two developed land lots at Vitoria airport, one developed land lot at Palma de Mallorca airport and the air cargo area at Valencia airport.

It should be noted that the general services buildings of the Madrid, Barcelona and Valencia cargo centres were



y Valencia se encuentran comercializados a finales del ejercicio 2008 en el 93,29%, 87,97% y 79,97% de su superficie, respectivamente, con un total de 292 clientes.

Las actuaciones más destacables efectuadas en 2008 en los centros de carga aérea se resumen de la siguiente manera:

Centro de Carga Aérea de Madrid-Barajas

- El Consejo de Administración de la Entidad Pública Empresarial acordó el 19 de julio de 2008 otorgar a Clasa la concesión de 143.429 m2 de terrenos para la ampliación del Centro de Carga Aérea y su logística del Aeropuerto de Madrid-Barajas.
- En esta zona de carga sur se ha firmado un contrato de opción del derecho de edificación con Nacex para construir una nave en segunda línea.

Centro de Carga Aérea de Barcelona-El Prat

- Se ha formalizado el contrato de cesión del derecho de edificación y de explotación de las parcelas II.4 y II.5.b con la empresa Forbes Concept S.L.
- Se ha formalizado el contrato de cesión del derecho de edificación y de explotación de las parcelas III.1 y III.2 con la empresa Pradal Logística S.L.
- Se ha hecho entrega definitiva de la parcela III.3.
- Se ha formalizado el contrato de cesión del derecho de edificación y de explotación para la construcción de una nave en segunda fila en la parcela III.5 con la empresa Transportes Azkar S.A.

Centro de Carga Aérea de Palma de Mallorca

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

Otras actuaciones empresariales

Programa de Actuaciones Gerenciales Estratégicas (Pagic): Se han fijado, revisado y evaluado los compromisos adquiridos por todos los componentes del equipo directivo, actuaciones que han contribuido al desarrollo de un robusto Plan de Acciones de Mejora.

Mejora de la seguridad, la conservación y el mantenimiento de las urbanizaciones, edificios e instalaciones en los centros de carga aérea: con el objetivo de la mejora de la cali-

93.29%, 87.97% and 79.97% leased, respectively, to a total of 292 customers.

The most notable actions carried out in 2008 at the air cargo centres are summarised as follows:

Madrid-Barajas Air Cargo Centre

- *On 19 July 2008 the Board of Directors of Entidad Pública Empresarial resolved to award Clasa the concession for 143,429 m2 of land for the extension to the air cargo centre and its logistics services at Madrid-Barajas airport.*
- *In this South cargo area an optional contract with the right to construct an industrial building behind the cargo area was entered into with NACEX.*

Barcelona Air Cargo Centre

- *The contract for the transfer of the building construction and exploitation right on lots II.4 and II.5.b was formally executed with Forbes Concept S.L.*
- *The contract for the building construction and exploitation right on lots III.1 and III.2 was formally executed with Pradal Logística S.L.*
- *The final delivery of Lot III.3 took place.*
- *The contract for the transfer of the building construction and exploitation right allowing construction of an industrial building in the second row of plot III.5 was formally executed with Transportes Azkar S.A.*

Palma de Mallorca Air Cargo Centre

- *The concession contract for land in a developed lot was entered into with Aena.*
- *The contract for the transfer of the building construction and exploitation right allowing construction of an industrial building on lot 4 was formally executed with Transportes Azkar S.A.*

Other business actions

Strategic Management Action Programme («SMAP»): The commitments acquired by all the members of the management team were established, reviewed and evaluated, and based on these actions, a robust Improvement Action Plan was developed.

Improvements in the Safety, Upkeep and Maintenance of developments, buildings and fixtures at air cargo centres: In order to improve the objective quality and



dad objetiva y la percibida por los clientes de Clasa se han desarrollando una serie de acciones para la mejora de la seguridad, la conservación y el mantenimiento de las urbanizaciones de los centros de carga aérea, tales como la mejora de los tramos de urbanización del centro de carga de Madrid-Barajas para adaptarlos convenientemente a la operativa de vehículos pesados, sustitución integral de las cabinas de ascensores y del sistema de control del edificio de servicios generales de dicho Aeropuerto, puesta en servicio del nuevo puesto de control de seguridad en el edificio de servicios centrales del Aeropuerto de Barcelona-El Prat e implantación de medidas al objeto de reducir, al mínimo, el impacto sobre el medio ambiente e incorporar el SGI de residuos en dicho Aeropuerto.

Actuación en materia de Recursos Humanos: se ha incorporado a los empleados de Clasa al sistema de previsión social, complementario al sistema público de Seguridad Social, en términos similares a los que se están implantando actualmente en el sector público estatal, en el vigente, en Aena, respecto a sus propios empleados.

Actuaciones en materia de Responsabilidad Social Corporativa: se ha obtenido la certificación, por la Asociación española de Normalización y Certificación (Aenor) del Sistema de Gestión Integrado. En materia de seguridad y salud en el trabajo, además de la certificación de conformidad con la Norma OSHAS 18001:2007, Clasa ha sido auditada satisfactoriamente en cumplimiento de lo establecido en la Ley 31/1995 de prevención de riesgos laborales.

Participación en Proyectos I+D+i: Destaca la participación en el Proyecto de Investigación denominado «Análisis de las cadenas logísticas comprendidas en los procesos de transferencias intermodales al y del modo aéreo. Prognosis cuantitativa y cualitativa de movilidad país/producto. Modelos de comportamiento, condicionantes, ventajas comparativas y elementos decisionales en la utilización del modo aéreo para el transporte de mercancías», así como la participación de Clasa en diversas actividades de la Plataforma Tecnológica en Logística Integral (Logistop), donde, además, es miembro del comité rector.

3.2. Consultoría e Ingeniería

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

that perceived by Clasa's customers, a series of actions were implemented to improve the safety, upkeep and maintenance of the developed areas of the air cargo centres, such as that of Madrid-Barajas, to adapt them for the operation of heavy vehicles. All the lift cabins and the control system of the Madrid-Barajas airport general services building were replaced, the new safety control work station came into service in the Barcelona airport central services building and measures were implemented at this airport to minimise the environmental impact and incorporate the integrated waste management system.

Actions in the Human Resources area: Clasa's employees were registered in the employee welfare system that supplements the state social security system, under similar terms to those currently being implemented in the State Public Sector, and those currently applicable to Aena's own employees.

Actions in the area of Corporate Social Responsibility: The integrated management system was certified by the Spanish Association for Standardisation and Certification (AENOR). In the area of occupational health and safety, in addition to being certified in accordance with the OSHAS 18001:2007 standard, Clasa was successfully audited in compliance with the provisions of Occupational Risk Prevention Law 31/1995.

Participation in R&D&i projects: Noteworthy was the company's involvement in the research project known as «Analysis of logistics chains included in intermodal transfer processes to and from the air mode. Quantitative and qualitative prognosis of country/product mobility. Behaviour models, constraints, comparative advantages and decisional elements in the use of the air mode for goods transport», and Clasa's participation in various activities organised by the Technological Platform on Integral Logistics (Logistop), in which it is also a member of the Steering Committee.

3.2. Consulting and Engineering

The Group company Ingeniería y Economía del Transporte, S.A (INECO) carries out various types of studies, projects and work in the areas of consulting and civil engineering, aeronautics, industrial projects, telecommunications, environment, systems, building construction, urban development and land zoning, and, in general, all those activities related to transportation, infrastructures, telecommunications and information society services.



En este sentido, durante el ejercicio 2008 el 23,73% de la producción procede de la actividad de consultoría, seguida de obras y mantenimiento (23,42%), proyectos aeroportuarios (18,73%), sistemas y navegación aérea (10,82%), proyectos ferroviarios (10,23%), instalaciones y sistemas ferroviarios (7,85%) y carreteras (5,23%).

Los trabajos más significativos desarrollados por Ineco en 2008 han sido los siguientes:

Consultoría:

- Asistencia técnica en el desarrollo de la puesta en marcha de los diferentes tramos del plan ferroviario nacional 2ª fase.
- Asistencia técnica a la Dirección de Transición Aeropuertos para la puesta en explotación de las ampliaciones de los aeropuertos de Aena.

Obra y mantenimiento:

- Consultoría y asistencia para las direcciones facultativas y oficina de seguimiento y programación para el nuevo acceso ferroviario de alta velocidad de Levante 2ª fase.
- C. y AT para dirección facultativa y ambiental y Asesoría Técnica obras nuevo acceso ferroviario Norte y Noroeste España. Tramo: Soto del Real-Segovia. Infraestructura y Vía. Lotes 1, 2, 3 y 4. Plataforma.

Proyectos ferroviarios:

- Encomienda de gestión del Ministerio de Fomento (Dirección General de Ferrocarriles) para apoyo en el control de calidad de los proyectos.
- Consultoría y asistencia para la redacción del proyecto de plataforma del Corredor Norte-Noroeste de Alta Velocidad, Valladolid-Burgos. Tramo: nudo de Venta de Baños-Torquemada.

Instalaciones y sistemas ferroviarios:

- Consultoría y asistencia técnica para el control y vigilancia en las obras del proyecto de instalaciones para el tramo: Puig de Lérida-Barcelona-Sants de la Lav Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa.
- C. y A. para D. Facultativa Obras Instalaciones Eléctricas (Subestaciones eléctricas tracción, Lac, Señalización, telecomunicaciones fijas y GSM-R, operadores públicos, sistemas de ayuda y explotación, centro regulación y control edificios técnicos) Lav. Co-Ma.

In this connection, 23.73% of production in 2008 arose from the consulting business, followed by construction and maintenance (23.42%), airport projects (18.73%), systems and air navigation (10.82%), railway projects (10.23%), railway installations and systems (7.85%) and roads (5.23%).

The most significant projects carried out by INECO in 2008 were as follows:

Consulting:

- *Technical support in the development of the start-up of various sections of the second phase of the Spanish railway system plan.*
- *Technical support provided to the Directorate of Airport Transition for the start-up of the extensions to Aena airports.*

Construction projects and maintenance:

- *Consulting and support for project management and the programming and monitoring office for the second phase of the new Eastern Spain high-speed railway access.*
- *Consulting and technical support for project and environmental management and technical assistance for the new North and Northeast Spain railway access projects. Section: Soto del Real-Segovia. Infrastructure and track. Lots 1, 2, 3 and 4. Platform.*

Railway projects:

- *Commissioned («encomienda de gestión») by the Ministry for Development (Directorate-General of Railways) to support project quality control.*
- *Consulting and support for the preparation of the Valladolid-Burgos high-speed North-Northeast corridor platform project: Section: Venta de Baños-Torquemada node.*

Railway installations and systems:

- *Consulting and technical support for the control and surveillance of the installation project for the Puigverd de Lérida-Barcelona (Sants) section of the Madrid-Zaragoza-Barcelona-French Border high speed rail line.*
- *Consulting and support for the project management of electrical installation construction work (traction power substations, OCS, signalling, wireline telecommunications and GSM-R, public operators, assistance and operating systems, and technical building regulation and control centre), Córdoba – Malaga high speed rail line*



Sistemas y navegación aérea:

- Asistencia técnica para servicios de implantación y seguimiento del sistema de gestión de seguridad, planes de acción y proyectos de operaciones de navegación aérea.
- Asistencia técnica para la prestación del servicio a las divisiones de la dirección de ingeniería y explotación técnica (DIET).

Proyectos aeroportuarios:

- Asistencia técnica para la gestión de redacción y otros expedientes.
- Asistencia técnica para seguimiento de programas de la oficina técnica (spot) del Aeropuerto de Madrid-Barajas.

Carreteras:

- Encomienda de gestión: elaboración de informes de supervisión de anteproyectos y proyectos de construcción y de seguimiento de las actuaciones de mejora y de acondicionamiento del plan de adecuación de las autovías de primera generación. Primera fase
- Encomienda de gestión para la asistencia técnica para estudios de seguimiento, control y planificación de proyectos y obras de la Dirección General de Carreteras.

Air systems and navigation:

- *Technical support for safety management system implementation and monitoring services, action plans and air navigation operations.*
- *Technical support for the provision of the service to the divisions of the Directorate of Engineering and Technical Operations (DIET).*

Airport projects:

- *Technical support for the management of draft documents and dossiers.*
- *Technical support for the monitoring of the Madrid-Barajas airport technical office programmes.*

Roads:

- *Commissioned by government («encomienda de gestión») to manage the preparation of reports on construction proposal and project supervision, and follow-up reports on improvement and fit-out measures under the plan for the adaptation of first-generation motorways. First phase.*
- *Commissioned («encomienda de gestión») to manage technical support for monitoring, control and planning studies for projects and construction work of the Directorate-General of Roads.*

3.3. Internacional

Durante el año 2008, la Unión Europea ha impulsado numerosas iniciativas legislativas en materia de transporte aéreo, sin embargo hay cuatro áreas que destacan especialmente por su importancia: medioambiente, tarifas, seguridad y franjas horarias.

En materia de tarifas, el Parlamento y el Consejo alcanzaron un acuerdo sobre el texto de la Directiva de Tarifas Aeroportuarias. Dicho texto ya ha sido aprobado por el Pleno de la Eurocámara y está pendiente de su adopción por el Consejo. La Directiva introduce una serie de principios generales en la fijación de tarifas aeroportuarias que deberán ser respetados por los estados miembros.

La seguridad también ha sido potenciada en 2008 mediante la adopción del nuevo Reglamento 300/2008 sobre Normas Comunes en materia de Seguridad de la Aviación Civil, que aclara y actualiza el Reglamento 2320/2002 publicado tras los atentados del 11 de septiembre de 2001. Entre sus novedades destaca la forma-

3.3. International

In 2008 the European Union pushed for new legislation in numerous areas of air transport, four of these being especially important: the environment, charges, security and slots.

On the subject of charges, the Parliament and the Council reached an agreement on the text of the Directive on Airport Charges. This text has already been approved at the Eurochambers' plenary session and is awaiting adoption by the Council. The Directive introduces a series of general principles for the determination of airport charges which should be observed by the member states.

Security was also boosted in 2008 through the adoption of the new Regulation 300/2008 on common rules in the field of civil aviation security, which clarifies and updates Regulation 2320/2002 published in the wake of the attacks of 11 September 2001. Noteworthy in the new Regulation is the formalisation of the airline



lización de la participación del sector aéreo en el proceso legislativo mediante el grupo Sagas (Special Advisory Group on Aviation Security).

En lo que respecta a la gestión de franjas horarias, la Comisión ha publicado una comunicación para clarificar algunos aspectos del Reglamento 793/2004. El elemento más destacado de la citada comunicación fue el hecho de que el Ejecutivo comunitario declaró su intención de «no perseguir» las compraventas de «slots», siempre y cuando se realicen de forma transparente.

También ha entrado plenamente en vigor el Reglamento 1107/2006 sobre Derechos de los Pasajeros con Movilidad Reducida, que ha supuesto un importante reto para los aeropuertos al comenzar a gestionar este servicio. Y por supuesto, no podemos olvidar la aplicación de la Primera Fase del acuerdo de liberalización del tráfico aéreo entre la Unión Europea y Estados Unidos.

Desde la División de Relaciones Internacionales y Marketing Aeroportuario se han analizado estas normativas y se ha colaborado con ACI Europa en la promoción de los intereses aeroportuarios.

En el ámbito internacional, hay que señalar las visitas de delegaciones extranjeras que han pasado por nuestros aeropuertos, procedentes de países como Argentina, Grecia, Holanda, Japón, Suráfrica y Tailandia. En cuanto a reuniones internacionales, además de numerosas reuniones de carácter técnico, Aena participó en la Conferencia mundial de Operaciones Aéreas organizada por IATA, «IATA OPS Forum 2008» en febrero en Madrid, y en la reunión con empresas francesas relacionadas con el sector aeroportuario (aspectos comerciales y de infraestructura) en colaboración con la Embajada Francesa.

Por otra parte, durante el año 2008 el director de Aeropuertos Españoles ha continuado su participación en las reuniones de ACI como miembro del Consejo Mundial de Aeropuertos, y de ACI Europe como miembro del Consejo europeo.

SESAR

En el proyecto Sesar (Single European Sky ATM Research) hay que destacar, por un lado, la finalización en marzo de la Fase de Definición (2006-2008), de la que se han obtenido seis documentos entregables significando la entrega en 2008 del Plan Maestro ATM (D5) y del Programa de Trabajo para 2008-2013 (D6). Este Programa fue posteriormente revisado con el fin de completar todos los proyectos y paquetes de trabajo que conformarán la Fase de

industry's participation in the legislative process through SAGAS (Stakeholders' Advisory Group on Aviation Security).

With regard to slot management, the Commission published a Communication to clarify certain aspects of Regulation 793/2004. Most importantly, the Communication mentioned that the Commission declared that it would not «pursue» the trading of slots, provided it takes place in a transparent manner.

However, these were not the only issues that came to the fore in 2008. Regulation 1107/2006 concerning the Rights of Passengers with Reduced Mobility was fully enforced and airports were faced with the daunting task of introducing the service. And, of course, we must not forget the application of the first phase of the EU-US air traffic deregulation agreement.

The Division of International Relations and Airport Marketing has analysed these regulations and has joined forces with ACI Europe to promote airport interests.

In the international arena, mention must be made of the foreign delegations that passed through our airports from countries such as Argentina, Greece, The Netherlands, Japan, South Africa and Thailand. In addition to attending numerous technical meetings abroad, Aena participated in the World Conference on Aviation Operations organised by IATA, the «IATA OPS Forum 2008» held in Madrid in February, and in meetings with French companies of the airport industry (to discuss commercial and infrastructure matters) in partnership with the French Embassy.

Additionally, in 2008 the Spanish Airports Manager continued to participate in ACI meetings as a member of the World Airport Council and in ACI Europe meetings as a member of the European Council.

SESAR

In the SESAR (Single European Sky ATM Research) project, noteworthy events were, on the one hand, the completion in March of the Definition Phase (2006-2008), the deliverables of which consisted of six documents, two of which were delivered in 2008: ATM Master Plan (D5) and the Work Programme for 2008-2013 (D6). This Programme was subsequently reviewed to complete all the projects and work packages which



Desarrollo 2008-2014, bajo la gestión de la Empresa Común Sesar (Sesar Joint Undertaking (SJU)), formalmente constituida en diciembre de 2008.

Por otro lado la Dirección de Aeropuertos Españoles ha colaborado con la Dirección de Navegación Aérea en la elaboración tanto de la oferta no vinculante (NBO) para el acceso de Aena como miembro de la SJU (entregada a mediados de septiembre), como de la preparación de la oferta final (ya vinculante) que será entregada en los primeros meses de 2009.

Hay que resaltar que Aena se postula como empresa líder del paquete de trabajo 6 (WP6), operaciones aeroportuarias.

EUROCONTROL

En la participación de Aena en asuntos relativos a Eurocontrol se puede distinguir, la parte institucional de la relativa a la convergencia:

- El Consejo Provisional (PC) aprobó la reforma del Consejo de Servicios de Navegación Aérea (ANSB) que asume tareas de gobierno de la organización por mandato del PC y se han constituido los Consejos Supervisores (SB) para CFMU (Unidad Central de Gestión de Afluencia), CRCO (Oficina Central de Tarifas de Rutas) y CND (Diseño Cooperativo en Red) como órganos de apoyo del director general para la gestión de sus presupuestos y actividades. La directora de Navegación Aérea de Aena es uno de los ocho miembros de los representantes de los proveedores de servicio de navegación aérea (ANSP) en el Consejo ANSB.
- Firma LCIP (Plan Local Español de Convergencia e Implantación), el 13 de mayo de 2008 se realizó el acto formal de aprobación del Plan para los años 2008-2012. El documento fue firmado por el Estado Mayor del Aire, la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) y Aena.
- En el ámbito relativo a la convergencia internacional, el grado de convergencia para Aena con el anteriormente citado LCIP fue del 96,1% a 31 de diciembre de 2008.
- Entre los eventos más importantes cabe citar el CDA Workshop Eurocontrol celebrado en septiembre. El AIS-GIS Workshop, con los últimos avances en la edición de información aeronáutica, y el Taxiway Barajas Workshop, dedicado en exclusiva a los procedimientos de rodaje en el Aeropuerto de Madrid-Barajas, ambos en diciembre de 2008.

will constitute the 2008-2014 Development Phase, under the supervision of the SESAR Joint Undertaking (SJU), formally set up in December 2008.

Additionally, the Directorate of Spanish Airports collaborated with the Directorate of Air Navigation on the preparation of the non-binding offer of Aena's candidacy for membership to the SJU (delivered in mid-September) and the preparation of the final offer (already binding) which will be delivered in early 2009.

It should be mentioned that Aena has been nominated to lead Work Package 6 (WP6), Airport Operations.

EUROCONTROL

Aena's participation in matters relating to EUROCONTROL is divided between institutional issues and convergence matters:

- *The Provisional Council (PC) approved the reformation of the Air Navigation Supervisory Board (ANSB) which governs the organisation as mandated by the PC, and Supervisory Boards (SB) were set up for the CFMU (Central Flow Management Unit), the CRCO (Central Route Charges Office) and CND (Cooperative Network Design), these being the entities that assist the General Manager in the management of his budgets and activities. Aena's Air Navigation Manager is one of the eight air navigation service provider representatives who serve on the ANSB Board.*
- *Signing of the Spanish LCIP (Local Convergence and Implementation Plan). On 13 May 2008 the 2008-2012 Plan was formally approved. The document was signed by the Spanish Air Force Chief of Staff, the Director General of Civil Aviation and Aena.*
- *As regards international convergence, the degree of convergence attained by Aena through the aforementioned LCIP was 96.1% at 31 December 2008.*
- *Among the most important events in 2008 were the EUROCONTROL CDA Workshop held in September, the AIS-GIS Workshop which addressed the latest advances in the publication of aeronautical information and the Barajas Taxiway Workshop, which focused exclusively on taxiing procedures at Madrid-Barajas airport. The last two events took place in December 2008.*



CANSO

- Aena participa en el grupo de directores ejecutivos (CEO) de Canso Europa, denominado EC3, trabajando en el proceso de consulta del SES II del impacto de la implantación de un esquema de servicio basado en prestaciones, en el establecimiento de la función de gestión de servicios en red y la transferencia a la Agencia Europea de Seguridad Aérea (Easa) de competencias en ATM.

AEFMP

Aena ha liderado las iniciativas para el establecimiento de la AGVN (ATS Ground Voice Network) Task Force (TF) y la IP TF para elaborar estrategias de implantación en comunicaciones.

3.3.1. Aena Internacional

Aena Internacional ha continuado desarrollando su presencia en aeropuertos a través de su participación, bajo diferentes esquemas, en veintisiete aeropuertos de Hispanoamérica (México, Colombia, Cuba y Bolivia), Unión Europea (Reino Unido y Suecia) y Estados Unidos de Norteamérica.

El número de pasajeros atendidos en dichos aeropuertos se mantuvo estable en los 52,2 millones. En efecto, aunque el comportamiento del tráfico al inicio del ejercicio fue de claro crecimiento en línea con lo ocurrido en el año anterior, sin embargo, se ha producido, durante 2008, un deterioro progresivo como consecuencia del empeoramiento de la situación económica general a escala mundial.

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

En el área de servicios aeronáuticos, 2008 ha sido un año de fuerte impulso a la actividad destacando las siguientes consecuciones:

- La Unidad de Verificación en Vuelo de Aena Internacional comenzó la prestación de servicios de verificación en vuelo de radioayudas de la red de Aena.
- Se ha creado en Aena Internacional la oficina del proyecto Galileo, realizándose durante 2008 las actividades necesarias para localizar en España infraestructuras estratégicas para la operación del sistema. Esas actividades, deberán permitir el cumplimiento de los compromisos políticos adquiridos por el Gobierno

CANSO

- *Aena is a member of the European CANSO CEO Committee known as the EC3, which is currently providing advice for the SES II package on the impact of the implementation of a service structure based on benefits, establishing the network service management function and working on the transfer to the European Aviation Safety Agency (EASA) of ATM competencies.*

AEFMP (Air Navigation Systems Harmonisation Plan)

Aena has led the initiatives for the establishment of the AGVN (ATS Ground Voice Network) Task Force (TF) and the IP TF to devise strategies for implementation in communications.

3.3.1. Aena International

Aena International continued to develop its airport presence, through various forms of participation, at 27 airports in Latin America (Mexico, Colombia, Cuba and Bolivia), the EU (UK and Sweden) and the US.

The number of passengers served at these airports remained stable at about 52.2 million. In fact, although the trend in traffic at the beginning of the year clearly mirrored the growth of the previous year, there was a gradual decline over the remainder of 2008 due to the overall deterioration of the world economy.

In general, Aena International provided technical support and assistance at the airports in which it is present and particularly at those where it discharges the responsibility of shareholder-operator.

In the aeronautical services area, the business activity surged ahead with the following noteworthy results:

- *Aena International's In-Flight Verification Unit began to provide in-flight verification of the Aena network radio navigation aids.*
- *In 2008 the Galileo project office created at Aena International performed the activities required to install the strategic infrastructures for operation of the system in Spain. These activities should enable the Spanish Government to meet its political commitments in this project and to increase the*



de España en este proyecto, así como incrementar el retorno de la inversión pública española facilitando la participación del sector aeroespacial nacional.

Como consecuencia de la actividad descrita los resultados operativos han continuado siendo positivos, no obstante el impacto de la situación económica y las fluctuaciones de los mercados, han impactado fuertemente en el resultado, materializándose sobre todo en unas pérdidas por diferencias de cambio importantes, debido a la caída de la libra, moneda en la que está realizada nuestra inversión financiera en TBI.

Durante 2008 Aena Internacional ha obtenido el Certificado de Calidad ISO 9001.

La Unidad de Verificación en Vuelo (UVV) ha iniciado la prestación del servicio habiendo acumulado un total de 269 horas de vuelo.

La actividad desarrollada ha consistido en realización de ensayos iniciales y la verificación periódica de 46 radioayudas de diferente tipo (VOR-DME, ILS categorías I, II y III, NDB y PAPI) de la red de Aena.

Para ello, la UVV cuenta con una aeronave Beechcraft B-300 equipada con sistemas de última generación y los recursos humanos especializados para su operación.

MÉXICO

La participación de Aena Internacional en el Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP), que explota 12 aeropuertos en México, se lleva a cabo a través de la sociedad Aeropuertos Mexicanos del Pacífico (AMP), que es a su vez el Socio Estratégico del GAP, a través del 17,4 % del capital y de un contrato de asistencia técnica, y en donde Aena Internacional es su socio operador.

Los pasajeros totales atendidos (excluidos tránsitos) registraron un descenso del 5,6% derivado principalmente de la caída del tráfico nacional del 7,1%. El tráfico de pasajeros ha superado los 22,2 millones con una composición porcentual del 66/34 para nacional e internacional. No obstante lo anterior el tráfico, sigue siendo superior al registrado en 2006.

La actividad operacional ha tenido un descenso del 8,6% situándose en un total de 465.090 operaciones y motivado por la política aplicada por las aerolíneas a partir del segundo trimestre del año de concentración de rutas y frecuencias.

return on Spanish public investment, facilitating the participation of the country's aerospace industry.

As a result of the foregoing activities, the Company continued to report profit from operations. However, the current economic situation and market volatility took their toll on results, especially in the form of substantial exchange rate losses, due to the fall of the pound sterling, the currency in which our financial investment in TBI has been made.

In 2008 Aena International obtained the ISO 9001 Quality Certificate.

The In-Flight Verification Unit began to provide its service and accumulated a total of 269 flight hours.

Its activity consisted of the performance of initial tests and the periodic verification of 46 radio navigation aids of various kinds (VOR-DME, ILS categories I, II and III, NDB and PAPI) used in the Aena network.

To do this, the In-Flight Verification Unit has a Beechcraft B-300 aircraft equipped with latest-generation systems and manned by specialised operators.

MEXICO

AENA International holds a stake in the Aeroportuario del Pacífico Group (GAP), which operates 12 airports in Mexico, through Aeropuertos Mexicanos del Pacífico (AMP). AMP is, in turn, a strategic shareholder of GAP by virtue of its 17.4% ownership interest and a technical assistance contract, in which AENA International acts as the shareholder-operator.

The total number of passengers handled (excluding those in transit) was down 5.6% mainly due to the 7.1% fall in domestic traffic. Passenger traffic exceeded 22.2 million, with domestic traffic of 66% compared with international traffic of 34%. In any case, this traffic level was an improvement on 2006.

Operational activity dropped by 8.6% to a total of 465,090 operations, due to the route and frequency concentration policy applied by the airlines from the second quarter of the year.



En la carga aérea, también se ha sentido el deterioro de la economía en los Estados Unidos de América, principal mercado de México, alcanzándose una cifra total de 146.021 Toneladas.

Todos estos factores han afectado al EBITDA de la sociedad, pero se ha cumplido el resultado proyectado.

COLOMBIA

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

Durante el año 2008, la actividad en estos aeropuertos ha evolucionado de manera favorable:

- En 2008 Sacsa ha estado trabajando en la búsqueda de nuevas rutas y en la incorporación de nuevos operadores aéreos y como resultado de este plan de marketing ya iniciado el 2007, el tráfico de pasajeros internacionales ha experimentado un considerable incremento del 29,6% con la incorporación de una nueva línea, Spirit, que inició la ruta Cartagena a Fort Lauderdale en mayo. El tráfico nacional ha sido estable, con un leve crecimiento del 1,2%. En este ejercicio 2008, ya se han empezado a materializar los resultados del plan comercial elaborado por Aena Internacional y aplicado desde finales del 2007. Como consecuencia del mismo, los ingresos comerciales de Sacsa se incrementaron el 31% respecto al año anterior.
- Por otra parte, el tráfico de pasajeros en el Aeropuerto de Barranquilla creció el 4,3%, con crecimientos en el tráfico nacional del 4,6% e internacional del 2,9%. En este ejercicio 2008 ya se han materializado los resultados del plan comercial elaborado por Aena Internacional a finales del 2007. Por este concepto, los ingresos comerciales de Acsa se incrementaron el 23% respecto al mencionado ejercicio.
- Finalmente, en el Aeropuerto de Cali el tráfico se ha mantenido estable en este ejercicio en la cifra de 2,48 millones de pasajeros. Los pasajeros nacionales descendieron ligeramente el 0,5 %, mientras los internacionales aumentaron el 4,71%.

CUBA

Aena Internacional ha continuado dando soporte, desde España, a la empresa cubana de aeropuertos y servicios

The cargo area, which also suffered from the weakening of the economy in the US, Mexico's main market, transported a total of 146,021 tonnes.

Although these factors affected the Company's EBITDA, it managed to achieve its projected results.

COLOMBIA

Aena International participates as a shareholder-operator in the airports of Cartagena de Indias, Barranquilla and Cali with equity interests of 38%, 40% and 33%, respectively, in the companies that manage them locally, i.e. SACSA (Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A.), ACSA (Sociedad Aeropuertos del Caribe S.A.) and Sociedad Aerocali S.A., respectively.

In 2008 the activity at these airports reflected a positive trend:

- *In 2008 SACSA investigated new routes and the incorporation of new air operators as part of its marketing plan initiated in 2007. Its efforts led to a spurt in the growth (29.6%) of international passenger traffic with the inclusion of a new line, Spirit, which made its maiden flight from Cartagena to Fort Lauderdale in May. Domestic traffic remained stable, lifting slightly by 1.2%. In 2008 the commercial plan prepared by Aena International and implemented from 2007 year-end began to bear fruit, leading to 31% growth in SACSA's commercial revenue compared with 2007.*
- *Passenger traffic at Barranquilla airport grew by 4.3%, with increases in domestic traffic and international traffic of 4.6% and 2.9%, respectively. In 2008 the commercial plan prepared by Aena International at 2007 year-end produced results in the form of a 23% increase in ACSA's commercial revenue compared with the previous year.*
- *Lastly, traffic at Cali airport remained stable in 2008 at 2.48 million passengers. Domestic passenger numbers slipped by 0.5%, whereas international passenger traffic increased by 4.71%.*

CUBA

Aena International continued to provide support, from Spain, to ECASA, the Cuban airport and aeronautical



aeronáuticos Ecasa en distintas áreas de gestión del Aeropuerto de Cayo Coco así como en asuntos corporativos.

Entre las actividades realizadas, destacan las orientadas a mejorar el desarrollo comercial de las áreas terminales de los aeropuertos de Cayo Coco y José Martí en La Habana, para los que se elaboraron los correspondientes planes comerciales.

TBI

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

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

TBI explota en propiedad o concesión los aeropuertos de Londres-Luton, Belfast y Cardiff en Reino Unido; Orlando-Sanford en Estados Unidos; La Paz, Santa Cruz y Cochabamba en Bolivia y Skavsta en Suecia. También tiene distintos contratos de operación y gestión en Estados Unidos.

El tráfico total del grupo experimentó un aumento del 3,6% al situarse en 24,4 millones de pasajeros, destacando los crecimientos en los aeropuertos de Skavsta (24,4%) y los tres aeropuertos bolivianos (6,7%). Es de destacar, no obstante, que durante los últimos meses del año se produjo un claro debilitamiento en el patrón de crecimiento.

En el capítulo de inversiones, habida cuenta de la coyuntura general del sector TBI, ha realizado un fuerte ajuste en el esfuerzo inversor, dedicándose fundamentalmente a actuaciones de mantenimiento.

Las inversiones más destacadas fueron la extensión de la plataforma este de Belfast para aumentar el número de posiciones de estacionamiento de aeronaves y la remodelación del área de circulación y accesos de vehículos del terminal de pasajeros de Luton, para dotarle de mayor capacidad operativa.

3.4. Navegación aérea

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 y aumentar la calidad del servicio, destacando las siguientes actuaciones:

services company in matters concerning the management of the Cayo Coco airport and corporate issues.

Significant among the activities executed were those aimed at improving the commercial development of the Cayo Coco and José Martí airport terminals in Havana, for which the corresponding commercial plans were drawn up.

TBI

AENA International has an ownership interest in TBI plc through Airports Concessions and Development Limited (ACDL), the sole owner of this company.

AENA International has a 10% stake in ACDL, the remaining 90% being held by the Spanish company Abertis Infraestructuras S.A.

TBI operates, on either a proprietary or concessionary basis, the airports of Luton, Belfast and Cardiff in the United Kingdom; Orlando Sanford in the US; La Paz, Santa Cruz and Cochabamba in Bolivia and Skavsta in Sweden. It also holds several operation and management contracts in the United States.

The Group's total traffic rose by 3.6% to 24.4 million passengers, with notable increases at Skavsta airport (24.4%) and the three Bolivian airports (6.7%). It should nevertheless be pointed out that during the last few months of the year the pattern of growth was clearly weaker.

In the area of investments, in view of the conditions prevailing in the industry in which TBI operates, its investment strategy was adjusted to focus basically on maintenance actions.

The most significant investments were those made in the extension of the Belfast east apron to increase the number of aircraft parking spaces, and in the remodelling of vehicle traffic and access area in the Luton passenger terminal to enhance its operating capacity.

3.4. Air Navigation

Air Navigation's most important projects targeted the improvement and upgrading of its infrastructures and system operation, with a view to increasing the system's capacity and enhancing service quality, and included notably the following:



Automatización

- Puesta en servicio de siete actualizaciones del Sistema Automatizado del Control de Tránsito Aéreo (Sacta) a la versión 3.X5 en los centros de control de ruta/TMA, y en 38 torres de control. En la Torre provisional del Aeropuerto de Barcelona-El Prat está previsto ponerlo en servicio en 2009.
- Ha finalizado la ampliación y puesta en operación de Sacta en la Torre de Control del Aeropuerto de Valencia, solucionando los problemas de falta de visibilidad.
- Traslado de edificio, ampliación y puesta en operación del sistema de simulación dinámica del ACC de Madrid: se ha puesto en servicio la primera fase del simulador y se encuentra en instalación la segunda fase.
- A lo largo de 2008 ha entrado en servicio el sistema de planes de vuelo ICARO XXI en 20 aeropuertos y bases aéreas. Asimismo se ha puesto en servicio la conexión de ICARO XXI con el Sistema de Control y Gestión de Operaciones Aeroportuarias (Scena), suministrando información de plan de vuelo y «slot» a 8 aeropuertos.
- Se han continuado los procesos de desarrollo del sistema de tratamiento de datos de vuelo (iTEC-eFDP) y los procesos de validación operativa

Navegación y vigilancia

- Puesta en servicio del nuevo radar Málaga II, constituido por un radar primario y otro secundario monopulso.
- Mejora de instalaciones del sistema de aterrizaje instrumental para condiciones meteorológicas adversas (ILS) y del sistema de medida de distancia (DME):
 - Puesta en servicio del ILS Cat. II en el Aeropuerto de A Coruña.
 - Sustitución de ILS/DME en Tenerife Sur, pista 08 y en Almería pista 26.
- Mejora de instalaciones VOR/DME: se han sustituido los equipos de los radiofaros direccionales (VOR) de Sevilla, Pamplona (La Vaguada) y Girona por nuevo equipamiento DVOR (VOR con sistema Doppler).
- Mejora de instalaciones NDB (radiofaro no direccional): Se ha sustituido el equipamiento del Aeropuerto de Santander.
- Saccan: se solicitó a la DGAC la ampliación del Certificado de Proveedor de Servicios para incluir el servicio ADS-C. Este servicio (junto al CPDLC) forma parte de las nuevas funcionalidades del sistema Saccan para el Sector Océánico del FIR Canarias.

Automation

- *Seven upgrades of the Automated Air Transit Control System (SACTA) to version 3.X5 were started up at the route/TMA control centres and at 38 control towers. This service is scheduled to start up at the Barcelona airport provisional tower in 2009.*
- *SACTA was expanded and brought into operation at the Valencia airport control tower to overcome the problems of poor visibility.*
- *The ACC dynamic simulation system in Madrid was transferred to another building, expanded and brought into operation. The first phase of the simulator was started up and the second phase is being installed.*
- *In 2008 the ICARUS 21 flight plan system became operational at 20 airports and air bases. The connection between ICARUS 21 and the airport operation control and management system (SCENA) was also started up, providing flight plan and slot information to eight airports.*
- *Work continued on the development of the flight data processing system (iTEC-eFDP) and the operation validation processes.*

Navigation and Surveillance

- *The new Malaga II radar system, consisting of a primary radar and another monopulse secondary radar, was started up.*
- *The instrument landing system (ILS) facilities for adverse weather conditions and the distance measuring equipment (DME) were upgraded:*
 - *Start-up of the ILS Cat. II at the A Coruña airport*
 - *Replacement of the ILS/DME on the Tenerife-Sur runway 08 and the Almería runway 26.*
- *The VOR/DME facilities were upgraded. The omnidirectional radio beacon (VOR) systems in Seville, Pamplona (La Vaguada) and Gerona were replaced by DVOR (Doppler VOR) systems.*
- *The NDB (non-directional beacon) facilities were enhanced and Santander airport's NDB was replaced.*
- *SACCAN: The Directorate-General of Civil Aviation was requested to extend the Service Provider Certificate to include the ADS-C service. This service, together with the CPDLC is included in the new functionalities of the SACCAN system for the ocean sector of the Canary Islands FIR.*



- Evolución y validación de la infraestructura de Navegación en apoyo de nuevos procedimientos RNAV:
 - Estudios en distintos niveles de vuelo de prestaciones de Navegación para B-RNAV tanto en la Península como en Baleares y Canarias.
 - Validación de procedimientos de salida en el Aeropuerto de Pamplona.
 - Evaluación de cobertura B-RNAV basada en DME/DME en el TMA de Barcelona y en apoyo de procedimientos P-RNAV en el Aeropuerto de Madrid-Barajas.
 - Estudios de procedimientos P-RNAV para el Aeropuerto de Madrid-Barajas y el TMA de Canarias.
- *The navigation infrastructure was developed and validated to support new RNAV procedures:*
 - *Studies at different flight levels of navigation performances for B-RNAV on the mainland, and the Balearic and Canary Islands.*
 - *Validation of take-off procedures at Pamplona airport.*
 - *Evaluation of B-RNAV coverage based on DME/DME in the Barcelona TMA and in support of P-RNAV procedures at Barajas airport.*
 - *Studies of P-RNAV procedures for Barajas airport and the Canary Islands TMA.*

Comunicaciones

- Estaciones Tierra-Aire: han entrado en operación un nuevo Centro de Emisores y Receptores del Centro de Comunicaciones del Monte del Perdón (Pamplona), una nueva frecuencia en La Morgal (Asturias), un nuevo equipamiento en los centros de emisores y receptores de los aeropuertos de Girona y de Valencia, así como en los EVA (Militar) de Aitana y Soller y, por último, nuevos sectores con espaciado de 8,33 KHz, en nivel FL195, en los FIR de Madrid y Barcelona.
- Equipamiento de torres de control: se han instalado sistemas de comunicaciones orales (SCV) en las torres de control de los Aeropuertos de Girona-Costa Brava, Barcelona-El Prat, Valencia, El Hierro, Madrid-Barajas y en la Torre móvil del Aeropuerto de Burgos, así como pruebas para la entrada en operación del SCV en el nuevo Aeropuerto de Ciudad Real.
- Nuevos nodos del sistema de comunicaciones de navegación aérea (Redan) en las torres de Valencia, A Coruña y Base Aérea de Morón, así como en los centros de comunicaciones y estaciones radar del Pico de la Gorra, Vejer, Calamocha, Coreses y Cáceres.
- Información meteorológica en vuelo (Volmet): el 22 de octubre entró en servicio el nuevo Volmet en España, adaptado a las modificaciones introducidas en la Enmienda 74 del Anexo 3 de Organización de Aviación Civil Internacional (Oaci). Se está utilizando Redan para la transmisión de audio en Canarias en vez de las líneas dedicadas alquiladas a Telefónica.
- *Ground/air stations: The Company brought into operation a new transmission and reception centre at the Monte del Perdón (Pamplona) communications centre, a new frequency at La Morgal (Asturias), new equipment at the Girona and Valencia airport transmission and reception centres and at the Aitana and Soller military base air surveillance units and, lastly, new sectors with 8.33 kHz spacing at FL195 within the Madrid and Barcelona FIRs.*
- *Control tower equipment: the Company installed voice communication systems (VCS) in the Girona, Barcelona, Valencia, El Hierro and Madrid-Barajas airport control towers and in the Burgos airport mobile tower, and conducted tests for the entry into operation of the VCS at the new Ciudad Real airport.*
- *New nodes of the air navigation communications system (Aena's REDAN) were installed in the Valencia and A Coruña airport towers, the Morón air base tower and the communication centres and radar stations of Pico de la Gorra, Vejer, Calamocha, Coreses and Cáceres.*
- *In-flight meteorological information system (VOLMET): On 22 October the new VOLMET, incorporating the changes introduced in Amendment 74 to Annex 3 of the International Civil Aviation Organisation (ICAO), came into service in Spain. REDAN is being used for audio transmission in the Canary Islands instead of the dedicated lines leased from Telefónica.*

I+D+i

- Proyectos de simulación: en Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat, Málaga, Alicante, Madrid-Cuatro Vientos y de rutas Madrid-Londres.
- *Simulation projects: in Barajas, Barcelona, Malaga, Alicante and Cuatro Vientos airports and on the Madrid-London routes*

Communications

R&D&I



- Definición de un centro dedicado al I+D+i de servicios de tráfico aéreo (ATM) asociado a Aena y a la Universidad Politécnica de Madrid.
- Proyectos I+D de la Unión Europea y Eurocontrol: Sesar, Reset, Episode 3, Superhighway, etcétera.

Navegación por Satélite

EGNOS

- A lo largo de 2008, Aena Internacional ha seguido gestionando la participación de Aena en ESSP (European Satellite Services Provider), agrupación de los principales proveedores europeos de navegación aérea, que aspira a convertirse en el futuro operador-proveedor de servicios Egnos.
- En septiembre de 2008 se constituyó la nueva entidad ESSP SAS con objeto de ser el Operador de Egnos y Proveedor de Servicio certificado de acuerdo a la normativa de Cielo Único Europeo y bajo contrato con la Comisión Europea. La nueva ESSP SAS está compuesta por tres unidades organizativas de las cuales la Unidad de Provisión de Servicio (SPU) está en el Centro de Control de Madrid (Torrejón de Ardoz).
- Dentro de las actividades del programa se ha llevado a cabo la instalación de una nueva RIMS (Estación de Monitorización de Alcance e Integridad) en la isla de La Palma, en Canarias.
- Aena participa en el contrato ISP (fase 5) a través de la operación del centro de control (MCC), Estación Terrestre de Navegación (NLES) y la ASQF de Torrejón, y las cinco RIMS en España (Gran Canaria, Málaga, Palma de Mallorca, Santiago y la reciente de La Palma).
- La ASQF (Application Specific Qualification Facility), entidad encargada del procesamiento y análisis de datos y de generación de informes de prestaciones, ha participado durante 2008 en diferentes proyectos con la CE, tales como:
 - Giant: pruebas en vuelo de aproximación instrumental utilizando Egnos a los aeropuertos de Valencia y Bolonia con una aviónica totalmente integrada en una aeronave de la compañía Air Nostrum.
 - EuroNotam (Sistema de información automático de Notam para Egnos).
- Se ha continuado trabajando sobre certificación, dentro del marco del grupo ECTF (Egnos Certificación Task Force) coordinado con la GSA (GNSS Supervisory Authority), aplicando el reglamento de Cielo Único Europeo.
- Se han coordinado varias campañas de análisis de datos Egnos en vuelo en Granada, Almería y Salamanca,

- *Definition of a centre for air traffic management (ATM) R&D&I associated with Aena and with the Universidad Politécnica de Madrid.*
- *EU and Eurocontrol R&D projects: SESAR, RESET, EPISODE 3, SUPERHIGHWAY, etc.*

Satellite navigation

EGNOS

- *In 2008 Aena International continued to manage Aena's ownership interest in ESSP (European Satellite Services Provider), a group of Europe's leading air navigation providers, aspiring to become the future operator-provider of EGNOS services.*
- *In September 2008 the new company ESSP SAS was formed for the purpose of being the future EGNOS operator and service provider accredited according to the European Single Sky standard and contracted by the European Commission. The new ESSP SAS consists of three organisational units of which the Service Provider Unit (SPU) is in the Madrid Control Centre (Torrejón de Ardoz).*
- *The programme activities included the installation of a new RIMS (ranging and integrity monitoring station) on the island of La Palma in the Canary Islands.*
- *Aena participates in the ISP contract (Phase 5) through the operation of the mission control centre (MCC), navigation land earth station (NLES) and the Torrejón ASQF, and the five RIMS in Spain (Gran Canaria, Malaga, Palma de Mallorca, Santiago and the recently installed system in Palma).*
- *The ASQF (Application Specific Qualification Facility), the entity that processes and analyses data and generates system performance reports, participated in various projects with the EC in 2008, such as:*
 - *GIANT: In-flight instrument approach tests using EGNOS at Valencia and Bologna airports with fully integrated avionics in an Air Nostrum aircraft.*
 - *EuroNotam (Automatic Notam information system for EGNOS).*
- *Work continued on the certification process, within the ECTF (EGNOS Certification Task Force) Group in conjunction with the GSA (GNSS Supervisory Authority), by applying Single European Sky regulations.*
- *Various in-flight EGNOS data analyses campaigns were coordinated in Granada, Almería and*



así como la actualización de las aproximaciones basadas en Egnos a diferentes aeropuertos según criterios Oaci.

- Dentro del proyecto Optimal de la Comisión Europea y, en lo relativo a Egnos, se han finalizado los trabajos para realizar un prototipo de Egnos ATC/AIS Interface.

