

Versión 2



# Memoria 2011



**Aena**



aena aeropuertos



La memoria 2011 puede descargarse en la siguiente dirección de Internet:  
[www.aena.es](http://www.aena.es)

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

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

Por correo electrónico  
[secdircom@aena.es](mailto:secdircom@aena.es)  
Por teléfono: Por fax:  
(+34) 91 321 26 19 (+34) 91 321 15 78

Pasajeros en el Aeropuerto de Gran Canaria

# Índice

## 1

Información institucional .....	4
• Cifras .....	5
• Presencia geográfica .....	6
• Evolución de magnitudes significativas .....	8
• Órganos rectores .....	11
• Organigrama .....	15

## 2

Navegación aérea .....	17
• Desarrollo y evolución del tráfico aéreo.....	18
• Marco externo regulador de navegación aérea.....	21
• Principales rendimientos.....	30
• Principales actuaciones .....	33
• Excelencia en la gestión .....	44

## 3

Aena Aeropuertos .....	50
• Aeropuertos .....	51
• Infraestructuras .....	66
• Servicios comerciales y gestión inmobiliaria .....	78
• Aena Internacional .....	90

## 4

Información legal .....	100
• Aena, entidad pública empresarial	
» Informe de auditoría de cuentas consolidadas .....	101
» Informe de gestión consolidado.....	106
» Cuentas anuales consolidadas .....	141
» Estados financieros individuales .....	227
• Aena Aeropuertos S.A.	
» Informe de auditoría de cuentas consolidadas .....	237
» Informe de gestión consolidado .....	239
» Cuentas anuales consolidadas .....	263
» Estados financieros individuales .....	339



A black rectangular sign with white and yellow text and icons. The text 'Helduerak' is at the top in white, 'Arrivals' is below it in white, and 'Llegadas' is at the bottom in yellow. To the left of the text are three yellow icons: a left-pointing arrow, a person with a suitcase, and an airplane.