GBAS

- Se ha completado el suministro de subsistemas adicionales para certificación de tipo GBAS Cat. I.
- También ha finalizado el suministro de un analizador de interferencias radio para la estación monitora GNSS en el Aeropuerto de Málaga, con capacidad de detección y análisis de interferencias en las bandas GPS L1 y L2.
- Implantación operacional y certificación GBAS Cat. I: a lo largo de 2008 se ha venido trabajando en un plan de implantación GBAS Cat. I en el Aeropuerto de Málaga. En este contexto cabe destacar la reunión mantenida en septiembre con la FAA y la DGAC para analizar los requisitos de aprobación operacional de aproximaciones GBAS en aeropuertos españoles.
- Programa GBAS en el Aeropuerto de Málaga: se mantuvo contacto con Air Berlín (la primera aerolínea europea certificada para operaciones GBAS) del que fructificó el 7 de julio de 2008 la realización de la primera aproximación de precisión Cat. I al citado Aeropuerto monitorizando la señal GBAS por un avión comercial de pasajeros. Además, este mismo año se han realizado campañas de pruebas en vuelo de cobertura y de señal, de grabación de datos, de aproximaciones a ambas cabeceras de dicho Aeropuerto, así como pruebas en tierra de evaluación del procedimiento de inspección.

GALILEO

En 2008 Aena Internacional fue designada por su matriz Aena para llevar adelante la creación de la Unidad Galileo, responsable de desarrollar el futuro centro de control Galileo en España.

En este contexto, Aena Internacional ha participado en la negociación con la Comisión Europea para ejecutar los compromisos políticos adquiridos entre la Unión Europea y el Gobierno de España. En este sentido se ha acordado el proceso de negociación, y se han iniciado las actividades para el desarrollo de las infraestructuras asignadas a España, que serán gestionadas y operadas por Aena Internacional. Como parte de las mismas, se ha finalizado el proceso de diseño del Centro de Control, así como el modelo con-

Salamanca, as was the updating of EGNOS-based approaches to various airports according to ICAO criteria.

- *As part of the European Commission's OPTIMAL project and in relation to EGNOS, work on the preparation of an EGNOS ATC/AIS interface prototype was completed.*

GBAS

- *The process of supplying additional subsystems for GBAS Cat. I-type certification was completed.*
- *The process of supplying a radio interference analyser for the GNSS monitoring system at Malaga airport was also completed. This equipment is capable of detecting and analysing interferences in the GPS L1 and L2 bands.*
- *GBAS Cat. I operational implementation and certification: In 2008 the Company worked on a plan to implement GBAS Cat. I at Malaga airport. In this context, mention should be made of the meeting held in September between the FAA and the Directorate-General of Civil Aviation to examine the operational approval requirements for GBAS approach operations at Spanish airports.*
- *GBAS programme at Malaga airport: the contact maintained with Air Berlin (the first European airline certified for GBAS operations) bore fruit on 7 July 2008 when a commercial passenger aircraft made the first Cat. I precision approach to Malaga airport by monitoring the GBAS signal. Also in 2008, a series of in-flight tests were conducted on coverage, signal, data recording, and approaches to both heads of this airport, and ground tests were performed to evaluate the inspection procedure.*

GALILEO

In 2008 Aena International was appointed by its Parent Aena to create the Galileo Unit, which is to develop the future Galileo control centre in Spain.

In this connection, Aena International took part in the negotiation with the European Commission to execute the political commitments acquired between the European Union and the Spanish government. Following successful negotiations, the first phase has been launched of the development of the infrastructures assigned to Spain, which will be managed and operated by Aena International. As part of these activities, the control centre design process was completed, as was the conceptual



ceptual del Centro Safety of Life, dedicado a tareas de seguridad en el transporte de personas.

En paralelo a estas actividades, Aena Internacional está participando en el proceso de licitación pública para la construcción y despliegue del sistema, gestionado por la Comisión Europea, negociando su incorporación en los distintos consorcios industriales participantes.

El año 2008 ha servido, asimismo, para crear la oficina Galileo en Aena Internacional, dotándola de los recursos humanos y técnicos necesarios para permitir gestionar adecuadamente los intereses españoles en el proyecto.

Durante el año 2008 la estrategia de Aena se alinea con las directrices del Ministerio de Fomento, tomando como referencia básica el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (Peit).

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

4. SEGURIDAD

Aena y en este sentido el Plan General de Seguridad, desarrolla todos los aspectos de la seguridad en sus instalaciones, actividades y servicios.

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

- Seguridad operacional y de autoprotección («safety»)
- Protección de personas y bienes («security»)
- Prevención de riesgos laborales

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

Dentro del futuro proceso de certificación de aeropuertos, se está llevando a cabo la definición e implantación en cada aeropuerto del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SGSO).

A lo largo de 2008 ha continuado el citado proceso de implantación que finalizará en 2010 y que se realiza en los aeropuertos de mayor a menor tráfico, de forma que todos los aeropuertos grandes y medianos dispondrán a finales de 2009 de un SGSO definido o implantado.

model of the Safety of Life Centre, which focuses on passenger transport safety tasks.

At the same time, Aena International is participating in the public tender process for the construction and deployment of the system, managed by the European Commission, and is negotiating its inclusion in the various industrial consortia taking part.

2008 was also the year in which the Galileo office was created at Aena International, equipped with the human and technical resources required to manage Spanish interests in the project appropriately.

In 2008 Aena's strategy was aligned with the Directives of the Ministry for Development, and drew mainly on the Strategic Infrastructure and Transport Plan (PEIT).

Within this planning framework, the general strategic objectives are grouped into five core strategic management areas: Safety, Quality and Environment, Infrastructure and Services, Economic Efficiency and Financial Viability, and People.

4. SAFETY

Aena's General Safety Plan describes all the safety aspects of its facilities, activities and services.

The General Safety Plan tackles improvements in integral safety in its three facets:

- *Operational Safety and Self-Protection (Safety)*
- *Protection of Persons and Property (Security)*
- *Occupational Risk Prevention*

As regards Operational Safety and Self-Protection (Safety) action was taken in the following areas:

As part of the future Airport Certification process, an Operational Safety Management System (OSMS) is being defined and implemented at each airport.

The system implementation process continued throughout 2008 and will be completed in 2010. It is being implemented at airports in the order of greatest traffic volumes downwards, so that, by end 2009, the OSMS will either have been defined for all the medium- and large-sized airports or already implemented.



En lo referido al Sistema de Gestión de Seguridad de Navegación Aérea cabe destacar que una vez finalizado su desarrollo y puesta en marcha, la actividad de gestión de seguridad durante 2008 se ha concentrado en el mantenimiento, la evolución y la mejora del sistema en respuesta al nuevo marco normativo, comprendiendo fundamentalmente actuaciones de formación, análisis de riesgos, auditorías, proceso de notificación de incidentes y aproximación a la cultura de seguridad, así como la ejecución de otras prácticas y actividades de gestión de seguridad derivadas de elementos normativos posteriores también mandatorios, en particular los derivados de la aplicación de los Reglamentos CE 1315/2007 sobre supervisión de seguridad y el CE 482/2008 sobre garantía de seguridad del «software».

En lo referente a la protección de personas y bienes («security»), hay que destacar por su importancia y repercusión en los aeropuertos, el incremento en el control de la seguridad a través de las distintas auditorías tanto de la Comisión Europea como de la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) y de Aena, todo ello como consecuencia directa de la aplicación de la normativa europea y como consecuencia de la mayor exigencia de Aena. Por parte de Aena, en 2008, se han realizado verificaciones de seguridad programadas en ocho aeropuertos (Barcelona-El Prat, Tenerife Sur, Menorca, Lanzarote, Valencia, Jerez, Girona-Costa Brava y Valladolid), además de verificaciones parciales no programadas en diversos aeropuertos. Es conveniente resaltar la inspección de seguimiento de la auditoría de la Comisión Europea en el Aeropuerto de Palma de Mallorca, realizada en septiembre.

También hay que destacar la incorporación progresiva, desde las pruebas iniciales hasta su implantación en algunos aeropuertos, de nuevo equipamiento que ha permitido la mejora en el procedimiento de inspección de pasajeros, agilizando el paso de los mismos por los filtros cumpliendo la normativa vigente. Destaca en este nuevo equipamiento los arcos detectores de metales para calzado.

Ya en 2008 se ha adjudicado el expediente para la realización del servicio de seguridad en el Aeropuerto de Barcelona-El Prat y también se ha revisado el modelo para que sea aplicable a todos los aeropuertos de la red, independientemente del tamaño del aeropuerto. La licitación y adjudicación para el resto de aeropuertos se realizará durante 2009.

Respecto a la formación del personal de Aena en materia de seguridad aeroportuaria, se ha continuado con la impartición de los cursos avanzados (responsables de seguridad). Asimismo se ha realizado la convocatoria a toda la plantilla de Aena para la realización del curso básico «on line» en materia de seguridad aeroportuaria.

In relation to the Air Navigation Safety Management System, it should be mentioned that once it was developed and started up, the safety management activity in 2008 focused on maintenance, changes to and enhancement of the system to comply with the new regulatory framework, and encompassed mainly training programmes, risk analyses, audits, the incident reporting process and an introduction to the culture of safety; it also included the execution of other safety management practices and activities resulting from subsequent regulations also of mandatory compliance, particularly those resulting from the application of Regulations EC 1315/2007 on safety oversight and EC 482/2008 on software safety assurance.

In relation to the Protection of Persons and Property (Security), mention should be made, due to its importance and repercussions at airports, of the increase in security control through the various audits by the European Commission, the Directorate-General of Civil Aviation (DGCA) and Aena, all being the direct consequence of the application of European legislation and the outcome of Aena's stricter requirements. In 2008 Aena carried out scheduled security checks at eight airports (Barcelona, Tenerife Sur, Menorca, Lanzarote, Valencia, Jerez, Girona-Costa Brava and Valladolid) and also partial unscheduled checks at various airports. Noteworthy is the follow-up inspection performed in September of the European Commission's audit at Palma de Mallorca airport.

Also worthy of mention is the gradual incorporation, from the initial test phase to final implementation, of new equipment at certain airports which improved passenger check procedures, speeding up their passage through the filters required by current regulations. This new equipment includes notably the archway footwear metal detectors.

In 2008 the contract had already been awarded for the execution of the Barcelona airport safety service and the model used was revised so that it could be applied to all the airports in the network, regardless of their size. The service will be put out to tender and awarded for the remaining airports in 2009.

In the area of airport security training for Aena's personnel, advanced courses continued to be held (for heads of safety). Also, all of Aena's work force was called upon to take the on-line introductory course on airport safety.



Con el objetivo de aumentar la concienciación en materia de seguridad aeroportuaria se está realizando un Boletín que es remitido a los aeropuertos para su distribución entre el personal.

Dentro de la activa participación de Aena en el Comité Nacional de Seguridad se ha realizado el simulacro de acto de interferencia ilícita en el Aeropuerto de Tenerife Sur y la preparación de otro simulacro en el Aeropuerto de Federico García Lorca Granada-Jaén. Gracias a estos simulacros se ha obtenido información muy valiosa respecto a la definición, el desarrollo y las áreas de mejora, obteniendo como resultado propuestas aplicables a todos los aeropuertos de la red de Aena. Asimismo, se ha trabajado activamente en el marco de la Comisión Permanente del Comité Nacional de Seguridad para la modificación de instrucciones de seguridad existentes y el desarrollo de nuevas. También se ha trabajado en las modificaciones del Plan Nacional de Seguridad (PNS), de acuerdo con la instrucción SA-19 del mismo.

En 2008 se ha trabajado intensamente en la elaboración del modelo de Programa de Seguridad de los Aeropuertos, estableciendo uno único para todos los aeropuertos. Para la gran mayoría de los aeropuertos de la red se ha obtenido la aprobación por parte de Aesa de los programas de seguridad.

Hay que destacar los avances conseguidos en los trabajos a realizar para la puesta en explotación de la nueva terminal del Aeropuerto de Barcelona-El Prat. Para ello ha sido necesario definir procedimientos, establecer criterios de operación adecuados para el cumplimiento de la normativa de seguridad aeroportuaria, coordinación con Fuerzas y Cuerpos de Seguridad para la definición de tareas y funciones tanto en la ejecución de la obra como la puesta en práctica una vez se inicie la explotación en 2009.

Por último, destacar en lo referente al equipamiento de seguridad el gran esfuerzo de suministro de nuevo equipamiento y sistemas en todos los aeropuertos, de acuerdo a la normativa vigente. Como el nuevo equipamiento instalado en la nueva Terminal 1 del Aeropuerto de Barcelona-El Prat tanto en filtros de pasajeros y empleados (55 equipos de rayos X, 30 arcos detectores de metales y 15 sistemas de retorno de bandejas) como en el Sistema de Tratamiento de Equipaje de bodega, donde se han instalando máquinas de inspección de última generación (14 nuevas máquinas automáticas de detección de explosivos -EDS-, 4 máquinas tomográficas, 6 equipos de rayos x y 2 contenedores antiexplosivos). Continuando en el resto de aeropuertos con la renovación programada de equipos de seguridad (42 nuevos equipos de rayos X, 43 arcos detectores de metales y 13 nuevas máquinas de detección de explosivos para

To raise awareness about airport safety, a newsletter is being issued to the airports for distribution among their employees.

As an active member of the National Safety Committee, Aena carried out the simulation of an act of illicit interference at Tenerife Sur airport and prepared another simulation at FGL Granada-Jaén airport. These simulations gave rise to invaluable information in terms of definition, development and areas that need to be improved, based on which proposals were prepared for application to all the airports in the Aena network. Aena also played an active role within the Permanent Commission of the National Safety Committee for the modification of existing safety instructions and the development of new instructions. It also worked on modifications to the National Safety Plan, in accordance with Instruction SA-19 of this Plan.

In 2008 the Company worked intensively on the preparation of the Airport Safety Programme model and established a standard version for all the airports. The Safety Programmes for most of the airports in the network were approved by the Spanish Air Safety Agency (AESA).

In 2008 notable progress was made in the preparatory work to bring the new Barcelona airport terminal into operation. This required the definition of procedures, the establishment of suitable operating criteria to meet airport safety regulations, coordination with the police forces and corps for the definition of tasks and functions during both execution of the work and also once the terminal actually begins to operate in 2009.

Lastly, in relation to safety equipment, mentionable is the considerable endeavour to supply new equipment and systems to all the airports to bring them into line with current legislation. These included the new equipment installed in Barcelona airport's new terminal T1 in the passenger and employee filters (55 X-ray scanners, 30 archway metal detectors and 15 tray return systems) and also in the hold baggage handling system, in which latest-generation screening machines were installed (14 new automated explosive detection systems – EDS –, 4 tomography machines, 6 X-ray machines and 2 bomb-proof containers). At the remaining airports, the scheduled safety equipment renewal process continued (42 new X-ray machines, 43 archway metal detectors and 13 new explosive detection machines for checked-in luggage).



equipajes facturados). Adicionalmente, se ha iniciado la instalación del equipamiento del SATE del nuevo Edificio Terminal de Málaga (13 EDS y 2 tomógrafos).

Asimismo, se ha continuado en la elaboración de lo que es el nuevo sistema de gestión (aplicación informática) de la seguridad física en Aena (GSA), que ya es una realidad, el cual se pondrá en marcha en 2009 en los aeropuertos de Barcelona-El Prat y Menorca.

En las actuaciones en el área de prevención de riesgos laborales, hay que destacar la obtención de un Índice de Incidencia global en Aena (número de accidentes por cada mil trabajadores) de 10,13, lo que supone una reducción del 7,2% con respecto a 2007 (10,92).

También se han cumplido los objetivos marcados en el Plan Operativo 2008 respecto a número de evaluaciones de riesgos realizadas (el 53,6% más de las planificadas) y reconocimientos médicos realizados (el 12,7% más de los planificados).

La formación impartida en prevención de riesgos laborales en Aena ha supuesto 49.116 horas lectivas para los dos Convenios Colectivos incluyendo la redacción y elaboración de manuales específicos para la prevención de riesgos laborales de control como singularidad del área preventiva.

Es importante destacar que se ha dado cumplimiento al R.D. 614/2001, designando trabajadores cualificados y/o autorizados a todos los que en sus ocupaciones tienen riesgos eléctricos.

Igualmente, cabe resaltar que se han firmado los conciertos de actividades específicas en materia de prevención de riesgos laborales con los servicios de prevención ajeno de Fraternidad-Muprespa y Fremap para el caso del ámbito provincial de Barcelona.

Additionally, the Company began to install automated baggage handling equipment in the new Malaga terminal building (13 EDS and 2 tomographs).

Aena also continued to work on the GSA, its new computerised physical security management system, which has now been completed and will be started up in 2009 at Barcelona and Menorca airports.

In the Occupational Risk Prevention area, mentionable is the fact that the overall accident rate (number of accidents per thousand workers) was 10.13, down 7.2% from 2007 (10.92).

The targets set in the 2008 Operations Plan were met in terms of the number of risk assessments and medical check-ups carried out (53.6% and 12.7%, respectively, more than those planned).

Occupational Risk Prevention training at Aena entailed 49,116 hours of courses for the two collective labour agreement groups, including the drafting and preparation of specific manuals for control centre occupational risk prevention, as a specific feature of risk prevention.

It must be mentioned that Aena complied with Royal Decree 614/2001, by appointing qualified and/or authorised employees to all jobs exposed to electrical risks.

Also noteworthy were the Specific Action Agreements signed with Fraternidad-Muprespa and Fremap for the outsourcing of occupational risk prevention services for the Barcelona province.

5. CALIDAD Y MEDIOAMBIENTE

5.1. Calidad

En 2008 se ha continuado la implantación del Plan de Calidad de Aena y se han obtenido los siguientes resultados:

- Las unidades corporativas de Aena han obtenido la Certificación del Sistema de Calidad en aplicación de la Norma UNE-EN ISO 9001:2000. También se ha

5. QUALITY AND THE ENVIRONMENT

5.1. Quality

The Aena Quality Plan continued to be implemented in 2008, with the following results:

- *Aena's Corporate Units were awarded the quality system certificate pursuant to the UNE-EN ISO 9001:2000 standard. Also, the major effort made*



realizado un gran esfuerzo y han sido certificados 23 aeropuertos, lo que supone un total ya de 42 aeropuertos con certificación en vigor.

- En formación, se han impartido cursos tanto en calidad como en medio ambiente a un total de 27 personas de los servicios centrales de Aeropuertos y de Navegación aérea para poder cumplir con los requisitos de las normas y realizar una gestión más eficiente. Para ello, se ha contado con la colaboración de Aenor, del Club de Excelencia en Gestión y de la Asociación Española para la Calidad. Los Cursos se han realizado tanto en modalidad presencial y «on-line», como a distancia.

- Respecto a la utilización del Modelo Europeo de Excelencia (EFQM), en el 2008 se han realizado autoevaluaciones en los aeropuertos de Ibiza, Palma de Mallorca y Málaga. En este sentido, el Aeropuerto de Ibiza se ha presentado al Premio Balear a la Excelencia en la gestión, y ha obtenido el Premio de Plata, que será equiparado al sello de 400+ y su correlativo «Recognised for Excellence 4 stars».

A partir de la Autoevaluación de 2007 y mediante la presentación de una memoria al Premio Navarro de la Excelencia, el Aeropuerto de Pamplona ha obtenido el Sello de 300+ del Club de Excelencia en Gestión.

- Tanto la Carta de Servicios de Navegación Aérea como las de Aeropuertos (la dirigida a los pasajeros y la dirigida a las compañías aéreas) han sido difundidas a toda la organización. Se encuentran a disposición de todos los pasajeros y de todos los operadores en los aeropuertos de Aena.

- En el área de la gestión de las actividades de I+D+i y continuando con el «Proceso de autoevaluación de la gestión de la innovación» iniciado en 2007, Aena ha dado un paso más con la elaboración de un conjunto de indicadores, realizando una primera medición en 2008. El objetivo de estos indicadores es permitir analizar cuantitativamente el estado de la capacidad innovadora de Aena y determinar cuáles de los principales factores que desarrollan una mayor cultura de la innovación son más importantes en nuestra organización. Los resultados han sido muy positivos. Estos indicadores están alineados con la estrategia general de Aena y se han trasladado a la actual gestión tecnológica de Aena, con el fin de medir el cumplimiento de los objetivos señalados en la misma.

- Hay que destacar también, dentro de la estrecha colaboración de Aena con las asociaciones que promueven la excelencia y la calidad en la gestión, nuestra presencia como evaluadores del Premio a la Excelencia en la Gestión Pública, promovido por el Ministerio de Administraciones Públicas. Aena ha prestado tam-

in 2008 led to the certification of 23 airports, taking the total number of airports currently certified to 42.

- In the area of Training, courses were taught on both quality and the environment to a total of 27 employees of the Airport and Air Navigation Central Services to comply with legal requirements and to achieve more efficient management. To this end, Aena was assisted by AENOR, the Club for Excellence in Management and the Spanish Association for Quality. The courses were taught in classes, on-line and by the distance learning method.

- Regarding the use of the European Foundation for Quality Management (EFQM) model, in 2008 self-assessments were made at Ibiza, Palma de Mallorca and Malaga airports. In this context, Ibiza airport competed for the Balearic Islands Excellence Award and won the Silver Award which will be equated to the 400+ score and its correlative «Recognised for Excellence - 4 stars» seal.

Based on the 2007 self-assessment and through the submission of a report to the Navarre Excellence Award competition, Pamplona airport obtained the 300+ Seal of the Excellence in Management Club.

- Air Navigation's menu of services and those of the Spanish Airports (the passenger menu and airline company menu) were disseminated through the organisation. They are available to all the passengers and all the operators at Aena's airports.

- In the area of R&D&I management, Aena continued with the process it had begun in 2007 of assessing its own innovation management area. It also took another step forward with the preparation of a set of indicators, taking the first measurement in 2008. The purpose of these indicators is to enable Aena to analyse its innovative capability quantitatively and to determine which of the main factors conducive to a stronger innovative culture are more important in our organisation. These indicators, which were used to good effect, are aligned with Aena's General Strategy and have been transferred to its existing Technological Management area, with a view to measuring compliance with this area's objectives.

- Also worthy of note in Aena's close ties with associations fostering management excellence and quality was its presence as an assessor for the Excellence in Public Administration Award, promoted by the Ministry of Public Administration. Aena also assisted the Excellence in Management Club in



bién su apoyo al Club de Excelencia en Gestión para la Evaluación de una organización externa que se presentó a la consecución de un Sello de la Excelencia en la categoría de 400+ puntos.

El Aeropuerto de Madrid-Barajas ha recibido el premio al Mejor Aeropuerto de 2008 en la categoría de más de 25 millones de pasajeros durante la celebración de la Asamblea anual de ACI Europa, que acoge también la cuarta edición de los «Best Airport Awards» (Premios a los mejores aeropuertos). Este galardón reconoce los principales puntos clave de este Aeropuerto, como son el aumento de capacidad, la innovación tecnológica, el compromiso medioambiental, su accesibilidad y la adaptación a las necesidades de sus clientes.

5.2. Medio ambiente

En relación con la protección del medio ambiente, objetivo estratégico de Aena recogido en todos sus ámbitos de trabajo, en 2008 se han obtenido las resoluciones ambientales de proyectos de Infraestructuras para los aeropuertos de Algeciras (helipuerto), FGL Granada-Jaén, Madrid-Barajas, Madrid-Torrejón, Santiago, Huesca-Pirineos, León, Córdoba y Gran Canaria.

Otras actuaciones de carácter medioambiental orientadas a contribuir al desarrollo sostenible de la actividad aeronáutica son las de caracterización de suelos, de acuerdo al convenio-marco firmado con Emgrisa (Empresa para la Gestión de Residuos Industriales) en materia de medio ambiente. En 2008 se ha concluido la caracterización de suelos en los aeropuertos de Córdoba, Huesca-Pirineos, Fuerteventura, León, Tenerife Sur, Son Bonet, La Gomera, Girona-Costa Brava y Barcelona-El Prat. A ello hay que añadir los trabajos de descontaminación de suelos en los aeropuertos de Palma de Mallorca y Badajoz.

Dentro del apartado de gestión de la contaminación acústica en el entorno aeroportuario, cabe destacar la elaboración de los planes de acción para los aeropuertos de Alicante, Barcelona-El Prat, Bilbao, Gran Canaria, Madrid-Barajas, Málaga, Palma de Mallorca, Tenerife Sur, Tenerife Norte y Valencia, en cumplimiento de la Directiva 2002/49 y de la Ley 37/2003, relativas a la evaluación y gestión del ruido ambiental.

Aena ha seguido ejecutando a lo largo de 2008 los planes de aislamiento acústico en el entorno de los aeropuertos según lo establecido en las correspondientes declaraciones de impacto ambiental, en concreto, en los de Madrid-Barajas, Málaga, Alicante, Palma de Mallorca, Gran Canaria, Tenerife Norte, Menorca y Va-

evaluating an external candidate organisation for the 400+ Seal of Excellence.

Lastly, it should be pointed out that Madrid-Barajas airport received the 2008 Best Airport Award in the over 25 million passenger category at the annual general assembly of ACI Europe, which also hosted the fourth annual Best Airport Awards ceremony. This award recognises the airport's key features, such as expansion of capacity, technological innovation, commitment to the environment, accessibility and adaptation to its customers' needs.

5.2. Environment

In connection with environmental protection, which is one of Aena's strategic objectives implemented in all its areas of work, in 2008 Aena received the Environmental Resolutions for infrastructure projects at the airports of Algeciras, Granada, Madrid-Barajas, Madrid-Torrejón, Santiago de Compostela, Huesca-Pirineos, León, Córdoba and Gran Canaria.

Other environmental measures aimed at contributing to the sustainable development of the aeronautical activity were the soil composition studies performed in accordance with the framework agreement signed with the industrial waste management company Emigrasa on environmental matters. In 2008 soils at Córdoba, Huesca-Pirineos, Fuerteventura, León, Tenerife Sur, Son Bonet, La Gomera, Girona and Barcelona airports were analysed, to which should be added the soil decontamination work performed around Palma de Mallorca and Badajoz airports.

In the field of managing noise pollution in the airport surroundings, action plans were drawn up for Alicante, Barcelona, Bilbao, Gran Canaria, Madrid-Barajas, Malaga, Palma de Mallorca, Tenerife-Sur, Tenerife-Norte and Valencia airports, in compliance with Directive 2002/49 and Law 37/2003, relating to the assessment and management of environmental noise.

Throughout 2008 Aena continued to implement the Sound Insulation Programmes in the airport surroundings, as provided for in the related Environmental Impact Statements, specifically at the airports of Madrid-Barajas, Malaga, Alicante, Palma de Mallorca, Gran Canaria, Tenerife-Norte, Menorca and



lencia, en los que se concluyó el aislamiento de 1.220 viviendas en total.

También se inició el procedimiento de evaluación ambiental de las propuestas de plan director correspondientes a los aeropuertos de Ibiza y Menorca con la remisión del informe de evaluación preliminar al Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.

Respecto a la Norma UNE-EN ISO 14001:2004, se han certificado ya todos los aeropuertos, excepto Burgos, que se ha reacondicionado recientemente, la Dirección de Navegación Aérea y sus cinco regiones, la Dirección de Aeropuertos Españoles y los Servicios Centrales de las Unidades Corporativas.

Por último, destacar también la adopción de la Directiva 2008/101/CE que incluye al sector aéreo en el sistema de comercio de derechos de emisión (CDE) a partir de 2012. Esta Directiva regula el proceso por el cual las compañías aéreas podrán emitir unas cantidades de CO₂ determinadas, correspondientes a un nivel histórico prefijado, o bien a la adquisición de derechos de emisión en un mercado establecido al efecto.

Valencia, entailing the insulation of a total of 1,220 homes.

Also in 2008, Aena began to assess the environmental aspects of the proposals in the Master Plan for Ibiza and Menorca airports and submitted the Preliminary Evaluation Report to the Ministry of the Environment and Rural and Marine Affairs.

With regard to the UNE-EN ISO 14001:2004 standard, certification has already been obtained for all the airports except Burgos, which was recently refurbished, the Air Navigation Directorate and its five Regions, the Spanish Airports Directorate and the Centralised Services of the Corporate Units.

Lastly, also of note was the adoption of Directive 2008/101/EC which includes aviation activities in the emission allowances trading scheme from 2012 onwards. This Directive regulates the process whereby the airline companies are allowed certain amounts of CO₂ emissions, relating to a pre-defined historical level, or may acquire emission allowances in a market established for the purpose.

6. INFRAESTRUCTURAS

6.1. Planificación de Infraestructuras

Se incluyen la elaboración de los instrumentos de planificación que garanticen el desarrollo del tráfico y transporte aéreo tanto desde un punto de vista aeronáutico (Plan Director), como urbanístico (Plan Especial).

En 2008 se ha continuado el proceso de revisión y actualización de los planes directores de los aeropuertos de la red de Aena, con la elaboración de las propuestas de nuevos planes directores para los aeropuertos de Córdoba, Son Bonet, Alicante, Tenerife Norte, Lanzarote, Bilbao y el estudio de planeamiento de Valladolid.

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

6. INFRASTRUCTURES

6.1. Infrastructure Planning

Aena creates planning instruments to ensure proper air traffic and transport operations from the aeronautical standpoint (Master Plan) and the zoning perspective (Special Plan).

In 2008 Aena continued to revise and update the Master Plans for the airports in its network, with the preparation of proposals for new Master Plans for the airports of Córdoba, Son Bonet, Alicante, Tenerife Norte, Lanzarote and Bilbao and the Planning Study for Valladolid.

Medium- and long-term traffic forecasts continued to be updated for all the airports in order to determine passenger and aircraft traffic, their year-on-year changes and their nature (domestic or international), the new companies operating at them and other parameters required to analyse air traffic. This traffic forecast information is fundamental, not only for the purpose of monitoring the Master Plan actions, by comparing and analysing the supply/demand



directores, basado en la comparación y análisis de los parámetros de oferta-demanda, como para la priorización de inversiones y las estimaciones presupuestarias.

Por lo que respecta a los Planes Especiales, en 2008 se ha conseguido la aprobación definitiva de los planes especiales de los sistemas generales aeroportuarios de: Córdoba y Jerez, que junto con los de Alicante, Asturias, Burgos, Logroño, Fuerteventura, Melilla, Valencia, FGL Granada-Jaén, Girona-Costa Brava, Huesca-Pirineos, Zaragoza, Madrid-Barajas, Pamplona, Santander y Vitoria supone disponer de 15 planes especiales aprobados definitivamente. Además y con objeto de poder iniciar su tramitación una vez obtenga la aprobación de los planes directores, se han elaborado las propuestas de planes especiales de las propuestas de revisión de los planes directores de Palma de Mallorca, Pamplona, Valencia, Ibiza, Santiago y Santander.

En 2008 se han elaborado las propuestas de servidumbres aeronáuticas de los aeropuertos de Almería, Ceuta, Huesca-Pirineos, Fuerteventura, Málaga, Sabadell, Burgos, Córdoba, La Palma y Madrid-Barajas y para el Centro de Instalaciones Radioeléctricas de Vejer (Cádiz). Además, y a solicitud de la DGAC, se han elaborado múltiples informes de viabilidad de desarrollos urbanísticos en zonas afectadas por servidumbres aeronáuticas.

Se ha continuado con el análisis de viabilidad del Nuevo Sistema Aeroportuario de Madrid (NSAM), profundizando el estudio de la nueva área terminal de maniobras (TMA) conjunta y realizando diversos estudios complementarios: análisis socioeconómico en el nuevo sistema aeroportuario de Madrid, análisis de viabilidad económico-financiera del nuevo sistema aeroportuario de Madrid y estudio de las infraestructuras de accesos al Aeropuerto de Campo Real.

Dentro del marco de colaboración con Aena Internacional, un año más ha continuado destacando la revisión quinquenal de los planes maestros de los 12 aeropuertos mexicanos del Grupo Aeroportuario del Pacífico.

Finalmente, un ámbito esencial en los servicios y productos prestados por Aena, es el que corresponde a los Sistemas de Información Geográfica (GIS), cuya principal actividad se centra en la actualización, homogeneización, modernización y control de la calidad de la información cartográfica de Aena.

Una vez concluida en 2005 la implantación del GIS genérico, se han desarrollado nuevas funcionalidades, como el desarrollo e implantación de un nuevo módulo de gestión catastral y comercial. Además, ha entrado en producción el módulo de medio ambiente y el de balizamiento en el Aeropuerto de Palma de Mallorca. Este último módulo se

parameters, but also for prioritising investments and budget estimates.

With regard to the Special Plans, in 2008 final approval was obtained for the Special Plans for the standard airport systems of Córdoba and Jerez, which, together with the Plans for Alicante, Asturias, Burgos, Logroño, Fuerteventura, Melilla, Valencia, Federico García Lorca Granada-Jaén, Girona, Huesca-Pirineos, Zaragoza, Madrid-Barajas, Pamplona, Santander and Vitoria took the total number of finally approved Special Plans to 15. Additionally, in order to begin processing them once the Master Plans are approved, Aena prepared the proposals for special plans for the proposed revisions to the Master Plans for Palma de Mallorca, Pamplona, Valencia, Ibiza, Santiago de Compostela and Santander.

In 2008 proposals were prepared for aeronautical easements at the airports of Almería, Ceuta, Huesca-Pirineos, Fuerteventura, Málaga, Sabadell, Burgos, Córdoba, La Palma and Madrid-Barajas and for the Vejer radioelectric installations centre (Cadiz). Also, at the request of the Directorate-General of Civil Aviation, numerous feasibility reports were prepared on urban developments in the areas affected by the aeronautical easements.

Aena continued with its feasibility analysis of Madrid's new airport system, studying in greater detail the new common terminal manoeuvring area (TMA) and carrying out various additional studies: socio-economic analysis and economic and financial feasibility analysis of Madrid's new airport system, and a study of the Campo Real airport access infrastructures.

Under the collaboration arrangement with Aena International, noteworthy in yet another year was the five-year review performed of the Master Plans for the 12 Mexican airports of the Aeroportuario del Pacífico Group.

Lastly, essential among the services and products provided by Aena are the Geographical Information Systems (GIS), which are used mainly to update, standardise and modernise Aena's mapping and geographic information and to control its quality.

Once the generic GIS was implemented in 2005, new functionalities were developed, such as the new cadastral and commercial management module, which was subsequently implemented. Additionally, the environmental and beaconage module came into production at Palma de Mallorca airport. The latter



ha implantado también en el Aeropuerto de Barcelona-El Prat, y se han finalizado los módulos de comercial y de patrimonio en Sevilla, patrimonio en Málaga y publicidad en Madrid-Barajas

module was also installed at Barcelona airport and other modules were completed, such as the Seville commercial and property module, the Malaga property module and the Madrid-Barajas advertising module.

6.2. Infraestructuras

Los objetivos vinculados al eje de infraestructuras y servicios son:

- adaptar la oferta a la demanda de servicios;
- mejorar el mantenimiento y conservación de las infraestructuras;
- optimizar los procesos y potenciar la innovación tecnológica.

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

Con el objeto de ampliar, modernizar y adecuar las instalaciones aeroportuarias, para adecuar la oferta a los requerimientos y demanda de todos los clientes y usuarios de la red de Aena, se ha continuado en 2008 con la redacción de los proyectos y ejecución de las obras e instalaciones planificadas, teniendo en todo momento presente: la seguridad, el aseguramiento de la calidad, el ahorro y la eficiencia energética y el medio ambiente conforme a la legislación vigente y cumpliendo cuantas normas y directrices son de aplicación.

- Seguridad y prevención, reforzando las condiciones en materia de prevención de riesgos incluyéndose en los pliegos los criterios preventivos exigidos por Aena y la legislación vigente sobre disposiciones mínimas en materia de seguridad y salud en las obras, tanto en la fase de redacción de proyectos como durante la ejecución de los trabajos.
- Aseguramiento de la calidad, vigilando y supervisando los requerimientos contractuales al respecto, a través de la dirección de obra correspondiente.
- Ahorro y eficiencia energética, realizando estudios y desarrollando medidas de gestión, ahorro y eficiencia energética, para la optimización de consumos, conforme al compromiso de Aena para la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y la diversificación de las fuentes de energía, en sintonía con el Protocolo de Kioto y las directrices europeas y españolas al respecto, incluyendo tales aspectos tanto en la fase de redacción de proyectos como en la fase de ejecución de las obras.

6.2. Infrastructures

The objectives associated with the Infrastructure and Services area are:

- *To adjust supply to the demand for services*
- *To improve infrastructure maintenance and upkeep*
- *To optimise processes and promote technological innovation*

which, in sum, seek to create and develop airport and air navigation infrastructures to respond to the need to cope successfully with the traffic growth forecast for the coming years.

With a view to expanding, modernising and adapting the airport facilities to tailor supply to the requirements and demand of all the Aena network customers and users, in 2008 Aena continued to draw up projects and to execute the construction work and installations planned, always bearing in mind safety, quality assurance, energy savings and efficiency and the environment in accordance with current legislation and with all applicable standards and guidelines:

- *Safety and prevention, reinforcing risk prevention measures and including in the bidding conditions the preventive criteria imposed by Aena and current legislation regarding minimum project safety and health requirements, both in the project preparation phase and during execution of the work.*
- *Quality assurance, monitoring and supervising the contractual requirements in this respect, through the corresponding project management.*
- *Energy savings and efficiency, performing studies and developing energy management, savings and efficiency measures to optimise usage, in keeping with Aena's commitment to reduce greenhouse gas emissions and to diversify energy sources, in tune with the Kyoto Protocol and the corresponding European and Spanish guidelines, taking these issues into account during both preparation and execution of the projects.*



Asimismo, con respecto a la diversificación de fuentes de energía, se han iniciado estudios conducentes a la elaboración de un Plan de desarrollo de implantación de energías renovables, que definirá a Aena como productor de energía de fuentes limpias.

- Medio Ambiente, coordinando las actuaciones necesarias para la realización de los distintos estudios, proyectos e informes que establecen los estudios de Impacto Ambiental y llevando a cabo un control medioambiental desde la fase de proyectos hasta la finalización de la obra.

6.3 Actividad inversora

En todo el año 2008, se han ejecutado en Aena inversiones por importe de 2.429,4 millones de euros, lo que ha supuesto el 95,1% del presupuesto anual previsto de 2.555 millones de euros. Comparando con la ejecución del 2007, que ascendió a 2.154,2 millones, en 2008 se ha ejecutado el 12,8% más de inversión. Estos datos suponen la mayor ejecución anual de inversión en la historia de Aena.

Las actuaciones con mayor ejecución inversora han sido las correspondientes a la ampliación de los aeropuertos de Barcelona-El Prat, Plan Barcelona, de Málaga, Plan Málaga, de Alicante, Valencia y Plan Levante, que han continuado avanzando substancialmente en la finalización de los proyectos y obras programadas conducentes a la modernización y adecuación de las instalaciones de los aeropuertos a las futuras demandas.

7. SERVICIOS

7.1. Handling

En los últimos años se ha impulsado la liberalización del sector del «handling» y regularizado la situación anterior mediante la renovación de los contratos existentes y la incorporación de nuevos operadores.

Las consecuencias más relevantes y destacables del proceso han sido:

- El avance en la liberalización del sector. Se pasa de 33 a 55 concesiones en los aeropuertos españoles.
- El aumento de la competencia, que está redundando en unas mejores condiciones para los usuarios del

With regard to the diversification of energy sources, studies were begun for the purpose of preparing a plan to develop the use of renewable energies, which will define Aena as a producer of energy from clean sources.

- *Environment, coordinating the measures necessary to execute the various analyses, projects and reports required for environmental impact studies and monitoring environmental aspects from the design phase to completion of the project.*

6.3. Investment activity

In 2008 Aena's investments totalled EUR 2,429.4 million, representing 95.1% of the EUR 2,555 million forecast in the annual budget, and a 12.8% increase from the amount invested in the previous year (2007: EUR 2,154.2 million). These data reflect the highest annual investment made in Aena's history.

Most of the investments were made to carry out the airport expansion plans of Barcelona (Plan Barcelona), Malaga (Plan Málaga), Alicante and Valencia (Plan Levante), on which substantial progress was made towards completion of the scheduled projects and works aimed at modernising and adapting the airport facilities to meet future demands.

7. SERVICES

7.1. Handling

In recent years, there has been a push to deregulate the handling industry and the previous situation was regularised by renewing the existing contracts and contracting new operators.

The most important and notable of this process were as follows:

- *Progress towards deregulation of the industry. The number of concessions at Spanish airports rose from 33 to 55.*
- *Increase in competition, which has led to improved conditions for airline companies and passengers*



servicio, tanto compañías aéreas como pasajeros. Se pasa de 4 a 10 agentes de rampa.

- La mejora del servicio prestado en aspectos relativos a la calidad, operativos, de seguridad y medio ambiente.
- La mejora en el coste final que el servicio supone a las compañías aéreas.

using the service. The number of ramp agents has grown from four to ten.

- *Improvement in the service provided in terms of quality, operating procedures, safety and the environment.*
- *Lastly, improvement in the end cost of the service for the airline companies.*

7.2. Atención a personas con movilidad reducida (PMR)

El 26 de julio del 2008 entró en vigor el Reglamento de la Unión Europea 1107/2006 sobre los derechos de las personas con discapacidad o con movilidad reducida (PMR) en el transporte aéreo que regula los derechos de estas personas y marca las responsabilidades, tanto de gestores aeroportuarios como de compañías aéreas en todos los aeropuertos europeos.

Hasta ahora eran las líneas aéreas las que proporcionaban el servicio de atención a los pasajeros con discapacidad cuando volaban, servicio que realizaban a través de sus agentes de asistencia en tierra. Con la aplicación del nuevo reglamento europeo, deben ser los aeropuertos de toda Europa los que se hacen cargo de las PMR desde que entran en sus instalaciones hasta que ocupan su plaza en el avión. Este reglamento detalla cómo se debe actuar en los aeropuertos con las PMR, qué recursos y nivel de calidad deben poner a su disposición y la obligación de cumplir con el espíritu de la ley: asegurar la igualdad de oportunidades para todos los usuarios del transporte aéreo con independencia de sus condiciones físicas o psíquicas.

Desde el 26 de julio de 2008 hasta el 31 de diciembre de 2008 el número de pasajeros atendidos en el conjunto de los aeropuertos de la red fue de 551.510.

La valoración del servicio emitida por los usuarios ha permanecido constante desde su inicio en torno a 4,7, en una escala del 1 al 5 (siendo el 5 una valoración excelente). Esto es un indicativo de la alta calidad ofrecida. El mantenimiento y mejora de estos niveles de calidad seguirá siendo uno de los objetivos prioritarios de Aena en 2009.

7.3. Modificaciones de horarios operativos

En 2008 se ha procedido a la ampliación del horario operativo del Aeropuerto de Reus. Desde noviembre de

7.2. Assistance for persons with reduced mobility (PRM)

EU Regulation 1107/2006, which came into force on 26 July 2008 and regulates the rights of disabled persons and persons with reduced mobility (PRM) when travelling by air, also defines the responsibilities of airport managing bodies and airline companies at all the European airports.

Until now disabled passengers travelling by air were taken care of by the airlines through their ground assistance agents. Under the new European Regulation, all European airports now have responsibility for PRMs from the time they enter their facilities until they are seated in the aircraft. This Regulation describes how PRMs are to be treated at airports, the resources and quality level that should be made available to them and the obligation of complying with the spirit of the Law: to guarantee the provision of equal opportunities for all air transport users, regardless of their physical or mental conditions.

Between 26 July 2008 and 31 December 2008 the airports in Aena's network served 551,510 passengers.

Since the service began to be provided, the users have consistently given it a score of about 4.7 on a scale of 1 to 5 (5 being an excellent score), evidencing the high quality offered. The maintenance and improvement of these quality standards will continue to be one of Aena's prime objectives in 2009.

7.3. Changes to operating hours

In November 2008 the Reus airport added three more hours to its operating time table and now operates



2008, el horario operativo del Aeropuerto de Reus ha pasado a ser en verano de 04:00 a 22:00 horas y en invierno de 05:00 a 23:00 horas, lo que ha supuesto una ampliación de tres horas sobre el horario anterior, además de la posibilidad de autorización de una hora de PPR más (ampliación del horario operativo del aeropuerto, para situaciones puntuales, Previa Petición Requerida de la compañía aérea).

7.4. Marketing aeroportuario

Se ha avanzado en una de las áreas más destacadas de esta disciplina: la redacción de planes de marketing. Los planes de marketing están compuestos de un estudio externo, interno y de mercado de los aeropuertos abordados y sus regiones para determinar su potencial. Durante 2008 se han elaborado los planes de marketing de siete aeropuertos: Palma de Mallorca, Gran Canaria, Bilbao, San Sebastián, Vitoria, Málaga y FGL Granada-Jaén.

En relación con la investigación de mercado, herramienta fundamental para el análisis de las tendencias y oportunidades de marketing, la Oficina EMMA ha llevado a cabo más de 100.000 encuestas en 8 Aeropuertos Españoles (Barcelona-El Prat, Madrid-Barajas, Málaga, Valencia, Jerez, Girona-Costa Brava, FGL Granada-Jaén y Zaragoza).

Además del estudio de nuestros aeropuertos, la unidad de Marketing Aeroportuario ha celebrado encuentros con gran número de compañías aéreas y agentes locales a fin de proponer nuevas rutas. En el año 2008 se ha participado en tres foros internacionales destacados: FITUR, Routes Europeo y Mundial, y las conferencias de «slots» de lata.

En relación con la atención a clientes en 2008 se ha continuado atendiendo las solicitudes de compañías aéreas y «touroperadores» relacionadas con asuntos derivados de su operativa en los aeropuertos de Aena.

7.5. Reasignación de la Terminal 1 del Aeropuerto de Barcelona-El Prat

En diciembre de 2008 el Consejo de Administración de Aena acordó la reasignación de los espacios de la nueva Terminal 1 del Aeropuerto de Barcelona-El Prat. Desde la nueva Terminal operarán las alianzas Oneworld, Star Alliance y SkyTeam.

En la reasignación se incluyen también en la Terminal 1 las 17 compañías que ya lo estaban según el acuer-

from 4 am to 10 pm in summer and 5 am to 11 pm in winter. In certain cases, the airport may also operate for an additional hour if so required and applied for in advance by an airline.

7.4. Airport marketing

Progress was made in one of the most significant areas of this discipline: the drafting of marketing plans. These plans consist of an external and internal study and a market survey of the airports concerned and their regions to determine their potential. In 2008 marketing plans were prepared for seven airports: Palma de Mallorca, Gran Canaria, Bilbao, San Sebastián, Vitoria, Málaga and FGL Granada-Jaén.

In relation to the market survey, a fundamental tool for the analysis of marketing trends and opportunities, the EMMA Office carried out more than 100,000 surveys at eight Spanish airports (Barcelona, Madrid, Málaga, Valencia, Jerez, Girona, FGL Granada-Jaen and Zaragoza).

In addition to the study of our airports, the Airport Marketing unit held meetings with numerous airline companies and local agents with a view to proposing new routes. In 2008 it participated in three important international forums: FITUR (International Tourism Trade Fair), Routes Europe and World Routes, and IATA's Slot Conferences.

In the area of customer service, in 2008 Aena continued to deal with the requests of airlines and tour operators relating to matters concerning their operations at the Aena airports.

7.5. Reassignment of Barcelona Airport Terminal 1

In December 2008 Aena's Board of Directors resolved to reassign the spaces at the new Terminal 1 of Barcelona airport. The Oneworld, Star Alliance and SkyTeam alliances will operate from the new terminal.