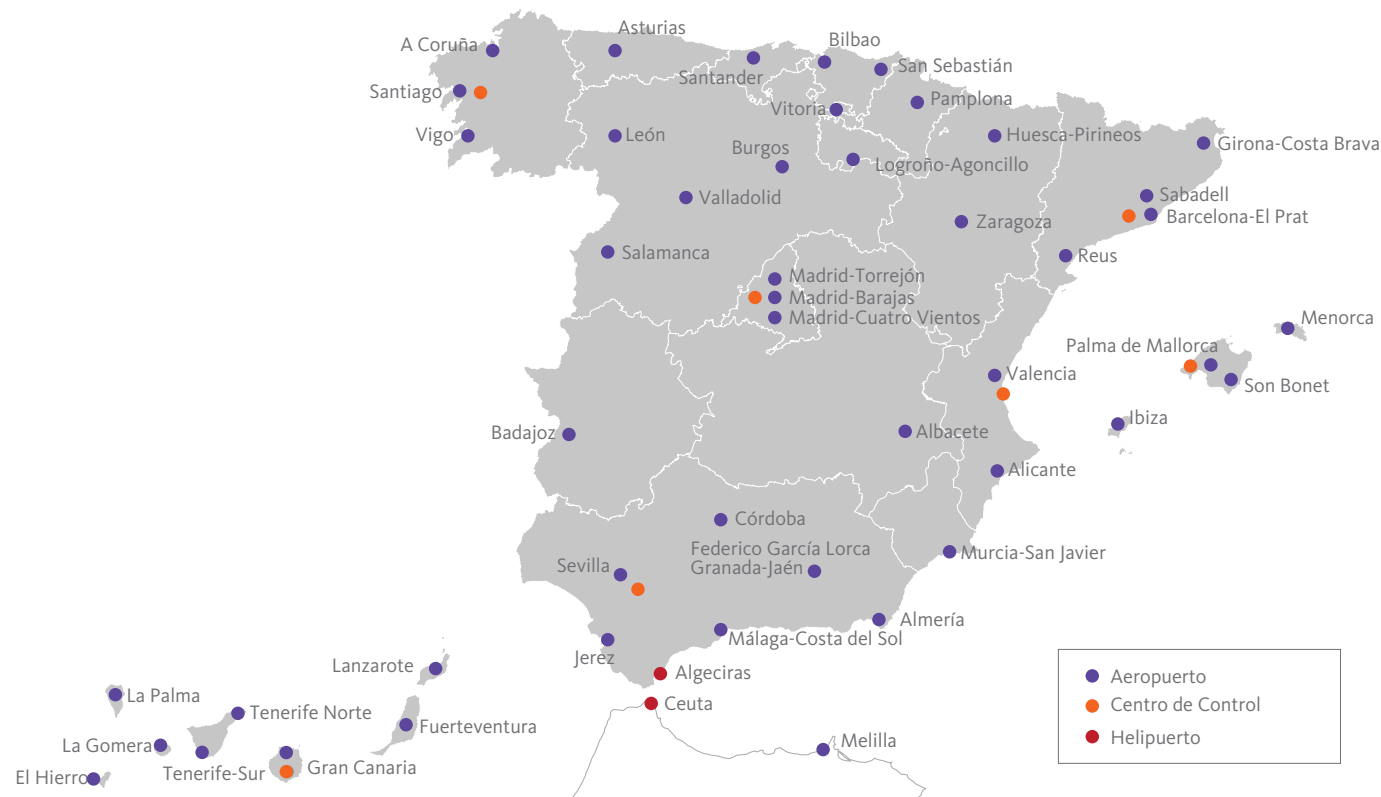
Helduerak  
Arrivals  
Llegadas

# 1 Información institucional

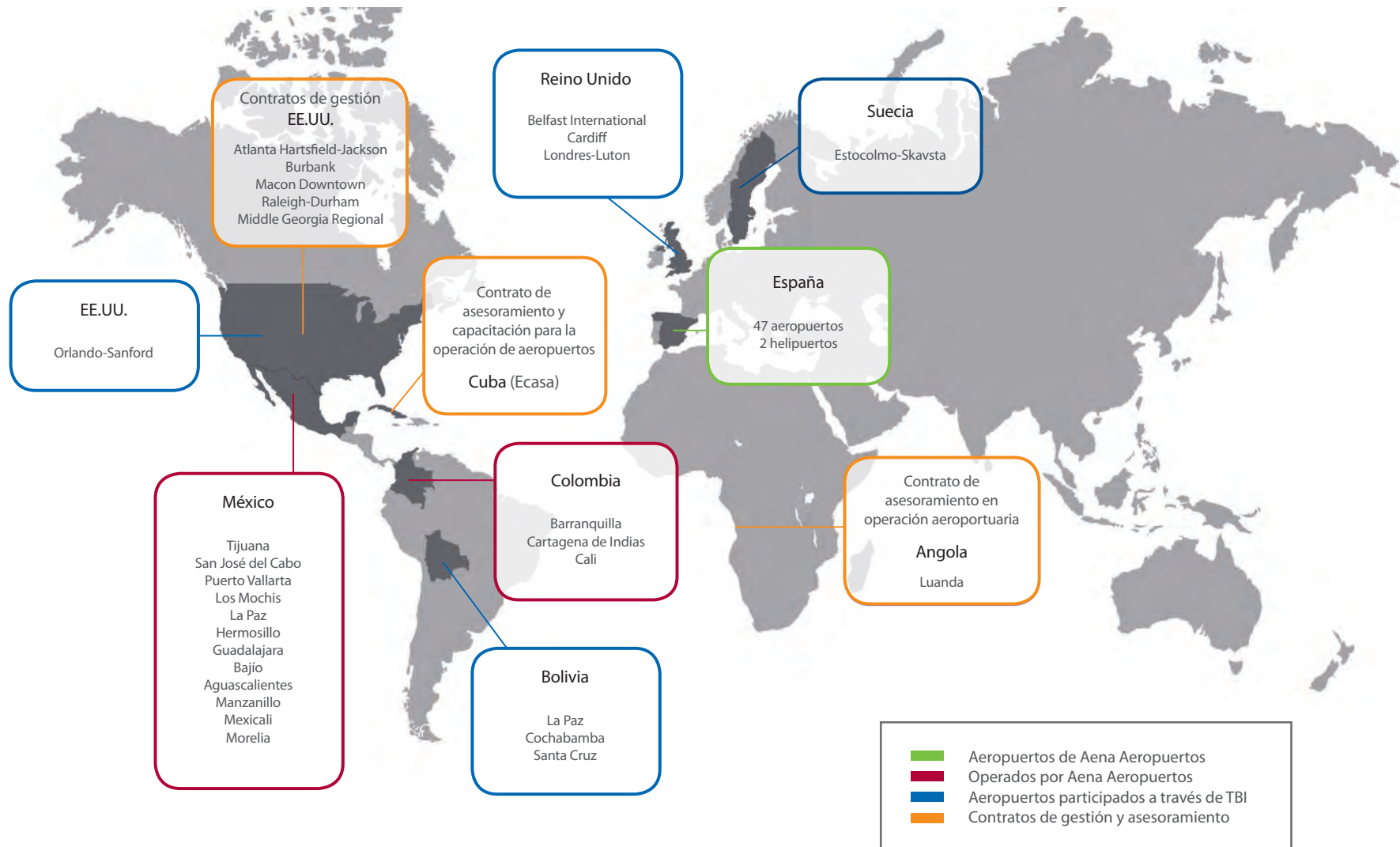
## Cifras

- Aena (Entidad Pública Empresarial) es una empresa dedicada a la provisión de servicios de navegación aérea.
- Aena Aeropuertos nace en junio de 2011, para asumir todas las competencias de gestión aeroportuaria y hacer posible la entrada de capital privado.
- Aena es el cuarto proveedor de servicios de navegación aérea en Europa con 1,89 millones de vuelos anuales controlados y participa destacadamente en todos los proyectos de la Unión Europea relacionados con la implantación del Cielo Único.
- Aena posee el 100% del capital de Aena Aeropuertos, el primer operador aeroportuario del mundo, con más de 204 millones de pasajeros y 2,1 millones de operaciones en 2011.
- Aena Aeropuertos gestiona 47 aeropuertos y 2 helipuertos en España.
- Por las instalaciones de Aena Aeropuertos pasaron en 2011 más de 670.000 toneladas de carga.
- Aena Internacional, 100% de Aena Aeropuertos, participa en la gestión de infraestructuras aeroportuarias en 29 aeropuertos repartidos por Hispanoamérica (México, Colombia y Bolivia), Unión Europea (Reino Unido y Suecia), África (Angola) y Estados Unidos que registraron más de 50 millones de pasajeros en 2011.
- El EBITDA consolidado de Aena fue de 1.287 millones de euros.

## Presencia geográfica



Aeropuertos: 47. Helipuertos: 2 (Ceuta y Algeciras). Centros de control de ruta y aproximación: 5 (Madrid, Barcelona, Sevilla, Palma de Mallorca y Canarias). Centros de control de área terminal: 2 (Santiago y Valencia). Torres de control: 39 (Con servicio ATC: 35, Con servicio AFIS: 4). Sistemas de radioayudas: 184 (ILS/DME: 49, VOR/DME: 74, NDB: 61). Sistemas de vigilancia: 53. (Radares primarios: 12, Radares secundarios: 29, Radares de superficie: 7, Sistemas de multilateración: 5). Centros de comunicaciones: 103 (De aeródromo: 51, De ruta y TMA: 52).



## Evolución de magnitudes significativas

PASAJEROS (en millones)