The reassignment of spaces also includes the 17 companies which were already operating from Terminal



do del Consejo de Administración del 2 de octubre de 2007, que realizan vuelos intercontinentales y no están vinculadas a ninguna alianza, además de Vueling, en proceso de fusión con Clickair. Con esta nueva asignación, en la nueva infraestructura operarán 52 compañías aéreas.

Esta decisión de reasignación, cuya posibilidad ya estaba prevista en la decisión del 2 de octubre de 2007 se fundamenta en la ralentización del crecimiento de la demanda global de transporte aéreo, ante la cual el Aeropuerto de Barcelona-El Prat no es ajeno. Asimismo, la coyuntura de incertidumbre existente en el sector de las compañías aéreas tiene especial incidencia en el Aeropuerto, donde el proceso de fusión de Iberia con British Airways, así como el de Vueling y Clickair, junto a la reestructuración que afronta Spanair, son puntos clave para su futuro.

La reasignación decidida por Aena constituye la opción más favorable para el desarrollo del Aeropuerto de Barcelona-El Prat y permite maximizar su potencial de crecimiento por las sinergias generadas con la concentración de la operativa «hub» en la Terminal 1 por parte de las tres grandes alianzas globales, favorecida por la inclusión de Vueling-Clickair y de los operadores intercontinentales. Además, se ha tenido en cuenta facilitar al máximo el tránsito de los pasajeros de manera que la utilización de esta infraestructura por los ciudadanos se convierta en una experiencia cómoda y fácil.

Todas las compañías que operan actualmente la ruta entre Barcelona-El Prat y Madrid-Barajas dispondrán de espacios contiguos en la Terminal 1 para realizar sus operaciones.

Por otro lado, esta asignación permitirá iniciar de forma inmediata la remodelación de las terminales actuales minimizando la afección a las operaciones.

7.6. Pruebas de explotación de la T1 del Aeropuerto de Barcelona-El Prat

En diciembre de 2008 se iniciaron las pruebas de explotación de la nueva Terminal del Aeropuerto de Barcelona-El Prat. Estas pruebas reproducen los procesos operativos que se desarrollarán en la Terminal 1 de la manera más realista posible. El fin perseguido es comprobar el funcionamiento correcto del conjunto de las instalaciones.

En total, se llevarán a cabo trece pruebas de explotación básicas en distintas ubicaciones: la plataforma

1 per the resolution of the Board of Directors of 2 October 2007, which operate intercontinental flights and are not linked to any alliance, in addition to Vueling, which is in the process of merging with Clickair. With this new assignment, 52 airline companies will operate in the new infrastructure.

The decision to reassign spaces, the possibility of which had already been broached in the resolution of 2 October 2007, was based on the slowdown in the growth of worldwide demand for air transport, which also affects Barcelona airport. Also, the prevailing uncertainty in the airline industry has a special impact on Barcelona airport, where the merger process between Iberia and British Airways, and between Vueling and Clickair, together with the restructuring process being undergone at Spanair, are key to the future of the airport.

Aena's reassignment of spaces is the best option for the development of Barcelona airport and maximises its potential for growth, due to the synergies generated by the concentration of the three large global alliances' hub operations at Terminal 1, plus the presence of Vueling/Clickair and the intercontinental operators. Also, as part of this measure, passenger transit will be simplified as far as possible, to make the use of this infrastructure a comfortable and easy experience for the community.

All the companies currently operating the Barcelona-Madrid route will be assigned adjacent spaces at Terminal 1 to carry on their operations.

This reassignment will enable Aena to begin remodelling the current terminals immediately, with the least possible impact on its operations.

7.6. Operating tests on Barcelona Airport T1

In December 2008 the first stage of operating tests took place at the new Barcelona airport terminal. These tests reproduce the operating processes which will be carried out at Terminal 1 as realistically as possible in order to verify the correct functioning of all the facilities.

A total of 13 basic operating tests will be performed at various locations: the aircraft parking apron, and



de estacionamiento de aeronaves, los accesos y aparcamientos de vehículos y en el interior de la terminal. Las pruebas interiores probarán los procesos de facturación, embarque, control de pasajeros, tratamiento de equipajes en llegada y salida, movilidad interna y tratamiento de pasajeros.

Para las pruebas de explotación también se contará con 6.000 figurantes y todas las pruebas tendrán como fin que la Terminal 1 esté a punto en el momento de su puesta en explotación en 2009.

7.7. Puesta en servicio del Aeropuerto de Burgos

El 3 julio de 2008 se puso en servicio el Aeropuerto de Burgos. Las nuevas instalaciones e infraestructuras permitirán atender la demanda de tráfico aéreo con unos adecuados niveles de seguridad y calidad. Con esta puesta en servicio, Aena dispone ya de cuatro aeropuertos en la Comunidad de Castilla y León, al unirse a los ya existentes de León, Valladolid y Salamanca.

El Aeropuerto de Burgos ocupa una superficie de cerca de 230 hectáreas junto a las instalaciones del antiguo aeródromo y cuenta con un nuevo campo de vuelos para la operación de las aeronaves y una nueva Área Terminal que incluye un nuevo Edificio Terminal de pasajeros con aparcamiento de vehículos y un edificio multiservicios. Además, la inversión ha incluido la adecuación de los accesos al Aeropuerto, así como otras actuaciones tanto de infraestructuras aeroportuarias como instalaciones propias de navegación aérea.

7.8. Prestación de servicios de Navegación Aérea en el nuevo aeródromo de Ciudad Real

Con fecha 22 de diciembre de 2008 se abre por primera vez un aeropuerto privado al tráfico civil, hecho que refleja el ciclo de publicación aeronáutica (AIRAC 10/08).

Se inicia, con los acuerdos correspondientes, la asunción de los servicios Operativos y de Explotación Técnica, en lo relativo a navegación aérea, como centro de trabajo adscrito a la Dirección Regional de Navegación Aérea Sur (DRNA-Sur), contando para ello con la colaboración de las diferentes áreas de navegación aérea.

accesses and car parking lots inside the terminal. The internal tests will verify the processes of billing, embarkation, passenger control, incoming and outgoing baggage handling, internal mobility and passenger handling.

The purpose of the operating tests, which will be conducted with 6,000 participants, is to ensure that Terminal 1 will be ready to come into operation in 2009.

7.7. Start-up of Burgos Airport

On 3 July 2008, Burgos airport was started up. The new facilities and infrastructures will cater for air traffic demand, respecting the appropriate safety and quality requirements. With this start-up and the airports already existing in León, Valladolid and Salamanca, Aena now has four airports in the Castilla y León Autonomous Community.

Burgos airport occupies an area of nearly 230 hectares adjoining the former aerodrome facilities, and has a new flight field for aircraft operation and a new terminal area which houses a new passenger terminal building with a car park and multiservice building. The investment also included the adaptation of the airport accesses and other actions involving airport infrastructures and Air Navigation's own facilities.

7.8. Provision of Air Navigation services at the new Ciudad Real aerodrome

On 22 December 2008, a private airport was opened to civilian traffic for the first time, an event that was reported in the aeronautical publication cycle (AIRAC 10/08).

Under the corresponding agreements, the operations and technical operating services, in relation to Air Navigation, were launched at this airport, as a working centre belonging to the Directorate General of Southern Air Navigation (DRNA-Sur), with the assistance of the various Air Navigation areas.



8. EFICIENCIA ECONÓMICA Y VIABILIDAD FINANCIERA

Los objetivos vinculados al área económica que resumen los principales aspectos económico-financieros de la gestión de Aena son:

- aumentar los Ingresos;
- reducir los costes;
- controlar la deuda;

El principio fundamental de la política financiera de las sociedades que integran el Grupo Aena se basa en la centralización de la misma en la Dirección de Administración y Finanzas, de modo que la totalidad de los pasivos y activos financieros se contratan y gestionan desde dicha Dirección, con excepción de Ineco, que goza de independencia en políticas de financiación. A continuación, se indican los principales riesgos de carácter financiero:

a) Riesgo de tipo de interés

El objetivo de la Entidad Pública Empresarial en la gestión del riesgo del tipo de interés es la optimización del gasto financiero dentro de los límites de riesgo establecidos. La Entidad Pública Empresarial no realiza habitualmente transacciones comerciales en divisa distinta del euro (no así sociedades dependientes como Aena Desarrollo Internacional e Ineco), por lo que el riesgo de gasto financiero se centra en el riesgo de tipo de interés en el caso de la Entidad dominante, siendo las variables de riesgo el Euribor a tres meses (utilizado para la deuda a largo plazo) y el Euribor a un mes (usado en pólizas de crédito).

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

b) Riesgo de liquidez

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

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

8. ECONOMIC EFFICIENCY AND FINANCIAL VIABILITY

The objectives linked to the economic area are:

- To increase revenue
- To reduce costs
- To control debt

which sum up the main economic and financial aspects of Aena management.

The core principle of the Aena Group companies' financial policy is based on the centralisation of this policy at the Administration and Finance Management Division, so that all financial liabilities and assets may be contracted and managed from this Division, except for those of INECO, which has its own financing policies. Following are the main financial risks:

a) Interest rate risk

The interest risk management policy of Entidad Pública Empresarial is geared towards optimising the finance cost within the established risk limits. Entidad Pública Empresarial does not usually carry out business transactions in currencies other than the euro (unlike subsidiaries such as Aena Desarrollo Internacional and INECO); consequently, the finance cost risk is concentrated in the interest rate risk in the case of the Parent, the risk variables being three-month Euribor (used for long-term debt) and one-month Euribor (used in credit facilities).

In addition, the finance cost risk value is calculated for the Multiyear Action Programme time horizon and scenarios are set for interest rate fluctuations over the period under consideration.

b) Liquidity risk

The main risk variables are: limitations in the financing markets, increase in planned investment and reduction in the generation of cash flow.

With the objective of holding sufficient liquidity to cover a minimum of twelve months of financing requirements, Aena has established a long-term financing policy by entering into framework and other agreements with entities such as the Official Credit Institute and the European Investment Bank, and by arranging short- and medium-term liquidity facilities.



c) Riesgo de crédito

La variable de riesgo es la calidad crediticia de la contraparte, por lo que el objetivo se centra en minimizar el riesgo de incumplimiento de las contrapartes sin penalizar el precio. La Entidad dominante mantiene su tesorería y activos líquidos equivalentes en entidades financieras de alto nivel crediticio. A 31 de diciembre de 2008, dada la estructura variable-fijo de la deuda, no se ha considerado necesario contratar operaciones de derivados, salvo las descritas en la memoria.

d) Riesgo de tipo de cambio

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

c) Credit risk

The risk variable is the creditworthiness of the counterparty; accordingly, Aena focuses on minimising the risk of default by the counterparty without penalising price. The Parent keeps its cash and cash equivalents at financial institutions with a high credit rating. At 31 December 2008, given the floating-fixed debt structure, it was not considered necessary to arrange derivatives, other than those described in the notes to the consolidated financial statements.

d) Foreign currency risk

The subsidiary Aena Desarrollo Internacional is exposed to exchange rate fluctuations that can affect its sales, results of operations, equity and cash flows. The company uses a financial instrument that qualifies for hedge accounting to protect it from the cash flow risk arising from exchange rate fluctuations.

8.1. Ingresos comerciales

Uno de los objetivos fundamentales de Aena es incrementar el peso de los ingresos específicamente comerciales dentro del conjunto de los ingresos totales.

Los ingresos comerciales de Aena en el 2008 han aumentado el 1,94% frente al año anterior (11,54 millones de euros adicionales) superando los 607 millones de euros. El ratio de ingresos comerciales por pasajero es de 3 euros, que ha supuesto un incremento del 5,11% frente al año anterior.

Durante el año 2008, se producen dos hechos significativos que han incidido en los ingresos comerciales de este periodo:

1. el primero de ellos es el inicio de la recesión económica que ha impactado en la mayoría de las líneas de negocio comerciales. La desaceleración del crecimiento del tráfico aéreo a partir de junio ha producido un marcado descenso de la actividad aeroportuaria, y su consecuencia reflejada en la disminución de los ingresos comerciales a partir de octubre. A pesar de ello, aunque el tráfico de pasajeros comerciales en 2008 ha descendido el 3,01%, el diferencial positivo del crecimiento de la actividad comercial ha sido de 4,95 puntos.
2. el segundo de ellos es el nuevo modelo de concesión de alquiler de vehículos a partir de mayo de 2008, implantado gradualmente a lo largo de este año en 38 aeropuertos de la red de Aena. El concurso se licitó en el 2007 y ha supuesto la puesta en marcha de 187 concesionarios como nuevos adjudicatarios a los

8.1. Commercial revenue

One of Aena's fundamental objectives is to increase the weight of its specifically commercial revenue in its overall revenue figure.

Aena's commercial revenue in 2008 increased by 1.94% compared with 2007 (another EUR 11.54 million) to exceed EUR 607 million. The level of commercial revenue per passenger was EUR 3, up 5.11% from 2007.

In 2008 two significant events occurred which had an impact on the commercial revenue of this year:

1. *The start of the economic recession which affected most of the commercial business lines. Air traffic growth started to slow down in June, leading to a slump in airport activity, which in turn triggered a downturn in commercial revenue in October. Nevertheless, despite the 3.01% decline in commercial passenger traffic in 2008, the positive growth differential of the commercial activity was 4.95 points higher.*
2. *The new vehicle lease concession model introduced in May 2008 and gradually implemented during the year at 38 airports in the Aena network. The tender was put out in 2007 and led to the start-up of operations by 187 newly assigned concession operators under considerably better logistical and operating terms and conditions. Thus, in addition*



que se han introducido importantes mejoras en las condiciones logísticas y de operación. De esta manera, además de los mostradores de atención al público en los aeropuertos, las concesiones van a contar con terrenos para la rotación de vehículos, suministro de combustible, limpieza y mantenimiento, etcétera. Esto ha permitido que la línea de negocio alquiler de vehículos haya tenido el crecimiento más importante respecto al periodo anterior: el 20,7%.

to the public service counters at the airports, the concessions will be assigned land for the rotation of vehicles, fuel supply, cleaning and maintenance, etc. As a result, the vehicle lease business line reported much higher growth than in the previous year: 20.7%.

9. PERSONAS

Siendo las personas el principal activo de la organización, los objetivos fundamentales de Aena, en este ámbito son los siguientes:

- mejorar el desarrollo de las personas;
- aumentar la motivación y satisfacción de las personas;
- aumentar la seguridad en la prevención de riesgos laborales;
- mejorar los procedimientos de administración y el control de gestión en el área de recursos humanos.
- Automatizar los sistemas de gestión de recursos humanos.

A continuación, se describen aquellas actuaciones y hechos más relevantes que, durante 2008, han llevado a cabo las distintas áreas para lograr la consecución de estos objetivos:

La plantilla fija de Aena sin consolidar a 31 de diciembre de 2008 asciende a 10.929 trabajadores, de los que 6.320 pertenecen a Aeropuertos; 3.982, a Navegación Aérea (2.335 controladores) y 627, a Unidades Corporativas.

La oferta de empleo público aprobada para Aena en 2008 ha ascendido a 1.324 nuevas plazas, de las cuales 1.228 corresponden a personal adscrito al IV Convenio Colectivo y las restantes 96 a controladores de la circulación aérea.

En el total de plazas asignadas a Aena están incluidas 339 plazas, autorizadas por parte del Ministerio de Administraciones Públicas, de acuerdo con las precisiones de los planes extraordinarios de reforzamiento de recursos humanos en materia de seguridad en el transporte aéreo y terrestre, y para hacer frente a las nuevas exigencias en estas áreas consideradas de atención prioritaria. Asimismo, conforme a las medidas para la integración de las personas con discapacidad en los términos de lo dispuesto en el artículo 59 de la Ley 7/2007, de 12 de abril del Estatuto del Empleado Público, se

9. PEOPLE

Given that people are the organisation's greatest asset, Aena's main objectives in this area are as follows:

- *To improve personal development.*
- *To increase personal motivation and satisfaction.*
- *To increase safety in the occupational risk prevention area.*
- *To improve administration and management control procedures in the human resources area.*
- *To automate the human resource management systems.*

Following are the most important actions and events that were carried out or organised by the various areas in 2008 to achieve these objectives:

On 31st December 2008 Aena's unconsolidated permanent staff amounted to 10,929 employees, of whom 6,320 worked for Airports, 3,982 for Air Navigation (2,335 controllers) and 627 in the Corporate Units.

The public employment offer approved for AENA in 2008 consisted of 1,324 new vacancies, 1,228 of which related to employees covered by Aena's Fourth Collective Labour Agreement and the remaining 96 to air traffic controllers.

The total number of vacancies assigned to Aena included 339 jobs authorised by the Ministry of Public Administration, in accordance with the points specified in the special plans to reinforce human resources in the air and land transport safety areas, and to cope with the new top priority demands in these areas. Also, based on the strategy to employ disabled persons in the terms of the provisions of Article 59 of Law 7/2007, of 12 April, of the Civil Servants' Statute, a total of 47 vacancies were assigned for disabled persons, who will



incluyen un total de 47 plazas para ser cubiertas por personas con discapacidad, que serán objeto de una convocatoria de selección externa en el transcurso del año 2009.

En el área de selección las principales actuaciones realizadas han sido dos convocatorias de selección externa de personal fijo de plantilla no titulado universitario. Una de estas convocatorias, ya finalizada, destinada a cubrir un total de 63 plazas necesarias para la puesta en explotación de la nueva Terminal del Aeropuerto de Barcelona-El Prat. En la otra convocatoria se convocaron un total de 70 plazas en diferentes centros de trabajo de Aena, estando prevista su finalización en el primer semestre de 2009.

Con relación a las medidas más importantes desarrolladas en el área organizativa de Aena, 2008 ha sido de especial relevancia, al haberse profundizado en la implantación de varios proyectos importantes:

- Numerosas medidas organizativas en las diferentes unidades de Aena que permiten, por una parte, responder con eficacia a los requerimientos actuales en temas de seguridad, operatividad, calidad, etcétera y, por otra, continuar adaptando de forma progresiva su estructura organizativa a los cambios y los retos que se prevén en el futuro.
- La implantación con éxito en Aena un Sistema de Gestión del Desempeño mediante el cual se ha evaluado a todos sus profesionales mediante criterios objetivos, ligados al cumplimiento de resultados y que tiene consecuencias directas en lo referente a la retribución, el desarrollo profesional y la formación. Este sistema supone no solo un cambio en la gestión de personas, sino también un cambio cultural y una forma de trabajar orientada a resultados que necesariamente origina un mayor compromiso de las personas con los objetivos de su organización.

La actividad de formación se ha coordinado por las tres unidades de formación: División de Formación, División de Desarrollo Profesional (Navegación Aérea) y División de Desarrollo de Directivos.

El volumen total de horas de formación gestionadas ha ascendido a más de 320.000 horas. Adicionalmente a las actividades previstas inicialmente, se han realizado 184 acciones de formación no programada de carácter específico. El 100% del personal adscrito a estas unidades ha recibido al menos un curso de formación (teniendo en cuenta los cursos «on line»).

El gasto asociado directamente con la actividad de formación de las tres unidades ha alcanzado una cifra de 3,7 millones de euros.

be selected in an external recruitment process to be announced during 2009.

In the recruitment area, the main actions performed were the two announcements of the external recruitment of permanent non-graduate in-house staff. One of these two recruitment rounds has been completed and covered 63 positions for the start-up of the new Barcelona airport terminal. The other round was announced for a total of 70 vacancies at various Aena work centres and is expected to be completed in the first half of 2009.

In relation to the most important measures carried out in Aena's organisational area, this year was of special relevance due to the progress made in the implementation of various significant projects:

- *Numerous organisational measures in Aena's various units, which enable it, on the one hand, to respond effectively to current requirements on safety, operability, quality, etc., and, on the other, to continue to gradually adapt its organisational structure to cater for foreseeable changes and challenges in the future.*
- *The successful implementation at Aena of a performance management system which was used to evaluate all its professionals based on objective criteria, linked to meeting targets, and which has a direct impact on remuneration, professional development and training. This system entails not only a change in personnel management but also a cultural shift and a work approach geared to results, requiring employees to engage more closely with the objectives of their organisation.*

The training activity was coordinated by the three training units: Training Division, Professional Development Division (Air Navigation) and Executive Development Division.

A total volume of over 320,000 hours were devoted to training. In addition to the activities initially scheduled, a total of 184 specific unscheduled training activities were performed. All the employees attached to these units attended at least one training course (taking into account the on-line courses).

The expenses associated directly with training for the three units amounted to EUR 3.7 million.



Como en ejercicios anteriores, Aena se ha beneficiado de las ayudas de la FTFE (Fundación Tripartita para la Formación en el Empleo) para Planes de Formación de Demanda del año 2008. La Dirección General del Inem concedió a Aena una bonificación por importe de 1.080.025,98 euros para este ejercicio, que se han deducido de las cuotas de Seguridad Social aportadas, lo que representa aproximadamente el 29% del gasto incurrido en formación durante este año.

Como hechos relevantes, llevados a cabo por las tres unidades de Formación durante 2008, cabe destacar la impartición de los cursos «on line» de carácter estratégico de «Formación básica en seguridad aeroportuaria» y «Curso básico de L.O.P.D.» dirigidos a todos los trabajadores de Aena, la actualización de los itinerarios de formación para el personal inmerso en procesos de provisión interna y el desarrollo de la figura del monitor interno en Aena a través de una convocatoria masiva dirigida a las principales ocupaciones operativas de Aena.

En el caso de Navegación Aérea, podría destacarse la «Formación Cielo Único Europeo», la «Formación seguridad operacional» y el desarrollo e implantación de formación básica («on line») para el personal de operaciones de Navegación Aérea.

En relación con el programa de becas, han realizado prácticas de enseñanza en nuestros centros de trabajo un total de 130 alumnos de los últimos cursos de carrera de las Universidades más significativas de Madrid y Barcelona, incluyendo un programa de proyectos fin de carrera de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Aeronáuticos.

El Área de Beneficios Corporativos y Proyectos Sociales ha continuado con la implantación de nuevos proyectos sociales durante 2008, destacando:

- El proyecto «Espacio solidario», consistente en la cesión gratuita de un «stand» en la zona pública de los Aeropuertos a entidades sociales (ONG, fundaciones, asociaciones), con el fin de que difundan sus campañas, informaciones y objetivos en un entorno de gran impacto público. Durante 2008 se ha implantado en los Aeropuertos de: Madrid-Barajas, Valencia, Málaga y Palma de Mallorca.
- La implantación del Programa del Voluntariado a través del Programa de Atención al Empleado (PAE). Consolidación de acciones de voluntariado con el Centro de Acogida Luis Vives en Vicálvaro (Madrid).
- La celebración de las primeras jornadas solidarias conjuntamente con todos los centros de Aena en Madrid

As in prior years, Aena benefited from FTFE (Tripartite Foundation for Occupational Training) aid for its 2008 Demand Training Plans. The Directorate-General of the Spanish Employment Institute granted Aena a reduction of EUR 1,080,025.98 for 2008, which reduced its social security contributions, and which accounts for approximately 29% of the cost incurred in training during this year.

Noteworthy among the actions of the three training units in 2008 was the organisation of the strategic on-line courses «Introduction to Airport Security» and «Introduction to the Personal Data Protection Law» offered to all Aena's employees, the updating of the training itineraries for the employees involved in internal provision processes, and the development of the Internal Monitor position at Aena through a call for applications from the large number of employees occupying major operating positions at Aena.

In the Air Navigation area, of note were the «Single European Sky» and Operational Safety» training courses and the development and implementation of basic training (on-line) courses for Air Navigation's operations staff.

As regards Aena's internship programme, 130 students in the final year of their degree courses at the most prominent universities in Madrid and Barcelona engaged in internship work experiences at our work centres, including the Final Project Programme of the Escuela Técnica Superior de Ingenieros Aeronáuticos.

The Corporate Benefits and Social Projects Area continued to implement new welfare projects in 2008, including most notably:

- *The Solidarity Space project, in which a stand was provided free of charge in the public areas of airports to welfare organisations (NGOs, foundations, associations) where they could publicise their campaigns, provide information and inform of their aims in a place of great public impact. In 2008 stands were provided at the airports of Madrid-Barajas, Valencia, Malaga and Palma de Mallorca.*
- *Implementation of the Volunteer Programme through the Employee Support Programme. Consolidation of volunteer actions in conjunction with the Luis Vives Shelter Home in Vicálvaro (Madrid).*
- *The first Solidarity Days held in conjunction with all Aena's centres in Madrid (five participating centres*



(5 centros participantes y 15 entidades convocadas al evento) los días 2, 3 y 4 de diciembre.

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

En el desarrollo de la política de conciliación de la vida familiar y personal, el Programa de Atención al Empleado ha realizado un total de 5.266 servicios a lo largo del 2008, lo que supone un incremento del 60% con respecto a 2007.

En este apartado de conciliación también se ha organizado un campamento de verano conjunto con los centros de Aena en Madrid, en el que han participado más de 100 niños, compatible con el horario laboral de verano de los empleados de Aena.

Se han establecido acuerdos con diferentes entidades del sector de la discapacidad. Las entidades beneficiadas de estos acuerdos, al amparo del cumplimiento de la Ley de Integración de personas con discapacidad, han sido: Afanias, Asociación Danza Down, Fundación Dales la Palabra, Asociación A Toda Vela, Apmib y Apsuria.

También se han incrementado los beneficios de la póliza de vida y accidentes con efectos 1 de septiembre de 2008.

En cuanto al Plan de Pensiones, durante 2008 Aena ha realizado aportaciones por valor de 5,8 millones de euros y se han pagado prestaciones por un total de 1,5 millones de euros. El saldo final del plan de pensiones al cierre del ejercicio ascendía a 39,2 millones de euros y el número de partícipes a 11.045.

En el área de sistemas de gestión, y con el fin de mejorar y agilizar la gestión de los procesos de administración de personal, se han establecido procedimientos comunes en toda la organización, poniendo en funcionamiento una herramienta de consulta para todos los usuarios de Recursos Humanos que incluye «Normas y procedimientos de recursos humanos», «Guías de auditoría», «Guías de prácticas», «Manuales de usuario» y «Comunicaciones internas» de carácter mensual con novedades y modificaciones legales y convencionales.

En el área de automatización, se han puesto en funcionamiento nuevos escenarios de autoservicio del empleado que permiten facilitar las relaciones entre el empleado y las distintas áreas de recursos humanos, tales como soli-

and 15 entities invited to the event) on 2, 3 and 4 December.

Aena continued with its substance abuse treatment and prevention programme and with its emotional support and health education programmes. In this respect noteworthy was the ongoing collaboration agreement between the Proyecto Hombre association and Aena to provide information, and to carry out preventive and educational measures in this area.

In the implementation of a work/family balance policy, the Employee Support Programme responded to a total of 5,266 requests in 2008, 60% more than in 2007.

Another work/family balance initiative was the summer camp organised together with the Aena centres in Madrid, in which more than 100 children participated and which was compatible with the Aena employees' summer working timetable.

Agreements were established with various entities dealing with disabled persons. The entities which benefited from these agreements made pursuant to the Law on Integration of Disabled Persons were: Afanias, Asociación Danza Down, Fundación Dales la Palabra, Asociación A Toda Vela, Apmib and Apsuria.

Life and accident insurance policy benefits were also increased effective 1 September 2008.

In relation to the Pension Plan, in 2008 Aena made contributions amounting to EUR 5.8 million and paid benefits totalling EUR 1.5 million. At year-end, the final balance of the pension plan amounted to EUR 39.2 million and there were 11,045 participants.

In the Management Systems area, in order to improve and expedite the management of personnel administration processes, standard procedures were established across the organisation and a consultation tool was set in motion for all the Human Resources users. The tool includes «Human Resources Standards and Procedures», «Audit Guidelines», «Practice Guidelines», «User Manuals» and «Internal Bulletins», which are updated monthly to include new legal and collective labour agreement developments and amendments.

In the Automated Services area, new employee self-service scenarios were introduced to facilitate contact between the employee and the various Human Resources areas, enabling the employees to apply for



cidad de ayudas sociales o visualización de certificados de vida y accidente.

Por último, se ha seguido trabajando en el seguimiento y control tanto del absentismo como del gasto en horas extraordinarias, manteniendo la tendencia de reducción iniciada con el IV Convenio Colectivo, y consiguiendo una reducción del índice de absentismo de actuación del 15% con respecto a 2007 y una reducción del gasto en horas extraordinarias del 2%.

Cabe destacar que Aena ha sido seleccionada «Empresa TOP para trabajar 2008», según un estudio elaborado por la consultora CRF. En este estudio se ha valorado profesionalmente a diferentes empresas españolas dentro de los criterios selectivos de: ambiente, cultura de trabajo, condiciones laborales, desarrollo del talento, compromiso con la sociedad y apuesta por la innovación.

Este reconocimiento implica que Aena es una empresa de atracción de profesionales, avalado por un sello de calidad que certifica las mejores prácticas y que destaca principalmente por sus condiciones laborales, sus beneficios sociales y por su apuesta por el compromiso con la sociedad.

welfare benefits, to view life and accident certificates, etc.

In 2008 Aena continued to monitor and control absenteeism and the overtime expense in keeping with the strategy it had implemented with the Fourth Collective Labour Agreement, and managed to reduce absenteeism by 15% and the overtime expense by 2% compared with 2007.

Lastly, noteworthy was Aena's selection as «Best Employer 2008», according to the survey conducted by the consultant CRF. In this survey, various Spanish companies were evaluated professionally based on the following selection criteria: work atmosphere and culture, working conditions, development of talent, engagement with the community and commitment to innovation.

This recognition implies that Aena is a company that attracts professionals, backed by a quality seal which testifies to the use of best practices, and is outstanding mainly for its working conditions, welfare benefits and its commitment to the community.

10. EVOLUCIÓN PREVISIBLE

A pesar del descenso en el tráfico de pasajeros y operaciones acontecido durante el ejercicio y en línea con la desaceleración del tráfico aéreo mundial, las perspectivas de crecimiento a largo plazo del Grupo son satisfactorias en todas las líneas de negocio por las expectativas de crecimiento de las actividades propias del mismo, lo cual permitirá llevar a cabo el Plan de inversiones encomendado desde el Ministerio de Fomento y alcanzar los objetivos de calidad, seguridad, operatividad y competitividad de las infraestructuras del transporte aéreo españolas, a la altura que el desarrollo socioeconómico del país necesita.

10. OUTLOOK

Despite the decrease in passenger traffic and operations in 2008, and in line with the slowdown in global air traffic, the Group's long-term growth prospects are satisfactory across all the business lines due to the expectations of growth in the Group's own activities, which will enable the investment plan of the Ministry of Public Works to be implemented and the quality, safety, operational and competitiveness objectives of the Spanish air transport infrastructures to attain the high standard that the socioeconomic development of the country requires.

Cuentas anuales consolidadas

Consolidated annual accounts



El EBITDA consolidado de Aena fue de 814 millones de euros en 2008 (en la fotografía, Aeropuerto de Madrid-Torrejón).

In 2008 Aena's consolidated EBITDA amounted to 814 million Euros (photo shows Madrid-Torrejón Airport).



Entidad Pública Empresarial «Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea» y Sociedades Dependientes
Entidad Pública Empresarial «Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea» and Subsidiaries

BALANCE DE SITUACIÓN CONSOLIDADO A 31 DE DICIEMBRE DE 2008 (MILES DE EUROS)
CONSOLIDATED BALANCE SHEET AT 31 DECEMBER 2008 (THOUSANDS OF EUROS)

ACTIVO / ASSETS	NOTAS DE LA MEMORIA / NOTES	2008
ACTIVO NO CORRIENTE / NON-CURRENT ASSETS:		
Inmovilizado intangible / <i>Intangible assets-</i>	Nota / Note 5	259.341
Desarrollo / <i>Development expenditure</i>		25.075
Aplicaciones informáticas / <i>Computer software</i>		103.601
Otro inmovilizado intangible / <i>Other intangible assets</i>		130.665
Inmovilizado material / <i>Property, plant and equipment-</i>	Nota / Note 6	15.080.629
Terrenos y construcciones / <i>Land and buildings</i>		9.033.535
Instalaciones técnicas y otro inmovilizado material / <i>Plant and other items of property, plant and equipment</i>		2.394.389
Inmovilizado en curso y anticipos / <i>Property, plant and equipment in the course of construction and advances</i>		3.652.705
Inversiones inmobiliarias / <i>Investment property-</i>	Nota / Note 7	93.732
Construcciones / <i>Buildings</i>		90.780
Instalaciones técnicas / <i>Plant</i>		2.952
Inversiones en empresas asociadas a largo plazo / <i>Non-current investments in associates-</i>	Nota / Note 9.1	74.605
Participaciones puestas en equivalencia / <i>Investments accounted for using the equity method</i>		74.605
Inversiones financieras a largo plazo / <i>Non-current financial assets</i>	Nota / Note 9.2	61.181
Activos por impuesto diferido / <i>Deferred tax assets</i>	Nota / Note 15.1	380.865
Total activo no corriente / Total non-current assets		15.950.353
ACTIVO CORRIENTE / CURRENT ASSETS:		
Existencias / <i>Inventories</i>	Nota / Note 11	5.848
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar / <i>Trade and other receivables-</i>		497.633
Clientes por ventas y prestación de servicios / <i>Trade receivables for sales and services</i>		387.306
Empresas puestas en equivalencia / <i>Companies accounted for using the equity method</i>	Nota / Note 9.2	10.715
Deudores varios / <i>Sundry accounts receivable</i>		8.251
Personal / <i>Employee receivables</i>		1.964
Activos por impuesto corriente / <i>Current tax assets</i>	Nota / Note 15.1	16.038
Otros créditos con las administraciones públicas / <i>Other accounts receivable from public authorities</i>	Nota / Note 15.1	73.359
Inversiones financieras a corto plazo / <i>Current financial assets-</i>	Nota / Note 9.3	37.471
Créditos a empresas / <i>Loans to companies</i>		2.571
Otras inversiones financieras a corto plazo / <i>Other current financial assets</i>		34.900
Periodificaciones a corto plazo / <i>Current prepayments and accrued income</i>		8.135
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes / <i>Cash and cash equivalents</i>		10.725
Total activo corriente / Total current assets		559.812
TOTAL ACTIVO / TOTAL ASSETS		16.510.165



BALANCE DE SITUACIÓN CONSOLIDADO A 31 DE DICIEMBRE DE 2008 (MILES DE EUROS)
CONSOLIDATED BALANCE SHEET AT 31 DECEMBER 2008 (THOUSANDS OF EUROS)

PATRIMONIO NETO Y PASIVO EQUITY AND LIABILITIES	NOTAS DE LA MEMORIA NOTES	2008
PATRIMONIO NETO / EQUITY:		
Fondos propios / Shareholders' equity-	Nota / Note 12	3.698.903
Patrimonio / Equity		3.099.018
Reservas de la entidad pública empresarial dominante / Reserves of the Parent-		741.834
Legal y estatutarias / Legal and bylaw reserves		496.044
Otras reservas / Other reserves		282.457
Resultados de ejercicios anteriores / Retained losses		(36.667)
Reservas en sociedades consolidadas / Reserves at consolidated companies		7.137
Reservas en sociedades puestas en equivalencia / Reserves at companies accounted for using the equity method		10.395
Resultados del ejercicio atribuibles a la entidad pública empresarial dominante / Loss for the year attributable to the Parent-		(159.481)
Resultado consolidado / Consolidated loss		(153.213)
Resultado atribuido a socios externos / Loss attributable to minority interests		(6.268)
Ajustes por cambios de valor / Valuation adjustments-		(8.201)
Operaciones de cobertura / Hedges	Nota / Note 10	1.045
Diferencias de conversión de sociedades puestas en equivalencia / Translation differences of companies accounted for using the equity method	Nota / Note 12	(9.246)
Subvenciones, donaciones y legados recibidos / Grants, donations or gifts and legacies received	Nota / Note 12	383.316
Socios externos / Minority interests	Nota 12	18.126
Total patrimonio neto / Total equity		4.092.144
PASIVO NO CORRIENTE / NON-CURRENT LIABILITIES:		
Provisiones a largo plazo / Long-term provisions-	Nota / Note 13.1	465.668
Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal / Provisions for long-term employee benefit obligations		390.487
Actuaciones medioambientales / Provisions for environmental costs		52.507
Otras provisiones / Other provisions		22.674
Deudas a largo plazo / Non-current payables-		9.014.892
Deudas con entidades de crédito / Bank borrowings and other financial liabilities	Nota / Note 14	9.008.975
Acreedores por arrendamiento financiero / Obligations under finance leases	Nota / Note 14	3.450
Derivados / Derivatives	Nota / Note 10	109
Otros pasivos financieros / Other financial liabilities		2.358
Pasivos por impuesto diferido / Deferred tax liabilities	Nota / Note 15.1	192.087
Periodificaciones a largo plazo / Non-current accruals and deferred income		1.351
Total pasivo no corriente / Total non-current liabilities		9.673.998



BALANCE DE SITUACIÓN CONSOLIDADO A 31 DE DICIEMBRE DE 2008 (MILES DE EUROS)
CONSOLIDATED BALANCE SHEET AT 31 DECEMBER 2008 (THOUSANDS OF EUROS)

PATRIMONIO NETO Y PASIVO EQUITY AND LIABILITIES	NOTAS DE LA MEMORIA NOTES	2008
PASIVO CORRIENTE / CURRENT LIABILITIES:		
Provisiones a corto plazo / <i>Short-term provisions</i>	Nota / Note 13.2	277.753
Deudas a corto plazo / <i>Current payables-</i>		2.010.750
Deudas con entidades de crédito / <i>Bank borrowings and other financial liabilities</i>	Nota / Note 14	722.894
Otros pasivos financieros / <i>Other financial liabilities</i>		1.287.856
Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo / <i>Current payables to Group companies and associates-</i>		2.000
Deudas con sociedades puestas en equivalencia / <i>Payable to companies accounted for using the equity method</i>	Nota / Note 9.2	2.000
Acreeedores comerciales y otras cuentas a pagar / <i>Trade and other payables-</i>		453.498
Proveedores / <i>Payable to suppliers</i>		14.765
Proveedores, empresas puestas en equivalencia / <i>Payable to suppliers - companies accounted for using the equity method</i>	Nota / Note 9.2	977
Acreeedores varios / <i>Sundry accounts payable</i>		250.539
Personal / <i>Remuneration payable</i>		78.562
Pasivos por impuesto corriente / <i>Current tax liabilities</i>	Nota / Note 15.1	3.093
Otras deudas con las Administraciones Públicas / <i>Other accounts payable to public authorities</i>	Nota / Note 15.1	56.789
Anticipos de clientes / <i>Customer advances</i>		48.773
Periodificaciones a corto plazo / <i>Current accruals and deferred income</i>		22
Total pasivo corriente / Total current liabilities		2.744.023
TOTAL PASIVO / TOTAL LIABILITIES		16.510.165

Las notas 1 a 19 descritas en la memoria adjunta forman parte integrante del balance de situación consolidado a 31 de diciembre de 2008.

The accompanying Notes 1 to 20 are an integral part of the consolidated balance sheet at 31 December 2008.





CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA DEL EJERCICIO 2008 (MILES DE EUROS)
CONSOLIDATED INCOME STATEMENT FOR 2008 (THOUSANDS OF EUROS)

	NOTAS DE LA MEMORIA NOTES	2008
OPERACIONES CONTINUADAS / CONTINUING OPERATIONS		
Importe neto de la cifra de negocios / <i>Revenue</i>	Nota / Note 16.a	3.112.683
Trabajos realizados por la empresa para su activo / <i>In-house work on non-current assets</i>		72.341
Aprovisionamientos / <i>Procurements</i>	Nota / Note 16.b	(131.405)
Consumo de materias primas y otras materias consumibles / <i>Cost of raw materials and other consumables used</i>		(1.340)
Trabajos realizados por otras empresas / <i>Work performed by other companies</i>		(130.065)
Otros ingresos de explotación / <i>Other operating income</i>		13.322
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente / <i>Non-core and other current operating income</i>		11.905
Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio / <i>Income-related grants transferred to profit or loss</i>		1.417
Gastos de personal / <i>Staff costs</i>		(1.296.357)
Sueldos, salarios y asimilados / <i>Wages, salaries and similar expenses</i>		(1.089.715)
Cargas sociales / <i>Employee benefit costs</i>	Nota / Note 16.c	(193.909)
Provisiones / <i>Provisions</i>		(12.733)
Otros gastos de explotación / <i>Other operating expenses</i>		(982.196)
Servicios exteriores / <i>Outside services</i>	Nota / Note 16.d	(855.405)
Tributos / <i>Taxes other than income tax</i>		(92.902)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales / <i>Losses on, impairment of and change in allowances for trade receivables</i>		(11.977)
Otros gastos de gestión corriente / <i>Other current operating expenses</i>		(21.912)
Amortización del inmovilizado / <i>Depreciation and amortisation charge</i>	Notas / Notes 5, 6 y 7	(704.322)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras / <i>Allocation to profit or loss of grants related to non-financial non-current assets and other grants</i>		29.859
Excesos de provisiones / <i>Excessive provisions</i>		8.418
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado / <i>Impairment and gains or losses on disposals of non-current assets</i>		(11.237)
Otros resultados / <i>Other gains or losses</i>		(1.073)
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN / PROFIT FROM OPERATIONS		110.033
Ingresos financieros / <i>Finance income</i>		2.547
De participaciones en instrumentos de patrimonio / <i>From investments in equity instruments</i>		144
De valores negociables y de créditos del activo inmovilizado / <i>From marketable securities and other financial instruments</i>		2.403
Gastos financieros / <i>Finance costs</i>		(341.372)
Por deudas con terceros / <i>On debts to third parties</i>		(395.875)
Por actualización de provisiones / <i>Interest cost relating to provisions</i>		(42.822)
Activación gastos financieros / <i>Capitalisation of finance costs</i>		97.325
Variación de valor razonable en instrumentos financieros / <i>Change in fair value of financial instruments</i>	Nota / Note 10	10



CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA DEL EJERCICIO 2008 (MILES DE EUROS)
CONSOLIDATED INCOME STATEMENT FOR 2008 (THOUSANDS OF EUROS)

	NOTAS DE LA MEMORIA NOTES	2008
Diferencias de cambio / <i>Exchange differences</i>		427
Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros / <i>Impairment and gains or losses on disposals of financial instruments</i>		(14.522)
RESULTADO FINANCIERO / <i>FINANCIAL LOSS</i>	Nota / Note 16.e	(352.910)
Resultado de asociadas por el método de la participación / <i>Results of associates accounted for using the equity method</i>	Nota / Note 9.1	14.558
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS / <i>LOSS BEFORE TAX</i>		(228.319)
Impuesto sobre beneficios / <i>Income tax</i>	Nota / Note 15.3	75.106
RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS / <i>LOSS FOR THE YEAR FROM CONTINUING OPERATIONS</i>		(153.213)
RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO / <i>CONSOLIDATED LOSS FOR THE YEAR</i>		(153.213)
Resultado atribuido a socios externos / <i>Loss attributable to minority interests</i>		(6.268)
RESULTADO ATRIBUIDO A LA ENTIDAD DOMINANTE / <i>LOSS ATTRIBUTABLE TO THE PARENT</i>		(159.481)

Las notas 1 a 19 descritas en la memoria adjunta forman parte integrante de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada a 31 de diciembre de 2008.

The accompanying Notes 1 to 20 are an integral part of the consolidated income statement at 31 December 2008.

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO 2008
CONSOLIDATED STATEMENT OF CHANGES IN EQUITY FOR 2008

A) ESTADO DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS CONSOLIDADOS (MILES DE EUROS)
A) CONSOLIDATED STATEMENT OF RECOGNISED INCOME AND EXPENSE (THOUSANDS OF EUROS)

	2008
A) Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada / A) Loss per income statement	(153.213)
Ingresos y gastos imputados directamente en el patrimonio neto / <i>Income and expenses recognised directly in equity</i>	
Subvenciones, donaciones y legados recibidos / <i>Grants, donations or gifts and legacies received</i>	92.141
Por ganancias y pérdidas actuariales y otros ajustes / <i>Arising from actuarial gains and losses and other adjustments</i>	(16.295)
Efecto impositivo / <i>Tax effect</i>	(22.754)
B) Total ingresos y gastos imputados directamente en el patrimonio neto / B) Total income and expenses recognised directly in equity	53.092
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias / <i>Transfers to profit or loss</i>	
Por coberturas de flujos de efectivo / <i>Arising from cash flow hedges</i>	(709)
Subvenciones, donaciones y legados recibidos / <i>Grants, donations or gifts and legacies received</i>	(29.859)
Efecto impositivo / <i>Tax effect</i>	9.213
C) Total transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias / C) Total transfers to profit or loss	(21.355)
TOTAL DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS (A + B + C) / TOTAL RECOGNISED INCOME AND EXPENSE (A + B + C)	(121.476)

Las notas 1 a 19 descritas en la memoria adjunta forman parte integrante del estado de cambios en el patrimonio neto consolidado a 31 de diciembre de 2008.

The accompanying Notes 1 to 20 are an integral part of the consolidated statement of changes in equity at 31 December 2008.



ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO 2008
CONSOLIDATED STATEMENT OF CHANGES IN EQUITY FOR 2008

B) ESTADO TOTAL DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO (MILES DE EUROS)
B) CONSOLIDATED STATEMENT OF CHANGES IN TOTAL EQUITY (THOUSANDS OF EUROS)

	PATRIMONIO Y PATRIMONIO EN ADSCRIPCIÓN ASSIGNED EQUITY AND ASSETS	RESERVAS ESTATUTARIAS BYLAW RESERVES	RESERVA REVALORIZACIÓN R.D.L. 7/1996 REVALUATION RESERVE R.D.L. 7/1996	OTRAS RESERVAS ENTIDAD DOMINANTE OTHER RESERVES OF THE PARENT	RESERVAS CONSOLIDADAS ENTIDAD DOMINANTE CONSOLIDATED RESERVES OF THE PARENT
SALDO, FINAL DEL AÑO 2007 <i>BALANCE AT 2007 YEAR-END</i>	3.099.018	845.488	273.417	-	26.848
Ajustes Transición NPGC <i>Adjustments due to transition to new Spanish National Chart of Accounts</i>	-	(349.444)		-	(17.743)
SALDO AJUSTADO, INICIO DEL AÑO 2008 <i>ADJUSTED BALANCE AT BEGINNING OF 2008</i>	3.099.018	496.044	273.417	-	9.105
Total ingresos y gastos reconocidos <i>Total recognised income and expenses</i>	-	-	-	(11.407)	-
Distribución de dividendos <i>Dividends paid</i>	-	-	-	-	11.956
Otras variaciones del patrimonio neto <i>Other changes in equity</i>	-	-	-	-	(53)
Aplicación resultado 2007 <i>Distribution of 2007 profit</i>	-	-	-	-	(561)
SALDO, FINAL DEL AÑO 2008 <i>2008 ENDING BALANCE</i>	3.099.018	496.044	273.417	(11.407)	20.447



ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO 2008
CONSOLIDATED STATEMENT OF CHANGES IN EQUITY FOR 2008

B) ESTADO TOTAL DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO (MILES DE EUROS)
B) CONSOLIDATED STATEMENT OF CHANGES IN TOTAL EQUITY (THOUSANDS OF EUROS)

RESULTADOS NEGATIVOS DE EJERCICIOS ANTERIORES RETAINED LOSSES	RESERVAS EN SOCIEDADES CONSOLIDADAS RESERVES OF FULLY CONSOLIDATED COMPANIES	RESERVAS EN SDES. PUESTAS EN EQUIVALENCIA RESERVES OF COMPANIES ACCOUNTED FOR USING THE EQUITY METHOD	DIFERENCIAS DE CONVERSIÓN TRANSLATION DIFFERENCES	RESULTADO DEL EJERCICIO ATRIBUIDO A LA ENTIDAD DOMINANTE PROFIT (LOSS) FOR THE YEAR ATTRIBUTABLE TO THE PARENT	AJUSTES POR CAMBIO DE VALOR VALUATION ADJUSTMENTS	SUBVENCIONES DONACIONES Y LEGADOS RECIBIDOS GRANTS, DONATIONS OR GIFTS AND LEGACIES RECEIVED	SOCIOS EXTERNOS MINORITY INTERESTS	TOTAL PATRIMONIO TOTAL EQUITY
(26.444)	35.967	6.284	(29.714)	3.040	-	-	-	4.233.904
-	(28.471)	2.413	29.714	-	1.541	338.992	17.632	(5.366)
(26.444)	7.496	8.697	-	3.040	1.541	338.992	17.632	4.228.538
-	-	-	-	(159.481)	(496)	43.640	6.268	(121.476)
-	(3.429)	(8.527)	-	-	-	-	(5.869)	(5.869)
-	(363)	(166)	-	-	(9.246)	684	95	(9.049)
(10.223)	3.433	10.391	-	(3.040)	-	-	-	-
(36.667)	7.137	10.395	-	(159.481)	(8.201)	383.316	18.126	4.092.144

Las notas 1 a 19 descritas en la memoria adjunta forman parte integrante del estado de cambios en el patrimonio consolidado a 31 de diciembre de 2008.

The accompanying Notes 1 to 20 are an integral part of the consolidated statement of changes in equity at 31 December 2008.





ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO 2008 (MILES DE EUROS)
CONSOLIDATED STATEMENT OF CASH FLOWS FOR 2008 (THOUSANDS OF EUROS)

2008

FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN (I) / CASH FLOWS FROM OPERATING ACTIVITIES (I)	454.188
Resultado del ejercicio antes de impuestos / <i>Loss for the year before tax</i>	(228.319)
Ajustes al resultado / <i>Adjustments for:</i>	1.078.248
– Amortización del inmovilizado / <i>Depreciation and amortisation charge</i>	704.322
– Correcciones valorativas por deterioro / <i>Impairment losses</i>	14.481
– Variación de provisiones / <i>Changes in provisions</i>	83.254
– Imputación de prima de arrendamiento / <i>Recognition of lease premium</i>	(22)
– Imputación de subvenciones / <i>Recognition of grants in profit or loss</i>	(30.007)
– Resultados por bajas y enajenaciones de inmovilizado / <i>Gains/Losses on derecognition and disposal of non-current assets</i>	12.357
– Ingresos financieros / <i>Finance income</i>	(26.007)
– Gastos financieros / <i>Finance costs</i>	319.453
– Diferencias de cambio / <i>Exchange differences</i>	427
– Variación de valor razonable en instrumentos financieros / <i>Changes in fair value of financial instruments</i>	(10)
Cambios en el capital corriente / <i>Changes in working capital</i>	2.945
– Existencias / <i>Inventories</i>	1.171
– Deudores y otras cuentas a cobrar / <i>Trade and other receivables</i>	(29.555)
– Otros activos corrientes / <i>Other current assets</i>	11.400
– Acreedores y otras cuentas a pagar / <i>Trade and other payables</i>	14.030
– Otros pasivos corrientes / <i>Other current liabilities</i>	5.899
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación / <i>Other cash flows from operating activities</i>	(398.686)
– Pagos de intereses / <i>Interest paid</i>	(414.580)
– Cobros de dividendos / <i>Dividends received</i>	144
– Cobros de intereses / <i>Interest received</i>	7.025
– Cobros (pagos) por impuesto sobre beneficios / <i>Income tax recovered (paid)</i>	8.725
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN (II) / CASH FLOWS FROM INVESTING ACTIVITIES (II)	(2.084.199)
Pagos por inversiones / <i>Payments due to investment</i>	(2.123.536)
– Inmovilizado intangible / <i>Intangible assets</i>	(93.058)
– Inmovilizado material / <i>Property, plant and equipment</i>	(2.030.053)
– Otros activos financieros / <i>Other financial assets</i>	(425)
Cobros por desinversiones / <i>Proceeds from disposal</i>	39.337
– Inmovilizado intangible / <i>Intangible assets</i>	1.573
– Inmovilizado material / <i>Property, plant and equipment</i>	15.588
– Otros activos financieros / <i>Other financial assets</i>	22.176



ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO 2008 (MILES DE EUROS)
CONSOLIDATED STATEMENT OF CASH FLOWS FOR 2008 (THOUSANDS OF EUROS)

2008

FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN (III) / CASH FLOWS FROM FINANCING ACTIVITIES (III)	1.628.877
Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio / <i>Proceeds and payments relating to equity instruments</i>	92.141
– Subvenciones, donaciones y legados recibidos / <i>Grants, donations or gifts and legacies received</i>	92.141
Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero / <i>Proceeds and payments relating to financial liability instruments</i>	1.536.736
– Emisión de deudas con entidades de crédito / <i>Proceeds from issue of bank borrowings</i>	1.786.429
– Devolución y amortización de deudas con entidades de crédito / <i>Repayment of bank borrowings</i>	(175.011)
– Devolución y amortización de deudas con asociadas / <i>Repayment of borrowings from associates</i>	2.000
– Otros / <i>Other</i>	(76.682)
EFFECTO DE LAS VARIACIONES DE LOS TIPOS DE CAMBIO (IV) / EFFECT OF FOREIGN EXCHANGE RATE CHANGES (IV)	110
AUMENTO/DISMINUCIÓN NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES (I+II+III+IV) / NET INCREASE/DECREASE IN CASH AND CASH EQUIVALENTS (I+II+III+IV)	(1.024)
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio / <i>Cash and cash equivalents at beginning of year</i>	11.749
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio / <i>Cash and cash equivalents at end of year</i>	10.725

Las notas 1 a 19 descritas en la memoria adjunta forman parte integrante del estado de flujos de efectivo consolidado correspondiente al ejercicio 2008.

The accompanying Notes 1 to 20 are an integral part of the consolidated statement of cash flows for 2008.

Translation of consolidated financial statements originally issued in Spanish and prepared in accordance with generally accepted accounting principles in Spain (see Notes 2 and 20). In the event of a discrepancy, the Spanish-language version prevails.



Entidad Pública Empresarial «Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea» y Sociedades Dependientes

Cuentas anuales consolidadas
del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2008

Entidad Pública Empresarial «Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea» and Subsidiaries

*Consolidated Financial Statements for the year
ended 31 December 2008 and Directors' Report*

1. Actividad y estructura del Grupo

La entidad pública empresarial «Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena)» se creó en virtud del artículo 82 de la Ley 4/1990, de 29 de junio de Presupuestos Generales del Estado para 1990. Su constitución efectiva tuvo lugar el 19 de junio de 1991, una vez entrado en vigor su Estatuto, aprobado por el Real Decreto 905/1991 de 14 de junio.

La entidad pública empresarial se configura como una entidad de derecho público adscrita al Ministerio de Fomento con personalidad jurídica propia e independiente de la del Estado, realizando su actividad dentro del marco de la política general de transportes del Gobierno.

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

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

1. La ordenación, dirección, coordinación, explotación, conservación y administración de los aeropuertos públicos de carácter civil, de los servicios afectos a los mismos, así como la coordinación, explotación,

1. Group activities and structure

Entidad Pública Empresarial «Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA)» («AENA» or «the Entity») was set up under Article 82 of State Budget Law 4/1990, of 29 June. It was effectively formed on 19 June 1991 following the entry into force of its bylaws, which were approved by Royal Decree 905/1991, of 14 June.

The Entity is structured as a public law entity attached to the Ministry of Public Works with its own legal personality independent from that of the State, and carries on its business activity within the framework of the Government's general transport policy.

Its bylaws, approved by Royal Decree 905/1991, of 14 June, were subsequently amended by Royal Decree 1993/1996, of 6 September, Royal Decree 1711/1997, of 14 November, and Royal Decree 2825/1998, of 23 December.

Its company object, per its bylaws, is as follows:

1. *The organisation, management, coordination, operation, upkeep and administration of civilian public airports and of the related services, and the coordination, operation, upkeep and administration*



conservación y administración de las zonas civiles de las bases aéreas abiertas al tráfico civil.

2. Proyecto, ejecución, dirección y control de las inversiones en infraestructuras e instalaciones de los aeropuertos.
3. La ordenación, dirección, coordinación, explotación, conservación y administración de las instalaciones y redes de sistemas de telecomunicaciones aeronáuticas, de ayudas a la navegación y de control de la circulación aérea.
4. Proyecto, ejecución, dirección y control de las inversiones en infraestructuras, instalaciones y redes de sistemas de telecomunicaciones aeronáuticas, de ayudas a la navegación y control de la circulación aérea.
5. Propuesta de planificación de nuevas infraestructuras aeroportuarias y de navegación aérea, así como de modificaciones del espacio aéreo.
6. Desarrollo de los servicios de orden y seguridad en los aeropuertos y centros de control, así como la participación en las enseñanzas específicas relacionadas con el transporte aéreo, y sujetas al otorgamiento de licencia oficial, todo ello sin detrimento de las atribuciones asignadas a la Dirección General de Aviación Civil.
7. Participación en el capital de otras sociedades o entidades relacionadas con sus actividades que desempeñen un objeto social distinto.

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

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

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

Perímetro de consolidación

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

of civilian areas at air bases open to civil aviation traffic.

2. *The design, execution, management and control of investments in airport infrastructure and facilities.*
3. *The organisation, management, coordination, operation, upkeep and administration of aeronautical telecommunications system facilities and networks, navigation aids and air traffic control.*
4. *The design, execution, management and control of investments in aeronautical telecommunications system infrastructures, facilities and networks, navigation aids and air traffic control.*
5. *The submission of proposals for the planning of new airport and air navigation infrastructure and the modification of air space.*
6. *The development of security services at airports and control centres and participation in specific training relating to air transport and subject to the grant of official licenses, all without detriment to the functions assigned to the Spanish Directorate-General of Civil Aviation.*
7. *Equity investments in other companies or entities related to its activities that have a different object.*

Services were first provided at Spanish airports in November 1991, and the provision of services relating to navigation aids and air traffic control commenced in November 1992, when the formation of the Entity was completed.

The Entity's registered office is in Madrid, at calle Arturo Soria, 109.

Also, the Entity heads the Group composed of various companies engaging mainly in the management of airport infrastructure and consulting and engineering projects, particularly those relating to transport and its infrastructure.

Scope of consolidation

The list of subsidiaries and associates, together with the carrying amount of the ownership interests, in thousands of euros, relating thereto is as follows:



PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN / SCOPE OF CONSOLIDATION

SOCIEDAD Y DOMICILIO SOCIAL COMPANY AND REGISTERED OFFICE		PARTICIPACIÓN / OWNERSHIP INTEREST				MÉTODO DE CONSOLIDACIÓN CONSOLIDATION METHOD
		%		VALOR NETO SEGÚN LIBROS DE LA PARTICIPACIÓN CARRYING AMOUNT OF INVESTMENT	TITULAR DE LA PARTICIPACIÓN OWNER OF INVESTMENT	
		DIRECTO DIRECT	INDIRECTO INDIRECT			
SOCIEDADES DEPENDIENTES / SUBSIDIARIES						
Aena Desarrollo Internacional, S.A. (a) Arturo Soria, 109 Madrid	Explotación, conservación, gestión y administración de infraestructuras aeroportuarias, así como los servicios complementarios. <i>Operation, maintenance, management and administration of airport infrastructure and supplementary services.</i>	100	-	83.184	Aena	Integración global <i>Fully consolidated</i>
Centros Logísticos Aeroportuarios, S.A. (Clasa) (b) Edificio de Servicios Generales Aeropuerto de Madrid-Barajas Madrid	Promoción, construcción, gestión, explotación y conservación de los centros de carga aérea, o instalaciones equivalentes en los aeropuertos, así como cuantas actividades mercantiles estén directa o indirectamente relacionadas con lo anterior. <i>Development, construction, management, operation and maintenance of air cargo centres or equivalent centres at airports, and also as many commercial activities as are directly or indirectly related thereto.</i>	100	-	24.137	Aena	Integración global <i>Fully consolidated</i>
Centro de Referencia Investigación, Desarrollo e Innovación ATM. A.I.E. (Crida) (c) Juan Ignacio Luca de Tena, 14 Madrid	Realización de actividades de I+D+i en el ámbito ATM encaminadas a mejorar las prestaciones (en particular seguridad, capacidad y eficiencia económica y medio-ambiental) del sistema de Navegación Aérea español como parte integrante de un sistema global. <i>Performance of R&D&i activities within the scope of ATM aimed at improving the services (in particular security, capacity and economic and environmental efficiency) of the Spanish Air Traffic Control system as an integral part of a global system.</i>	80	-	480	Aena	Integración global <i>Fully consolidated</i>



PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN / SCOPE OF CONSOLIDATION

SOCIEDAD Y DOMICILIO SOCIAL COMPANY AND REGISTERED OFFICE		PARTICIPACIÓN / OWNERSHIP INTEREST				MÉTODO DE CONSOLIDACIÓN CONSOLIDATION METHOD
		% 		VALOR NETO SEGÚN LIBROS DE LA PARTICIPACIÓN CARRYING AMOUNT OF INVESTMENT	TITULAR DE LA PARTICIPACIÓN OWNER OF INVESTMENT	
		DIRECTO DIRECT	INDIRECTO INDIRECT			

SOCIEDADES DEPENDIENTES / SUBSIDIARIES

Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (Ineco) (a) Paseo de la Habana, 138 Madrid	Estudios y trabajos de consultoría e ingeniería con posibilidad de actuación en todos los sectores de la actividad económica, principalmente en los campos de estudios económicos y empresariales, ingeniería industrial, ingeniería civil, e ingeniería medioambiental, en especial los relacionados con el transporte y sus infraestructuras. <i>Consulting and engineering projects and work with the possibility of operating in all sectors of economic activity, mainly in the fields of economic and corporate studies, industrial engineering, civil engineering and environmental engineering, particularly relating to transport and its infrastructure.</i>	61,09	-	3.789	Aena	Integración global <i>Fully consolidated</i>
---	---	-------	---	-------	------	---

- (a) Datos obtenidos de las cuentas anuales del ejercicio 2008 en proceso de formulación.
(b) Datos obtenidos de las cuentas anuales auditadas del ejercicio 2008.
(c) Datos obtenidos de las cuentas anuales del ejercicio 2008 sin obligación de ser auditadas.

- (a) Information obtained from the 2008 financial statements under preparation.
(b) Information obtained from the audited 2008 financial statements.
(c) Information obtained from the 2008 financial statements, which are not subject to mandatory audit.

A 31 de diciembre de 2008 ninguna de estas sociedades cotiza en bolsa.

At 31 December 2008, none of these companies was listed on the stock market.



PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN / SCOPE OF CONSOLIDATION

SOCIEDAD Y DOMICILIO SOCIAL COMPANY AND REGISTERED OFFICE	ACTIVIDAD LINE OF BUSINESS	PARTICIPACIÓN / OWNERSHIP INTEREST				MÉTODO DE CONSOLIDACIÓN CONSOLIDATION METHOD
		%		VALOR NETO SEGÚN LIBROS DE LA PARTICIPACIÓN CARRYING AMOUNT OF INVESTMENT	TITULAR DE LA PARTICIPACIÓN OWNER OF INVESTMENT	
		DIRECTO DIRECT	INDIRECTO INDIRECT			
SOCIEDADES ASOCIADAS / ASSOCIATES						
Restauración de Aeropuertos Españoles, S.A. (Raesa) (a) Aeropuerto de Madrid-Barajas Madrid	Explotación de la restauración del Aeropuerto de Madrid-Barajas. Operation of catering services at Madrid-Barajas airport.	48,99	-	294	Aena	Puesta en equivalencia
Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A. de CV (AMP) (a) México DF	Operador aeropuertos del Pacífico GAP. Operator of Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP) airports.	-	33,33	84.121	Aena Desarrollo Internacional	Puesta en equivalencia
Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. (Sacsá) (a) Aeropuerto Rafael Núñez Cartagena de Indias - Colombia	Explotación Aeropuerto de Cartagena. Operation of Cartagena airport	-	37,89	690	Aena Desarrollo Internacional	Puesta en equivalencia
Aeropuertos del Caribe, S.A. (Acsa) (a) Aeropuerto Ernesto Cortisoz Barranquilla - Colombia	Explotación Aeropuerto de Barranquilla. Operation of Barranquilla airport.	-	40	159	Aena Desarrollo Internacional	Puesta en equivalencia
Aerocali, S.A. (b) Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón Cali - Colombia	Explotación del Aeropuerto de Cali. Operation of Cali airport.	-	33,34	1.659	Aena Desarrollo Internacional	Puesta en equivalencia
Tecnología e Investigación Ferroviaria, S.A. (Tifsa) (a) Paseo de la Habana, 138 Madrid	Investigación y desarrollo tecnológico, consultoría y asistencia técnica en actividades del sector del transporte ferroviario. Technological research and development, consulting services and technical assistance relating to the rail transport industry.	-	49	2.048	Ineco	Puesta en equivalencia

- (a) Datos obtenidos de las cuentas anuales del ejercicio 2008 en proceso de formulación.
(b) Datos obtenidos de las cuentas anuales auditadas del ejercicio 2008.
(c) Datos obtenidos de las cuentas anuales del ejercicio 2008 sin obligación de ser auditadas.

- (a) Information obtained from the 2008 financial statements under preparation.
(b) Information obtained from the audited 2008 financial statements.
(c) Information obtained from the 2008 financial statements, which are not subject to mandatory audit.

A 31 de diciembre de 2008 ninguna de estas sociedades cotiza en bolsa.

At 31 December 2008, none of these companies was listed on the stock market.



2. Bases de presentación

a) Imagen fiel

Las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2008, que han sido presentadas por la presidenta - directora general de la Entidad dominante, se han obtenido de los registros contables de entidad pública empresarial «Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena)» y de las sociedades dependientes (véase Nota 1), cuyas respectivas cuentas anuales son formuladas por los Administradores de cada sociedad y se presentan, de acuerdo con el Real Decreto 1815/1991, de 20 de diciembre, que regula la formulación de las cuentas anuales consolidadas hasta que se publiquen unas normas que desarrollen los criterios actuales del Código de Comercio, y con la Nota del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas relativa a los criterios aplicables en la formulación de cuentas anuales consolidadas según criterios del Código de Comercio para los ejercicios que comienzan a partir de 1 de enero de 2008, de forma que muestran la imagen fiel del patrimonio consolidado, de la situación financiera, de los resultados del Grupo y de los flujos de efectivo consolidados.

Estas cuentas anuales consolidadas se someterán a la aprobación del Consejo de Administración de la Entidad Pública Empresarial dominante, estimándose que serán aprobadas sin modificación alguna. Por su parte, las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2007 fueron aprobadas por el Consejo de Administración de la Entidad Pública Empresarial dominante celebrado el 30 de junio de 2008.

b) Principios contables no obligatorios aplicados

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

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

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

2. Basis of presentation

a) Fair presentation

The consolidated financial statements for 2008 were presented by the Chairman and General Manager of the Parent from the accounting records of Entidad Pública Empresarial «Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA)» and of its subsidiaries (see Note 1), whose respective financial statements are prepared by the directors of each company and are presented in accordance with Royal Decree 1815/1991, of 20 December, governing the preparation of consolidated financial statements (until regulations implementing the current policies of the Spanish Commercial Code are published) and with the Memorandum of the Spanish Accounting and Audit Institute on the policies applicable to the preparation of consolidated financial statements in accordance with the policies of the Spanish Commercial Code for years beginning on or after 1 January 2008 and, accordingly, present fairly the Group's consolidated equity, financial position, results and consolidated cash flows for 2008.

These consolidated financial statements will be submitted for approval by the Board of Directors of the Parent and it is considered that they will be approved without any changes. The financial statements for 2007 were approved by the Board of Directors of the Parent at the meeting held on 30 June 2008.

b) Non-obligatory accounting principles applied

These consolidated financial statements were prepared by taking into account all the obligatory accounting principles and standards with a significant effect hereon. All obligatory accounting principles were applied.

c) Key issues in relation to the measurement and estimation of uncertainty

In preparing the accompanying consolidated financial statements estimates were made by the Group companies' directors in order to measure certain of the assets, liabilities, income, expenses and obligations reported herein. These estimates relate basically to the following:



- La evaluación de posibles pérdidas por deterioro de determinados activos (véase Nota 4).
- La vida útil de los activos materiales e intangibles (véase Nota 4).
- El cálculo de provisiones (véase Nota 13).
- Los ingresos ordinarios y los costes asociados con los contratos de prestación de servicios (véase Nota 4).
- Las hipótesis empleadas en el cálculo actuarial de los pasivos por compromisos con el personal (véase Nota 13).

A pesar de que estas estimaciones se han realizado sobre la base de la mejor información disponible al cierre del ejercicio 2008, es posible que acontecimientos que puedan tener lugar en el futuro obliguen a modificarlas (al alza o a la baja) en los próximos ejercicios, lo que se realizaría, en su caso, de forma prospectiva.

El Grupo presenta a 31 de diciembre de 2008 un fondo de maniobra negativo de 2.184 millones de euros y un resultado negativo del ejercicio de 153 millones de euros. Para poder atender a los compromisos de inversión y sus deudas el Grupo dispone de líneas de crédito y préstamos no dispuestos por importe de 1.092 millones de euros (véase Nota 14) además del flujo de caja que generará en el próximo ejercicio. Asimismo, de conformidad con el «Acuerdo Marco para la financiación del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte» (PEIT) entre el Ministerio de Fomento y el Banco Europeo de Inversiones (BEI) de fecha 4 de julio de 2006, la Entidad Pública Empresarial dominante puede optar a formalizar financiación adicional por 1.250 millones de euros, sujeta al resultado positivo de la evaluación de los proyectos para los que se solicita dicha financiación por parte del BEI. En estas circunstancias, los administradores de la Entidad Pública Empresarial dominante consideran que no existirán problemas para satisfacer dichos compromisos.

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

d) Aspectos derivados de la transición a las nuevas normas contables

A los efectos de la obligación establecida en el art. 35.6 del Código de Comercio y a los efectos derivados de la aplicación del principio de uniformidad y del requisito de comparabilidad, las cuentas anuales consolidadas correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2008 se consideran como cuentas anuales consolidadas

- *The assessment of possible impairment losses on certain assets (see Note 4)*
- *The useful life of property, plant and equipment and intangible assets (see Note 4)*
- *The calculation of provisions (see Note 13)*
- *Revenue and the costs associated with contracts for the provision of services (see Note 4).*
- *The assumptions used in the actuarial calculation of the liabilities for obligations to employees (see Note 13).*

Although these estimates were made on the basis of the best information available at 2008 year-end, events that take place in the future might make it necessary to change these estimates (upwards or downwards) in coming years. Changes in accounting estimates would be applied prospectively.

At 31 December 2008, the Group had a working capital deficiency of EUR 2,184 million and a loss for the year of EUR 153 million. In order to meet its investment commitments and settle its liabilities, the Group has credit lines and undrawn loans of EUR 1,092 million (see Note 14), in addition to the cash flows that will be generated in 2009. Also, under the «Framework Agreement to finance the Strategic Plan for Infrastructures and Transport» (PEIT) between the Ministry of Public Works and the European Investment Bank (EIB) of 4 July 2006, the Parent may opt to arrange supplementary financing of EUR 1,250 million subject to the EIB's positive assessment of the projects for which the financing is requested. In view of the foregoing, the Parent's directors consider that it will not have any difficulties in fulfilling its obligations.

The Group carried out the relevant impairment tests according to the procedure described in Note 4-a, which did not disclose any material impairment losses.

d) Matters arising from the transition to the new accounting rules

In compliance with the obligation established in Article 35.6 of the Spanish Commercial Code and for the purposes of applying the principle of consistency and meeting the requirement of comparability, the consolidated financial statements for the year ended 31 December 2008 are considered to be initial consolidated



iniciales, por lo que no es obligatorio reflejar cifras comparativas.

financial statements and, accordingly, it is not obligatory to include comparative figures.

Sin perjuicio de lo anterior, tal y como establece el R.D. 1514/2007, a continuación se incluyen el balance y la cuenta de pérdidas y ganancias consolidados correspon-

However, pursuant to Royal Decree 1514/2007, set forth below are the consolidated balance sheet and consolidated income statement for 2007 approved by

ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL «AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA» Y SOCIEDADES DEPENDIENTES ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL «AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA» AND SUBSIDIARIES BALANCE DE SITUACIÓN CONSOLIDADO CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO ANUAL TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2007 CONSOLIDATED BALANCE SHEET FOR THE YEAR ENDED 31 DECEMBER 2007 (expresado en miles de Euros) / (thousands of Euros)	
ACTIVO / ASSETS	EJERCICIO 2007
INMOVILIZADO / NON-CURRENT ASSETS	
Gastos de establecimiento / <i>Start-up costs</i>	44.896
Inmovilizaciones inmateriales / <i>Intangible assets</i>	264.021
Coste / <i>Cost</i>	558.520
Amortizaciones / <i>Accumulated amortisation</i>	(294.499)
Provisiones / <i>Allowances</i>	–
Inmovilizaciones materiales / <i>Property, plant and equipment</i>	13.648.270
Coste / <i>Cost</i>	17.888.120
Amortizaciones / <i>Accumulated depreciation</i>	(4.210.491)
Provisiones / <i>Allowances</i>	(29.359)
Inmovilizaciones financieras / <i>Long-term investments</i>	274.455
Mecanismo Corrector / <i>Corrective mechanism</i>	136.034
Total inmovilizado / Total non-current assets	14.367.676
FONDO DE COMERCIO DE CONSOLIDACIÓN / GOODWILL ON CONSOLIDATION	2.125
GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS / DEFERRED CHARGES	1.095
ACTIVO CIRCULANTE / CURRENT ASSETS	
Existencias / <i>Inventories</i>	7.019
Deudores / <i>Accounts receivable</i>	521.975
Clientes por ventas y prestaciones de servicios / <i>Trade receivables for sales and services</i>	401.113
Empresas puestas en equivalencia y vinculadas / <i>Receivable from companies accounted for using the equity method and related companies</i>	10.400
Otros deudores / <i>Other accounts receivable</i>	29.229
Administraciones Públicas / <i>Receivable from public authorities</i>	119.050
Provisiones / <i>Allowances</i>	(37.817)
Inversiones financieras temporales / <i>Short-term investments</i>	3.073
Tesorería / <i>Cash</i>	11.749
Ajustes por periodificación / <i>Accrual accounts</i>	8.288
Total activo circulante / Total current assets	552.104
TOTAL ACTIVO / TOTAL ASSETS	14.923.000



dientes al ejercicio 2007, aprobadas por el Consejo de Administración de la Entidad Pública Empresarial dominante. Dichos estados contables fueron elaborados conforme a las normas establecidas en el R.D. 1643/1990 de 20 de diciembre – PGC (90) y R.D. 1815/1991, de 20 de diciembre.

the Board of Directors of the Parent. These financial statements were prepared in accordance with the rules established in Royal Decree 1643/1990, of 20 December (Spanish National Chart of Accounts (1990)) and Royal Decree 1815/1991, of 20 December.

**ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL «AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA»
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**
ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL «AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA» AND SUBSIDIARIES
BALANCE DE SITUACIÓN CONSOLIDADO CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO ANUAL
TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2007
CONSOLIDATED BALANCE SHEET FOR THE YEAR ENDED 31 DECEMBER 2007
(expresado en miles de Euros) / (thousands of Euros)

PASIVO / SHAREHOLDERS' EQUITY AND LIABILITIES	EJERCICIO 2007
FONDOS PROPIOS / SHAREHOLDERS 'EQUITY	
Patrimonio / Net worth and assigned assets	3.099.018
Reservas de la Entidad Público Empresarial Dominante / Reserves of the Parent	1.119.309
Reservado revalorización ROL. 7/1996 / Revaluation reserve, Royal Decree-Law 7/1996	273.417
Otras reservas de la Entidad Pública Empresarial dominante / Other reserves of the Parent	845.892
Reservas en sociedades consolidadas por integración global / Reserves at fully consolidated companies	35.967
Reservas en sociedades puestas en equivalencia / Reserves at companies accounted for using the equity method	6.284
Diferencias de conversión / Translation differences	(29.714)
Resultados del ejercicio atribuibles a la Entidad Pública Empresarial Dominante / Profit (Loss) for the year attributable to the Parent	3.040
Resultados Consolidados / Consolidated profit (loss)	7.141
Resultados atribuidos a socios externos / Profit (Loss) attributed to minority interests	(4.101)
Total fondos propios / Total shareholders equity	4.233.904
SOCIOS EXTERNOS / MINORITY INTERESTS	15.617
INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS / DEFERRED INCOME	496.631
PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS / PROVISIONS FOR CONTINGENCIES AND CHARGES	218.548
ACREEDORES A LARGO PLAZO / NON-CURRENT LIABILITIES	
Deudas con entidades de crédito / Bank borrowings	7.595.033
Otros acreedores / Other payables	3.552
Total acreedores a largo plazo / Total non-current liabilities	7.598.585
ACREEDORES ACORTO PLAZO / CURRENT LIABILITIES	
Deudas con entidades de crédito / Bank borrowings	515.104
Deudas con sociedades puestas en equivalencia y vinculadas / Payable to companies accounted for using the equity method and related companies	743
Acreedores comerciales / Trade payables	208.069
Otras deudas no comerciales / Other non-trade payables	1.309.607
Total acreedores acorto plazo / Total current liabilities	2.033.523
PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS A CORTO PLAZO / SHORT-TERM PROVISIONS FOR CONTINGENCIES AND CHARGES	326.192
TOTAL PASIVO / TOTAL SHAREHOLDERS EQUITY AND LIABILITIES	14.923.000



**ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL «AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA»
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**
ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL «AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA» AND SUBSIDIARIES
CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO ANUAL
TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2007
CONSOLIDATED INCOME STATEMENT FOR THE YEAR ENDED 31 DECEMBER 2007
(expresado en miles de Euros) / (thousands of Euros)

DEBE / DEBIT	EJERCICIO 2007
GASTOS / EXPENSES	
Aprovisionamientos / <i>Procurements</i>	118.154
Gastos de personal / <i>Staff costs</i>	1.234.453
Dotaciones para amortizaciones de inmovilizado / <i>Depreciation and amortisation charge</i>	693.723
Variación de las provisiones de trafico / <i>Change in operating allowances</i>	2.475
Otros gastos de explotación / <i>Other operating expenses</i>	854.755
Total gastos de explotación / Total operating expenses	2.903.560
Beneficios de explotación / Profit from operations	236.952
Pérdidas y gastos financieros / <i>Financial loss and finance cysts</i>	
Gastos financieros y gastos asimilados / <i>Finance and similar costs</i>	279.283
Variación a las provisiones de inversiones financieras / <i>Change in investment valuation allowances</i>	–
Diferencias negativas de cambio / <i>Exchange losses</i>	802
	280.085
Amortización del fondo de comercio de consolidación / <i>Amortisation of consolidation goodwill</i>	652
Beneficios de las actividades ordinarias / Profit from ordinary activities	–
Pérdidas y gastos extraordinarios / <i>Extraordinary losses and expenses</i>	
Variaciones de las provisiones de inmovilizado inmaterial, material y financiero / <i>Changes in allowances for intangible assets, property, plant and equipment and long-term investments</i>	(24.876)
Pérdidas procedentes del inmovilizado / <i>Losses on non-current assets</i>	15.524
Gastos extraordinarios / <i>Extraordinary expenses</i>	31.756
Gastos y pérdidas de otros ejercicios / <i>Prior years expenses and losses</i>	15.129
	37.533
Resultados extraordinarios positivos / Extraordinary profit	29.839
Beneficios consolidados antes de impuestos / Consolidated profit before tax	1.091
Impuesto sobre Sociedades / <i>Income tax</i>	–
Beneficios consolidados del ejercicio / Consolidated profit for the year	7.141
Resultados atribuidos a socios externos / <i>Profit (Loss) attributable to minority interests</i>	4.101
Beneficios consolidados del ejercicio atribuidos a la Entidad Pública Empresarial Dominante / Consolidated profit for the year attributable to the Parent	3.040



**ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL «AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA»
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**
ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL «AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA» AND SUBSIDIARIES
CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO ANUAL
TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2007
CONSOLIDATED INCOME STATEMENT FOR THE YEAR ENDED 31 DECEMBER 2007
(expresado en miles de Euros) / (thousands of Euros)

HABER / CREDIT	EJERCICIO 2007
INGRESOS / INCOME	
Importe neto de la cifra de negocios / Revenue	3.063.436
Aumento de trabajos ejecutados pendientes de facturar / Increase in unbilled completed projects	3.370
Trabajos efectuados por el grupo para el inmovilizado / Group work on non-current assets	55.696
Otros ingresos de explotación / Other operating income	18.010
Total ingresos de explotación / Total operating income	3.140.512
Beneficios e ingresos financieros / Financial profit and finance income	
Ingresos de participaciones en capital / Income from equity investments	144
Otros intereses e ingresos asimilados / Other interest and similar income	1.930
Diferencias positivas de cambio / Exchange gains	723
	2.797
Resultados financieros negativos / Financial loss	277.288
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia / Share in the profits of companies accounted for using the equity method	12.240
Pérdidas de las actividades ordinarias / Loss on ordinary activities	28.748
Beneficios e ingresos extraordinarios / Extraordinary profit and income	
Beneficios en enajenación de inmovilizado / Gains on non-current asset disposals	1
Subvenciones de capital transferidas al resultado / Asset-related grants transferred to profit or loss	28.325
Otros ingresos a distribuir transferidos a resultados / Other deferred income transferred to profit or loss	286
Ingresos extraordinarios / Extraordinary income	6.392
Ingresos y beneficios de otros ejercicios / Prior years income and profits	32.368
	67.372
Resultados extraordinarios negativos / Extraordinary loss	
Impuesto sobre Sociedades / Income tax	6.050
Pérdidas consolidadas del ejercicio / Consolidated loss for the year	—
Pérdidas consolidadas del ejercicio atribuidos a la Entidad Pública Empresarial Dominante / Consolidated loss for the year attributable to the Parent	—



El Grupo ha elegido como fecha de transición al Nuevo Plan General de Contabilidad el 1 de enero de 2008.

A continuación, y de acuerdo con la normativa vigente, se presenta la conciliación entre el Patrimonio neto consolidado a 1 de enero de 2008 elaborado conforme al PGC(90) y el Patrimonio neto consolidado a esa misma fecha elaborado de acuerdo con las nuevas normas contables establecidas en el R.D. 1514/2007:

The Group chose 1 January 2008 as the date of transition to the new Spanish National Chart of Accounts.

In accordance with current legislation, set forth below is the reconciliation of the consolidated equity at 1 January 2008 calculated in accordance with the former Spanish National Chart of Accounts to the consolidated equity at that date calculated in accordance with the new accounting rules established in Royal Decree 1514/2007:

	MILES DE EUROS THOUSANDS OF EUROS
Patrimonio neto consolidado al 1 de enero de 2008 según PGC(90)* <i>Equity at 1 January 2008 under former Spanish National Chart of Accounts*</i>	4.233.904
Impactos por transición al Nuevo Plan General de Contabilidad <i>Effects of transition to new Spanish National Chart of Accounts</i>	
Socios externos / <i>Minority interests</i>	15.617
Reconocimiento de margen neto de gastos de establecimiento en socios externos / <i>Recognition of the net margin of start-up costs in minority interests</i>	2.015
Gastos de establecimiento / <i>Start-up costs</i>	(44.897)
Subvenciones de capital / <i>Grants related to assets</i>	484.585
Mecanismo corrector / <i>Corrective mechanism</i>	(139.902)
Provisiones personal / <i>Provisions for obligations to employees</i>	(356.897)
Impuestos / <i>Taxes</i>	15.219
Efecto fiscal de impactos NPGC / <i>Tax effect of impact of new Spanish National Chart of Accounts</i>	12.164
Ingresos a distribuir en varios ejercicios / <i>Deferred income</i>	9.266
Reconocimiento de instrumentos financieros de cobertura contable / <i>Recognition of hedging instruments</i>	1.909
Fondo de reversión / <i>Reversion reserve</i>	(1.766)
Otros / <i>Other</i>	(1.688)
Instalaciones técnicas / <i>Plant</i>	(991)
Patrimonio neto consolidado al 1 de enero de 2008 según NPGC / Consolidated equity <i>at 1 January 2008 under new Spanish National Chart of Accounts</i>	4.228.538

* Obtenido de las cuentas anuales consolidadas a 31 de diciembre de 2007, preparadas de acuerdo con principios y normas de contabilidad aplicables en dicha fecha.

** Obtained from the consolidated financial statements at 31 December 2007 prepared in accordance with the accounting principles and standards applicable at that date.*

La nueva normativa contable supone, con respecto a la que se encontraba vigente a 31 de diciembre de 2007, importantes cambios en las políticas contables, criterios de valoración, forma de presentación e información a incorporar en las cuentas anuales consolidadas. En concreto, las principales diferencias entre los criterios contables y forma de presentación aplicados en el ejercicio anterior y los actuales son las siguientes:

The new accounting legislation, with respect to that in force at 31 December 2007, entails significant changes in accounting policies, measurement bases, presentation and disclosures to be included in the consolidated financial statements. More specifically, the main differences between the accounting policies applied and the presentation method used in the prior year and the current policies and presentation are as follows:



1. Socios externos

La partida de socios externos se incluye en el patrimonio neto del balance consolidado.

2. Gastos de Establecimiento

El Nuevo Plan General de Contabilidad no permite la activación de los gastos de establecimiento. En consecuencia, el Grupo ha ajustado contra patrimonio neto el saldo pendiente de amortizar a 1 de enero de 2008.

3. Subvenciones de capital

En virtud de la nueva normativa, la Entidad Pública Empresarial dominante ha registrado las subvenciones recibidas que se encontraban en balance en la fecha de transición como parte integrante del patrimonio neto, al considerarse que éstas cumplen los requisitos establecidos para ello.

4. Mecanismo Corrector

Este concepto recoge los derechos (u obligaciones) surgidos de las desviaciones entre los resultados estimados con los que se fijan las tarifas unitarias de ayudas a la navegación en ruta y los resultados reales finalmente originados por la prestación de servicios de navegación aérea en ruta. Dichos derechos y obligaciones revierten a través de dichas tarifas en un período entre dos a seis años de su origen. Con la entrada en vigor del Nuevo Plan, la Entidad Pública Empresarial dominante considera que este tipo de activo no cumple todos los requisitos para poder ser reconocido en el balance, en la medida en la que se trata de un activo que depende para su recuperabilidad de hechos futuros como son la evolución de las tarifas y el tráfico aéreo. Como consecuencia, en la fecha de transición, la Entidad Pública Empresarial dominante ha registrado la baja del activo que se había originado hasta la fecha, registrando su efecto en patrimonio y pasando a considerarlo un activo contingente.

5. Provisiones personal

La Entidad Pública Empresarial dominante seguía el criterio de provisionar bajo el antiguo plan contable el valor actuarial de las percepciones de los empleados que se estimaba podían acogerse a la denominada Licencia Especial Retribuida, a excepción de los costes que estimaba que podían repercutirse en las tarifas de ayuda a la navegación aérea. No obstante, de acuerdo con los criterios establecidos en el Nuevo Plan Contable, la Entidad

1. Minority interests

«Minority Interests» are included under equity in the consolidated balance sheet.

2. Start-up costs

The new Spanish National Chart of Accounts does not permit the capitalisation of start-up costs. Consequently, the Group adjusted equity in accordance with the unamortised balance at 1 January 2008.

3. Grants related to assets

In accordance with the new legislation, the Parent recognised in equity the grants received that were included in the balance sheet at the date of transition since it was considered that they met the requirements established for this purpose.

4. Corrective mechanism

«Corrective Mechanism» includes the rights and obligations arising from the variances between the estimated results used to establish unit charges for en-route navigation aids and the actual results ultimately arising from the provision of en-route air traffic control services. These rights and obligations are recovered through the aforementioned charges between two and six years after they arise. Taking into account the entry into force of the new Spanish National Chart of Accounts, the Parent considers that this type of asset does not meet all the requirements for recognition in the balance sheet to the extent that the recoverability thereof depends on future events such as the evolution of charges and air traffic. Consequently, at the date of transition, the Parent derecognised the assets that had arisen to that date and recognised the related effect in equity. These assets are now recognised as contingent assets.

5. Provisions for obligations to employees

Under the former Spanish National Chart of Accounts the Parent recognised provisions for the actuarial value of the amounts payable to the employees that the Parent estimated could avail themselves of the so-called Special Paid Leave, excluding the costs that could foreseeably be passed on to air navigation aid charges. However, in accordance with the policies established in the new Spanish National Chart of Accounts, the Parent



Pública Empresarial dominante ha procedido a contabilizar separadamente la totalidad de la provisión asociada a esta Licencia Especial Retribuida, con independencia de la recuperación o no de los costes a través de la tarifa de ayuda a la navegación aérea en ruta, registrando el impacto resultante contra Patrimonio neto (véase mecanismo corrector).

6. Impuestos

El Grupo ha considerado que determinadas diferencias entre el criterio contable y fiscal, que en el pasado se consideraron como permanentes, de acuerdo con la normativa vigente en ese momento, pasan a considerarse diferencias temporarias al no existir, bajo la nueva normativa, un límite temporal para la recuperabilidad de estos activos.

7. Efecto fiscal de impactos NPGC

El Grupo ha registrado los ajustes de primera aplicación netos del efecto impositivo, registrando el correspondiente activo o pasivo por impuesto diferido según corresponda.

e) Agrupación de partidas

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

f) Corrección de errores

En la elaboración de las cuentas anuales consolidadas adjuntas no se ha detectado ningún error significativo que haya supuesto la reexpresión de los importes incluidos en las cuentas anuales consolidadas.

g) Métodos de consolidación

La consolidación se ha realizado, de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 1815/1991, de 20 de diciembre, y con la Nota del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas relativa a los criterios aplicables en la formulación de cuentas anuales consolidadas según

recognised the full amount of the provision related to Special Paid Leave, irrespective of the recovery or otherwise of the costs through en-route navigation aid charges, and the impact was recognised in equity (see «Corrective Mechanism»).

6. Taxes

The Group took into account certain differences for accounting and tax purposes that in the past were considered to be permanent in accordance with the legislation in force at the time but under the new legislation are deemed to be temporary differences since there is no time limit on the recovery of these assets.

7. Tax effect of impact of new Spanish National Chart of Accounts

The Group recognised the adjustments for first-time application net of the tax effect and recognised the related tax asset or liability, as appropriate.

e) Grouping of items

Certain items in the consolidated balance sheet, consolidated income statement, consolidated statement of changes in equity and consolidated statement of cash flows are grouped together to facilitate their understanding; however, whenever the amounts involved are material, the obligatory information is broken down in the related notes to the consolidated financial statements.

f) Correction of errors

In preparing the accompanying consolidated financial statements no significant errors were detected that would have made it necessary to restate the amounts included in the consolidated financial statements.

g) Consolidation methods

Pursuant to Royal Decree 1815/1991, of 20 December, and the Memorandum of the Spanish Accounting and Audit Institute on the policies applicable to the preparation of consolidated financial statements in accordance with the policies of the Spanish



criterios del Código de Comercio para los ejercicios que comiencen a partir de 1 de enero de 2008, aplicando los siguientes criterios:

1. Se consideran entidades dependientes aquellas vinculadas con la entidad pública empresarial «Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena)» por una relación de control. Las cuentas anuales de las entidades dependientes se consolidan por el método de integración global. En esta circunstancia se encuentran en el ejercicio 2008 las sociedades Ingeniería y Economía del Transporte S.A., Centros Logísticos Aeroportuarios S.A., Aena Desarrollo Internacional S.A. y Centro de Referencia Investigación, Desarrollo e Innovación ATM, A.I.E..
2. Se consideran entidades asociadas aquellas en las que la Entidad tiene capacidad para ejercer una influencia significativa. Dichas entidades se incluyen en la consolidación por el método de puesta en equivalencia. En esta circunstancia se encuentran en el ejercicio 2008 las sociedades Restauración de Aeropuertos Españoles S.A., Tecnología e Investigación Ferroviaria S.A., Aeropuertos Mexicanos del Pacífico S.A. de CV, Aeropuertos del Caribe S.A., Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. y Aerocali S.A.

Las cuentas anuales de las sociedades del Grupo utilizadas en el proceso de consolidación son, en todos los casos, las correspondientes al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2008.

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

A efectos de las presentes cuentas anuales consolidadas se ha considerado como fecha de primera consolidación para cada sociedad dependiente consolidada antes de la fecha de transición aquella en la que se produjo su incorporación al Grupo. Para la entidad dependiente Crida, consolidada por primera vez posteriormente a la fecha de transición, se ha considerado como fecha de primera consolidación la fecha en que se adquiere el control sobre la misma.

Saldos y transacciones entre sociedades incluidas en el perímetro de consolidación

Los saldos deudores y acreedores y las transacciones significativas entre la Entidad Pública Empresarial «Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena)» y las sociedades dependientes a 31 de diciembre de 2008 se han eliminado en el proceso de consolidación.

Commercial Code for years beginning on or after 1 January 2008, the following methods were used in the consolidation:

1. *Companies over which «Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA)» exercises control are deemed to be subsidiaries. The financial statements of the subsidiaries are fully consolidated. In 2008 Ingeniería y Economía del Transporte S.A., Centros Logísticos Aeroportuarios S.A., Aena Desarrollo Internacional S.A. and Centro de Referencia Investigación, Desarrollo e Innovación ATM, A.I.E. were in this position.*
2. *Companies over which the Entity has the capacity to exercise significant influence are deemed to be associates. These companies are accounted for using the equity method. In 2008 Restauración de Aeropuertos Españoles S.A., Tecnología e Investigación Ferroviaria S.A., Aeropuertos Mexicanos del Pacífico S.A. de CV, Aeropuertos del Caribe S.A., Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. and Aerocali S.A. were in this position.*

In all cases the financial statements of the Group companies used in the process of consolidation are those for the year ended 31 December 2008.

The profit or loss on the transactions of companies that were acquired or disposed of was included from the date of acquisition or up to the date of disposal, respectively.

For the purposes of the accompanying consolidated financial statements, the date of first-time consolidation for each subsidiary was deemed to be that on which it joined the Group. The date of first-time consolidation for the subsidiary CRIDA, which was consolidated for the first time after the date of transition, was deemed to be the date on which control was obtained.

Balances and transactions between companies included in the scope of consolidation

Material transactions and accounts receivable and payable between Entidad Pública Empresarial «Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA)» and its subsidiaries at 31 December 2008 were eliminated on consolidation.



Homogeneización de principios contables

Con objeto de presentar de una forma homogénea las distintas partidas que componen las cuentas anuales consolidadas adjuntas, se han aplicado métodos uniformes a todas las sociedades incluidas en el perímetro de consolidación.

Socios externos

El valor de la participación de terceros en el patrimonio y en los resultados de las sociedades que se han consolidado por el método de integración global se presentan en el capítulo «Socios externos» del patrimonio neto del balance de situación consolidado y en el epígrafe «Resultado atribuido a socios externos» de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2008 adjunta, respectivamente.

Métodos de conversión (método tipo de cambio de cierre)

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

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

Las diferencias acumuladas a la fecha de transición, surgidas de la aplicación de este método de conversión, se consideran reservas de la sociedad inversora. Las diferencias de conversión generadas en el ejercicio se incluyen dentro del epígrafe «Ajustes de valor» en el capítulo de «Patrimonio neto» del balance de situación consolidado a 31 de diciembre de 2008 adjunto.

Standardisation of accounting principles

In order to uniformly present the items included in the accompanying consolidated financial statements, the same methods were applied to all the companies included in the scope of consolidation.

Minority interests

The share of third parties in the equity and profit/loss of companies that were fully consolidated is shown under «Equity - Minority Interests» in the consolidated balance sheet and under «Loss Attributable to Minority Interests» in the accompanying 2008 consolidated income statement, respectively.

Translation methods (year-end rate method)

The financial statements of the Colombian associates Aeropuertos del Caribe S.A., Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. and Aerocali S.A. and the Mexican associate Aeropuertos Mexicanos del Pacífico S.A. de CV were translated to euros at the exchange rates ruling at year-end, by applying the following procedure:

1. *The asset and liability items of the foreign company were translated at the exchange rate ruling at the reporting date of the company in question.*
2. *The equity items of the foreign company were translated at the historical exchange rates prevailing at the date on which the item was included in the company's equity.*
3. *Income-statement items were translated at the average exchange rate for the year.*

The differences accumulated at the date of transition as a result of the application of this translation method were deemed to be reserves of the investor. The translation differences arising in the year were included under «Equity – Valuation Adjustments» in the accompanying balance sheet at 31 December 2008.



h) Modificaciones al perímetro de consolidación

Durante el ejercicio 2008 se ha incluido en el perímetro de consolidación la Agrupación de Interés Económico Crida, constituida en este mismo ejercicio.

h) Changes in the scope of consolidation

The Economic Interest Grouping CRIDA was formed and included in the scope of consolidation in 2008.

3. Aplicación del resultado

La aplicación del resultado del ejercicio 2008 presentada por la presidenta – directora general de la Entidad Pública Empresarial, de acuerdo con los Estatutos, es la siguiente:

3. Allocation of loss

The allocation of the loss for 2008 submitted by the Chairman – General Manager of the Company, per the bylaws, is as follows:

MILES DE EUROS THOUSANDS OF EUROS	
Base de reparto / Basis of allocation: Pérdidas y ganancias (Pérdidas) / Loss for the year	(165.203)
Aplicación / Appropriation to: Resultados negativos de ejercicios anteriores / Retained losses	(165.203)

4. Normas de valoración

Las principales normas de valoración utilizadas por la Entidad Pública Empresarial y sus sociedades dependientes (Grupo Aena) en la elaboración de sus cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2008, de acuerdo con las establecidas en el Plan General de Contabilidad, han sido las siguientes:

4. Measurement bases

The principal measurement bases applied by the Company and its Subsidiaries (AENA Group) in preparing their consolidated financial statements for 2008, in accordance with the Spanish National Chart of Accounts, were as follows:

a) Inmovilizaciones intangibles

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

a) Intangible assets

Intangible assets are recognised at acquisition, production cost or their saleable assignment value. Amortisation is calculated on a straight-line basis based on the useful lives of the related assets at the following rates:

CONCEPTO / DESCRIPTION	%
Desarrollo / Development expenditure	25
Aplicaciones informáticas / Computer software	17-25
Otro inmovilizado intangible / Other intangible assets	12,5-25

Los gastos de desarrollo, específicamente individualizados por proyectos, cuya rentabilidad económica-financiera y éxito técnico sea, o se prevea, satisfactorio, se activan y amortizan en un período de 4 años desde que concluyen. En caso de que varíen las circunstancias favorables

Development expenditure, specifically itemised by project, which is, or will foreseeably be economically and financially profitable and technically successful, is capitalised and amortised over a period of four years from the date of completion. If there are changes in the favourable



del proyecto que permitieron capitalizarlo, la parte pendiente de amortizar se lleva a resultados en el ejercicio en que cambian dichas condiciones.

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

Como «Otro inmovilizado intangible» la Entidad Pública Empresarial dominante activa principalmente los Planes Directores de los aeropuertos y los estudios asociados a los mismos, que se amortizan en un período de ocho años.

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

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

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

Deterioro de valor de activos intangibles y materiales

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

El importe recuperable se determina como el mayor importe entre el valor razonable menos los costes de venta y el valor en uso.

El procedimiento implantado por la Dirección de la Entidad Pública Empresarial dominante para la realización de dicho test es el siguiente:

- Los valores recuperables se calculan para cada unidad generadora de efectivo: la red de aeropuertos en su conjunto por un lado, y el conjunto de centros y

circumstances of the project that made it possible to capitalise these expenses, the unamortised portion is charged to income in the year in which these conditions change.

«Computer Software» relates to the amounts paid to acquire and develop certain computer programmes. Computer software maintenance costs are recognised with a charge to the income statement for the year in which they are incurred.

The Parent capitalises mainly its airports' Master Plans and the related studies under «Other Intangible Assets», which are amortised over eight years.

The same policies as those indicated for property, plant and equipment are also applicable in relation to the capitalisation of finance costs, in-house work, replacements or renewals and the recognition of gains or losses on disposals.

The gain or loss arising from the disposal of an asset is calculated as the difference between the sale price and carrying amount of the asset and is recognised in the income statement.

The charge to the 2008 consolidated income statement relating to the amortisation of intangible assets amounted to EUR 48,161 thousand (see Note 5).

Impairment of intangible assets and property, plant and equipment

Whenever there are indications of impairment or at the end of each reporting period in the case of goodwill and intangible assets with indefinite useful lives, the Group tests the non-current and intangible assets for impairment to determine whether the recoverable amount of the assets has been reduced to below their carrying amount.

Recoverable amount is the higher of fair value less costs to sell and value in use.

The Parent performs impairment tests as follows:

- *The recoverable amounts are calculated for each cash generating unit; for the whole airport network and all the air traffic control centres and*



torres de control a través de los cuales se presta el servicio de navegación aérea por otro.

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

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

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

Como resultado del análisis anterior, durante el ejercicio 2008 no se ha detectado ningún problema de deterioro de valor significativo.

b) Inmovilizaciones materiales

El inmovilizado material se presenta en el balance de situación consolidado y se encuentra valorado por el coste de adquisición, coste de producción o valor venal de

towers through which the air traffic control service is provided.

- *Management prepares a business plan each year (Pluriannual Action Plan) which generally spans a period of three years. The main components of this plan, on which the impairment test is based, are as follows:*
 - *Earnings projections.*
 - *Investment and working capital projections.*
- *Other variables affecting the calculation of the recoverable amount are:*
 - *The discount rate to be used, which is taken to be the weighted average cost of capital, the main variables with an effect on its calculation being interest costs and the risks specific to the assets.*
 - *The cash flow growth rate used to extrapolate the cash flow projections to beyond the period covered by the budgets or forecasts.*
- *The Pluriannual Action Plans are prepared in accordance with the best estimates available and are approved by the Board of Directors.*

If an impairment loss has to be recognised, the Group reduces the carrying amount of the assets in the cash generating unit down to the limit of the highest of the following values: their fair value less costs to sell; value in use and zero.

If an impairment loss were to subsequently reverse, the carrying amount of the asset or cash-generating unit would be increased to the revised estimate of its recoverable amount, but so that the increased carrying amount does not exceed the carrying amount that would have been determined had no impairment loss been recognised in prior years. Such a reversal of an impairment loss would be recognised as income.

In 2008 no material impairment losses were detected as a result of the preceding analysis.

b) Property, plant and equipment

Property, plant and equipment are presented in the consolidated balance sheet and are measured at acquisition cost, production cost or saleable assignment



adscripción corregido por la amortización acumulada y por las pérdidas por deterioro que haya experimentado, si las hubiera, conforme al criterio mencionado en la nota anterior.

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

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

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

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

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

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

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

El Grupo amortiza su inmovilizado material una vez que está en condiciones de uso siguiendo el método lineal, distribuyendo el valor contable de los activos entre los años de vida útil estimada, salvo en el caso de los terre-

value less any accumulated depreciation and any accumulated impairment losses, as indicated in the previous note.

Assigned property, plant and equipment are measured at their saleable value, which is considered to be the actual value in use based on an independent appraisal since, given that they are assigned to the Parent's assets, no consideration, which would have enabled the acquisition cost to be determined, was paid.

Property, plant and equipment additions and purchases made by the Group are measured at acquisition or production cost and include the environmental costs required to make them.

Property, plant and equipment additions prior to 31 December 1996 are measured at revalued cost or initial appraisal value, pursuant to the related enabling legislation.

Interest and other finance costs incurred, directly attributable to the acquisition or construction of assets at the various airports, which necessarily require a period of at least 12 months to come into operation, are treated as an addition to the related assets. The assets not included in the airport network do not include the finance costs related to their financing.

In-house work on non-current assets is measured at accumulated cost (external costs plus in-house costs, determined on the basis of in-house materials consumption, direct labour and general manufacturing costs).

Replacements or renewals of complete items that lead to a lengthening of the useful life of the assets or to an increase in their economic capacity are accounted for as additions to property, plant and equipment, and the items replaced or renewed are derecognised.

Periodic maintenance, upkeep and repair expenses are recognised in the income statement on an accrual basis as incurred.

The Group depreciates its property, plant and equipment once they are ready for use by the straight-line method apportioning the carrying amount of the assets over their estimated useful lives, except in the case of land,



nos que se consideran activos de vida útil indefinida y no se amortizan. Para los elementos de inmovilizado en adscripción se estimó la vida útil en 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:

which is considered to have an indefinite useful life and is therefore not depreciated. The useful life of the assigned property, plant and equipment was estimated on the basis of the degree of use of the assets included under each heading. The years of estimated useful life are as follows:

	AÑOS / YEARS
Construcciones / Buildings	20 - 50
Instalaciones técnicas / Plant	10 - 20
Maquinaria / Machinery	5 - 25
Otras instalaciones / Other fixtures	8 - 20
Mobiliario / Furniture	10 - 13
Otro inmovilizado / Other items of property, plant and equipment	4 - 17

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.

Additionally, when the realisable value of an asset is less than its carrying amount, and the difference is not considered to be final, an allowance is recognised for the difference. However, if the decrease in value is irreversible the cost of the asset is reduced directly.

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.

Upkeep and maintenance expenses are expensed when incurred. The costs of renewals, expansion or improvements leading to increased capacity, productivity or to a lengthening of the useful lives of the assets are capitalised.

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

The charge to the 2008 consolidated income statement relating to the depreciation of property, plant and equipment amounted to EUR 653,153 thousand (see Note 6).

c) Inversiones Inmobiliarias

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

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

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

c) Investment property

«Investment Property» in the consolidated balance sheet includes the value of buildings, other structures and fixtures held to earn rentals.

Investment property is measured as described in Note 4-b on property, plant and equipment.

The charge to the 2008 consolidated income statement relating to the depreciation of investment property amounted to EUR 3,008 thousand (see Note 7).



d) Arrendamientos

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

Arrendamiento financiero

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

En particular, la sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional mantiene suscrito un contrato de arrendamiento financiero, que cumple las características anteriores, actuando como arrendador «BBVA» (véase características de la financiación en la Nota 14), y el cual está destinado a la adquisición de un sistema automatizado de inspección en vuelo (consola), cuyo coste ascendió a un importe de 3.551 miles de euros y que se encuentra recogido dentro de «otro inmovilizado material» del epígrafe «inmovilizado material» del balance de situación a 31 de diciembre 2008 adjunto (véase Nota 6). La sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional está amortizando dicho activo atendiendo a la vida útil estimada de éste, es decir, en un plazo aproximado de diez años.

Arrendamiento operativo

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

El coste de adquisición de los bienes arrendados se presenta en el balance de situación consolidado con-

d) Leases

Leases are classified as finance leases whenever the terms of the lease transfer substantially all the risks and rewards incidental to ownership of the leased asset to the lessee. All other leases are classified as operating leases.

Finance leases

In finance leases in which the Group acts as the lessee, the cost of the leased assets is presented in the consolidated balance sheet, based on the nature of the leased asset, and, simultaneously, a liability is recognised for the same amount. This amount is the lower of the fair value of the leased asset and the present value, at the inception of the lease, of the agreed minimum lease payments, including the price of the purchase option when it is reasonably certain that it will be exercised. The minimum lease payments do not include contingent rent, costs for services and taxes to be paid by and reimbursed to the lessor. The total finance charges arising under the lease are allocated to the consolidated income statement for the year in which they are incurred using the effective interest method. Contingent rent is recognised as an expense for the period in which it is incurred.

In particular, the subsidiary Aena Desarrollo Internacional arranged a finance lease which meets the abovementioned characteristics, with BBVA acting as the lessor (see the characteristics of the financing in Note 14), the purpose of which is the acquisition of an automated flight inspection system (console), at a cost of EUR 3,551 thousand, which is recognised under «Property, Plant and Equipment – Other Items of Property, Plant and Equipment» in the accompanying consolidated balance sheet at 31 December 2008 (see Note 6). The subsidiary Aena Desarrollo Internacional is depreciating this asset over its estimated useful life, i.e. over approximately ten years.

Operating leases

Lease income and expenses from operating leases corresponding to the lessee are recognised in the consolidated income statement on an accrual basis.

The acquisition cost of the leased assets is presented in the consolidated balance sheet according to the nature



forme a su naturaleza, incrementado por el importe de los costes del contrato directamente imputables, los cuales se reconocen como gasto en el plazo del contrato, aplicando el mismo criterio utilizado para el reconocimiento de los ingresos del arrendamiento.

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

e) Instrumentos financieros

e-1) Activos financieros

- Clasificación

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

- a) Préstamos y partidas a cobrar: activos financieros originados en la prestación de servicios por operaciones de tráfico del Grupo, o los que no teniendo un origen comercial, no son instrumentos de patrimonio ni derivados y cuyos cobros son de cuantía fija o determinable y no se negocian en un mercado activo. Los administradores de la Entidad Pública Empresarial y sociedades dependientes no prevén problemas de recuperación de estos activos.
- b) Inversiones mantenidas hasta el vencimiento: valores representativos de deuda, con fecha de vencimiento fijada y cobros de cuantía determinable, que se negocian en un mercado activo y sobre los que el Grupo manifiesta su intención y capacidad para conservarlos en su poder hasta la fecha de su vencimiento. A 31 de diciembre de 2008 no existen inversiones de este tipo.
- c) Activos financieros mantenidos para negociar: son aquellos adquiridos con el objetivo de enajenarlos en el corto plazo o aquellos que forman parte de una cartera de la que existen evidencias de actuaciones recientes con dicho objetivo. Esta categoría incluye también los derivados financieros que no sean contratos de garantías financieras (por ejemplo avales) ni han sido designados como instrumentos de cobertura.
- d) Depósitos y fianzas: corresponden, principalmente, a las fianzas depositadas ante los organismos públicos de las distintas comunidades autónomas en virtud de lo dispuesto por la Ley de arrendamientos urbanos y

of the asset, increased by the costs directly attributable to the lease, which are recognised as an expense over the lease term, applying the same method as that used to recognise lease income.

Any collection or payment that might be made when arranging an operating lease will be treated as a prepaid lease collection or payment which will be allocated to profit or loss over the lease term.

e) Financial instruments

e-1) Financial assets

- Classification

The financial assets held by the Group are classified in the following categories:

- a) *Loans and receivables: financial assets arising from the rendering of services in the ordinary course of the Group's business, or financial assets which, not having commercial substance, are not equity instruments or derivatives, have fixed or determinable payments and are not traded in an active market. The directors of the Company and its subsidiaries do not foresee any problems with regard to the recovery of these assets.*
- b) *Held-to-maturity investments: debt securities with fixed maturity and determinable payments that are traded in an active market and which the Group has the positive intention and ability to hold to the date of maturity. The Group had not made any investments of this nature at 31 December 2008.*
- c) *Held-for-trading financial assets: assets acquired with the intention of selling them in the short term and assets that form part of a portfolio for which there is evidence of a recent actual pattern of short-term profit-taking. This category also includes financial derivatives that are not financial guarantees (e.g. suretyships) and that have not been designated as hedging instruments.*
- d) *Deposits and guarantees correspond mainly to the guarantees given to the public authorities of the various autonomous communities by virtue of the Law on Urban Leases and to the deposits given as*



a los depósitos constituidos como consecuencia de las expropiaciones llevadas a cabo con motivo de las obras en varios aeropuertos.

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

- Valoración inicial

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

- Valoración posterior

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

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

Al menos al cierre del ejercicio el Grupo realiza un «Test de deterioro» para los activos financieros que no están registrados a valor razonable. Se considera que existe evidencia objetiva de deterioro si el valor recuperable del activo financiero es inferior a su valor en libros. Cuando se produce, el registro de este deterioro se registra en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada.

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

El Grupo da de baja los activos financieros cuando expiran o se han cedido los derechos sobre los flujos de efectivo del correspondiente activo financiero y se han transferido sustancialmente los riesgos y beneficios inherentes a su propiedad, tales como en ventas en firme de activos, las ventas de activos financieros con pacto de recompra por su valor razonable o las titulizaciones de activos financieros en las que la empresa cedente no

a result of the compulsory purchases made for the purpose of construction work at various airports.

- e) *Available-for-sale financial assets: these are equity instruments of other companies that were not classified in any of the aforementioned categories.*

- *Initial recognition*

Financial assets are initially recognised at the fair value of the consideration given, plus any directly attributable transaction costs.

- *Subsequent measurement*

Loans and receivables and held-to-maturity investments are measured at amortised cost.

Available-for-sale financial assets are measured at fair value and the gains and losses arising from changes in fair value are recognised in equity until the asset is disposed of or it is determined that it has become (permanently) impaired, at which time the cumulative gains or losses previously recognised in equity are recognised in the net profit or loss for the year.

At least at each reporting date the Group tests financial assets not measured at fair value through profit or loss for impairment. Objective evidence of impairment is considered to exist when the recoverable amount of the financial asset is lower than its carrying amount. When this occurs, the impairment loss is recognised in the consolidated income statement.

In particular, and with respect to the valuation adjustments relating to trade and other receivables, impairment losses are calculated in order to cover the risks of doubtful debts and insolvency relating to balances of a certain age and for which the related circumstances recommend their classification as doubtful debts.

The Group derecognises a financial asset when it expires or when the rights to the cash flows from the financial asset have been transferred and substantially all the risks and rewards of ownership of the financial asset have been transferred, such as in the case of firm asset sales, sales of financial assets under an agreement to repurchase them at fair value and the securitisation of financial assets in which the transferor does not retain



retiene financiaciones subordinadas ni concede ningún tipo de garantía o asume algún otro tipo de riesgo.

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

e-2) Pasivos financieros

Son pasivos financieros aquellos débitos y partidas a pagar que tiene el Grupo y que se han originado en la compra de bienes y servicios por operaciones de tráfico, o también aquellos que, sin tener un origen comercial, no pueden ser considerados como instrumentos financieros derivados.

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

f) Coberturas contables

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

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

Al tratarse de una cobertura contable de flujo de efectivo, la parte de la ganancia o pérdida del instrumento de cobertura que se haya determinado como cobertu-

any subordinated debt, provide any kind of guarantee or assume any other kind of risk.

However, the Group does not derecognise financial assets and recognises a financial liability for an amount equal to the consideration received in transfers of financial assets in which substantially all the risks and rewards of ownership are retained.

e-2) Financial liabilities

Financial liabilities include accounts payable by the Group that have arisen from the purchase of goods or services in the normal course of business and those which, not having commercial substance, cannot be classed as derivative financial instruments.

Accounts payable are initially recognised at the fair value of the consideration received, adjusted by the directly attributable transaction costs. These liabilities are subsequently measured at amortised cost.

f) Hedge accounting

The Group uses derivative financial instruments to hedge the risks to which its business activities, operations and future cash flows are exposed. These risks arise mainly as a result of changes in exchange rates. Within the framework of these transactions, the Group has a cash flow hedging instrument as described in Note 10.

In order for this financial instrument to qualify for hedge accounting, it was initially designated as such and the hedging relationship was documented. Also, the Group verifies, both at inception and periodically over the term of the hedge (at least at the end of each reporting period), that the hedging relationship is effective, i.e. that it is prospectively foreseeable that the changes in the fair value or cash flows of the hedged item (attributable to the hedged risk) will be almost fully offset by those of the hedging instrument and that, retrospectively, the gain or loss on the hedge was within a range of 80-125% of the gain or loss on the hedged item.

In a cash flow hedge, the portion of the gain or loss on the hedging instrument that has been determined to be an effective hedge is recognised temporarily in



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

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

g) Existencias

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

h) Transacciones en moneda extranjera

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

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

equity and is recognised in the consolidated income statement in the same period during which the hedged item affects profit or loss, unless the hedge relates to a forecast transaction that results in the recognition of a non-financial asset or a non-financial liability, in which case the amounts recognised in equity are included in the initial cost of the asset or liability when it is acquired or assumed.

Hedge accounting is discontinued when the hedging instrument expires or is sold, terminated or exercised, or no longer qualifies for hedge accounting. At that time, any cumulative gain or loss on the hedging instrument recognised in equity is retained in equity until the forecast transaction occurs. If a hedged transaction is no longer expected to occur, the net cumulative gain or loss recognised in equity is transferred to net profit or loss for the year and the amount thereof is recognised as financial profit or loss in the consolidated income statement.

g) Inventories

Inventories include spare parts and sundry materials at the Central Warehouses and the Parent's Logistics Support Centre, and are initially measured at cost (weighted average cost). Acquisition cost is based on historic cost for items identified in the purchases books. Subsequently, if the net realisable value of the inventories is lower than the acquisition cost, the appropriate write-downs will be made. If the circumstances causing the inventories to be written down ceased to exist, the amount of the write-down would be reversed.

h) Foreign currency transactions

The Group's functional currency is the euro. Therefore, transactions in currencies other than the euro are deemed to be «foreign currency transactions» and are recognised by applying the exchange rates prevailing at the date of the transaction.

At the end of each reporting period, monetary assets and liabilities denominated in foreign currencies are translated to euros at the rates then prevailing.



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

Any exchange differences arising on settlement or translation at the closing rates of monetary items are recognised in the consolidated income statement for the year.

i) Impuesto sobre beneficios

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

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

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

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

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

i) Income tax

Tax expense (tax income) comprises current tax expense (current tax income) and deferred tax expense (deferred tax income).

The current income tax expense is the amount payable as a result of income tax settlements for a given year. Tax credits and other tax benefits, excluding tax withholdings and pre-payments, and tax loss carryforwards from prior years effectively offset in the current year reduce the current income tax expense.

The deferred tax expense or income relates to the recognition and derecognition of deferred tax assets and liabilities. These include temporary differences measured at the amount expected to be payable or recoverable on differences between the carrying amounts of assets and liabilities and their tax bases, and tax loss and tax credit carryforwards. These amounts are measured at the tax rates that are expected to apply in the period when the asset is realised or the liability is settled.

Deferred tax liabilities are recognised for all taxable temporary differences, except for those arising from the initial recognition of goodwill or of other assets and liabilities in a transaction that is not a business combination and affects neither accounting profit (loss) nor taxable profit (tax loss), and except for those associated with investments in subsidiaries, associates and joint ventures in which the Parent is able to control the timing of the reversal of the temporary difference and it is probable that the temporary difference will not reverse in the foreseeable future.

Deferred tax assets are recognised to the extent that it is considered probable that the Parent will have taxable profits in the future against which the deferred tax assets can be utilised.



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

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

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

Las sociedades que integran junto con la Entidad Pública Empresarial el Grupo fiscal en el ejercicio 2008 son las siguientes:

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

j) Ingresos y gastos

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

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

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

Existen gastos de personal, devengados y registrados en el ejercicio 2008 y anteriores, cuya necesaria autorización administrativa no se ha producido.

Deferred tax assets and liabilities arising from transactions charged or credited directly to equity are also recognised in equity.

The deferred tax assets recognised are reassessed at the end of each reporting period and the appropriate adjustments are made to the extent that there are doubts as to their future recoverability. Also, unrecognised deferred tax assets are reassessed at the end of each reporting period and are recognised to the extent that it has become probable that they will be recovered through future taxable profits.

Since 2005, the Parent, as head of the AENA Group, has filed consolidated tax returns with certain subsidiaries as they meet the requirements established in this connection.

The companies which form the tax group, together with the Company in 2008 are as follows:

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

j) Revenue and expenses

Revenue and expenses are recognised on an accrual basis, i.e. when the actual flow of the related goods and services occurs, regardless of when the resulting monetary or financial flow arises.

Revenue from the rendering of services is recognised by reference to the stage of completion of the transaction at the end of the reporting period, provided that the outcome of the transaction can be estimated reliably.

Interest income from financial assets is recognised using the effective interest method and dividend income is recognised when the shareholder's right to receive payment has been established. Interest and dividends from financial assets accrued after the date of acquisition are recognised as consolidated income.

The necessary administrative authorisation was not obtained for certain staff costs incurred and recognised in 2008 and in prior years.



Contratos de prestación de servicios

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

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

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

- En contratos a precio fijo, esta circunstancia se produce cuando el importe de los ingresos; el grado de realización; los costes atribuibles y los pendientes de incurrir puedan ser valorados con fiabilidad; los costes atribuibles pueden ser claramente identificados, de modo que los costes reales se pueden comparar con los estimados, y sea probable que se reciban los beneficios económicos derivados de los contratos.
- En contratos de margen sobre coste, el reconocimiento de ingresos y gastos se produce cuando los costes atribuibles a los contratos, sean o no específicamente reembolsables, pueden ser claramente identificados y valorados con fiabilidad y es probable que se reciban los beneficios económicos derivados de los mismos.

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

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

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

Contracts for the provision of services

The revenue from the services contracts of the subsidiary INECO includes the initial amount of the agreed revenue, any amendments to the scope of the work included in the agreement and the amounts related to claims and incentives which are considered likely, provided that the latter can be measured reliably.

Also, the costs of these contracts include the costs directly related to the agreement, the costs related to the general activity of the contract which may be charged to the contract and any other cost which may be passed on to the customer under the terms and conditions of the agreement. Contract costs also include those incurred during the negotiation thereof if they can be identified and measured reliably, provided that the client is likely to accept the contract.

The revenue and costs of a services contract are recognised by taking into consideration its stage of completion at the reporting date, when the result thereof can be estimated reliably. In this respect:

- *In fixed price contracts, this circumstance occurs when the amount of revenue, the stage of completion, the attributable costs and those still to be incurred can be measured reliably; the attributable costs can be clearly identified so that the actual costs incurred can be compared with the estimated costs and it is probable that the economic benefits associated with the contracts will flow to the entity.*
- *In cost plus contracts, revenue and expenses are recognised when the costs attributable to the contracts, whether or not specifically reimbursable, can be clearly identified and measured reliably and it is probable that the economic benefits associated with the contracts will flow to the entity.*

The subsidiary INECO measures the stage of completion of the contracts in accordance with the costs incurred.

The changes in forecast contract revenue and expenses are recognised prospectively in the current year and in future years as a change in estimates.

Expected losses on construction contracts are recognised as an expense immediately.



k) Provisiones y contingencias

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

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

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

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

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

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

Provisión para impuestos

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

Provisión para responsabilidades

Corresponde al importe estimado para hacer frente a responsabilidades probables o ciertas, nacidas de litigios en

k) Provisions and contingencies

In preparing its consolidated financial statements, the Group distinguishes between:

- a) Provisions: credit balances covering present obligations arising from past events with respect to which it is probable that an outflow of resources embodying economic benefits that is uncertain as to its amount and/or timing will be required to settle the obligations; and*
- b) Contingent liabilities: possible obligations that arise from past events and whose existence will be confirmed only by the occurrence or non-occurrence of one or more future events not wholly within the Group's control.*

The consolidated financial statements include all the provisions with respect to which it is considered that it is more likely than not that the obligation will have to be settled. Contingent liabilities are not recognised in the consolidated financial statements, but rather are disclosed to the extent that they are deemed possible.

Provisions are measured at the present value of the best possible estimate of the amount required to settle or transfer the obligation to a third party. Where discounting is used, adjustments made to provisions are recognised as interest cost on an accrual basis.

The compensation to be received from a third party on settlement of the obligation is recognised as an asset, provided that there are no doubts that the reimbursement will take place, unless there is a legal relationship whereby a portion of the risk has been externalised as a result of which the Group is not liable.

The main estimates made by the Group were as follows:

Provision for taxes

«Provision for Taxes» relates to the amount of tax debts whose exact amount or date of payment cannot be determined yet, since they depend on the fulfilment of certain conditions. Provisions are recognised in accordance with the best estimates available.

Provisions for third-party liability

«Provisions for Third-Party Liability» corresponds to the estimated amount required for probable or certain liability



curso y por indemnizaciones u obligaciones pendientes, de cuantía indeterminada. Su dotación se efectúa al nacimiento de la responsabilidad y en función de la mejor estimación, según la información disponible.

Provisiones para compromisos laborales adquiridos

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

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

l) Indemnizaciones por despido

De acuerdo con la reglamentación de trabajo vigente, el Grupo está obligada al pago de indemnizaciones a los empleados que despidan en determinadas circunstancias. Las indemnizaciones por despido susceptibles de cuantificación razonable se registran como gasto en el ejercicio en el que se adopta la decisión de despido. Los administradores de la Entidad Pública Empresarial y sociedades dependientes no prevén despidos en el futuro que hagan necesaria la dotación de una provisión significativa por este concepto.

m) Actividades con incidencia en medio ambiente

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

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

Los gastos derivados de la protección y mejora del medio ambiente se imputan a resultados en el ejercicio en que se devenguen, con independencia del momento en

arising from litigation in progress and indemnity payments or obligations of undetermined amount. This provision is recognised when the liability arises and in accordance with best estimates based on available information.

Provisions for employment benefit obligations acquired

The cost of the obligations arising from employee benefit obligations is recognised on an accrual basis, in accordance with the best estimate calculated using the data available to the Group.

The Group undertakes to make long-term defined contribution and long-term defined benefit payments to its employees. Defined contribution benefits will give rise to liabilities due to benefits when there are accrued contributions payable at year-end. Under defined benefit obligations, the amount of the provision to be recognised is the difference between the present value of the obligations assumed and the fair value of the possible assets relating to the obligations with which the latter will be settled.

l) Termination benefits

Under current employment legislation, the Group is required to pay termination benefits to employees terminated under certain conditions. Termination benefits that can be reasonably quantified are recognised as an expense in the year in which the decision to terminate the employment relationship is taken. The directors of the Company and its subsidiaries do not foresee any terminations in the future that might make it necessary to recognise a provision in this connection.

m) Activities with an environmental impact

Environmental activities are those the purpose of which is to prevent, reduce or redress damage to the environment.

In this respect, investments made in connection with environmental activities are measured at acquisition cost and are capitalised as an addition to non-current assets in the year in which they are made, using the methods described in Note 4-b.

The expenses arising from environmental protection and enhancement measures are charged to income in the year in which they are incurred, regardless



el que se produzca la corriente monetaria o financiera derivada de ellos.

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

n) Subvenciones, donaciones y legados recibidos

Las subvenciones, donaciones y legados de capital no reintegrables se contabilizan como tales cuando existe un acuerdo individualizado de concesión de la subvención, se hayan cumplido las condiciones establecidas para su concesión y no existan dudas razonables sobre su recepción. Con carácter general, se valoran por el valor razonable del importe o del bien concedido y se contabilizan inicialmente como ingresos netos de impuestos directamente imputados al patrimonio neto e imputándose a resultados en proporción a la depreciación experimentada por los activos financiados por dichas subvenciones, salvo que se trate de activos no depreciables, en cuyo caso se imputarán a resultados del ejercicio en que se produzca la enajenación o la corrección valorativa de los mismos. Las subvenciones oficiales concedidas para compensar costes se reconocen como ingresos sobre una base sistemática, a lo largo de los periodos en los que se extiendan los costes que pretenden equilibrar.

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

Las subvenciones de explotación se abonan a resultados en el momento en que se conceden, excepto si se destinan a financiar déficit de explotación de ejercicios futuros, en cuyo caso se imputarán en dichos ejercicios. Si se conceden para financiar gastos específicos la imputación se realizará a medida que se devenguen los gastos financiados.

o) Transacciones con vinculadas

La Entidad Pública Empresarial y sociedades dependientes realizan todas sus operaciones con vinculadas a valores de mercado. Adicionalmente, los precios de transferencia se encuentran adecuadamente soportados, por lo que los administradores de la Entidad Pública Empresarial y sociedades dependientes consideran que no existen

of when the resulting monetary or financial flow arises.

The provisions for probable or certain third-party liability, litigation in progress and outstanding environmental indemnity payments or obligations of undetermined amount not covered by the insurance policies taken out are recognised, where appropriate, when the liability or obligation giving rise to the indemnity or payment arises, as described in Note 4-k.

n) Grants, donations or gifts and legacies received

Non-refundable grants, donations or gifts and legacies related to assets are recognised as such when there is a specific agreement relating to the award of the grant, the conditions established for the award of the grant have been met and there are no reasonable doubts in relation to the award thereof. In general, they are measured at the fair value of the amount or the asset received and are initially recognised as income net of tax, recognised directly in equity and taken to income in proportion to the depreciation taken on the assets for which the grants were received, except for non-depreciable assets in which case they are taken to income in the year in which they are disposed of or on the recognition of an impairment loss. Government grants to compensate costs are recognised as income on a systematic basis over the periods necessary to match them to the related costs that they are intended to compensate.

Refundable grants, donations or gifts and legacies received are recognised as liabilities of the company until they become non-refundable or are repaid.

Grants related to income are credited to income when granted, unless their purpose is to finance losses from operations in future years, in which case they are allocated to income in those years. If grants are received to finance specific expenses, they are allocated to income as the related expenses are incurred.

o) Related party transactions

The Company and its subsidiaries perform all their transactions with related parties on an arm's length basis. Also, the transfer prices are adequately supported and, therefore, the directors of the Company and its subsidiaries consider that there are no material risks in this



riesgos significativos por este aspecto de los que puedan derivarse pasivos de consideración en el futuro.

connection that might give rise to significant liabilities in the future.

5. Inmovilizado intangible

Los movimientos habidos en el epígrafe Inmovilizado intangible en 2008 han sido los siguientes:

5. Intangible assets

The changes in intangible assets in 2008 were as follows:

MILES DE EUROS / THOUSANDS OF EUROS				
	DESARROLLO DEVELOPMENT EXPENDITURE	OTRO INMOVILIZADO INTANGIBLE OTHER INTANGIBLE ASSETS	APLICACIONES INFORMÁTICAS COMPUTER SOFTWARE	TOTAL
Coste / Cost:				
Saldo al 1 de enero de 2008 / Balance at 1 January 2008	57.259	238.825	258.885	554.969
Entradas / Additions	13.766	39.404	41.223	94.393
Salidas - bajas / Disposals - reductions	-	(780)	(5.316)	(6.096)
Traspasos (Nota 6) / Transfers (Note 6)	(36.503)	(15.232)	3.470	(48.265)
Saldo a 31 de diciembre de 2008 / Balance at 31 December 2008	34.522	262.217	298.262	595.001
Amortización / Accumulated amortisation:				
Saldo al 1 de enero de 2008 / Balance at 1 January 2008	(9.750)	(117.997)	(166.752)	(294.499)
Dotaciones / Amortisation charge	(1.425)	(13.982)	(32.754)	(48.161)
Salidas - bajas / Disposals - reductions	-	13	4.850	4.863
Traspasos (Nota 6) / Transfers (Note 6)	1.728	414	(5)	2.137
Saldo a 31 de diciembre de 2008 / Balance at 31 December 2008	(9.447)	(131.552)	(194.661)	(335.660)
Neto / Net:	25.075	130.665	103.601	259.341

Principales adiciones

Las principales adiciones del ejercicio en el epígrafe «Otro inmovilizado intangible» corresponden a asistencias técnicas asociadas a los planes directores del Aeropuerto de Barcelona-El Prat.

Las principales adiciones del ejercicio en el epígrafe de «Aplicaciones informáticas» corresponden a adquisiciones, así como mejoras y desarrollos de nuevas tecnologías, para aplicaciones informáticas, especialmente relativas a la navegación aérea, así como a los servicios centrales de aeropuertos.

Durante el ejercicio en la Entidad Pública Empresarial dominante se han activado un total de 3,04 millones de

Main additions

The main additions to «Other Intangible Assets» in 2008 related to technical assistance associated with the Master Plans for Barcelona-El Prat airport.

The main additions in 2008 to «Computer Software» related to acquisitions and to improvements to and the development of new technology for computer software, in particular in relation to navigation and airport central services.

In 2008 the Parent capitalised EUR 3.04 million relating to finance costs incurred during the development period of intangible assets.



euros de gastos financieros incurridos durante el período de construcción del inmovilizado intangible.

Bienes totalmente amortizados

A 31 de diciembre de 2008 existe inmovilizado intangible con un coste original de 258,55 millones de euros, que está totalmente amortizado y sigue en uso.

El detalle es el siguiente:

Fully amortised intangible assets

At 31 December 2008, intangible assets with an original cost of EUR 258.55 million were fully amortised and are still in use.

The detail is as follows:

DESCRIPCIÓN / DESCRIPTION	MILES DE EUROS / THOUSANDS OF EUROS
Desarrollo / Development expenditure	7.319
Aplicaciones informáticas / Computer software	128.390
Otro inmovilizado intangible / Other intangible assets	122.839
Total	258.548

6. Inmovilizado material

Los movimientos habidos en las cuentas incluidas en Inmovilizado material han sido los siguientes:

6. Property, plant and equipment

The changes in «Property, Plant and Equipment» were as follows:

	MILES DE EUROS / THOUSANDS OF EUROS					
	TERRENOS Y CONSTRUCCIONES LAND AND BUILDINGS	INSTALACIONES TÉCNICAS Y MAQUINARIA PLANT AND MACHINERY	OTRAS INSTALACIONES, UTILLAJE Y MOBILIARIO OTHER FIXTURES, TOOLS AND FURNITURE	INMOVILIZADO EN CURSO PROPERTY PLANT AND EQUIPMENT IN THE COURSE OF	OTRO INMOVILIZADO OTHER ITEMS OF PROPERTY, PLANT AND EQUIPMENT	TOTAL
Coste / Cost:						
Saldo a 1 de enero de 2008 / Balance at 1 January 2008	11.074.613	1.617.484	2.374.907	2.379.598	330.474	17.777.076
Entradas / Additions	342.325	39.339	67.629	1.700.933	20.517	2.170.743
Salidas - bajas / Disposals - reductions	(27.995)	(33.111)	(27.573)	(308)	(16.067)	(105.054)
Traspasos (Nota 5) / Transfers (Note 5)	291.594	58.964	113.293	(427.518)	11.932	48.265
Saldo a 31 de diciembre de 2008 / Balance at 31 December 2008	11.680.537	1.682.676	2.528.256	3.652.705	346.856	19.891.030
Amortización acumulada / Accumulated depreciation:						
Saldo al 1 de enero de 2008 / Balance at 1 January 2008	(2.311.677)	(815.287)	(853.765)	-	(242.603)	(4.223.332)
Dotaciones / Depreciation charge	(342.243)	(106.828)	(162.103)	-	(41.979)	(653.153)
Salidas - bajas / Disposals - reductions	7.514	20.697	23.979	-	16.031	68.221
Traspasos (Nota 5) / Transfers (Note 5)	(596)	(2.646)	7	-	1.098	(2.137)
Saldo a 31 de diciembre de 2008 / Balance at 31 December 2008	(2.647.002)	(904.064)	(991.882)	-	(267.453)	(4.810.401)
Neto / Net	9.033.535	778.612	1.536.374	3.652.705	79.403	15.080.629



El Grupo posee inmuebles cuyo valor por separado de la construcción y del terreno, al cierre del ejercicio 2008, es el siguiente:

The detail of the value of the buildings and land relating to the properties owned by the Group at the end of 2008 is as follows:

INMUEBLES / PROPERTY	MILES DE EUROS / THOUSANDS OF EUROS
Terrenos / Land	3.249.883
Construcciones / Buildings	8.430.654
Total	11.680.537

Al cierre del ejercicio 2008 la sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional tenía contratada una operación de arrendamiento financiero con BBVA (véanse Notas 8 y 14) sobre un sistema automatizado de inspección en vuelo (consola) que se encuentra registrado como Equipos para procesos de información dentro de «Otro inmovilizado material».

At 2008 year-end, the subsidiary Aena Desarrollo Internacional had arranged a finance lease with BBVA (see Notes 8 and 14) on an automated flight inspection system (console) which is recognised under «Other Items of Property, Plant and Equipment – Computer Hardware».

Adicionalmente, con fecha 5 de julio de 2007 la sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional adquirió un avión por importe de 2,59 millones de euros financiado mediante la suscripción de un préstamo concedido por La Caixa por un importe total de tres millones de euros (véase Nota 14). Este avión se encuentra registrado como Elementos de transporte dentro de «Otro inmovilizado material».

Also, on 5 July 2007, the subsidiary Aena Desarrollo Internacional acquired an aircraft for EUR 2,590 thousand which was financed by a loan granted by «La Caixa» amounting to EUR 3,000 thousand (see Note 14). This aircraft is recognised under «Other Items of Property, Plant and Equipment – Transport Equipment».

Conforme se indica en la nota 4-b, la Entidad Pública Empresarial dominante ha procedido en ejercicios anteriores a la actualización de los valores de su inmovilizado material al amparo de diversas disposiciones legales, entre las que destaca el Real Decreto Ley 7/1996, de 7 de junio.

As described in Note 4-b, in prior years, the Parent revalued its property, plant and equipment pursuant to various legal regulations, in particular, Royal-Decree-Law 7/1996, of 7 June.

El importe de las actualizaciones acumuladas a 31 de diciembre de 2008, realizadas al amparo del Real Decreto-Ley 7/1996, de 7 de junio, ascendía a 267,09 millones de euros de coste y 155,92 millones de euros de amortización acumulada y su efecto sobre la amortización del ejercicio ascendió a 7,82 millones de euros.

The cost and accumulated depreciation of the cumulative revaluations at 31 December 2008, performed pursuant to Royal Decree-Law 7/1996, of 7 June, amounted to EUR 267.09 million and EUR 155.92 million, respectively and the effect on period depreciation amounted to EUR 7.82 million.

Durante el ejercicio 2008 se han activado un total de 94,28 millones de euros de gastos financieros devengados en el ejercicio correspondientes a la financiación del inmovilizado en curso, así como 14,09 millones de euros de trabajos internos realizados por la Entidad Pública Empresarial dominante para su inmovilizado material.

Interest expenses incurred in 2008 totalling EUR 94.28 million were capitalised in relation to the financing of property, plant and equipment in the course of construction and EUR 14.09 million were capitalised in relation to in-house work performed by the Parent on its property, plant and equipment.

En el caso de la activación de gastos financieros, la Entidad Pública Empresarial dominante considera que la totalidad de sus préstamos a largo plazo son destinados a la financiación de inversiones. En este sentido, se imputa como mayor valor de estos activos los intereses devengados en función de la proporción que el activo en curso ha representado en el ejercicio sobre el coste total de la inversión.

In relation to capitalised finance costs, the Parent considers that the purpose of all its non-current loans is to finance investment. The interest accrued is capitalised as an addition to these assets in proportion to the property, plant and equipment in the course of construction taken as a percentage of the total cost of the investment in the year.



Adiciones de Inmovilizado

Las principales adiciones registradas en 2008 se detallan a continuación:

Terrenos y construcciones

La Entidad Pública Empresarial dominante sigue el criterio de activar, siguiendo un criterio de prudencia, los terrenos expropiados para llevar a cabo las obras en ejecución en los aeropuertos al justiprecio que se estima será dictado para dichos terrenos. Como contrapartida se constituye una provisión para riesgos y gastos por el importe estimado pendiente de pago (véase Nota 13.2). Las adiciones de terrenos del ejercicio por importe de 174 millones de euros corresponden, principalmente, a los terrenos adquiridos para llevar a cabo las ampliaciones de los aeropuertos de Madrid-Barajas y Málaga.

Inmovilizado en curso

Las principales adiciones del ejercicio 2008 corresponden a las ampliaciones de los aeropuertos de Barcelona-El Prat y Málaga.

Instalaciones y otro inmovilizado

Las adiciones del ejercicio 2008 corresponden, principalmente, a sistemas de climatización consecuencia de las ampliaciones de los aeropuertos de Barcelona-El Prat y Málaga, así como a renovaciones del sistema eléctrico en aeropuertos como Alicante o Madrid-Barajas.

Bajas

Los principales retiros corresponden, por un lado, al sistema de aire acondicionado del aeropuerto de Tenerife Sur y, por otro, a los retiros derivados de las renovaciones llevadas a cabo en las terminales 1 y 2 del Aeropuerto de Madrid-Barajas.

El resto de bajas de inmovilizado no son de importe significativo individualmente.

Deterioro

La Entidad dominante ha considerado que la provisión por deterioro que permanecía en balance consolidado a cierre de 2007 por importe de 29,4 millones de euros no cumplía los requisitos necesarios para ser mantenida

Non-current asset additions

The main additions recognised in 2008 were as follows:

Land and buildings

In accordance with the accounting principle of prudence, the Parent capitalises the land compulsorily purchased to carry out construction projects in progress at the airports for the amount of just compensation estimated to be established for the land. This amount is charged against a provision for contingencies and charges recognised for the amount payable (see Note 13.2). Land additions amounting to EUR 174 million relate mainly to the land acquired to extend the Madrid-Barajas and Málaga airports.

Property, plant and equipment in the course of construction

The main additions in 2008 relate to the extensions of the Barcelona-El Prat and Málaga airports.

Plant and other items of property, plant and equipment

The additions in 2008 related mainly to air conditioning systems resulting from the extension of Barcelona-El Prat and Málaga airports and electricity system overhauls at Alicante and Madrid-Barajas airports.

Disposals

The main disposals relate to the air conditioning system at Tenerife Sur airport and also to the disposals resulting from the refurbishment work carried out at terminals 1 and 2 of Madrid-Barajas airport.

The individual amounts of the remaining disposals of property, plant and equipment are not material.

Impairment

The Parent considered that the impairment losses recognised in the consolidated balance sheet at 2007 year-end amounting to EUR 29.4 million did not meet the requirements to be maintained as such under the



como tal bajo el Nuevo Plan General de Contabilidad al asemejarse a la amortización acelerada. En consecuencia, la Entidad dominante ha procedido a traspasar este importe como mayor amortización acumulada de los bienes asociados.

Subvenciones recibidas

A 31 de diciembre de 2008, la Entidad Pública Empresarial dominante ha percibido subvenciones afectas a su inmovilizado material e intangible por importe 383,3 millones de euros (neto de impuestos), de los cuales 64,5 millones de euros corresponden a adiciones del ejercicio (véase Nota 12.g). El coste total de los activos afectos a estas subvenciones es de 1.960 millones de euros, de los cuales 1.942,4 millones de euros corresponden a inmovilizado material, y 17,6 millones de euros corresponden a inmovilizado intangible.

Limitaciones

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

Bienes totalmente amortizados

Al 31 de diciembre de 2008 existe inmovilizado material en uso con un coste original de 1.069,97 millones de euros, que está totalmente amortizado y que sigue en uso, con el siguiente detalle:

DESCRIPCIÓN / DESCRIPTION	MILES DE EUROS / THOUSANDS OF EUROS
Construcciones / Buildings	293.180
Instalaciones técnicas y maquinaria / Plant and machinery	376.100
Otras instalaciones, utillaje y mobiliario / Other fixtures, tools and furniture	223.289
Otro inmovilizado / Other items of property, plant and equipment	177.405
Total	1.069.974

Compromisos

Las inversiones pendientes de ejecutar a 31 de diciembre de 2008 ascienden a 1.260 millones de euros, aproximadamente, entre las que se encuentran las pendientes de formalizar y las firmes pendientes de ejecutar.

new Spanish National Chart of Accounts as they were similar to accelerated depreciation. Consequently, the Parent recognised this amount as an increase to the accumulated depreciation of the related assets.

Grants received

At 31 December 2008, the Parent received grants associated with its property, plant and equipment and intangible assets amounting to EUR 383.3 million (net of tax), of which EUR 64.5 million relate to additions in the year (see Note 12-g). The total cost of the assets associated with these grants is EUR 1,960 million, of which EUR 1,942.4 million relate to property, plant and equipment and EUR 17.6 million relate to intangible assets.

Limitations

The assets assigned to the consolidated Group relating to the Company Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, are public domain assets with respect to which Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea does not have title or powers of disposal or encumbrance.

Fully amortised items of property, plant and equipment

At 31 December 2008, the property, plant and equipment in use with an original cost of EUR 1,069.97 million were fully amortised and are still in use, the detail being as follows:

Obligations

At 31 December 2008, the investments yet to be performed amounted to approximately EUR 1,260 million, comprising both contracts that have not yet been formalised and firm contracts not yet executed.



Pólizas de seguro

La política del Grupo es formalizar pólizas de seguro para cubrir adecuadamente los posibles riesgos a que están sujetos los diversos elementos de su inmovilizado material. A 31 de diciembre de 2008 no existía déficit de cobertura.

Insurance policies

The Group takes out insurance policies to sufficiently cover the possible risks to which its property, plant and equipment are subject. At 31 December 2008, property, plant and equipment were fully insured against such risks.

7. Inversiones inmobiliarias

Las inversiones inmobiliarias se corresponden principalmente con inmuebles destinados a su explotación en régimen de alquiler, a excepción de la superficie usada por la sociedad dependiente Clasa para el desarrollo de su actividad.

7. Investment property

Investment property relates mainly to properties earmarked for lease, except for the surface area used by the subsidiary CLASA to carry out its activities.

El movimiento habido en este capítulo del balance de situación en 2008, así como la información más significativa que afecta a este epígrafe han sido los siguientes:

The changes in 2008 in «Investment Property» in the consolidated balance sheet and the most significant information affecting this heading were as follows:

MILES DE EUROS / THOUSANDS OF EUROS				
	TERRENOS Y CONSTRUCCIONES LAND AND BUILDINGS	INSTALACIONES TÉCNICAS PLANT	OTRAS INSTALACIONES OTHER FIXTURES	TOTAL
Coste / Cost:				
Saldo a 1 de enero de 2008 / Balance at 1 January 2008	110.218	4.352	26	114.596
Entradas / Additions	1.338	684	-	2.022
Salidas - bajas o reducciones / Balance at 31 December 2008	(516)	(233)	-	(749)
Saldo a 31 de diciembre de 2008 / Disposals or reductions	111.040	4.803	26	115.869
Amortización / Accumulated depreciation:				
Saldo a 1 de enero de 2008 / Balance at 1 January 2008	(17.493)	(1.770)	(9)	(19.272)
Dotaciones / Depreciation charge	(2.779)	(227)	(2)	(3.008)
Salidas - bajas o reducciones / Disposals or reductions	12	131	-	143
Saldo a 31 de diciembre de 2008 / Balance at 31 December 2008	(20.260)	(1.866)	(11)	(22.137)
Neto / Net:	90.780	2.937	15	93.732

Adiciones de inversiones inmobiliarias

Las principales adiciones del ejercicio 2008 referentes al epígrafe «Construcciones» corresponden a la liquidación final de las obras en la nave de la Parcela 1.1 del centro de carga de Barcelona.

Investment property additions

The main additions in 2008 relating to «Buildings» correspond to the final settlement of the construction work at the industrial building, lot 1.1 of the Barcelona cargo centre.

En el epígrafe de «Instalaciones técnicas» se recogen los sistemas de seguridad y vigilancia de los aparcamientos

«Plant» includes the car park security and surveillance systems at Barcelona airport's cargo centre, the



del Centro de Carga Aérea del Aeropuerto de Barcelona-El Prat, la migración a un sistema de control en el edificio de servicios generales de Madrid y la sustitución de las cabinas de los ascensores llevada a cabo en dicho Edificio de Servicios Generales de Clasa.

Bajas de inversiones inmobiliarias

Los principales retiros corresponden a la sustitución de las cabinas de los ascensores llevada a cabo en el Edificio de Servicios Generales de Clasa. El importe registrado como pérdida por la baja antes mencionada asciende a 105 miles de euros.

Compromisos de inversiones inmobiliarias

A 31 de diciembre de 2008, la Sociedad dependiente CLASA tenía formalizados compromisos contractuales para la adquisición en el futuro de inmovilizado material por un importe aproximado de 145 miles de euros.

Al cierre del Ejercicio 2008, no existen elementos de Inversiones Inmobiliarias sujetas a garantías.

Pólizas de seguro

La política del Grupo es formalizar pólizas de seguros para cubrir los posibles riesgos a que están sujetos los diversos elementos de sus inversiones inmobiliarias. Al cierre de 2008 el Grupo tiene razonablemente cubiertos dichos riesgos.

Inversiones inmobiliarias totalmente amortizadas

A 31 de diciembre de 2008, no existe ninguna inversión inmobiliaria que esté totalmente amortizada y que todavía esté en uso.

8. Arrendamientos

Arrendamientos financieros

Al cierre de 2008 la sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional tiene suscrito un contrato de arrendamiento financiero con BBVA (véanse las condiciones del contrato de arrendamiento financiero en la Nota 14) sobre un sistema automatizado de inspección en vuelo (consola) que se encuentra registrado como «Inmovilizado material» del balance de situación consolidado a 31 de diciembre de 2008 adjunto (véase Nota 6).

control system migration in CLASA's general services building in Madrid and the replacement of its lift cabins.

Investment property disposals

The main disposals relate to the replacement of the lift cabins in CLASA's general services building. A loss of EUR 105 thousand was recognised in connection with the aforementioned disposal.

Investment property obligations

At 31 December 2008, the subsidiary CLASA had entered into contractual commitments for the future acquisition of property, plant and equipment amounting to approximately EUR 145 thousand.

At 2008 year-end, no investment property items were subject to guarantees.

Insurance policies

The Group takes out insurance policies to cover the possible risks to which its investment property is subject. At 2008 year-end, the Group was reasonably insured against such risks.

Fully depreciated investment property

At 31 December 2008, there were no fully depreciated investment property items that were still in use.

8. Leases

Finance leases

At 2008 year-end, the subsidiary Aena Desarrollo Internacional had arranged a finance lease with BBVA (see the terms and conditions of the finance lease in Note 14) on an automated flight inspection system (console) which is recognised under «Property, Plant and Equipment» in the accompanying consolidated balance sheet at 31 December 2008 (see Note 6).



A 31 de diciembre de 2008 el importe de las cuotas mínimas de arrendamiento a pagar en el futuro, sin incluir incrementos por inflación u otras cuotas de carácter contingente, derivadas de dicho contrato de arrendamiento financiero son las siguientes:

At 31 December 2008, the amount of the minimum lease payments payable in the future, excluding inflation increases or other contingent payments arising from the aforementioned finance lease, are as follows:

ARRENDAMIENTO FINANCIERO - CUOTAS MÍNIMAS MINIMUM FINANCE - LEASE PAYMENTS	MILES DE EUROS THOUSANDS OF EUROS
Menos de un año / <i>Within one year</i>	146
Entre uno y cinco años / <i>Between one and five years</i>	2.924
Más de cinco años / <i>After five years</i>	1.170
Total	4.240

A 31 de diciembre de 2008 el importe de los intereses que vencerán en los próximos ejercicios de este contrato es el siguiente:

At 31 December 2008, the interest maturing on this agreement in coming years, was as follows:

INTERESES - VENCIMIENTO INTEREST - MATURITY	MILES DE EUROS THOUSANDS OF EUROS
Menos de un año / <i>Within one year</i>	45
Entre uno y cinco años / <i>Between one and five years</i>	592
Más de cinco años / <i>After five years</i>	52
Total	689

Arrendamientos operativos

Operating leases

Al cierre del ejercicio, el Grupo tiene contratado con los arrendadores las siguientes cuotas de arrendamiento mínimas, de acuerdo con los actuales contratos en vigor, sin tener en cuenta repercusión de gastos comunes, incrementos futuros por Índice de Precios al Consumo (IPC), ni actualizaciones futuras de rentas pactadas contractualmente:

At the end of 2008 the Group had contracted with lessors for the following minimum lease payments, based on the leases currently in force, without taking into account the charging of common expenses, future increases in line with the CPI or future contractual lease payment revisions:

ARRENDAMIENTOS OPERATIVOS - CUOTAS MÍNIMAS MINIMUM OPERATING - LEASE PAYMENTS	VALOR NOMINAL EN MILES DE EUROS NOMINAL VALUE THOUSANDS OF EUROS
Menos de un año / <i>Within one year</i>	11.543
Entre uno y cinco años / <i>Between one and five years</i>	13.648
Total	25.191

Los contratos que el Grupo mantiene a cierre del ejercicio en condiciones de arrendamiento operativo derivan principalmente de alquiler de oficinas, plazas de garaje y elementos informáticos.

The operating lease agreements held by the Group at year-end related mainly to the rental of offices, parking spaces and IT equipment.

El importe de las cuotas de arrendamiento reconocidas como gasto en el ejercicio 2008 ha ascendido a 23,62 millones de euros.

The lease payments recognised as an expense in 2008 amounted to EUR 23,620 thousand.



Al cierre del ejercicio, la Sociedad dependiente Clasa tiene contratadas con los arrendatarios las siguientes cuotas de arrendamiento mínimas, de acuerdo con los actuales contratos en vigor, sin tener en cuenta repercusión de gastos comunes, incrementos futuros por IPC, ni actualizaciones futuras de rentas pactadas contractualmente:

At the end of 2008 the subsidiary CLASA had contracted with tenants for the following minimum lease payments, based on the leases currently in force, without taking into account the charging of common expenses, future increases in line with the CPI or future contractual lease payment revisions:

ARRENDAMIENTOS OPERATIVOS - CUOTAS MÍNIMAS MINIMUM OPERATING - LEASE PAYMENTS	VALOR NOMINAL EN MILES DE EUROS NOMINAL VALUE THOUSANDS OF EUROS
Menos de un año / Within one year	1.203
Entre uno y cinco años / Between one and five years	9.268
Más de cinco años / After five years	424.939
Total	435.410

Dichos arrendamientos corresponden, principalmente, a los bienes incluidos dentro del epígrafe «Inversiones inmobiliarias» con un coste original de 115.869 miles de euros, teniendo unos ingresos anuales en concepto de alquileres por importe de 19.192 miles de euros. El total de la superficie construida asciende a 137 miles de metros cuadrados.

These leases relate mainly to the assets included under «Investment Property» with an original cost of EUR 115,869 thousand, receiving annual rental income of EUR 19,192 thousand. The total built area measures 137 thousand square metres.

9. Inversiones financieras

9. Financial assets

9.1. Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo

9.1. Non-current investments in Group companies and associates

Participaciones en sociedades puestas en equivalencia

Investments in companies accounted for using the equity method

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

The detail and changes in investments in companies accounted for using the equity method in 2008 is as follows:

MILES DE EUROS / THOUSANDS OF EUROS						
SOCIEDAD COMPANY	SALDO A 1-1-2008 BALANCE AT 01/01/08	PARTICIPACIÓN EN RESULTADOS DE SOCIEDADES PARTICIPADAS SHARE OF RESULTS OF INVESTEES	DIVIDENDOS REPARTIDOS DIVIDENDS PAID	DIFERENCIAS DE CONVERSIÓN TRANSLATION DIFFERENCES	OTROS OTHER	SALDO A 31-12-2008 BALANCE AT 31/12/08
Raesa	4.544	1.657	(2.742)	-	-	3.459
AMP	57.587	4.427	(2.324)	(9.024)	1.959	52.625
Sacsa	913	892	(446)	(75)	(7)	1.277
Acsa	494	1.091	(936)	(36)	-	613
Aerocali	1.439	1.063	(627)	(111)	18	1.782
Tifsa	11.798	5.428	(2.377)	-	-	14.849
	76.775	14.558	(9.452)	(9.246)	1.970	74.605



El saldo a 1 de enero de 2008 recoge el fondo de comercio de consolidación de sociedades puestas en equivalencia, neto de amortización acumulada, surgido en la adquisición en 2006 del 7,83% adicional de AMP por importe de 2.126 miles de euros.

The balance at 1 January 2008 includes the goodwill on consolidation of the companies accounted for using the equity method, net of accumulated amortisation, arising on the acquisition in 2006 of the additional 7.83% stake in AMP for EUR 2,126 thousand.

9.2. Inversiones financieras a largo plazo

9.2. Non-current financial assets

El saldo de las cuentas del epígrafe «Inversiones financieras a largo plazo» al cierre de 2008 es el siguiente:

The detail of «Non-Current Financial Assets» at the end of 2008 was as follows:

INVERSIONES FINANCIERAS A LARGO PLAZO NON-CURRENT FINANCIAL ASSETS	MILES DE EUROS THOUSANDS OF EUROS
Instrumentos de patrimonio / <i>Equity instruments</i>	59.053
Depósitos y fianzas a largo plazo / <i>Long-term deposits and guarantees</i>	2.128
Total	61.181

a) Instrumentos de patrimonio

a) Equity instruments

Un detalle de los instrumentos de patrimonio más significativos es el siguiente:

A detail of the most significant equity instruments is as follows:

NOMBRE Y DOMICILIO NAME AND LOCATION	ACTIVIDAD LINE OF BUSINESS	FRACCIÓN DEL CAPITAL DIRECTO (%) FRACTION OF DIRECT CAPITAL (%)	TITULAR DE LA PARTICIPACIÓN OWNER OF INVESTMENT
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. <i>Analyses and prospecting in relation to urban development, regional and environmental matters. Design, development, management, implementation, execution and operation of, and counselling on, all manner of construction work, buildings and urban infrastructures and systems in the metropolitan area.</i>	11,76	Aena
GroupEAD Europe S.L. Juan Ignacio Luca de Tena 14 Madrid	Explotación de un sistema de base de datos para sistemas de información aeronáuticas. Desarrollo e implantación de cambios y mejoras en la base de datos así como los servicios de consultoría afines. <i>Operation of a database system for aeronautical information systems. Development and implementation of changes in and improvements to the database and related consulting services.</i>	36	Aena



NOMBRE Y DOMICILIO NAME AND LOCATION	ACTIVIDAD LINE OF BUSINESS	FRACCIÓN DEL CAPITAL DIRECTO (%) FRACTION OF DIRECT CAPITAL (%)	TITULAR DE LA PARTICIPACIÓN OWNER OF INVESTMENT
Grupo Navegación por Satélite Sistemas y Servicios, S.L. C/ Gobelás nº41 Madrid	Desarrollo, implantación, operación, explotación y comercialización de servicios del sistema de navegación global por satélite denominado en la actualidad Galileo. <i>Development, implementation, operation, exploitation and marketing of services related to the global satellite navigation system currently known as Galileo.</i>	19,30	Aena
Airport Concessions and Development Limited (ACDL) 10, Upper Bank St- London - U.K.	Gestión de activos financieros del grupo aeroportuario TBI. <i>Financial asset management of TBI airport group.</i>	10	Aena Desarrollo Internacional
European Satellite Service Provider, SAS (ESSP SAS) Toulouse - Francia	Explotación del sistema de navegación por satélite. <i>Development of satellite navigation system.</i>	16,67	Aena Desarrollo Internacional
European Satellite Service Provider European Economic Interest Grouping. (ESSP EEIG) Bruselas-Bélgica	Desarrollo del sistema de navegación por satélite. <i>Development of satellite navigation system.</i>	16,67	Aena Desarrollo Internacional

El detalle y movimiento de los instrumentos de patrimonio más significativos del balance de situación consolidado a 31 de diciembre de 2008 adjunto es el siguiente:

The detail and changes in the most significant equity instruments in the accompanying consolidated balance sheet at 31 December 2008 is as follows:

MILES DE EUROS / THOUSANDS OF EUROS			
	SALDO AL 1-1-2008 BALANCE AT 01/01/08	ADICIONES Y DOTACIONES ADDITIONS AND CHARGES	SALDO AL 31-12-2008 BALANCE AT 31/12/08
Instrumentos de patrimonio / Equity instruments			
Activos financieros disponibles para la venta <i>Available-for-sale financial assets</i>			
Valorados a coste / Measured at cost:			
<i>Coste / Cost</i>			
Airport Concessions and Development Limited (ACDL)	78.596	-	78.596
European Satellite Services Provider (ESSP EEIG)	18	-	18
European Satellite Services Provider, SAS (ESSP SAS)	-	167	167
Agencia Barcelona Regional	180	-	180
GroupEAD Europe S.L.	360	-	360
Grupo Navegación por Satélite Sistemas y Servicios, S.L.	198	-	198
Deterioro de valor / Impairment			
Airport Concessions and Development Limited (ACDL)	(6.652)	(14.522)	(21.174)
Total inversiones en «Instrumentos de patrimonio» <i>Total investment in «Equity Instruments»</i>	72.700	(14.355)	58.345



b) Operaciones y saldos con empresas puestas en equivalencia

El desglose de los saldos deudores y acreedores y el detalle de las transacciones efectuadas con sociedades puestas en equivalencia a 31 de diciembre de 2008 es el siguiente:

b) Transactions and balances with companies accounted for using the equity method

The breakdown of receivables and payables and the detail of the transactions performed with companies accounted for using the equity method at 31 December 2008 are as follows:

MILES DE EUROS / THOUSANDS OF EUROS					
	DEUDOR RECEIVABLES	DEUDA C/P SHORT-TERM RECEIVABLES	PROVEEDOR SUPPLIER	INGRESOS PRESTACIÓN DE SERVICIOS INCOME FROM SERVICES PROVIDED	GASTOS SERVICIOS RECIBIDOS EXPENSES OF SERVICES RECEIVED
Tifsa	4.514	2.000	888	30.337	8.536
Raesa	4.487	-	89	17.155	596
Acsa	38	-	-	247	-
Sacsa	55	-	-	287	-
AMP	1.102	-	-	2.961	-
Aerocali	10	-	-	334	-
GAP	509	-	-	556	-
	10.715	2.000	977	51.877	9.132

El préstamo recibido por Ineco de su participada Tifsa por importe de dos millones de euros tiene fecha de vencimiento el 23 de enero de 2009, siendo el interés aplicado el 3,824%.

The EUR 2,000 thousand loan received by Ineco from its investee Tifsa matures on 23 January 2009 and the applicable interest rate was 3.824%.

9.3. Inversiones financieras a corto plazo

El saldo de las cuentas del epígrafe «Inversiones financieras a corto plazo» al cierre de 2008 es el siguiente:

9.3. Current financial assets

The balance of «Current Financial Assets» at the end of 2008 was as follows:

INVERSIONES FINANCIERAS A CORTO PLAZO CURRENT FINANCIAL ASSETS	MILES DE EUROS THOUSANDS OF EUROS
Créditos a empresas / Loans to companies	2.571
Fianzas y depósitos a corto plazo / Short-term deposits and guarantees	33.781
Otros activos financieros / Other financial assets	1.119
Total	37.471

9.4. Información sobre naturaleza y nivel de riesgo de los instrumentos financieros

El principio fundamental de la política financiera de las sociedades que integran el Grupo Aena se basa en la

9.4. Information on the nature and level of risk of financial instruments

The main principle of the financial policies of the companies composing the Aena Group is based on their



centralización de la misma en la Dirección de Administración y Finanzas, de modo que la totalidad de los pasivos y activos financieros se contratan y gestionan desde dicha Dirección, con excepción de Ineco, que goza de independencia en políticas de financiación. A continuación se indican los principales riesgos de carácter financiero:

a) Riesgo de tipo de interés

El objetivo de la Entidad Pública Empresarial en la gestión del riesgo del tipo de interés es la optimización del gasto financiero dentro de los límites de riesgo establecidos. La Entidad Pública Empresarial no realiza habitualmente transacciones comerciales en divisa distinta del euro (no así sociedades dependientes como Aena Desarrollo Internacional e Ineco), por lo que el riesgo de gasto financiero se centra en el riesgo de tipo de interés en el caso de la Entidad dominante, siendo las variables de riesgo el Euribor a tres meses (utilizado para la deuda a largo plazo) y el Euribor a un mes (usado en pólizas de crédito).

Adicionalmente, se calcula el valor del riesgo de gasto financiero para el horizonte del Programa de Actuación Plurianual (PAP) y se establecen escenarios de evolución de tipos para el período considerado. En la Nota 14 se detallan los tipos de interés de la deuda financiera.

b) Riesgo de liquidez

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

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

c) Riesgo de crédito

La variable de riesgo es la calidad crediticia de la contraparte, por lo que el objetivo se centra en minimizar el riesgo de incumplimiento de las contrapartes sin penalizar el precio. La Entidad dominante mantiene su tesorería y activos líquidos equivalentes en entidades financieras de alto nivel crediticio. A 31 de diciembre de 2008, dada la estructura variable-fijo de la deuda, no se ha considerado necesario contratar operaciones de derivados, salvo las descritas en la Nota 10 de esta memoria.

being centralised at the Administration and Finance department, to the extent that all the financial assets and liabilities are arranged and managed by this department, except for INECO, which has independent financing policies. The main financial risks are as follows:

a) Interest rate risk

The Company's objective in relation to interest rate risk management is to optimise the finance costs within the risk limits established. The Company does not usually perform commercial transactions in currencies other than the euro (unlike subsidiaries such as Aena Desarrollo Internacional and INECO), and accordingly, the finance cost risk is focused on interest rate risk in the case of the Parent, the risk variables being three-month Euribor (used for non-current payables) and one-month Euribor (used in credit facilities).

The finance cost risk is also calculated for the duration of the Pluriannual Action Plan (PAP), establishing interest rate performance scenarios for the period in question. Note 14 provides a detail of the interest rates of the bank borrowings.

b) Liquidity risk

The main risk variables are: limitations in the financing markets, increase in forecast investment and decrease in cash-flow generation.

In order to maintain sufficient liquidity to meet the financial requirements over a minimum of twelve months, a long-term financing policy was established by signing agreements or framework agreements with institutions such as Instituto de Crédito Oficial and the European Investment Bank, and by arranging short- and medium-term liquidity lines.

c) Credit risk

The risk variable is the credit rating of the counterparty, and, accordingly, the objective is focused on minimising the risk of counterparty non-compliance without adversely affecting the price. In general, the Parent holds its cash and cash equivalents at banks with high credit ratings. At 31 December 2008, in view of the variable/fixed structure of the bank borrowings, it was not considered necessary to arrange any derivative transactions, except for those described in Note 10.



d) Riesgo de tipo de cambio

La sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional está expuesta a fluctuaciones de tipo de cambio que pueden afectar a sus ventas, resultados, fondos propios y flujos de caja. En este sentido, dicha sociedad posee un instrumento financiero de cobertura contable sobre los flujos de efectivo por variaciones de tipo de cambio que se detalla en la Nota 10 de esta memoria.

d) Foreign currency risk

The subsidiary Aena Desarrollo Internacional is exposed to exchange rate fluctuations which might affect its sales, profit, equity and cash flows. In this respect, this subsidiary has arranged a cash flow hedge as a result of changes in exchange rates which is described in Note 10.

10. Instrumentos financieros derivados

El Grupo utiliza instrumentos financieros derivados para cubrir los riesgos a los que se encuentran expuestas sus actividades, operaciones y flujos de efectivo futuros.

10. Derivative financial instruments

The Group uses derivative financial instruments to hedge the risks to which its business activities, operations and future cash flows are exposed.

Instrumentos financieros derivados de cobertura contable

El Grupo posee un instrumento financiero de cobertura contable sobre los flujos de efectivo por variaciones de tipo de cambio, que tiene como finalidad cubrir el riesgo asociado al flujo de efectivo en dólares de Estados Unidos de América entre los cobros que la Sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional recibe en dólares por la prestación de determinados servicios, en virtud de los diversos contratos para la gestión de los aeropuertos mexicanos, y los pagos (reembolsos) del préstamo suscrito en dólares con el BSCH (véase Nota 14) y que se encuentra registrado en la cuenta «Operaciones de cobertura» del epígrafe «Patrimonio neto» del balance de situación consolidado a 31 de diciembre de 2008 adjunto, cuyo detalle es el siguiente:

Derivative financial hedging instruments

The Group has arranged a hedging instrument for cash flows arising from changes in exchange rates in order to hedge the risk associated with cash flows in US dollars between the collections received by the subsidiary Aena Desarrollo Internacional in US dollars for the provision of certain services under the various agreements relating to the management of Mexican airports, and the payments (repayments) of the loan arranged in US dollars with Banco Santander (see Note 14) which is recognised under «Equity-Hedges» in the accompanying consolidated balance sheet at 31 December 2008, the detail being as follows:

			INEFICACIA REGISTRADA EN RESULTADOS FINANCIEROS EN 2008 (MILES DE EUROS) INEFFECTIVENESS RECOGNISED IN 2008 PROFIT OR LOSS (THOUSANDS OF EUROS)	VALOR RAZONABLE REGISTRADO EN EL «PATRIMONIO NETO» A 31-12-2008 (MILES DE EUROS) FAIR VALUE RECOGNISED IN «EQUITY» AT 31/12/08 (THOUSANDS OF EUROS)
CLASIFICACIÓN CLASSIFICATION	VENCIMIENTO (*) MATURITY (*)			
Derivado de tipo de cambio Foreign currency derivative	Cobertura de tipo de cambio Foreign currency hedge	8-10-2014	90	1.045

(*) El vencimiento de este instrumento de cobertura contable coincide con el ejercicio en el cual se espera que ocurran los flujos de efectivo y que afecten estos a la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada.

(*) The hedging instrument matures with the year in which the cash flows affecting the consolidated income statement will foreseeably occur.



La Sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional ha cumplido con los requisitos que se detallan en la Nota 4.f de esta memoria para poder clasificar dicho instrumento financiero como cobertura contable. En concreto, han sido designados formalmente como tales y se ha verificado que la cobertura resulta eficaz.

The subsidiary Aena Desarrollo Internacional has complied with the requirements detailed in Note 4-f to be able to classify this financial instrument as a hedge. Specifically, these instruments were formally designated as hedges and the hedges were assessed as being effective.

Instrumentos financieros derivados

Derivative financial instruments

Por otro lado, la sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional contrató con fecha 1 de octubre de 2007 con La Caixa un derivado de flujos de efectivo con la finalidad de controlar y disminuir el potencial impacto negativo de las oscilaciones de los tipos de interés variables en sus resultados. En particular este derivado cubre el efecto de las oscilaciones de los tipos de interés en la carga financiera asociada al préstamo concedido a la Sociedad por La Caixa (véase Nota 14).

On 1 October 2007, the subsidiary Aena Desarrollo Internacional arranged a cash flow derivative with «La Caixa» in order to control and reduce the potentially adverse impact of variable exchange rate changes on its profit or loss. In particular, this derivative hedges the effect of interest rate fluctuations in the rates of interest on the loan granted to the Company by «La Caixa» (see Note 14).

Este instrumento financiero derivado, al no cumplir las condiciones para reconocerse como un instrumento financiero de cobertura contable, se ha recogido en la cuenta «Derivados» del pasivo no corriente del balance de situación consolidado a 31 de diciembre de 2008 adjunto.

As this derivative financial instrument does not meet the conditions for recognition as a financial hedging instrument, it was recognised under «Non-Current Liabilities - Derivatives» in the accompanying consolidated balance sheet at 31 December 2008.

Las principales características de este instrumento financiero derivado son las siguientes:

The main characteristics of this derivative financial instrument are as follows:

					VALOR RAZONABLE REGISTRADO EN EL «PASIVO NO CORRIENTE» AL 31-12-2008 (MILES DE EUROS) FAIR VALUE RECOGNISED UNDER «NON-CURRENT LIABILITIES» AT 31/12/08 (THOUSANDS OF EUROS)
CLASIFICACIÓN CLASSIFICATION	TIPO TYPE	IMPORTE CONTRATADO (MILES DE EUROS) AMOUNT ARRANGED (THOUSANDS OF EUROS)	VENCIMIENTO MATURITY		
Swap de tipo de interés <i>Interest rate swap</i>	Cobertura de tipo de interés <i>rate hedge Interest</i>	Swap de tipo de interés fijo al 4,83% contra tipo de interés variable 4.83% <i>Fixed interest rate swap for floating interest rate</i>	2.000	01-10-2012	109



Al cierre del ejercicio 2008 el importe registrado en la cuenta de pérdidas y ganancias correspondiente a la variación en el valor razonable de dicho instrumento financiero derivado ha ascendido a un importe de 80 miles de euros que se encuentra registrado en el epígrafe «Variación del valor razonable de instrumentos de financieros» de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2008 adjunta.

At 2008 year-end, the amount recognised in the consolidated income statement relating to the change in the fair value of the derivative financial instrument totalled EUR 80 thousand, which was recognised under «Change in Fair Value of Financial Instruments» in the accompanying 2008 consolidated income statement.

11. Existencias

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

	MILES DE EUROS THOUSANDS OF EUROS
Repuestos / Spare parts	5.976
Provisión por deterioro de existencias / Inventory write-downs	(128)
	5.848

11. Inventories

The breakdown of «Inventories» is as follows:

12. Patrimonio Neto y Fondos propios

a) Patrimonio y patrimonio en adscripción

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

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

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

b) Reservas estatutarias

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

12. Equity and shareholders' equity

a) Equity and assigned assets

When the Parent was formed, and in order to provide airport and air traffic control services, it was assigned facilities and properties, mainly by the Ministry of Transport, Tourism and Communications (currently the Ministry for Development), the Ministry of Defence and the former Spanish Public Airports and Aviation Agency (OAAN). Therefore, the assigned assets account relates to assets that did not give rise to any cost for the Company.

The assets assigned to the Parent at the time of its formation, based on the appraisal of independent professional experts, amounted to EUR 2,831.6 million.

The equity account includes, in addition to other subsequent changes amounting to EUR 18.7 million, EUR 248.7 million representing the valuation difference between the rights and obligations to which the Parent was subrogated at the time of its formation.

b) Bylaw reserves

These reserves were recognised in accordance with the Parent's bylaws, and their objective is to finance future investments in airport and air traffic control infrastructures.



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, en el ejercicio 1996 la Entidad Pública Empresarial 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 puede destinarse a Reservas de libre disposición.

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

c) Revaluation reserve Royal Decree-Law 7/1996 of 7 June 1996

Pursuant to Royal Decree-Law 7/1996, of 7 June, on urgent tax measures and measures to develop and deregulate economic activities, in 1996 the Company revalued its property, plant and equipment. The initial net revaluation surplus amounted to EUR 300.9 million (see Note 6).

The tax inspection authorities had a period of three years from 31 December 1996 to review the balance of this reserve. Since the three-year period has elapsed, this balance can be used to offset losses or to increase the Company's equity. Once ten years have elapsed, the balance may be allocated to unrestricted reserves.

The balance of the revaluation reserve account may not be distributed, either directly or indirectly, until the revaluation surplus has been realised.

d) Reservas en sociedades consolidadas y en sociedades puestas en equivalencia

El desglose por sociedades a 31 de diciembre de 2008 de los epígrafes «Reservas en sociedades consolidadas por integración global» y «Reservas en sociedades puestas en equivalencia» es el siguiente:

d) Reserves at consolidated companies and at companies accounted for using the equity method

The detail, by company, at 31 December 2008 of the «Reserves at Fully Consolidated Companies» and «Reserves at Companies Accounted For Using the Equity Method» is as follows:

SOCIEDAD / COMPANY	MILES DE EUROS THOUSANDS OF EUROS
Sociedades consolidadas / Consolidated companies:	
Ineco	9.934
Clasa	14.942
Aena Desarrollo Internacional	(17.739)
	7.137
Sociedades puestas en equivalencia / Companies accounted for using the equity method:	
Sacsa	471
AMP	3.220
Acsa	6
Aerocali	481
Tifsa	4.708
Raesa	1.509
	10.395
	17.532



e) Resultado atribuible a la Entidad Pública Empresarial

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

e) Profit/loss attributable to the Company

The contribution of each company included in the scope of consolidation to consolidated profit or loss, indicating the portion relating to minority interests, was as follows:

MILES DE EUROS / THOUSANDS OF EUROS			
	BENEFICIOS (PÉRDIDAS) CONSOLIDADOS CONSOLIDATED PROFIT/ (LOSS)	RESULTADOS ATRIBUIDOS A SOCIOS EXTERNOS LOSS ATTRIBUTABLE TO MINORITY SHAREHOLDERS	RESULTADOS ATRIBUIDOS A LA SOCIEDAD DOMINANTE LOSS ATTRIBUTABLE TO THE PARENT
Aena	(172.171)	-	(172.171)
Ineco	10.690	(6.271)	4.419
Aena Desarrollo Internacional	(11.602)	-	(11.602)
Crida	(16)	3	(13)
Clasa	5.328	-	5.328
	(167.771)	(6.268)	(174.039)
Participación en resultados de sociedades por puesta en equivalencia / Share of results of companies accounted for using the equity method:			
Raesa	1.657	-	1.657
AMP	4.427	-	4.427
Sacsa	892	-	892
Acsa	1.091	-	1.091
Aerocali	1.063	-	1.063
Tifsa	5.428	-	5.428
	14.558	-	14.558
Total	(153.213)	(6.268)	(159.481)

f) Diferencias de conversión

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

f) Translation differences

Translation differences relate in full to equity-accounted investees of Aena Desarrollo Internacional. The breakdown, by company, is as follows:

MILES DE EUROS / THOUSANDS OF EUROS	
AMP	(9.024)
Aerocali	(111)
Sacsa	(75)
Acsa	(36)
Total	(9.246)



g) Subvenciones, donaciones y legados recibidos

Este epígrafe presenta a 31 de diciembre de 2008 el siguiente desglose:

g) Grants, donations or gifts and legacies received

The breakdown at 31 December 2008 is as follows:

MILES DE EUROS / THOUSANDS OF EUROS	
Subvenciones de capital de organismos oficiales europeos / Asset-related grants from official European Agencies	380.573
Otros / Other	2.743
383.316	

Subvenciones de capital de organismos oficiales europeos

Asset-related grants from official European Agencies

Los movimientos, netos de impuestos, habidos en este epígrafe durante 2008 han sido los siguientes:

The changes, net of taxes, in this heading in 2008 were as follows:

MILES DE EUROS / THOUSANDS OF EUROS	
Saldo inicial 2008 / 2008 Beginning balance	336.811
Adiciones de subvenciones Feder / Additions to ERDF Grants	58.627
Adiciones de otras subvenciones / Additions to other grants	5.873
Imputado a resultados en 2008 / Allocation to income in 2008	(20.738)
Saldo final 2008 / 2008 ending balance	380.573

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

These grants are allocated to income in proportion to the period depreciation taken on the assets to which they relate.

Subvenciones Feder

ERDF grants

El detalle de los anticipos por programas operativos recibidos durante 2008 es el siguiente en miles de euros:

The detail of the advances received in 2008 for operating programmes is as follows (in thousands of euros):

CONCEPTO CONCEPT	IMPORTE SUBVENCIÓN AMOUNT OF THE GRANT	IMPUESTO DIFERIDO DEFERRED TAX	IMPORTE NETO NET AMOUNT
Recibidas en 2008 / Received in 2008:			
Prog. Navegación Aérea / Navigation programme	934	280	654
Prog. Oper. C.A.* Canaria / Canary Islands A.C.* operating programme	61.981	18.594	43.387
Prog. Oper. C.A.* Castilla y León / Castilla-León A.C.* operating programme	577	173	404
Prog. Oper. C.A.* Murcia / Murcia A.C.* operating programme	770	231	539
Prog. Oper. C.A.* Valencia / Valencia A.C.* operating programme	529	159	370
Prog. Oper. C.A.* Andalucía / Andalusia A.C.* operating programme	18.961	5.688	13.273
Total fondos Feder adiciones 2008 / Total ERDF fund additions in 2008	83.752	25.125	58.627

* Comunidad Autónoma

* Autonomous Community



Al cierre de 2008 la Entidad dominante había cumplido con todos los requisitos necesarios para la percepción y disfrute de las subvenciones detalladas anteriormente.

At 2008 year-end, the Parent had fulfilled all the conditions established for receiving and using the grants detailed above.

h) Socios externos

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

h) Minority interests

The changes in «Minority Interests» of each subsidiary were as follows:

MILES DE EUROS / THOUSANDS OF EUROS					
SOCIEDAD COMPANY	SALDO A 1-1-2008 BALANCE AT 01/01/08	PARTICIPACIÓN OWNERSHIP INTEREST	PARTICIPACIÓN EN RESULTADOS SHARE OF PROFIT	DIVIDENDOS DIVIDENDS	SALDO AL 31-12-2008 BALANCE AT 31/12/08
Ineco	17.631	-	6.271	(5.893)	18.009
Crida	-	120	(3)	-	117
	17.631	120	6.268	(5.893)	18.126

13. Provisiones y contingencias

13. Provisions and contingencies

13.1. Provisiones a largo plazo

13.1. Long-term provisions

El movimiento habido en 2008 en las cuentas incluidas bajo este epígrafe ha sido el siguiente:

The changes in the long-term provision accounts in 2008 were as follows:

MILES DE EUROS / THOUSANDS OF EUROS				
	PROVISIÓN PARA COMPROMISOS LABORALES PROVISIONS FOR LONG-TERM EMPLOYEE BENEFIT OBLIGATIONS	OTRAS PROVISIONES OTHER PROVISIONS	ACTUACIONES MEDIOAMBIENTALES PROVISIONS FOR ENVIRONMENTAL COSTS	TOTAL
Saldo inicial 2008 / 2008 beginning balance	416.529	118.929	41.134	576.592
Adiciones / Additions	75.074	30.228	11.373	116.675
Reversiones - excesos / Reversals/Excessive provisions	-	(6.608)	-	(6.608)
Aplicaciones / Amounts used	(41.797)	(34.945)	-	(76.742)
Traspaso a corto plazo / Transfer to short term	(59.319)	(84.930)	-	(144.249)
Saldo final 2008 / 2008 ending balance	390.487	22.674	52.507	465.668

El Grupo sigue la política de registrar en el corto plazo los conceptos registrados bajo el epígrafe de provisiones para riesgos y gastos del balance de situación adjunto a 31 de diciembre de 2008, cuando es previsible que sean exigibles a lo largo del siguiente ejercicio. En este sentido, los traspasos a corto plazo de las provisiones por compromisos laborales se encuentran incluidas en el epígrafe «Personal -

The Group classifies as current liabilities the items recognised under «Provisions for Contingencies and Charges» in the accompanying balance sheet at 31 December 2008 when it is foreseeable that they may be claimable in the following period. Therefore, transfers to short term of the provisions for long-term employee benefit obligations are included under «Trade and Other



acreedores comerciales y otras cuentas a pagar» del balance de situación consolidado adjunto a 31 de diciembre de 2008. Adicionalmente, los traspasos de las provisiones por responsabilidades se han registrado en el epígrafe «Provisiones a corto plazo» del balance de situación consolidado adjunto a 31 de diciembre de 2008 (véase Nota 13.2).

Payables - Remuneration Payable» in the accompanying consolidated balance sheet at 31 December 2008. Additionally, transfers from the provisions for third-party liability are recognised under «Short-Term Provisions» in the accompanying consolidated balance sheet at 31 December 2008 (see Note 13.2).

a) Provisión para compromisos laborales

a) Provisions for long-term employee benefit obligations

El movimiento durante el ejercicio ha sido el siguiente:

The changes in 2008 were as follows:

MILES DE EUROS / THOUSANDS OF EUROS					
	PREMIOS BONUSES	PRIMAS DE PARTICIPACIÓN BONUSES	LICENCIA ESPECIAL RETRIBUIDA SPECIAL PAID LEAVE	FONDO DE ACCIÓN SOCIAL SOCIAL WELFARE FUND	TOTAL
Saldo inicial 2008 /	10.113	14.730	386.464	5.222	416.529
Adiciones /	978	16.450	49.400	8.246	75.074
Aplicaciones /	(550)	-	(35.866)	(5.381)	(41.797)
Traspaso a corto plazo /	-	(16.232)	(35.000)	(8.087)	(59.319)
Saldo final 2008 /	10.541	14.948	364.998	-	390.487

• Premios

• Bonuses

Premio de jubilación anticipada

Early retirement bonus

El artículo 155 del IV Convenio Colectivo de la Entidad Pública Empresarial establece que todo trabajador con edad comprendida entre los 60 y los 64 años que, de conformidad con las disposiciones vigentes, tenga derecho a ello podrá jubilarse de forma voluntaria y anticipada y recibirá una indemnización tal que sumada a los derechos consolidados en el Plan de Pensiones, en el momento de la extinción de su contrato, sea equivalente a cuatro mensualidades de la base de cálculo y del complemento de antigüedad para cada año que le falte para cumplir los 64, o la parte proporcional correspondiente.

Under Article 155 of the Company's Fourth Collective Labour Agreement, all employees aged between 60 and 64 years of age who, pursuant to current legislation are entitled to do so, may retire early voluntarily and receive a termination benefit which, combined with the consolidated entitlements under the Pension Plan at the date of termination of their contracts, is equivalent to four months' salary, calculated on the basis of their basic pay plus their long-service bonus, for every year remaining until they reach 64 years of age, or the related proportional part.

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

In 2004 the early retirement bonuses were externalised through a single premium life insurance policy taken out on 25 March 2004 with Mapfre Vida.

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.

Once this first 40-year period has elapsed, the policy will participate in 90% of the earnings from the investment of the mathematical provisions of all the policies entitled to participation which were arranged on or after 1 January 2002 and which are still in force at December 31 of each year.



La Entidad dominante mantiene a 31 de diciembre de 2008 una provisión por importe de 1.203 miles de euros que corresponde a la diferencia entre el valor actual de las retribuciones comprometidas y el valor actual de los activos afectos al fondo externalizado.

Premios de permanencia

El artículo 139 del IV Convenio Colectivo de la Entidad Pública Empresarial y el artículo 141 del I Convenio de Controladores Aéreos establece unos premios de permanencia por los servicios efectivamente prestados durante un período de 25 y 30 años, en el primer caso, y de 25 y 35 años, en el segundo. La provisión dotada en el ejercicio por este compromiso ha ascendido a 978 miles de euros (de los que 356 miles de euros corresponden al coste financiero), habiendo sido estimada a través de un estudio actuarial. Las hipótesis más relevantes tenidas en cuenta para la obtención del cálculo actuarial son las siguientes:

- Tipo de interés técnico: 4,6%
- Crecimiento anual del IPC: 2,5%
- Tabla de mortalidad: Hombres PERM2000P
Mujeres PERF2000P
- Sistema financiero utilizado: Capitalización individual
- Método de devengo: Projected Unit Credit

• Primas de participación

A partir de determinados acuerdos celebrados entre la Entidad Pública Empresarial y la Unión Sindical de Controladores Aéreos se acordaron para el periodo 2002-2003 unas primas cuyo devengo se generaba por la realización de ampliaciones de jornadas durante los períodos citados anteriormente. Los mencionados acuerdos fueron prorrogados consecutivamente sin interrupción, y por períodos anuales, extendiéndose la última prórroga de 1 de agosto de 2008 a 31 de julio de 2009. Dichas primas se abonan en los dos años siguientes al de su devengo en partes iguales. El saldo de este epígrafe corresponde a las primas que se harán efectivas a partir del 1 de enero de 2010, habiéndose traspasado a corto plazo las primas que se desembolsarán en el ejercicio 2009. La dotación correspondiente a las primas del ejercicio 2008 se ha realizado con cargo al epígrafe de «Gastos de personal» de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2008 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

At 31 December 2008, the Parent had recognised a provision amounting to EUR 1,203 thousand relating to the difference between the present value of the remuneration commitments and the present value of the externalised plan assets.

Long-service bonuses

Article 139 of the Company's Fourth Collective Labour Agreement and Article 141 of the First Air Traffic Controllers' Collective Labour Agreement provide for certain long-service bonuses for services effectively rendered for 25 and 30 years in the first case, and for 25 and 35 years in the second. The provision recognised for this obligation amounted to EUR 978 thousand (of which EUR 356 thousand relate to the finance cost), calculated on the basis of an actuarial study. The main assumptions used to obtain the actuarial calculation are as follows:

- *Assumed interest rate* 4.6%
- *Annual CPI increase:* 2.5%
- *Mortality table:* Men PERM2000P Women PERF2000P
- *Financial system used:* Individualised capitalisation
- *Accrual method:* Projected Unit Credit

• *Participation bonuses*

Under agreements entered into between the Company and the Air Traffic Controllers' Labour Union, certain bonuses were agreed upon for the period 2002-2003, accruable for the extension of working hours during these periods. These bonus agreements were extended successively without interruption, for periods of one year, until the final extension from 1 August 2008 to 31 July 2009. The bonuses are paid over the two years following the year in which they are earned, in equal portions. The balance of this heading relates to the bonuses which will be paid from 1 January 2010, and the bonuses payable in 2009 were transferred to short term. The provision for the 2008 bonuses was charged to «Staff Costs» in the accompanying consolidated income statement at 31 December 2008.

• *Special paid leave*

Articles 166 to 174 of the First Air Traffic Controllers' Collective Labour Agreement provide for a pre-retirement situation that may be availed of by employees who meet certain conditions on reaching 52 years of



años. Dichos empleados no prestarán servicios hasta su jubilación, salvo casos excepcionales, y tendrán derecho a recibir las retribuciones básicas actualizadas anualmente.

La Entidad Pública Empresarial sigue el criterio de provisionar el valor actuarial de las percepciones de los empleados que se estima pueden acogerse a esta licencia en función de la experiencia histórica. Las hipótesis más relevantes tenidas en cuenta para la obtención del cálculo actuarial son las siguientes:

- Factor de actualización financiera: Curva Iboxx 31 de diciembre 2008 AA
- Tabla de mortalidad: Hombres PERM2000P Mujeres PERF2000P
- Sistema financiero utilizado: Capitalización individual
- Método de devengo: Projected Unit Credit

- Otros compromisos laborales

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

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

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

Durante el ejercicio 2008 la Entidad ha realizado aportaciones a dicho Fondo de Pensiones por valor de 5,91 millones de euros, pagándose prestaciones por un total de 1,46 millones de euros. El saldo de la cuenta de posición del plan de pensiones a 31 de diciembre de 2008 es de 39,2 millones de euros. Asimismo, el número de partícipes y beneficiarios al cierre de dicho ejercicio asciende a 11.045.

b) Otras provisiones

Se corresponde, por importe de 21.487 miles de euros, con el importe estimado por deudas tributarias

age. These employees will not render any services until their retirement date, except in special cases, and will be entitled to have their basic salaries reviewed on an annual basis.

The Company recognised a provision in 2008 for the actuarial value of the benefits to the employees who are expected to avail themselves of this leave based on historical experience. The main assumptions used to obtain the actuarial calculation are as follows:

- Discount factor: Iboxx curve at 31 December 2008 AA
- Mortality table: Men PERM2000P Women PERF2000P
- Financial system used: Individual capitalisation
- Accrual method: Projected Unit Credit

- Other employee benefit obligations

Under Article 150 of the Company's Third Collective Labour Agreement, when employees retire or are granted permanent sick leave, they will receive an amount equal to three monthly salary payments calculated on the basis of their basic pay plus their long-service bonus.

Pursuant to the legislation relating to the externalisation of pension commitments and to the agreement between Aena management and the labour union representatives to set up a pension plan, the defined-contribution pension plan for Aena's employees was set up on 28 July 2003.

Under Article 150 of the Fourth Collective Labour Agreement, any employee who has to his credit at least 360 calendar days of service recognised by Aena may become a participant of the Aena Employees Pension Plan. The pension plan covers the contingencies of retirement, disability (referring to the degrees of full or absolute permanent incapacity for work and comprehensive disability) and death.

In 2008 the Parent made contributions amounting to EUR 5.91 million to this Pension Fund and paid benefits totalling EUR 1.46 million. At 31 December 2008, the balance of the pension plan position account was EUR 39.2 million and it had 11,045 participants and beneficiaries at year-end.

b) Other provisions

«Other Provisions», which amount to EUR 21,487 thousand, relates to the estimated amount of tax debts



cuyo pago no es aún determinable en cuanto a su importe exacto, o es incierto en cuanto a la fecha en que se producirá.

whose exact amount cannot yet be determined or whose date of payment is uncertain.

Por otro lado, este epígrafe recoge, por importe de 1.187 miles de euros, el importe estimado para hacer frente a compromisos y responsabilidades, probables o ciertas, nacidas de litigios en curso y por indemnizaciones u obligaciones pendientes. Los Administradores de la 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 2008.

This heading also includes EUR 1,187 thousand relating to the estimated amount required for probable or certain third-party liabilities or obligations arising from litigation in progress or from outstanding indemnity payments or obligations. The Company's directors consider that the provision is sufficient to cover the risks of litigation in progress, third-party liability and current commitments known at the date of preparation of these financial statements and do not consider that the current claims, taken as a whole, will give rise to additional liabilities that might have a material effect on the 2008 financial statements.

c) Provisión para actuaciones medioambientales

c) Provisions for environmental costs

En este epígrafe se incluyen 52,5 millones de euros registrados en este ejercicio para cubrir los costes previstos para llevar a cabo las obras de aislamiento acústico necesarias para cumplir con la normativa vigente y los compromisos adquiridos en materia de medioambiente. Adicionalmente, en las cuentas de provisiones de riesgos y gastos a corto plazo (véase Nota 13.2) se encuentra registrada una provisión por 35 millones de euros para cubrir dichos pasivos con vencimiento inferior a 12 meses. La dotación asociada a estas provisiones se activa como mayor coste de inversiones, al ser actuaciones necesarias para desarrollar los proyectos.

«Provisions for Environmental Costs» includes EUR 52.5 million recognised in 2008 to cover the costs foreseen to carry out the sound insulation work required to meet the environmental legislation in force. Short-term provisions for contingencies and charges include a provision totalling EUR 35 million to cover these liabilities maturing in under 12 months (see Note 13.2). The amounts recognised in this connection are capitalised as an addition to the cost of the investment, since they are costs necessarily incurred to develop the projects.

13.2. Provisiones a corto plazo

13.2. Short-term provisions

El movimiento de este epígrafe durante 2008 ha sido el siguiente:

The changes in 2008 were as follows:

	MILES DE EUROS / THOUSANDS OF EUROS					
	01/01/08	ADICIONES ADDITIONS	APLICACIONES AMOUNTS USED	EXCESO EXCESSIVE PROVISIONS	TRASPASOS TRANSFERS	31-12-2008
Provisión para plan de jubilaciones anticipadas / <i>Provision for early retirement plan</i>	1.860	520	-	(1.329)	8.087	9.138
Licencia especial retribuida (Nota 13.1) / <i>Special paid leave (Note 13.1)</i>	-	-	-	-	35.000	35.000
Provisión tasa de seguridad / <i>Provision for security charge</i>	1.767	9.323	(9.357)	-	-	1.733
Otras provisiones / <i>Other provisions</i>	322.565	162.962	(329.398)	(9.177)	84.930	231.882
	326.192	172.805	(338.755)	(10.506)	128.017	277.753



a) Provisión para plan de jubilaciones anticipadas

La Entidad Pública Empresarial acordó una opción de jubilación anticipada, por la cual, el personal de origen laboral que cumplía 60, 61, 62 ó 63 años durante 2007 y reunía los requisitos que la Seguridad Social establece para poder acogerse a la pensión de jubilación a partir de los 60 años, podía, con carácter voluntario y previa aceptación de la Entidad Pública Empresarial, acogerse a esta opción percibiendo una cantidad, por una sola vez, que le compensara de la disminución que experimenta su pensión de jubilación al anticipar ésta. En el ejercicio 2008 la Entidad dominante ha aprobado otra iniciativa en las mismas condiciones. 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 desde el 1 de mayo de 1997 a los pasajeros de salida que embarquen en los aeropuertos españoles de acuerdo a la Ley 13/96 del 30 de diciembre de medidas fiscales, administrativas y del orden social. A partir del ejercicio 1999 se ingresaba al Tesoro público el 50% de las cantidades cobradas durante el ejercicio por la Entidad Pública Empresarial. Desde diciembre del 2006 se inició una reducción gradual del porcentaje a ingresar al Tesoro público que resumimos en el siguiente cuadro:

PERIODO DE VIGENCIA / DURATION	% TASA A INGRESAR / RATE PAYABLE
Hasta noviembre de 2006 / Until November 2006	50%
Diciembre de 2006 a agosto de 2007 / December 2006 to August 2007	40%
Septiembre 2007 a noviembre de 2007 / September 2007 to November 2007	30%
Diciembre 2007 a noviembre de 2008 / December 2007 to November 2008	15%
A partir de diciembre de 2008 / From December 2008 onwards	5%

La provisión citada recoge el importe estimado de la cantidad a liquidar al Tesoro Público, una vez la Entidad Pública Empresarial dominante cobre las cantidades que, facturadas durante el ejercicio 2008 por el concepto de tasa de seguridad, permanecen pendientes de cobro al cierre del ejercicio.

c) Otras provisiones

Corresponde, principalmente, a la cantidad registrada para hacer frente a la diferencia entre el valor de expropiación original de los terrenos expropiados de los aero-

a) Provision for early retirement plan

In 2007 the Company agreed upon an option for early retirement with its employees whereby personnel with employment contracts reaching 60, 61, 62 or 63 years of age in 2007 who met the requirements established by the social security authorities for qualifying for the state retirement pension at the age of 60 could, on a voluntary basis and subject to agreement by the Company, avail themselves of this option and receive a lump sum to compensate them for the decrease in their retirement pension as a result of bringing forward their retirement. In 2008 the Parent approved a further initiative under the same conditions. The Company has estimated and recognised the liability arising from this agreement in the provision for early retirement plan account.

b) Provision for security charge

This charge has been applied since 1 May 1997 to outgoing passengers who embark at Spanish airports in accordance with Law 13/1996, of 30 December, on Tax, Administrative and Social Security Measures and, since 1999, 50% of the amounts collected annually have been deposited at the tax authorities by the Company. Since December 2006 the rate payable to the tax authorities has been reduced gradually as follows:

The aforementioned provision includes the estimated amount payable to the tax authorities once the Parent has collected the security charge amounts billed in 2008 and yet to be collected at year-end.

c) Other provisions

«Other Provisions» relates to EUR 196.5 million recognised to cover the difference between the original expropriation value of the land expropriated at Madrid,



puertos de Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat y Málaga y la mejor estimación del justiprecio fijado para dichos terrenos que se estima será abonada durante el año 2009, cuyo importe asciende a 196,5 millones de euros, así como 35,2 millones de euros registrados para hacer frente a las obras de aislamiento acústico necesarias para cumplir con la normativa vigente en material de medio-ambiente.

13.3. Contingencias

Como consecuencia de las actuaciones que serán necesarias llevar a cabo para dar cumplimiento a las DIA (Declaración de Impacto Ambiental) aprobadas en las distintas obras de ampliación y mejora en aeropuertos, la Entidad Pública Empresarial dominante se verá obligada a realizar una serie de inversiones exigidas para minimizar el impacto de ruido en las viviendas afectadas por dichas obras. A 31 de diciembre de 2008, la Entidad dominante se encuentra inmersa en diversos procesos de reclamaciones que, en caso de resolverse de forma desfavorable para Aena, podrían dar lugar a pasivos exigibles que, a 31 de diciembre de 2008, no es posible cuantificar. En cualquier caso, dichos pasivos supondrían mayor coste del inmovilizado, por lo que en ningún caso tendrían un impacto inmediato en el patrimonio neto de la Entidad dominante.

13.4. Activos contingentes

Tal y como se describe en la nota 2-d, la Entidad dominante, como consecuencia de la entrada en vigor del Nuevo Plan General de Contabilidad, ha dado de baja del balance el mecanismo corrector al considerar que no cumple los requisitos necesarios para ser considerado un activo. No obstante, sí se considera que cumple los requisitos necesarios para ser considerado un activo contingente. Dicho mecanismo refleja las desviaciones entre los resultados estimados con que se fijan las tarifas unitarias de ayuda a la navegación aérea en ruta y los resultados reales finalmente originados por la prestación del servicio. Dichas desviaciones revierten a través de las tarifas futuras en un período entre dos a seis años de su origen.

Las estimaciones del activo contingente a recuperar a través de tarifas futuras realizadas por la Entidad dominante están basadas en variables tales como la evolución del tráfico aéreo y la evolución de los costes asociados a la prestación del servicio. A 31 de diciembre de 2008 el activo contingente por este concepto asciende a 196.208 miles de euros.

Barcelona and Malaga airports and the best estimate of the just compensation established for this land foreseeably to be paid in 2009, and EUR 35.2 million which were recognised to cover the sound insulation work required to meet the applicable environmental legislation.

13.3. Contingencies

As a result of the actions that will have to be carried out to comply with the EISs (Environmental Impact Statement) approved for the various airport expansion and improvement construction projects, the Parent will be obliged to make certain investments required to minimise the impact of noise on the dwellings affected by such projects. At 31 December 2008, the Parent was involved in various claims proceedings which, should the outcome thereof be unfavourable to Aena, could give rise to liabilities which were not possible to quantify at 31 December 2008. In any case, the aforementioned liabilities would represent an increase in the cost of non-current assets and, therefore, under no circumstances would they have an immediate impact on the equity of the Parent.

13.4. Contingent assets

As discussed in Note 2-d, as a result of the entry into force of the new Spanish National Chart of Accounts, the Parent derecognised the amount relating to the corrective mechanism from the balance sheet since it was considered that it did not meet the necessary requirements to be classified as an asset. However, it is considered that it meets the necessary requirements to qualify as a contingent asset. The aforementioned mechanism reflects the variances between the estimated results used to establish unit charges for en-route navigation aids and the actual results ultimately obtained in the provision of the services. These variances are recovered through future charges between two and six years after they arise.

The estimates of the contingent asset to be recovered through future charges made by the Parent are based on variables such as air traffic developments and the changes in the costs associated with the provision of the service. At 31 December 2008 the balance in respect of this item amounted to EUR 196,208 thousand.



Adicionalmente, según el Reglamento (CE) 1794/2006, de 6 de diciembre de 2006, por el que se establece el sistema de tarificación de los servicios de navegación aérea, los efectos no recurrentes producidos como consecuencia de la implantación de las Normas Internacionales de Contabilidad pueden imputarse a la tarifa de ruta en un plazo máximo de hasta quince años. Como consecuencia, la Entidad dominante espera poder recuperar a través de tarifas futuras 333.104 miles de euros.

Also, in accordance with Commission Regulation (CE) no. 1794/2006, of 6 December 2006, laying down a common charging scheme for air navigation services, the non-recurring effects resulting from the introduction of International Accounting Standards may be included as an addition to the route charge over a period not exceeding 15 years. Consequently, the Parent expects to be able to recover EUR 333,104 thousand through future charges.

14. Deuda Financiera

14. Bank borrowings and other financial liabilities

Este epígrafe se desglosa de la siguiente manera:

The detail of «Bank Borrowings and Other Financial Liabilities» is as follows:

	MILES DE EUROS THOUSANDS OF EUROS
Débitos y cuentas por pagar a largo plazo / Non-current accounts payable	9.012.425
Deudas con entidades de crédito / Bank borrowings	9.008.975
Acreedores por arrendamiento financiero / Obligations under finance leases	3.450
Derivados / Derivatives	109
Otros pasivos financieros a largo plazo / Other non-current financial liabilities	2.358
Total	9.014.892

Los principales préstamos suscritos por el Grupo y vigentes a 31 de diciembre de 2008 son los siguientes:

The main loans arranged by the Group outstanding at 31 December 2008 are as follows:

MILES DE EUROS THOUSANDS OF EUROS	TIPOS DE INTERÉS INTEREST RATE	PLAZO DE REEMBOLSO REPAYMENT PERIOD	PERÍODO LIQUIDACIÓN INTERESES INTEREST PAYMENT PERIOD	BANCO BANK
Préstamos de la Entidad Pública Empresarial dominante / Loans of the Parent:				
80.000	Variable 4% (Euribor 12m + 0,04%) Variable (4%) (12M Euribor + 0.04%)	Vencimiento 15/12/2009 Maturity 15/12/09	Anual Annual	Santander
8.194	Fijo revisable (4,67%) hasta el 15/09/09 Fixed revisable (4.67%) until 15/09/09	11 pagos iguales 15/09/1999 -15/09/2009 11 equal payments 15/09/99 -15/09/09	Anual Annual	BEI EIB
4.916	Fijo convertible 3,56% hasta el 15/10/09 Fixed convertible (3.56%) until 15/10/09	11 pagos iguales 15/09/2000 -15/09/2010 11 equal payments 15/09/00 -15/09/10	Anual Annual	BEI EIB
14.424	Fijo revisable (4,26%) hasta el 15/09/16 Fixed revisable (4.26%) until 15/09/16	15 pagos iguales 15/09/2002 -15/09/2016 15 equal payments 15/09/02 -15/09/16	Anual Annual	BEI EIB
23.441	Fijo revisable (3,58%) hasta el 15/03/10 Fixed revisable (3.58%) until 15/03/10	15 pagos iguales 15/03/2003 -15/03/2017 15 equal payments 15/03/03 -15/03/17	Anual Annual	BEI EIB
27.046	Fijo revisable (3,62%) hasta el 15/12/09 Fixed revisable (3.62%) until 15/12/09	20 pagos iguales 15/12/2004 -15/12/2023 20 equal payments 15/12/04 -15/12/23	Anual Annual	BEI EIB
48.081	Fijo Convertible 4,61% (máx. Euribor 3M + 0,15%) Fixed convertible (4.61%) (max. 3M Euribor + 0.15%)	20 pagos iguales 15/03/2005 -15/03/2024 20 equal payments 15/03/05 -15/03/24	Anual Annual	BEI EIB
40.870	Fijo revisable (4,61%) hasta el 15/03/24 Fixed revisable (4.61%) until 15/03/24	20 pagos iguales 15/03/2005 -15/03/2024 20 equal payments 15/03/05 -15/03/24	Anual Annual	BEI EIB



MILES DE EUROS THOUSANDS OF EUROS	TIPOS DE INTERÉS INTEREST RATE	PLAZO DE REEMBOLSO REPAYMENT PERIOD	PERÍODO LIQUIDACIÓN INTERESES INTEREST PAYMENT PERIOD	BANCO BANK
25.500	Fijo revisable (3,71 %) hasta 15/06/10 <i>Fixed revisable (3.71%) until 15/06/10</i>	20 pagos iguales 15/06/2006 -15/06/2025 <i>20 equal payments 15/06/06 -15/06/25</i>	Anual <i>Annual</i>	BEI <i>EIB</i>
38.250	Fijo revisable (3,11%) hasta el 15/03/10 <i>Fixed revisable (3.11%) until 15/03/10</i>	20 pagos iguales 15/03/2006 -15/03/2025 <i>20 equal payments 15/03/06 -15/03/25</i>	Anual <i>Annual</i>	BEI <i>EIB</i>
102.000	Fijo 3,933% hasta el 15/03/11. CAF I.6.1 <i>Fixed (3.933%) until 15/03/11. CAF I.6.1</i>	20 pagos iguales 15/03/2006 -15/03/2025 <i>20 equal payments 15/03/06 -15/03/25</i>	Trimestral <i>Quarterly</i>	BEI <i>EIB</i>
54.000	Fijo revisable (3,71 %) hasta 15/06/10 <i>Fixed revisable (3.71%) until 15/06/10</i>	20 pagos iguales 15/06/2007 -15/06/2026 <i>20 equal payments 15/06/07 -15/06/26</i>	Anual <i>Annual</i>	BEI <i>EIB</i>
76.500	Fijo revisable (4,01%) hasta 15/12/11 <i>Fixed revisable (4.01%) until 15/12/11</i>	20 pagos iguales 15/12/2006 -15/12/2025 <i>20 equal payments 15/12/06 -15/12/25</i>	Anual <i>Annual</i>	BEI <i>EIB</i>
51.000	Fijo revisable (3,66 %) hasta 15/12/09 <i>Fixed revisable (3.66%) until 15/12/09</i>	20 pagos iguales 15/12/2006 -15/12/2025 <i>20 equal payments 15/12/06 -15/12/25</i>	Anual <i>Annual</i>	BEI <i>EIB</i>
68.230	Fijo revisable (4,07%) hasta 15/03/12 <i>Fixed revisable (4.07%) until 15/03/12</i>	20 pagos iguales 15/03/2007 -15/03/2026 <i>20 equal payments 15/03/07 -15/03/26</i>	Anual <i>Annual</i>	BEI <i>EIB</i>
18.930	Fijo revisable (3,69%) hasta 15/03/10 <i>Fixed revisable (3.69%) until 15/03/10</i>	20 pagos iguales 15/03/2007 -15/03/2026 <i>20 equal payments 15/03/07 -15/03/26</i>	Anual <i>Annual</i>	BEI <i>EIB</i>
81.000	Fijo revisable (3,761%) hasta el 15/03/26 <i>Fixed revisable (3.761%) until 15/03/26</i>	20 pagos iguales 15/03/2007 -15/03/2026 <i>20 equal payments 15/03/07 -15/03/26</i>	Anual <i>Annual</i>	BEI <i>EIB</i>
99.524	Fijo revisable (3,968%) hasta el 15/03/13 <i>Fixed revisable (3.968%) until 15/03/13</i>	21 pagos iguales 15/03/2007 -15/03/2027 <i>21 equal payments 15/03/07 -15/03/27</i>	Anual <i>Annual</i>	BEI <i>EIB</i>
68.000	Fijo revisable (3,98%) hasta el 15/09/11 <i>Fixed revisable (3.98%) until 15/09/11</i>	20 pagos iguales 15/09/2006 -15/09/2025 <i>20 equal payments 15/09/06 -15/09/25</i>	Anual <i>Annual</i>	BEI <i>EIB</i>
66.500	Fijo revisable (3,71%) hasta 15/03/10 <i>Fixed revisable (3.71%) until 15/03/10</i>	20 pagos iguales 15/03/2008 -15/03/2027 <i>20 equal payments 15/03/08 -15/03/27</i>	Anual <i>Annual</i>	BEI <i>EIB</i>
47.619	Fijo revisable 4,157% hasta 15/03/11 <i>Fixed revisable (4.157%) until 15/03/11</i>	21 pagos iguales 15/03/2008 -15/03/2028 <i>21 equal payments 15/03/08 -15/03/28</i>	Anual <i>Annual</i>	BEI <i>EIB</i>
66.500	Fijo revisable (3,75%) hasta el 15/06/10 <i>Fixed revisable (3.75%) until 15/06/10</i>	20 pagos iguales 15/06/2008 -15/06/2027 <i>20 equal payments 15/06/08 -15/06/27</i>	Anual <i>Annual</i>	BEI <i>EIB</i>
109.250	Fijo revisable 4,370% hasta 15/06/12 <i>Fixed revisable (4.370%) until 15/06/12</i>	20 pagos iguales 15/06/2008 -15/06/2027 <i>20 equal payments 15/06/08 -15/06/27</i>	Anual <i>Annual</i>	BEI <i>EIB</i>
57.000	4,44% Fijo revisable hasta 15/09/14 <i>Fixed revisable (4.44%) until 15/09/14</i>	20 pagos iguales 15/09/2008 -15/09/2027 <i>20 equal payments 15/09/08 -15/09/27</i>	Anual <i>Annual</i>	BEI <i>EIB</i>
130.150	4,44% Fijo revisable hasta 15/09/14 <i>Fixed revisable (4.44%) until 15/09/14</i>	20 pagos iguales 15/09/2008 -15/09/2027 <i>20 equal payments 15/09/08 -15/09/27</i>	Anual <i>Annual</i>	BEI <i>EIB</i>
18.000	Fijo revisable (3,83%) hasta el 15/03/09 <i>Fixed revisable (3.83%) until 15/03/09</i>	20 pagos iguales 15/03/2009 -15/03/2028 <i>20 equal payments 15/03/09 -15/03/28</i>	Anual <i>Annual</i>	BEI <i>EIB</i>
200.000	Fijo revisable (3,83%) hasta el 15/03/09 <i>Fixed revisable (3.83%) until 15/03/09</i>	20 pagos iguales 15/03/2009 -15/09/2028 <i>20 equal payments 15/03/09 -15/09/28</i>	Anual <i>Annual</i>	BEI <i>EIB</i>
200.000	Fijo revisable (3,83%) hasta el 15/03/09 <i>Fixed revisable (3.83%) until 15/03/09</i>	20 pagos iguales 15/03/2009 -15/09/2028 <i>20 equal payments 15/03/09 -15/09/28</i>	Anual <i>Annual</i>	BEI <i>EIB</i>
700.000	Fijo revisable (3,83%) hasta el 15/03/09 <i>Fixed revisable (3.83%) until 15/03/09</i>	18 pagos iguales 15/03/2012 -15/09/2029 <i>18 equal payments 15/03/12 -15/09/29</i>	Anual <i>Annual</i>	BEI <i>EIB</i>
50.000	Fijo revisable (2,95%) hasta el 15/12/09 <i>Fixed revisable (2.95%) until 15/12/09</i>	18 pagos iguales del 15/12/12 al 15/12/29 <i>18 equal payments 15/03/12 -15/09/29</i>	Anual <i>Annual</i>	BEI <i>EIB</i>
100.000	Fijo revisable (3,909%) hasta el 15/12/29 <i>Fixed revisable (3.909%) until 15/12/29</i>	18 pagos iguales del 15/12/12 al 15/12/29 <i>18 equal payments 15/03/12 -15/12/29</i>	Anual <i>Annual</i>	BEI <i>EIB</i>



MILES DE EUROS THOUSANDS OF EUROS	TIPOS DE INTERÉS INTEREST RATE	PLAZO DE REEMBOLSO REPAYMENT PERIOD	PERÍODO LIQUIDACIÓN INTERESES INTEREST PAYMENT PERIOD	BANCO BANK
150.000	Fijo revisable (3,45%) hasta el 19/12/11 <i>Fixed revisable (3.45%) until 19/12/11</i>	18 pagos iguales del 15/12/12 al 15/12/29 <i>18 equal payments 15/03/12 -15/12/29</i>	Anual <i>Annual</i>	BEI <i>EIB</i>
150.000	Fijo revisable (3,748%) hasta el 15/06/10 <i>Fixed revisable (3.748%) until 15/06/10</i>	18 pagos iguales del 15/1 2/12 al 15/12/29 <i>18 equal payments 15/12/12 -15/12/29</i>	Anual <i>Annual</i>	BEI <i>EIB</i>
50.000	Fijo revisable (4,129%) hasta el 15/12/12 <i>Fixed revisable (4.129%) until 15/12/12</i>	18 pagos iguales del 15/12/12 al 15/12/29 <i>18 equal payments 15/12/12 -15/12/29</i>	Anual <i>Annual</i>	BEI <i>EIB</i>
100.000	Fijo revisable 4,337% hasta 15/05/12 <i>Fixed revisable (4.337%) until 15/05/12</i>	20 pagos iguales del 15/12/12 al 15/12/31 <i>20 equal payments 15/12/12 -15/12/31</i>	Anual <i>Annual</i>	BEI <i>EIB</i>
100.000	Fijo revisable 4,485% hasta 15/09/12 <i>Fixed revisable (4.485%) until 15/09/12</i>	20 pagos iguales del 15/12/12 al 15/12/31 <i>20 equal payments 15/12/12 -15/12/31</i>	Anual <i>Annual</i>	BEI <i>EIB</i>
50.000	Fijo revisable 4,543% hasta 15/09/12 <i>Fixed revisable (4.543%) until 15/09/12</i>	20 pagos iguales del 15/12/12 al 15/12/31 <i>20 equal payments 15/12/12 -15/12/31</i>	Anual <i>Annual</i>	BEI <i>EIB</i>
100.000	Fijo revisable 4,367% hasta 15/12/12 <i>Fixed revisable (4.367%) until 15/12/12</i>	20 pagos iguales del 15/12/12 al 15/12/31 <i>20 equal payments 15/12/12 -15/12/31</i>	Anual <i>Annual</i>	BEI <i>EIB</i>
55.000	Fijo revisable 4,323% hasta 15/12/12 <i>Fixed revisable (4.323%) until 15/12/12</i>	20 pagos iguales del 15/12/12 al 15/12/31 <i>20 equal payments 15/12/12 -15/12/31</i>	Anual <i>Annual</i>	BEI <i>EIB</i>
95.000	Fijo revisable 3,84% hasta 15/03/13 <i>Fixed revisable (3.84%) until 15/03/13</i>	20 pagos iguales del 15/03/13 al 15/03/32 <i>20 equal payments 15/03/13 -15/03/32</i>	Anual <i>Annual</i>	BEI <i>EIB</i>
10.000	Fijo revisable (3,827%) hasta 13/12/21 <i>Fixed revisable (3.827%) until 13/12/21</i>	10 pagos iguales del 15/03/12 al 15/03/21 <i>10 equal payments 15/03/12 -15/03/21</i>	Anual <i>Annual</i>	BEI <i>EIB</i>
170.000	Fijo revisable (3,12%) hasta 15/03/20 <i>Fixed revisable (3.12%) until 15/03/20</i>	10 pagos iguales del 15/03/10 al 15/03/20 <i>10 equal payments 15/03/10 -15/03/20</i>	Anual <i>Annual</i>	BEI <i>EIB</i>
120.000	Fijo revisable (4,027%) hasta 19/03/13 <i>Fixed revisable (4.027%) until 19/03/13</i>	10 pagos iguales del 15/03/13 al 15/03/22 <i>10 equal payments 15/03/13 -15/03/22</i>	Anual <i>Annual</i>	BEI <i>EIB</i>
100.000	Fijo revisable (3,827%) hasta 13/12/21 <i>Fixed revisable (3.827%) until 13/12/21</i>	10 pagos iguales del 19/03/13 al 19/03/22 <i>10 equal payments 19/03/13 -19/03/22</i>	Anual <i>Annual</i>	BEI <i>EIB</i>
100.000	Fijo revisable 4,027% hasta 19/03/13 <i>Fixed revisable (4.027%) until 19/03/13</i>	10 pagos iguales del 19/03/13 al 19/03/22 <i>10 equal payments 19/03/13 -19/03/22</i>	Anual <i>Annual</i>	BEI <i>EIB</i>
100.000	Fijo revisable 4,027% hasta 19/03/13 <i>Fixed revisable (4.027%) until 19/03/13</i>	10 pagos iguales del 19/03/13 al 19/03/22 <i>10 equal payments 19/03/13 -19/03/22</i>	Anual <i>Annual</i>	BEI <i>EIB</i>
100.000	Fijo revisable 3,84% hasta 15/03/13 <i>Fixed revisable (3.84%) until 15/03/13</i>	20 pagos iguales del 15/03/13 al 15/03/32 <i>20 equal payments 15/03/13 -15/03/32</i>	Anual <i>Annual</i>	BEI <i>EIB</i>
150.000	Fijo revisable 3,78% hasta 15/03/12 <i>Fixed revisable (3.78%) until 15/03/12</i>	20 pagos iguales del 15/03/14 al 15/03/33 <i>20 equal payments 15/03/14 -15/03/33</i>	Anual <i>Annual</i>	BEI <i>EIB</i>
100.000	Fijo revisable 4,12% hasta 15/03/11 <i>Fixed revisable (4.12%) until 15/03/11</i>	20 pagos iguales del 15/03/14 al 15/03/33 <i>20 equal payments 15/03/14 -15/03/33</i>	Anual <i>Annual</i>	BEI <i>EIB</i>
150.000	Fijo revisable 4,23% hasta 15/03/13 <i>Fixed revisable (4.23%) until 15/03/13</i>	21 pagos iguales del 15/03/13 al 15/03/33 <i>21 equal payments 15/03/13 -15/03/33</i>	Anual <i>Annual</i>	BEI <i>EIB</i>
100.000	Fijo 3,73% <i>Fixed (3.73%)</i>	20 pagos iguales del 20/03/14 al 20/03/33 <i>20 equal payments 20/03/14 -20/03/33</i>	Anual <i>Annual</i>	BEI <i>EIB</i>
490.000	4,87%(Tipo Fijo) <i>Fixed (4.87%)</i>	15 pagos iguales 15/09/2008 -15/09/2022 <i>15 equal payments 15/09/08 -15/09/22</i>	Anual <i>Annual</i>	DEPFA
443.333	Variable. 3,48% (Euribor 3m + 0,1475% a partir de 15/09/07) <i>Variable. 3.48%</i> <i>(3M Euribor + 0.1475% from 15/09/07)</i>	15 pagos iguales 15/09/2008 -15/09/2022 <i>15 equal payments 15/09/08 -15/09/22</i>	Trimestral <i>Quarterly</i>	DEPFA



MILES DE EUROS THOUSANDS OF EUROS	TIPOS DE INTERÉS INTEREST RATE	PLAZO DE REEMBOLSO REPAYMENT PERIOD	PERÍODO LIQUIDACIÓN INTERESES INTEREST PAYMENT PERIOD	BANCO BANK
1.000.000	Variable. 3,4% (Euribor + 0,067% el resto) <i>Variable (3.4%) (Euribor + 0.067% the remainder)</i>	20 pagos iguales 15/12/2010 -15/12/2029 <i>20 equal payments 15/12/10 -15/12/29</i>	Trimestral <i>Quarterly</i>	DEPFA
200.000	Variable 3,45 (Euribor + 0,1175%) <i>Variable (3.45%) (Euribor + 0.1175%)</i>	15 pagos iguales 15/06/2014 - 15/06/2028 <i>15 equal payments 15/06/14 - 15/06/28</i>	Trimestral <i>Quarterly</i>	DEPFA
360.000	Fijo (4,88%) hasta el 15/19/2026 <i>Fixed (4.88%) until 15/19/26</i>	20 pagos iguales 15/09/2007 -15/09/2026 <i>20 equal payments 15/09/07 -15/09/26</i>	Anual <i>Annual</i>	ICO
1.000.000	Variable. 3,41% Euribor 3M + 0,08% <i>Variable (3.41%) (3M Euribor + 0.08%)</i>	20 pagos iguales 15/03/2009 -15/03/2028 <i>20 equal payments 15/03/09 -15/03/28</i>	Trimestral <i>Quarterly</i>	ICO
500.000	Variable. 3,41% Euribor 3M + 0,08% <i>Variable (3.41%) (3M Euribor + 0.08%)</i>	20 pagos iguales 15/03/2012 -15/03/2031 <i>20 equal payments 15/03/12 -15/03/31</i>	Trimestral <i>Quarterly</i>	ICO
600.000	Variable. 3,41% Euribor 3M + 0,08% <i>Variable (3.41%) (3M Euribor + 0.08%)</i>	20 pagos iguales 15/12/2013 - 20/11/2032 <i>20 equal payments 15/12/13 - 20/11/32</i>	Trimestral <i>Quarterly</i>	ICO
63.380	Fijo (2,46%) hasta el 14/12/06 <i>Fixed (2.46%) until 14/12/06</i>	Vencimiento 14/12/2009 <i>Maturity 14/12/09</i>	Mensual <i>Monthly</i>	BKT
48.601	Variable. Euribor 1m + 0,05 puntos <i>Variable (Euribor 1m + 0.05 points)</i>	Vencimiento 19/04/2014 <i>Maturity 19/04/14</i>	Mensual <i>Monthly</i>	Unicaja
85.875	Fijo (2,463) <i>Fixed (2.463%)</i>	Vencimiento 31/12/2009 <i>Maturity 31/12/09</i>	Mensual <i>Monthly</i>	La Caixa
68.282	Variable. Euribor 1m + 0,045 puntos <i>Variable (1M Euribor + 0.045 points)</i>	Vencimiento 31/04/2014 <i>Maturity 31/04/14</i>	Mensual <i>Monthly</i>	BBVA
Póliza de crédito de Ineco / Ineco credit facility:				
931	Euribor más 0,3% <i>Euribor + 0.3%</i>	26 de marzo 2009 <i>26 March 2009</i>	Anual <i>Annual</i>	BSCH
Préstamos de Aena Desarrollo Internacional / Loans of Aena Desarrollo Internacional:				
5.306	5,25%	8 de octubre 2014 <i>8 October 2014</i>	Anual <i>Annual</i>	BSCH
6.902	4,40%	8 de octubre 2014 <i>8 October 2014</i>	Anual <i>Annual</i>	BSCH
2.014	Euribor más diferencial <i>Euribor plus a spread</i>	5 de septiembre de 2014 <i>5 September 2014</i>	Anual <i>Annual</i>	ICO
3.000	4,83%	1 de octubre de 2017 <i>1 October 2017</i>	Trimestral <i>Quarterly</i>	La Caixa
2.414	Euribor + 0,18% <i>Euribor + 0.18%</i>	28 de diciembre de 2009 <i>28 December 2009</i>	Anual <i>Annual</i>	La Caixa
3.000	Euribor + 0,20% <i>Euribor + 0.20%</i>	8 de diciembre de 2009 <i>8 December 2009</i>	Anual <i>Annual</i>	Caja Madrid
3.552	Euribor más diferencial (Leasing) <i>Euribor plus a spread (finance lease)</i>	20 de diciembre 2016 <i>20 December 2016</i>	Trimestral <i>Quarterly</i>	BBVA
9.611.515 Total deudas / Total borrowings				
(599.090) Vencimiento a corto plazo / Maturing at short term				
9.012.425 Vencimiento a largo plazo / Maturing at short term				



La Entidad Pública Empresarial dominante se ha comprometido al cumplimiento de determinadas obligaciones de carácter general para evitar la cancelación anticipada de los mencionados préstamos y créditos. A 31 de diciembre de 2008 se cumplen todas las obligaciones relacionadas con estos préstamos.

The Parent has undertaken to comply with certain general obligations to avoid early repayment of the aforementioned loans and credits. At 31 December 2008, all the obligations relating to these loans were being met.

El calendario de vencimiento de las cuotas pendientes de pago a 31 de diciembre de 2008 es el siguiente:

The repayment schedule for the bank borrowings at 31 December 2008 is as follows:

CUOTAS CON VENCIMIENTO / MATURING IN	MILES DE EUROS / THOUSANDS OF EUROS
2009	599.090
2010	304.182
2011	301.747
2012	414.688
2013	503.606
Siguientes / Subsequent years	7.488.202
Total	9.611.515

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

The detail, by bank, of the drawn down and available amounts on bank borrowings is as follows:

	MILES DE EUROS / THOUSANDS OF EUROS		
ENTIDAD BANK	DISPUESTO DRAWN DOWN	NO DISPUESTO AVAILABLE	TOTAL
La Caixa	91.289	15.710	106.999
Caja Madrid	3.000	4.300	7.300
Banco Europeo de Inversiones / European Investment Bank	4.644.925	150.000	4.794.925
Instituto de Crédito Oficial	2.462.014	-	2.462.014
Depfa Bank	2.133.334	800.000	2.933.334
SCH	93.139	2.369	95.508
Bankinter	63.380	36.620	100.000
Unicaja	48.601	51.399	100.000
BBVA	71.833	32.079	103.912
Total	9.611.515	1.092.477	10.703.992

Los intereses devengados y no pagados a 31 de diciembre de 2008 ascienden a 123.804 miles de euros.

Accrued unpaid interest at 31 December 2008 amounted to EUR 123,804 thousand.

La sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional tiene contratado un «swap» de tipo de interés que cubre el riesgo de variación de los tipos de interés, de interés fijo al 4,83% contra tipo de interés variable, de dos tercios del préstamo concedido por «La Caixa» y por un período inferior al mismo hasta octubre de 2012.

The subsidiary Aena Desarrollo Internacional has arranged an interest rate swap that hedges the risk of changes in interest rates, of fixed interest at 4.83% against a floating interest rate, on two thirds of the loan granted by La Caixa for a period shorter than that of the loan (until October 2012).

Del total de deudas no comerciales a largo plazo reflejadas en este epígrafe las siguientes, correspondientes a

The following non-current, non-trade payables relating to AENA Desarrollo Internacional



Aena Desarrollo Internacional, están denominadas o instrumentadas en moneda extranjera:

are denominated or instrumented in foreign currency:

CONTRAVALOR EN MILES DE EUROS EQUIVALENT VALUE IN THOUSANDS OF EUROS	
DENOMINADA EN DÓLARES USA DENOMINATED IN US DOLLARS	
Deudas con entidades de crédito / Bank borrowings	7.320

15. Administraciones públicas y situación fiscal

15.1. Saldos corrientes con las administraciones públicas

La composición de los saldos con las administraciones públicas a 31 de diciembre de 2008 es la siguiente.

Saldos deudores

El activo por impuesto corriente corresponde a la declaración complementaria del Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2003 presentada por la Entidad dominante durante el ejercicio 2008.

La cuenta «Retenciones y pagos a cuenta» incluye, principalmente, saldos deudores con las administraciones públicas en concepto de las retenciones practicadas, hasta el año 2005, por los pagos recibidos de las sociedades participadas en Colombia y México, pendientes de compensación en futuros impuestos sobre sociedades. Desde el ejercicio 2006 estas retenciones se registran en el epígrafe de «Impuesto sobre beneficios» de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada. Tal y como se menciona en la Nota 19, se ha presentado el 25 de febrero de 2009 una declaración sustitutiva del Impuesto sobre Sociedades del Grupo fiscal correspondiente al ejercicio 2005, habiéndose compensado este activo fiscal.

15. Tax matters

15.1. Current tax receivables and payables

The detail of the tax receivables and tax payables at 31 December 2008 is as follows.

Tax receivables

The current tax asset relates to a 2003 supplementary income tax return filed by the Parent in 2008.

«Withholdings and Pre-Payments» includes mainly accounts receivable from public authorities for the withholdings made until 2005, on the payments received from investees in Colombia and Mexico, available for offset against future income tax. Since 2006 these withholdings have been recognised under «Income Tax» in the consolidated income statement. As discussed in Note 19, on 25 February 2009 an amended income tax return of the tax group for 2005 was filed, this tax asset having been offset.

MILES DE EUROS THOUSANDS OF EUROS	
Activos por impuestos diferidos (Nota 15.4) / Deferred tax assets (Note 15.4)	380.865
Total «Activos por impuestos diferidos» / Total deferred tax assets	380.865
Activos por impuestos corriente / Current tax assets	14.960
Retenciones y pagos a cuenta / Withholdings and pre-payments	1.078
Total «Activos por impuestos corriente» / Total current tax assets	16.038
Hda. pública deudora por IVA / VAT refundable	73.262
Otros / Other	97
Total «Otros créditos con las administraciones públicas» / Total other accounts receivable from public authorities	73.359



Saldos acreedores

Tax payables

	MILES DE EUROS THOUSANDS OF EUROS
Pasivos por impuestos diferidos (Nota 15.6) / Other deferred tax liabilities (Note 15.6)	192.087
Total «Pasivos por impuestos diferidos» / Total deferred tax liabilities	192.087
Pasivos por impuesto corriente / Current tax liabilities	3.093
Total «Pasivos por impuestos corriente» / Total current tax liabilities	3.093
Hacienda pública acreedora por otros impuestos / Other tax payables	1.807
Hacienda pública acreedora por tasa de seguridad / Security charge payable	1.862
Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas / Personal income tax withholdings	35.201
Impuesto sobre el Valor Añadido / VAT payable	3.099
Organismos de la Seguridad Social acreedores / Accrued social security taxes payable	14.820
Total «Otras deudas con las administraciones públicas» / Total other accounts payable to public authorities	56.789

15.2. Conciliación resultado contable y base imponible fiscal

15.2. Reconciliation of the accounting loss to the tax loss

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

The reconciliation of the accounting loss to the tax loss for income tax purposes is as follows:

	MILES DE EUROS / THOUSANDS OF EUROS		
	AUMENTOS INCREASE	DISMINUCIONES DECREASE	NETO NET
Resultado antes de impuestos / Loss before tax			(228.319)
Diferencias permanentes / Permanent differences:			
Con origen en el ejercicio actual / Arising in the year	39.495	-	39.495
Con origen en ejercicios anteriores / Arising in prior years	-	(40.173)	(40.173)
Con origen en los ajustes de consolidación / Arising from consolidation adjustments	-	(4.093)	(4.093)
Ajustes primera aplicación NPGC / Adjustments due to application of the new Spanish National Chart of Accounts			
– Provisión por deterioro de cartera / Investment valuation allowance	-	(16.370)	(16.370)
– Otros / Other	878	-	878
Diferencias temporarias / Timing differences:			
Con origen en el ejercicio actual / Arising in the year	68.228	-	68.228
Con origen en ejercicios anteriores / Arising in prior years	-	(54.451)	(54.451)
Con origen en los ajustes de consolidación / Arising from consolidation adjustments	48.829	(9.889)	38.940
Ajustes Primera Aplicación NPGC / Adjustments due to application of the new Spanish National Chart of Accounts-			
– Gastos de Establecimiento / Start-up costs	-	(50.080)	(50.080)
– Ingresos a distribuir en varios ejercicios / Deferred income	7.815	-	7.815
– Fondo de reversión / Reversion fund	251	-	251
– Instalaciones técnicas / Plant	-	(991)	(991)
Base imponible (Resultado fiscal) / Tax loss			(238.870)



Determinados ajustes descritos en la nota 2.d, recogidos bajo el epígrafe «Aspectos derivados de la transición a las nuevas normas contables» que afectan al patrimonio neto han generado impuestos diferidos de activo y pasivo, los cuales han sido revertidos a 31 de diciembre de 2008 en la parte correspondiente a las bases imponibles deducibles en el ejercicio.

Las principales diferencias permanentes se deben a las dotaciones y reversiones de provisiones para riesgos y gastos relativas a compromisos laborales.

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

Certain adjustments discussed in Note 2-d, included under «Matters Arising from the Transition to the New Accounting Rules» that affect equity, gave rise to deferred tax assets and liabilities, which at 31 December 2008 had been reversed in the amount corresponding to tax losses deductible in the year.

The main permanent differences are due to charges and reversals of provisions for employee benefit obligations.

The main timing differences arose as a result of the difference between the tax and accounting methods of recognising depreciation and amortisation, the provision to the allowance for bad debts and payments for retirement plans and insurance.

15.3. Conciliación entre resultado contable y gasto por Impuesto sobre Sociedades

La conciliación entre el resultado contable y el gasto por Impuesto sobre Sociedades es la siguiente:

15.3. Reconciliation of accounting loss to the income tax expense

The reconciliation of the accounting loss to the income tax expense is as follows:

	MILES DE EUROS THOUSANDS OF EUROS
Resultado contable antes de impuestos / Accounting loss before tax	(228.319)
Diferencias permanentes / Permanent differences	(20.263)
Base imponible / Tax loss	(248.582)
Cuota al 30% / Tax charge at 30%	(74.574)
Deducciones y bonificaciones / Tax credits and tax relief	(54)
Ajustes a la imposición sobre beneficios / Income tax adjustments	(478)
Ingreso por impuesto reconocido en la cuenta de pérdidas y ganancias / Total income tax expense recognised in profit or loss	(75.106)

15.4. Activos por impuesto diferido registrados

La Entidad Pública Empresarial dominante como cabecera del Grupo consolidado fiscal, liquida el Impuesto sobre Sociedades por cuenta del resto de sociedades del Grupo Fiscal, el cual en su conjunto presenta un crédito fiscal a largo plazo ante la Hacienda Pública por importe 122.549 miles de euros.

Las bases imponibles negativas pendientes de compensar a 31 de diciembre de 2008 con sus correspondientes importes y plazos máximos de compensación son los siguientes:

15.4. Deferred tax assets recognised

As Parent of the consolidated tax group, the Parent settles the income tax expense for the other companies of the tax group, which together reported a non-current tax asset to the tax authorities, amounting to EUR 122,549 thousand.

The tax loss carryforwards at 31 December 2008 and the related amounts and the last years for offset are as follows:



EJERCICIO EN QUE SE GENERARON YEAR INCURRED	MILES DE EUROS THOUSANDS OF EUROS	PLAZO MÁXIMO PARA COMPENSAR LAST YEAR FOR OFFSET
2006	93.443	2021
2007	28.426	2022
2008	284.370	2023
	406.239	

El detalle de las diferencias temporarias que han generado los activos por impuesto diferido registrados en balance consolidado es el siguiente:

The detail of the timing differences that gave rise to the deferred tax assets recognised in the consolidated balance sheet is as follows:

	MILES DE EUROS THOUSANDS OF EUROS
Amortización de activos / Depreciation and amortisation of assets	64.640
Provisión por deterioro de créditos comerciales / Write-down of trade receivables	8.381
Retribuciones a largo plazo de personal / Non-current remuneration payable	2.154
Provisión inmovilizado / Provisions for non-current assets	979
Provisión compromisos laborales / Provisions for employee benefit obligations	109.602
Provisión riesgos y gastos / Provision for contingencies and charges	361
Impuestos / Taxes	15.219
Mecanismo corrector / Corrective mechanism	41.971
Otros / Other	15.009
Total	258.316

Los activos por impuesto diferido indicados anteriormente han sido registrados en el balance de situación consolidado por considerar los Administradores de la Entidad dominante y sociedades dependientes que, conforme a la mejor estimación sobre los resultados futuros de la Entidad dominante y sociedades dependientes, incluyendo determinadas actuaciones de planificación fiscal, es probable que dichos activos sean recuperados.

The deferred tax assets indicated above were recognised in the consolidated balance sheet because the directors of the Parent and of the subsidiaries considered that, based on their best estimate of the Parent and the subsidiaries' future earnings, including certain tax planning measures, it is probable that these assets will be recovered.

15.5. Activos por impuesto diferido no registrados

La Entidad dominante tiene deducciones pendientes de compensar de ejercicios anteriores, las cuales se generaron en los ejercicios presentados a continuación:

15.5. Deferred tax assets not recognised

The Parent's tax credit carryforwards earned in prior years are as follows:



MILES DE EUROS / THOUSANDS OF EUROS						
AÑO YEAR	DEDUCCIONES POR DOBLE IMPOSICIÓN DOUBLE TAXATION TAX CREDITS	DEDUCCIONES POR INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO TAX CREDITS FOR RESEARCH AND DEVELOPMENT	DEDUCCIONES POR INVERSIONES MEDIOAMBIENTALES TAX CREDITS FOR ENVIRONMENTAL INVESTMENTS	DEDUCCIONES POR INVERSIONES EN CANARIAS TAX CREDITS FOR INVESTMENTS IN THE CANARY ISLANDS	DEDUCCIONES POR DONACIONES TAX CREDITS FOR DONATIONS	OTRAS DEDUCCIONES OTHER TAX CREDITS
2005	-	-	-	5.637	-	-
2006	2.339	6.630	730	27.923	914	948
2007	2.664	3.249	771	33.146	834	917
Total	5.003	9.879	1.501	66.706	1.748	1.865

A 31 de diciembre de 2008, la Entidad dominante no tiene reconocidas en el balance de situación consolidado estas deducciones, debido a que no existe certeza de que las mismas puedan ser aplicadas en futuras declaraciones del Impuesto de Sociedades dentro del plazo previsto por la legislación vigente.

At 31 December 2008, the Parent had not recognised these tax credits in the consolidated balance sheet since there was no certainty that they could be used against future income tax returns within the period envisaged in current legislation.

La sociedad dependiente, Aena Desarrollo Internacional, S.A. tiene bases imponibles negativas pendientes de compensar de ejercicios anteriores a su entrada en el consolidado fiscal y deducciones pendientes de aplicar no registradas según el siguiente desglose:

The following tax loss carryforwards from years prior to its joining the consolidated tax group and the following tax credit carryforwards were not recognised by the subsidiary AENA Desarrollo Internacional, S.A.:

MILES DE EUROS / THOUSANDS OF EUROS				
AÑO YEAR	BASES IMPONIBLES NEGATIVAS TAX LOSSES	DEDUCCIONES POR DOBLE IMPOSICIÓN DOUBLE TAXATION TAX CREDITS	DEDUCCIONES POR ACTIVIDADES DE EXPORTACIÓN TAX CREDITS FOR EXPORT ACTIVITIES	DEDUCCIONES POR ACTIVIDADES DE FORMACIÓN TAX CREDITS FOR TRAINING ACTIVITIES
1997	253	-	-	-
1998	576	-	-	-
1999	1.590	-	8.411	-
2000	-	-	185	-
2001	573	-	32	7
2002	766	29	187	-
2003	-	236	-	1
2004	-	232	-	-
2005	-	-	-	-
2006	-	320	4.508	2
2007	-	536	-	1
2008	-	314	-	-
	3.758	1.667	13.323	11



15.6. Pasivos por impuesto diferido

El detalle de las diferencias temporarias que han generado los pasivos por impuesto diferido registrados en balance consolidado es el siguiente:

15.6. Deferred tax liabilities

The detail of the timing differences that gave rise to the deferred tax liabilities recognised in the consolidated balance sheet is as follows:

MILES DE EUROS THOUSANDS OF EUROS	
Provisión inmovilizado / Provisions for non-current assets	16.536
Provisión compromisos laborales / Provisions for employee benefit obligations	6.340
Provisión responsabilidades / Provisions for third-party liabilities	3.455
Ingresos a distribuir en varios ejercicios / Deferred income	729
Instrumentos financieros de cobertura contable / Financial hedging instruments	448
Impuestos / Taxes	54
Subvenciones / Grants	163.596
Otros / Other	929
Total	192.087

15.7. Ejercicios pendientes de comprobación y actuaciones inspectoras

Según establece la legislación vigente, los impuestos no pueden considerarse definitivamente liquidados hasta que las declaraciones presentadas hayan sido inspeccionadas por las autoridades fiscales o haya transcurrido el plazo de prescripción de cuatro años. Al cierre del ejercicio 2008 la Entidad dominante tiene abiertos a inspección los ejercicios 2004 y siguientes del Impuesto sobre Sociedades y los ejercicios 2005 y siguientes para los demás impuestos que le son de aplicación. No obstante, tal y como se detalla en la Nota 191, con fecha 11 de febrero de 2009 la Dependencia de Control Tributario y Aduanero notificó a la Entidad dominante el inicio de actuaciones de comprobación e investigación por todos los impuestos de los ejercicios 2005 y 2006, y, en el caso del Impuesto sobre Sociedades, también los ejercicios 2003 y 2004. Dichas actuaciones de comprobación se encuentran en la actualidad en curso.

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

La sociedad dependiente Ineco tiene pendientes de inspección por las autoridades fiscales los ejercicios 2004 a

15.7. Years open for review and tax audits

Under current legislation, taxes cannot be deemed to have been definitively settled until the tax returns filed have been reviewed by the tax authorities or until the four-year statute-of-limitations period has expired. At 2008 year-end the Parent had all years since 2004 open for review for income tax and 2005 and subsequent years for the other taxes applicable to it. However, as detailed in Note 19-1, on 11 February 2009 the Department of Tax and Customs Control notified the Parent of the commencement of an audit of all the taxes for 2005 and 2006, and, for income tax for 2003 and 2004. This tax audit is currently in progress.

The Parent's directors consider that the tax returns for the aforementioned taxes have been filed correctly and, therefore, even in the event of discrepancies in the interpretation of current tax legislation in relation to the tax treatment afforded to certain transactions, such liabilities as might arise would not have a material effect on the accompanying financial statements.



2007 para el Impuesto sobre Sociedades y los ejercicios 2005 a 2008 para el Impuesto sobre el Valor Añadido y el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas.

The subsidiary INECO has 2004 to 2007 open to review for income tax and 2005 to 2008 for VAT and personal income tax withholdings.

16. Ingresos y gastos

a) Distribución del importe neto de la cifra de negocios

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

16. Income and expenses

a) Breakdown of revenue

The revenue relating to the Group's ordinary activities is obtained in Spain, except for that relating to the activities of Desarrollo Internacional and Ingeniería y Economía del Transporte, the breakdown being as follows:

MILES DE EUROS THOUSANDS OF EUROS	
Ingresos aeroportuarios / Airport revenue:	
Ingresos aeronáuticos / Air traffic revenue	
Aterrizajes / Landing	390.417
Estacionamientos / Parking	8.336
Utilización de infraestructuras / Use of infrastructures	477.993
Pasarelas telescópicas / Passenger boarding bridges	119.787
Manipulación de mercancías / Cargo handling	13.630
Tasa de seguridad / Security charge	134.204
Otros / Other	460
Subtotal ingresos aeronáuticos / Subtotal of air traffic revenue	1.144.827
Ingresos no aeronáuticos / Non-air traffic revenue:	
Servicios de comida a bordo / In-flight catering services	11.421
Alquiler de locales, terrenos y mostradores / Premises, land and desk rent	23.903
Mostradores de facturación / Check-in desks	25.655
Servicios a concesionarios / Services provided to concession holders	27.167
Autorización paso zonas restringidas / Restricted area access clearance	835
Utilización salas y zonas no determinadas / Use of lounges and unspecified areas	13.466
Handling de rampa / Ramp handling	75.378
Otros / Other	3.228
Subtotal ingresos no aeronáuticos / Subtotal of non-air traffic revenue	181.053
Ingresos comerciales / Commercial revenue:	
Carburantes / Fuel	25.023
Alquiler de locales y terrenos / Premises and land rent	46.025
Explotaciones comerciales / Commercial operations	209.011
Bares y restaurantes / Bars and restaurants	67.865
Coches de alquiler / Car rental	85.254



	MILES DE EUROS THOUSANDS OF EUROS
Aparcamiento de vehículos / <i>Vehicle parking</i>	125.299
Publicidad / <i>Advertising</i>	33.701
Servicios a concesionarios / <i>Services provided to concession holders</i>	14.674
Otros / <i>Other</i>	160
Subtotal ingresos comerciales / <i>Subtotal of commercial revenue</i>	607.012
Navegación aérea / <i>Air traffic control:</i>	
Ayudas a la navegación en ruta / <i>En-route navigation aids</i>	844.519
Ayudas a la navegación en aproximación / <i>Approach navigation aids</i>	203.248
Publicaciones y otros servicios / <i>Publications and other services</i>	5.818
Subtotal Navegación aérea / <i>Subtotal of air traffic control</i>	1.053.585
Otras líneas de negocio / <i>Other lines of business:</i>	
Logística aeroportuaria / <i>Airport logistics</i>	24.553
Desarrollo Internacional / <i>International development</i>	7.002
Actividad de consultoría / <i>Consulting</i>	190.971
	222.526
Ajustes de consolidación / <i>Consolidation adjustments</i>	(96.320)
Total cifra de negocios / <i>Total revenue</i>	3.112.683

Las ventas en moneda extranjera que se han efectuado en dólares USA tienen un contravalor de 11.350 miles de euros.

The equivalent value of sales in foreign currency, made in US dollars, was EUR 11,350 thousand.

b) Aprovisionamientos

El desglose del epígrafe de aprovisionamientos de 2008 es el siguiente:

b) Procurements

The breakdown of «Procurements» in 2008 is as follows:

	MILES DE EUROS THOUSANDS OF EUROS
Compras de otros aprovisionamientos / <i>Other procurements</i>	177
Variación de existencias de otros aprovisionamientos / <i>Changes in inventories of other procurements</i>	1.163
Trabajos realizados por otras empresas / <i>Work performed by other companies</i>	130.065
Total	131.405

Los trabajos realizados por otras empresas incluyen, entre otros, los servicios prestados por el Ministerio de Defensa, la Dirección General de Aviación Civil y el Instituto Nacional de Meteorología.

The work performed by other companies includes, inter alia, the services provided by the Ministry of Defence, the Directorate-General of Civil Aviation and the National Meteorological Institute.



c) Cargas sociales

c) Employee benefit costs

Las cargas sociales se desglosan de la forma siguiente:

The breakdown of «Employee Benefit Costs» is as follows:

	MILES DE EUROS THOUSANDS OF EUROS
Seguridad Social a cargo de la empresa / Employer social security costs	139.296
Aportaciones a compromisos laborales / Contributions to employee benefit obligations	5.813
Otros gastos sociales / Other employee benefit costs	48.800
Total	193.909

d) Servicios exteriores

d) Outside services

El desglose de este epígrafe es el siguiente:

The breakdown of «Outside Services» is as follows:

	MILES DE EUROS THOUSANDS OF EUROS
Gastos de I+D / R&D expenditure	49
Arrendamientos y cánones / Rent and royalties	23.620
Reparaciones y conservación / Repairs and upkeep	297.610
Servicios profesionales independientes / Independent professional services	35.472
Primas de seguros / Insurance Premiums	17.417
Transportes / Transport	369
Servicios bancarios / Banking services	2.583
Publicidad y relaciones públicas / Advertising and public relations	22.256
Suministros / Utilities	107.361
Servicios vigilancia y seguridad / Surveillance and security services	134.687
Otros servicios / Other services	213.981
Total	855.405

e) Resultados financieros

e) Financial loss

Los resultados financieros obtenidos en 2008 han sido los siguientes:

The financial loss in 2008 was as follows:

	MILES DE EUROS THOUSANDS OF EUROS
Ingresos / Income:	
Ingresos derivados de participaciones en capital / Income from equity investments	144
Otros intereses e ingresos asimilados / Other interest and similar income	2.403
Variación del valor razonable en instrumentos financieros / Change in fair value of financial instruments	10
Diferencias positivas de cambio / Exchange gains	427
Total resultados financieros positivos / Total financial profit	2.984



**MILES DE EUROS
THOUSANDS OF EUROS**

Gastos / Costs:

Gastos financieros de préstamos / <i>Interest on loans</i>	(395.403)
Otros gastos financieros / <i>Other finance costs</i>	(472)
Actualización de provisiones / <i>Interest cost relating to provisions</i>	(42.822)
Activación gastos financieros (Notas 5 y 6) / <i>Capitalisation of finance costs (Notes 5 and 6)</i>	97.325
Deterioro de instrumentos financieros / <i>Impairment on financial instruments</i>	(14.522)

Total resultados financieros negativos / Total financial loss (355.894)

Resultados financieros netos / Net financial loss (352.910)

El epígrafe «Actualización de provisiones» recoge, fundamentalmente, los ajustes de carácter financiero realizados por la Entidad dominante como consecuencia de la actualización de provisiones. En concreto, se han registrado 21.184 miles de euros en concepto de intereses de demora de expropiaciones, cuya provisión asociada se describe en la Nota 13.1. Asimismo, se encuentra registrado en este epígrafe un importe de 21.612 miles de euros correspondiente a la actualización de provisiones por retribuciones al personal (véase Nota 13.1).

«Interest Cost Relating to Provisions» includes mainly the financial adjustments made by the Parent as a result of the interest cost on provisions. Specifically, EUR 21,184 thousand were recognised for late-payment interest on compulsory purchases, the associated provision for which is discussed in Note 13.1. This heading also includes EUR 21,612 thousand corresponding to the interest cost relating to provisions for the remuneration of employees (see Note 13.1).

f) Otra información

El número de empleados a 31 de diciembre de 2008 por categorías y sexos ha sido el siguiente:

f) Other disclosures

The number of employees at 31 December 2008, by category and gender, were as follows:

**NÚMERO DE EMPLEADOS A 31-12-2008 (*)
NUMBER OF EMPLOYEES AT 31 DECEMBER 2008 (*)**

CATEGORÍA PROFESIONAL PROFESSIONAL CATEGORY	HOMBRES MEN	MUJERES WOMEN	TOTAL
Alta dirección / <i>Senior executives</i>	21	4	25
Directivos y titulados / <i>Executives and university graduates</i>	1.165	631	1.796
Coordinadores / <i>Coordinators</i>	1.076	426	1.502
Técnicos / <i>Line personnel</i>	5.191	2.558	7.749
Personal de apoyo / <i>Support staff</i>	601	395	996
Controladores / <i>Controllers</i>	1.630	705	2.335
Total	9.684	4.719	14.403

(*) El número de empleados eventuales a 31 de diciembre de 2008 asciende a 1.533.

(*) The number of temporary employees at 31 December 2008 was 1,533.

En cuanto a la plantilla media del ejercicio 2008 por categoría ha sido la siguiente:

The average headcount in 2008, by professional category, was as follows:



CATEGORÍA PROFESIONAL / PROFESSIONAL CATEGORY	NÚMERO (*) / NUMBER (*)
Alta dirección / Senior executives	25
Directivos y titulados / Executives and university graduates	1.678
Coordinadores / Coordinators	1.481
Técnicos / Line personnel	7.691
Personal de apoyo / Support staff	979
Controladores / Controllers	2.334
Total	14.188

(*) El número medio de empleados eventuales en el ejercicio 2008 asciende a 1.683.

(*) The average number of temporary employees in 2008 was 1,683

En cuanto a los miembros del Consejo de Administración del Grupo, está formado por 29 personas, 23 hombres y 6 mujeres.

The Group's Board of Directors has 29 members, 23 men and 6 women.

Retribución de los administradores y la alta dirección

Remuneration of directors and senior executives

Las retribuciones percibidas durante el ejercicio 2008 por los administradores y la alta dirección del Grupo clasificadas por conceptos, han sido las siguientes (en miles de euros):

The breakdown of the remuneration received in 2008 by the members of the Board of Directors and senior executives of the Group is as follows (in thousands of euros):

	SUELDOS SALARIES	DIETAS ATTENDANCE FEES	OTROS CONCEPTOS OTHER ITEMS	PLANES DE PENSIONES PENSION PLANS	PRIMAS DE SEGUROS INSURANCE PREMIUMS	TOTAL
Alta Dirección (*) / Senior executives(*)	3.025	47	10	15	14	3.111
Consejo de Administración / Board of Directors	234	357	1	-	-	592

(*) Incluye los sueldos de la presidenta del Consejo de Administración, que a su vez es alta dirección, así como la alta dirección de las filiales.

(*) Including the wages of the Chairman of the Board of Directors, who is also a senior executive, as well as the senior executives of the subsidiaries.

No existen anticipos ni créditos concedidos. Asimismo, no existen obligaciones en materia de pensiones contraídas con antiguos o actuales administradores.

No advances or loans were granted to the current or former members of the Board of Directors and there are no pension obligations to them.

Nuevo modelo de gestión aeroportuaria

New airport management model

El 1 de agosto de 2008 se aprobó en Consejo de Ministros las líneas básicas del nuevo modelo de gestión aeroportuaria, cuyos elementos principales se resumen en los siguientes:

On 1 August 2008 the Cabinet approved the basic lines of the new airport management model, the main elements of which are summarised as follows:

1. Aena se mantiene como Entidad Pública Empresarial Estatal, con una separación clara entre la navegación aérea y la gestión aeroportuaria.

1. AENA remains as Entidad Pública Empresarial Estatal (State Owned Enterprise), with a clear separation between air navigation and airport management.



2. Se crea una nueva sociedad estatal que será la empresa gestora de los aeropuertos del Estado. El 100 por 100 del capital social pertenecerá a Aena y esta nueva empresa asumirá la gestión de los aeropuertos y dará cabida al capital privado, en un porcentaje de alrededor del 30%.
3. Se dará entrada a las comunidades autónomas en la gestión de aquellos aeropuertos cuya gestión sea especialmente compleja, dados los niveles de volumen del tráfico en el conjunto aeroportuario.

En relación al segundo punto, en diciembre de 2008 el Consejo de Administración ha acordado autorizar la creación de la sociedad estatal Empresa de Gestión de Aeropuertos del Estado, S.A. (Egaesa), suscribiendo el 100% de su capital social, mediante la aportación de 50 millones de euros. Asimismo, ha solicitado la correspondiente autorización del Consejo de Ministros, de conformidad con lo dispuesto en la Ley de Patrimonio de las Administraciones Públicas.

Honorarios de auditoría

Los honorarios correspondientes a la auditoría de cuentas de la Entidad dominante son asumidos por el Ministerio de Economía y Hacienda (IGAEE). Adicionalmente, en el mismo ejercicio se han prestado otros servicios distintos de los de auditoría por la firma auditora y otras sociedades asociadas a la misma por importe de 1.335 miles de euros.

Asimismo, los honorarios devengados correspondientes a la auditoría de las cuentas anuales de ciertas sociedades dependientes han ascendido a 117 miles de euros.

17. Avales y otras garantías concedidos

La Entidad Pública Empresarial dominante tiene avales concedidos por un valor total de 39.953 miles de euros. Los administradores de la Entidad dominante no esperan que se generen pasivos de consideración por estos avales.

Adicionalmente, la Entidad Pública Empresarial dominante es garante solidario, en todos los préstamos y créditos que su sociedad participada Aena Desarrollo Internacional S.A., mantiene con las entidades bancarias (véase Nota 14).

Aena Desarrollo Internacional S.A. tiene concedidos avales por importe de 164 miles de euros.

La Sociedad participada Ingeniería y Economía del Transporte S.A., para el ejercicio de su actividad habitual, tiene

2. A new state owned enterprise was to be created to manage state-owned airports. All of the share capital will be owned by AENA and the new company will take on the management of the airports and allow the entry of private capital of around 30 percent.
3. Autonomous Community Governments will have a role in the management of those airports that are particularly complicated to manage due to the volumes of air traffic at the airport complex.

In relation to the second point, in December 2008 the Board of Directors resolved to authorise the creation of the state-owned enterprise Empresa de Gestión de Aeropuertos del Estado, S.A. (EGAESA), subscribing all of the share capital through the contribution of EUR 50 million. Also, the corresponding authorisation of the Cabinet was requested, pursuant to the Public Administration-owned Property Law.

Fees paid to auditors

The fees for the audit of the Parent's financial statements are borne by the Ministry of Economy and Finance (Spanish State Auditing Agency). Also in the same year, services other than auditing services were provided by the audit firm and other companies associated therewith amounting to EUR 1,335 thousand.

Additionally, the fees billed in connection with the audit of the financial statements of certain subsidiaries amounted to EUR 117 thousand.

17. Guarantees and other sureties granted

The Parent has provided guarantees amounting to EUR 39,953 thousand. The Parent's directors do not expect these guarantees to give rise to any material liabilities.

Also, the Parent is the joint and several guarantor of all the loans and credits that the subsidiary AENA Desarrollo Internacional, S.A. had arranged with banks (see Note 14).

Aena Desarrollo Internacional, S.A. has provided guarantees amounting to EUR 164 thousand.

To pursue its ordinary activity, the investee Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. has provided technical



presentados avales técnicos en garantía de cumplimiento de contratos de prestación de servicios adjudicados por importe de 40.652 miles de euros.

Por último, la sociedad Clasa tiene avales entregados por clientes por un importe de 13.143 miles de euros y concedidos avales por importe de 246 miles de euros.

18. Compromisos medioambientales

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

El inmovilizado material a 31 de diciembre de 2008 incluye inversiones de carácter medioambiental por importe de 363,1 millones de euros, cuya amortización acumulada ascendía a 85 millones de euros a 31 de diciembre de 2008.

Las inversiones medioambientales realizadas durante el presente ejercicio han ascendido a 28,6 millones de euros, según el siguiente desglose:

guarantees of EUR 40,652 thousand to secure the performance of service contracts which were awarded to it.

Lastly, the company Clasa received guarantees from and provided guarantees to customers totalling EUR 13,143 thousand and EUR 246 thousand, respectively.

18. Environmental obligations

The Company's management, in line with its commitment to preserve the environment and the quality of life in the areas in which it is present, has been making investments in this connection to minimise the environmental impact of its business activities and to protect and improve the environment.

At 31 December 2008, property, plant and equipment included investments of an environmental nature amounting to EUR 363.1 million, the accumulated depreciation of which amounted to EUR 85 million at 31 December 2008.

The environmental investments made in 2008 amounted to EUR 28.6 million, the breakdown being as follows:

	MILES DE EUROS THOUSANDS OF EUROS
Palma de Mallorca	10.316
Barcelona-El Prat	6.164
Madrid-Barajas	2.988
Tenerife Norte	1.659
Alicante	1.019
Málaga	887
Valencia	847
Menorca	568
Gran Canaria	374
SSCC Navegación	364
Granada-Jaén	265
Cuatro Vientos	201
Resto divisiones / Other divisions	2.932
Total	28.584

La cuenta de pérdidas y ganancias consolidada de 2008 incluye los siguientes gastos incurridos de carácter medioambiental detallados por conceptos:

The breakdown of the environmental expenses included in the 2008 consolidated income statement is as follows:



MILES DE EUROS THOUSANDS OF EUROS	
Reparaciones y conservación / <i>Repairs and upkeep</i>	8.490
Servicios profesionales independientes / <i>Independent professional services</i>	2.081
Otros servicios externos / <i>Other outside services</i>	3.610
Total	14.181

Las provisiones y contingencias de naturaleza medioambiental se detallan en las Notas 13.1 y 13.3. Los administradores de la Entidad Pública Empresarial no esperan que se produzcan pasivos o contingencias adicionales por este concepto que pudieran ser significativos.

En relación con el Plan Barajas y en función de lo especificado en las resoluciones de 10 de abril de 1996 de la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental, y de 30 de noviembre de 2001 de la Secretaría General de Medio Ambiente, la entidad pública empresarial Aena está llevando a cabo el aislamiento acústico de una serie de viviendas en el entorno del Aeropuerto de Madrid-Barajas, lo que ha supuesto a 31 de diciembre de 2008, la insonorización de 12.535 viviendas.

Conforme a las declaraciones de impacto ambiental pertenecientes a los proyectos de ampliación de los aeropuertos de Alicante y Málaga, Aena está ejecutando los Planes de Aislamiento Acústico asociados a dichas declaraciones, lo que ha supuesto que a finales del año 2008, se hayan insonorizado 1.272 viviendas en Alicante y 614 viviendas en Málaga.

Además, durante el año 2007 se iniciaron la tramitación de expedientes de aislamiento acústico en viviendas localizadas en el entorno de los aeropuertos de Gran Canaria, La Palma, Menorca, Palma de Mallorca, Tenerife Norte y Valencia, los cuales continuaban en ejecución al cierre de 2008.

Asimismo, de acuerdo con las resoluciones del Ministerio de Medio Ambiente por las que se formulan declaraciones de impacto ambiental correspondientes a los aeropuertos de Aena, se está llevando a cabo las medidas preventivas, correctoras y compensatorias que se indicaban en los estudios del impacto ambiental preceptivos y en las citada declaraciones de impacto ambiental, cumpliendo con una serie de condiciones relacionadas principalmente con la: protección del sistema hidrológico e hidrogeológico, protección y conservación de los suelos, protección de la calidad del aire, protección acústica, protección de la vegetación, fauna y hábitat naturales, protección del patrimonio cultural, reposición servicios y vías

Provisions and contingencies of an environmental nature are detailed in Notes 13.1 and 13.3. The Company's directors do not expect any additional material liabilities or contingencies to arise in this connection.

Under the Barajas Plan and pursuant to the Resolutions of the Directorate-General of Environmental Information and Assessment dated 10 April 1996 and of the Secretariat General of the Environment, dated 30 November 2001, AENA is carrying out the sound insulation of certain housing units near Madrid-Barajas airport. At 31 December 2008, more than 12,535 homes had been insulated.

As required under the Environmental Impact Statements relating to the projects to extend Alicante and Málaga airports, Aena is carrying out the sound insulation plans associated with these statements. At 2008 year-end, 1,272 and 614 dwellings had been insulated in Alicante and Málaga, respectively.

Also, in 2007 applications for the sound insulation of housing units in the environs of Gran Canaria, La Palma, Menorca, Palma de Mallorca, Tenerife Norte and Valencia airports started to be processed and were still being processed at 2008 year-end.

Also, pursuant to the resolutions of the Ministry of the Environment, establishing the Environmental Impact Statements for Aena's airports, AENA has carried out or is carrying out the preventive, corrective and compensatory measures indicated in the mandatory environmental impact study and in the aforementioned Environmental Impact Statement, complying with certain conditions relating mainly to: protection of the hydrological and hydro-geological system, soil protection and conservation, protection of air quality, acoustic protection, protection of vegetation, wildlife and natural habitats, protection of the cultural heritage, restoration of services and



pecuarias, ubicación de canteras, de zonas de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

livestock trails, location of quarries, spoil, landfill and ancillary facility areas.

19. Hechos posteriores al cierre

Con fecha 11 de febrero de 2009 la Dependencia de Control Tributario y Aduanero notificó a la Entidad Pública Empresarial dominante el inicio de actuaciones de comprobación e investigación por todos los impuestos de los ejercicios 2005 y 2006, y, en el caso del Impuesto sobre Sociedades también los ejercicios 2003 y 2004. Dichas actuaciones de comprobación se encuentran en la actualidad en curso.

Con fecha 25 de febrero de 2009 la Entidad Pública Empresarial dominante ha presentado una declaración sustitutiva del impuesto sobre sociedades consolidado del Grupo fiscal correspondiente al ejercicio 2005. Como consecuencia de esta declaración sustitutiva presentada, el Grupo fiscal ha compensado en ésta el activo fiscal que se recoge en la cuenta «Activos por impuestos corrientes – Retenciones y pagos a cuenta» por un importe de 1.078 miles de euros.

19. Events after the reporting period

On 11 February 2009, the Department of Tax and Customs Control notified the Parent of the commencement of an audit of all the taxes for 2005 and 2006, and, for income tax for 2003 and 2004. The aforementioned tax audit is currently in progress.

On 25 February 2009 the Company filed an amended income tax return of the tax group for 2005. As a result of the filing of the amended tax return, the tax group offset the related tax asset which is recognised under «Current Tax Assets - Withholdings and Prepayments» amounting to EUR 1,078 thousand.

20. Explanation added for translation to English

These consolidated financial statements are presented on the basis of accounting principles generally accepted in Spain. Certain accounting practices applied by the Group that conform with generally accepted accounting principles in Spain may not conform with generally accepted accounting principles in other countries.

Translation of a report originally issued in Spanish based on our work performed in accordance with generally accepted auditing standards in Spain and of consolidated financial statements originally issued in Spanish and prepared in accordance with generally accepted accounting principles in Spain (see Notes 2 and 20). In the event of a discrepancy, the Spanish-language version prevails.

Translation of consolidated financial statements originally issued in Spanish and prepared in accordance with generally accepted accounting principles in Spain (see Notes 2 and 20). In the event of a discrepancy, the Spanish-language version prevails.

Estados financieros individuales

Individual balance sheets



Las Tiendas del
Aeropuerto

Área comercial del Aeropuerto de
Palma de Mallorca.

*Commercial area at Palma de
Mallorca Airport.*



Entidad Pública Empresarial «Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea»

BALANCE DE SITUACIÓN A 31 DE DICIEMBRE DE 2008 (MILES DE EUROS)
BALANCE SHEET AT 31 DECEMBER 2008 (THOUSANDS OF EUROS)

ACTIVO / ASSETS	NOTAS DE LA MEMORIA / NOTES	2008
ACTIVO NO CORRIENTE / NON-CURRENT ASSETS:		
Inmovilizado intangible / <i>Intangible assets-</i>	Nota / Note 5	265.431
Desarrollo / <i>Development expenditure</i>		24.640
Aplicaciones informáticas / <i>Computer software</i>		102.728
Otro inmovilizado intangible / <i>Other intangible assets</i>		138.063
Inmovilizado material / <i>Property, plant and equipment-</i>	Nota / Note 6	15.092.083
Terrenos y construcciones / <i>Land and buildings</i>		9.034.836
Instalaciones técnicas y maquinaria / <i>Plant and other items of property, plant and equipment</i>		778.390
Otras instalaciones, utillaje y mobiliario / <i>Other fixtures, tools and furniture</i>		1.537.830
Otro inmovilizado material / <i>Other items of property plant and equipment</i>		72.106
Inmovilizado en curso / <i>Property, plant and equipment in the course of construction</i>		3.668.921
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo / <i>Non-current Investments in Group companies and associates-</i>	Nota / Note 8.1	200.313
Instrumentos de patrimonio / <i>Equity Instruments</i>		111.884
Créditos a empresas / <i>Loans to companies</i>		88.429
Inversiones financieras a largo plazo / <i>Non-current financial assets-</i>		1.020
Instrumentos de patrimonio / <i>Equity Instruments</i>	Nota / Note 8.1	739
Otros activos financieros / <i>Other financial assets</i>		281
Activos por impuesto diferido / <i>Deferred tax assets</i>	Nota / Note 12.1	367.174
Total activo no corriente / Total non-current assets		15.926.021





BALANCE DE SITUACIÓN A 31 DE DICIEMBRE DE 2008 (MILES DE EUROS)
BALANCE SHEET AT 31 DECEMBER 2008 (THOUSANDS OF EUROS)

ACTIVO / ASSETS	NOTAS DE LA MEMORIA NOTES	2008
ACTIVO CORRIENTE / CURRENT ASSETS:		
Existencias / <i>Inventories</i>	Nota / Note 9	5.848
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar / <i>Trade and other receivables-</i>		449.907
Clientes por ventas y prestaciones de servicios / <i>Trade receivables for sales and services</i>	Nota / Note 8.1	349.254
Clientes, empresas del grupo, y asociadas / <i>Receivable from Group companies and associates</i>		12.392
Deudores varios / <i>Sundry accounts receivable</i>		7.949
Personal / <i>Employee receivables</i>		1.803
Activos por impuesto corriente / <i>Current tax assets</i>	Nota / Note 12.1	14.960
Otros créditos con las Administraciones Públicas / <i>Other accounts receivable from public authorities</i>	Nota / Note 12.1	63.549
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo / <i>Current investments in Group companies and associates-</i>	Nota / Note 8.1	6.354
Créditos a empresas / <i>Loans to companies</i>		5.216
Otros activos financieros / <i>Other financial assets</i>		1.138
Inversiones financieras a corto plazo / <i>Current financial assets-</i>	Nota / Note 8.1	35.358
Otros activos financieros / <i>Other financial assets</i>		35.358
Periodificaciones a corto plazo / <i>Current prepayments and accrued income</i>		7.919
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes / <i>Cash and cash equivalents</i>		864
Total activo corriente / Total current assets		506.250
TOTAL ACTIVO / TOTAL ASSETS		16.432.271



BALANCE DE SITUACIÓN A 31 DE DICIEMBRE DE 2008 (MILES DE EUROS)
BALANCE SHEET AT 31 DECEMBER 2008 (THOUSANDS OF EUROS)

PATRIMONIO NETO Y PASIVO EQUITY AND LIABILITIES	NOTAS DE LA MEMORIA NOTES	2008
PATRIMONIO NETO / EQUITY:		
Fondos propios / Shareholders' equity-	Nota / Note 10	3.857.072
Patrimonio / Equity		3.099.018
Reservas / Reserves-		758.054
Legal y estatutarias / Legal and bylaw reserves		496.043
Otras reservas / Other reserves		262.011
Resultados negativos de ejercicios anteriores / Retained losses		(36.667)
Resultado del ejercicio 2008 / Loss for the year		(165.203)
Subvenciones, donaciones y legados recibidos / Grants, donations or gifts and legacies received		384.912
Total patrimonio neto / Total equity		4.040.114
PASIVO NO CORRIENTE / NON-CURRENT LIABILITIES:		
Provisiones a largo plazo / Long-term provisions-	Nota / Note 11.1	465.594
Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal / Provisions for long-term employee benefit obligations		390.487
Actuaciones medioambientales / Provisions for environmental costs		52.507
Otras provisiones / Other provisions		22.600
Deudas a largo plazo / Non-current payables-		
Deudas con entidades de crédito / Bank borrowings and other financial liabilities	Nota / Note 8.2	8.994.457
Pasivos por impuesto diferido / Deferred tax liabilities	Nota / Note 12.1	192.081
Total pasivo no corriente / Total non-current liabilities		9.652.132
PASIVO CORRIENTE / CURRENT LIABILITIES:		
Provisiones a corto plazo / Short-term provisions	Nota / Note 11.2	277.753
Deudas a corto plazo / Current payables-	Nota / Note 8.2	2.001.327
Deudas con entidades de crédito / Bank borrowings and other financial liabilities		713.447
Otros pasivos financieros / Other financial liabilities		1.287.880
Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo / Current payables to Group companies and associates-	Nota / Note 8.1	38.186
Acreeedores comerciales y otras cuentas a pagar / Trade and other payables-	Nota / Note 8.2	422.759
Proveedores / Payable to suppliers		782
Acreeedores varios / Sundry accounts payable		260.521
Personal / Remuneration payable		75.537
Otras deudas con las administraciones públicas / Other accounts payable to public authorities		50.043
Anticipos de clientes / Customer advances		35.876
Total pasivo corriente / Total current liabilities		2.740.025
TOTAL PASIVO / TOTAL LIABILITIES		16.432.271

Las Notas 1 a 16 descritas en la memoria adjunta forman parte integrante del balance de situación a 31 de diciembre de 2008.

The accompanying Notes 1 to 17 are an integral part of the balance sheet at 31 December 2008.



CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS DEL EJERCICIO 2008 (MILES DE EUROS)
INCOME STATEMENT FOR 2008 (THOUSANDS OF EUROS)

	NOTAS DE LA MEMORIA NOTES	2008
OPERACIONES CONTINUADAS / CONTINUING OPERATIONS		
Importe neto de la cifra de negocios / Revenue	Nota / Note 13-b	2.986.477
Trabajos realizados por la empresa para su activo / In-house work on non-current assets		14.088
Aprovisionamientos / Procurements	Nora / Note 13-a	(74.726)
Consumo de materias primas y otras materias consumibles / Cost of raw materials and other consumables used		(1.349)
Trabajos realizados por otras empresas / Work performed by other companies		(73.377)
Otros ingresos de explotación / Other operating income		12.999
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente / Non-core and other current operating income		11.618
Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio / Income-related grants transferred to profit or loss		1.381
Gastos de personal / Staff costs	Nota / Note 13-c	(1.201.387)
Sueldos, salarios y asimilados / Wages, salaries and similar expenses		(1.017.531)
Cargas sociales / Employee benefit costs		(171.123)
Provisiones / Provisions		(12.733)
Otros gastos de explotación / Other operating expenses		(983.406)
Servicios exteriores / Outside services	Nota / Note 13-d	(859.808)
Tributos / Taxes other than income tax		(91.769)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales / Losses on, impairment of and change in allowances for trade receivables	Nota / Note 8.1-d	(9.917)
Otros gastos de gestión corriente / Other current operating expenses		(21.912)
Amortización del inmovilizado / Depreciation and amortisation charge	Notas / Note 5 y 6	(701.064)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras / Allocation to profit or loss of grants related to non-financial non-current assets and other grants		30.007
Excesos de provisiones / Excessive provisions		8.409
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado / Impairment and gains or losses on disposals of non-current assets	Notas / Note 5 y 6	(11.134)
Otros resultados / Other gains or losses		(1.073)
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN / PROFIT FROM OPERATIONS		79.190
Ingresos financieros / Finance income	Nota / Note 13-e	18.643
De participaciones en instrumentos de patrimonio / From investments in equity instruments		12.100
– En empresas del grupo y asociadas / Group companies and associates		12.100
De valores negociables y otros instrumentos financieros / From marketable securities and other financial instruments		6.543
– De empresas del grupo y asociadas / Group companies and associates		4.745
– De terceros / Third parties-		1.798



CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS DEL EJERCICIO 2008 (MILES DE EUROS)
INCOME STATEMENT FOR 2008 (THOUSANDS OF EUROS)

	NOTAS DE LA MEMORIA NOTES	2008
Gastos financieros / <i>Finance costs-</i>		(339.978)
Por deudas con terceros / <i>On debts to third parties</i>		(394.507)
Por actualización de provisiones / <i>Interest cost relating to provisions</i>		(42.796)
Activación gastos financieros / <i>Capitalisation of finance costs</i>		97.325
Diferencias de cambio / <i>Exchange differences</i>		8
RESULTADO FINANCIERO / <i>FINANCIAL LOSS</i>	Nota / <i>Note 13-e</i>	(321.327)
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS / <i>LOSS BEFORE TAX</i>		(242.137)
Impuestos sobre beneficios / <i>Income tax</i>	Nota / <i>Note 12</i>	76.934
RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS / <i>LOSS FOR THE YEAR FROM CONTINUING OPERATIONS</i>		(165.203)
RESULTADO DEL EJERCICIO / <i>LOSS FOR THE YEAR</i>		(165.203)

Las Notas 1 a 16 descritas en la memoria forman parte integrante de la cuenta de pérdidas y ganancias al 31 de diciembre de 2008.

The accompanying Notes 1 to 17 are an integral part of the income statement at 31 December 2008.





ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO DEL EJERCICIO 2008
STATEMENT OF CHANGES IN EQUITY FOR 2008

A) ESTADO DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS (MILES DE EUROS)
A) STATEMENT OF RECOGNISED INCOME AND EXPENSE (THOUSANDS OF EUROS)

2008

A) Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias /
A) Loss per income statement **(165.203)**

Ingresos y gastos imputados directamente en el patrimonio neto /
Income and expenses recognised directly in equity

Subvenciones, donaciones y legados recibidos /
Grants, donations or gifts and legacies received

Nota / Note 10-d 92.141

Por ganancias y pérdidas actuariales y otros ajustes /
Arising from actuarial gains and losses and other adjustments

(16.295)

Efecto impositivo / Tax effect

Nota / Note 12.3 (22.754)

B) Total ingresos y gastos imputados directamente en el patrimonio neto /
B) Total income and expenses recognised directly in equity **53.092**

Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias /
Transfers to profit or loss

Subvenciones, donaciones y legados recibidos / Arising from cash flow hedges

Nota / Note 10-d (30.006)

Efecto impositivo / Grants, donations or gifts and legacies received

Nota / Note 12.3 9.000

C) Total transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias /
C) Total transfers to profit or loss **(21.006)**

TOTAL DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS (A + B + C) /
TOTAL RECOGNISED INCOME AND EXPENSE (A + B + C) **(133.117)**

Las Notas 1 a 16 descritas en la memoria forman parte integrante del estado de cambios en el patrimonio a 31 de diciembre de 2008.

The accompanying Notes 1 to 17 are an integral part of the statement of changes in equity at 31 December 2008.



ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO DEL EJERCICIO 2008
STATEMENT OF CHANGES IN EQUITY FOR 2008

B) ESTADO TOTAL DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO (MILES DE EUROS)
B) CONSOLIDATED STATEMENT OF CHANGES IN TOTAL EQUITY (THOUSANDS OF EUROS)

	PATRIMONIO Y PATRIMONIO EN ADSCRIPCIÓN ASSIGNED EQUITY AND ASSETS	RESERVAS ESTATUTARIAS BYLAW RESERVES	OTRAS RESERVAS OTHER RESERVES	RESULTADOS NEGATIVOS DE EJERCICIOS ANTERIORES RETAINED LOSSES	RESULTADO DEL EJERCICIO LOSS FOR THE YEAR	SUBVENCIONES DONACIONES Y LEGADOS RECIBIDOS GRANTS, DONATIONS OR GIFTS AND LEGACIES RECEIVED	TOTAL PATRIMONIO TOTAL EQUITY
SALDO, FINAL DEL AÑO 2007 / BALANCE AT 2007 YEAR-END	3.099.018	845.487	273.417	(26.444)	(10.223)	-	4.181.255
Ajustes transición NPGC / Adjustments due to transition to new Spanish National Chart of Accounts	-	(349.444)	-	-	-	341.420	(8.024)
Ajustes por errores 2007 y anteriores / Adjustments due to errors in 2007 and prior years	-	-	-	-	-	-	-
SALDO AJUSTADO, INICIO DEL AÑO 2008 / ADJUSTED BALANCE AT BEGINNING OF 2008	3.099.018	496.043	273.417	(26.444)	(10.223)	-	4.173.231
Total ingresos y gastos reconocidos / Total recognised income and expenses	-	-	(11.406)	-	(165.203)	43.493	(133.117)
Aplicación resultado 2007 / Allocation of 2007 loss	-	-	-	(10.223)	10.223	-	-
SALDO, FINAL DEL AÑO 2008 / 2008 ENDING BALANCE	3.099.018	496.043	262.011	(36.667)	(165.203)	384.913	4.040.114

Las Notas 1 a 16 descritas en la memoria forman parte integrante del estado de cambios en el patrimonio a 31 de diciembre de 2008.

The accompanying Notes 1 to 17 are an integral part of the statement of changes in total equity at 31 December 2008





ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO DEL EJERCICIO 2008 (MILES DE EUROS)
STATEMENT OF CASH FLOWS FOR 2008 (THOUSANDS OF EUROS)

2008

FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN (I) / CASH FLOWS FROM OPERATING ACTIVITIES (I)	445.586
Resultado del ejercicio antes de impuestos / Loss for the year before tax Loss for the year before tax	(242.137)
Ajustes al resultado / Adjustments for:	1.064.858
– Amortización del inmovilizado / Depreciation and amortisation charge	701.064
– Variación de provisiones / Changes in provisions	82.264
– Imputación de subvenciones / Recognition of grants in profit or loss	(30.007)
– Resultados por bajas y enajenaciones de inmovilizado / Gains/Losses on derecognition and disposal of non-current assets	12.256
– Ingresos financieros / Finance income	(18.706)
– Gastos financieros / Finance costs	317.979
– Diferencias de cambio / Exchange differences	8
Cambios en el capital corriente / Changes in working capital	3.340
– Existencias / Inventories	1.171
– Deudores y otras cuentas a cobrar / Trade and other receivables	(17.183)
– Otros activos corrientes / Other current assets	418
– Acreedores y otras cuentas a pagar / Trade and other payables	14.207
– Otros pasivos corrientes / Other current liabilities	4.727
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación / Other cash flows from operating activities	(380.475)
– Pagos de intereses / Interest paid	(414.577)
– Cobros de dividendos / Dividends received	12.100
– Cobros de intereses / Interest received	6.607
– Cobros (pagos) por impuesto sobre beneficios / Income tax recovered (paid)	15.395
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN (II) / CASH FLOWS FROM INVESTING ACTIVITIES (II)	(2.073.901)
Pagos por inversiones / Payments due to investment	(2.123.645)
– Empresas del grupo y asociadas / Group companies and associates	(2.181)
– Inmovilizado intangible / Intangible assets	(91.869)
– Inmovilizado material / Property, plant and equipment	(2.029.595)
Cobros por desinversiones / Proceeds from disposal	49.744
– Empresas del grupo y asociadas / Group companies and associates	11.114
– Inmovilizado intangible / Intangible assets	1.573
– Inmovilizado material / Property, plant and equipment	15.581
– Otros activos financieros / Other financial assets	21.476



ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO DEL EJERCICIO 2008 (MILES DE EUROS)
STATEMENT OF CASH FLOWS FOR 2008 (THOUSANDS OF EUROS)

2008

FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN (III) / CASH FLOWS FROM FINANCING ACTIVITIES (III)	1.628.055
Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio / <i>Proceeds and payments relating to equity instruments</i>	92.141
– Subvenciones, donaciones y legados recibidos / <i>Grants, donations or gifts and legacies received</i>	92.141
Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero / <i>Proceeds and payments relating to financial liability instruments</i>	1.535.914
– Emisión de deudas con entidades de crédito / <i>Proceeds from issue of bank borrowings</i>	1.785.498
– Devolución de deudas con entidades de crédito / <i>Repayment of bank borrowings</i>	(172.902)
– Devolución de otras deudas / <i>Repayment of other borrowings</i>	(76.682)
EFFECTO DE LAS VARIACIONES DE LOS TIPOS DE CAMBIO (IV) / EFFECT OF FOREIGN EXCHANGE RATE CHANGES	(8)
AUMENTO/DISMINUCIÓN NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES (I+II+III+IV) / NET INCREASE/DECREASE IN CASH AND CASH EQUIVALENTS (I+II+III+IV)	(268)
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio / <i>Cash and cash equivalents at beginning of year</i>	1.132
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio / <i>Cash and cash equivalents at end of year</i>	864

Las Notas 1 a 16 descritas en la memoria adjunta forman parte integrante del estado de flujos de efectivo correspondiente al ejercicio 2008.

The accompanying Notes 1 to 17 are an integral part of the statement of cash flows for 2008.

Translation of financial statements originally issued in Spanish and prepared in accordance with generally accepted accounting principles in Spain (see Notes 2 and 17). In the event of a discrepancy, the Spanish-language version prevails.

**CERTIFICADO TRADUCCIÓN JURADA CASTELLANO –
INGLES**

MEMORIA ANUAL AENA 2008

**MEMORIA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL
CORPORATIVA AENA 2008**

Dña María Gómez Díaz, Intérprete Jurado de inglés, certifica que la "Memoria Anual de Aena" y la "Memoria de Responsabilidad Social Corporativa de Aena" correspondientes al año 2008, es traducción fiel y completa al inglés de un documento redactado en castellano.

Dicha traducción jurada ha sido realizada para la empresa EGRAF, S.A.

**SWORN TRANSLATION CERTIFICATE (SPANISH-
ENGLISH)**

AENA ANNUAL REPORT 2008

**AENA CORPORATE SOCIAL RESPONSIBILITY
REPORT 2008**

Ms. María Gómez Díaz, Sworn Translator of English, does hereby certify: That the translation of the "Aena Annual Report 2008" and the "Aena Corporate Social Responsibility Report 2008" is a complete and faithful rendering in English of the original in Spanish.

Said translation has been done for the Company EGRAF, S.A.

María Gómez Díaz
Intérprete Jurado de Inglés
DNI 02539900 X
C/ Costa Rica, 13
28016 Madrid
626 11 50 68
mgdgo@hotmail.com



Con el objeto de minimizar el posible impacto ambiental de esta publicación, Aena ha utilizado papel 100% reciclado y libre de cloro tanto para la cubierta como para los interiores.

In order reduce the possible environmental impact of this publication, Aena has used 100% chlorine free recycled paper both for the cover and the interiors.



Dirección y edición: Dirección de Comunicación de Aena.

Management and edition: Aena communication directorate.

Fotografía: Archivo Gráfico de Aena (AGAENA).

Photography: Aena Graphic Archive (AGAENA).

Diseño y producción: Egraf S.A.

Desing and production: Egraf S.A.

Impresión: Egraf S.A.

Printed by: Egraf S.A.

Depósito legal: M. 37701-2009

Legal deposit: M. 37701-2009

Aena



*Aeropuertos Españoles
y Navegación Aérea*

www.aena.es



**GOBIERNO
DE ESPAÑA**

**MINISTERIO
DE FOMENTO**