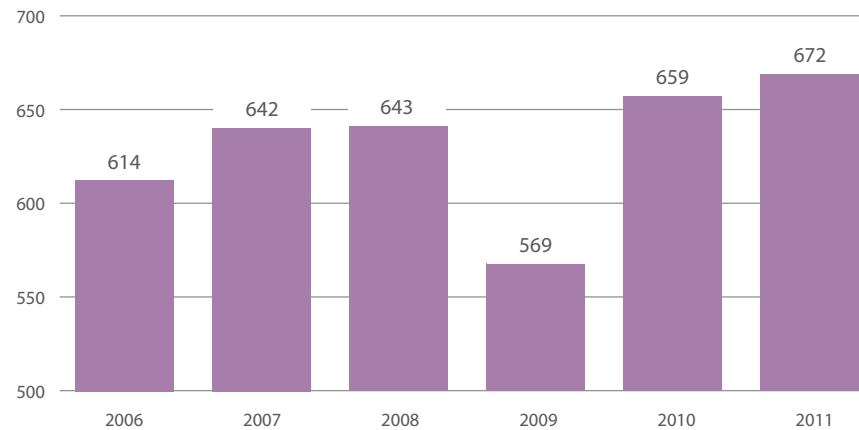
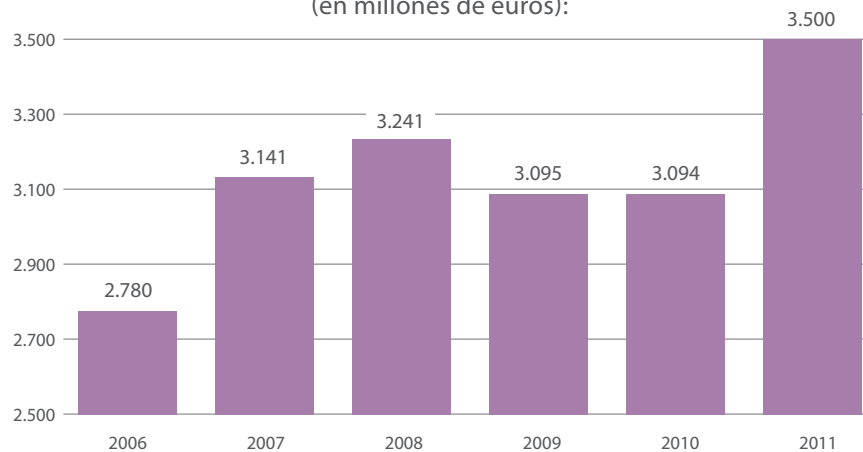
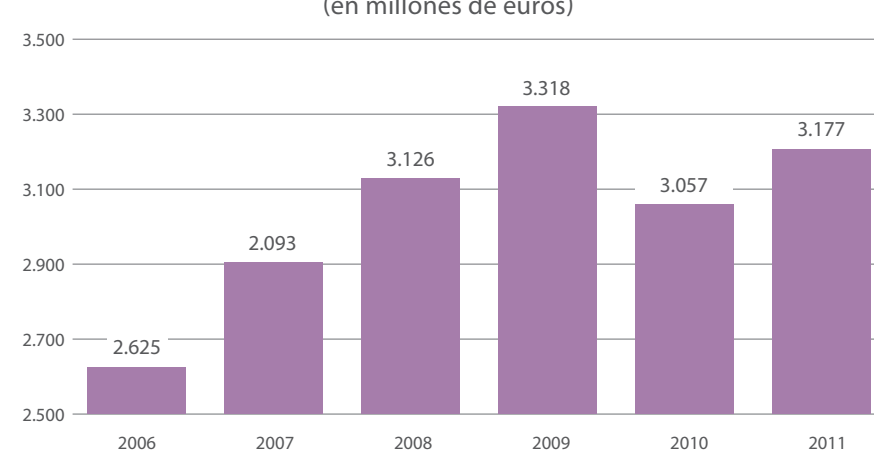


OPERACIONES (en millones)





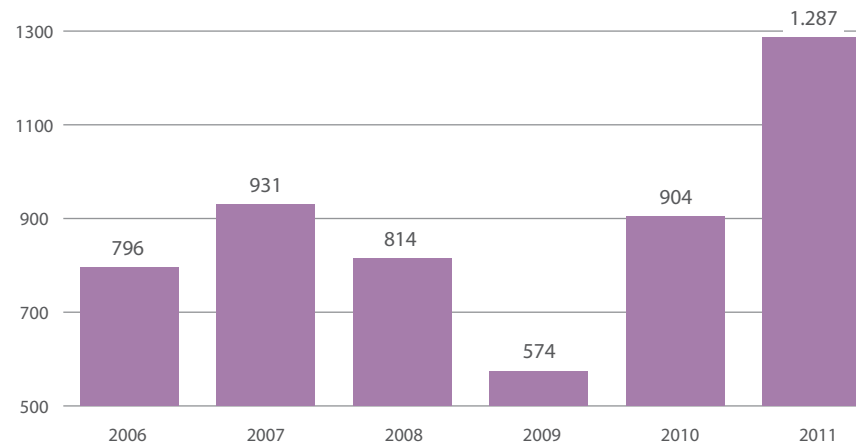
CARGA (en miles de toneladas)

VUELOS GESTIONADOS POR NAVEGACIÓN AÉREA  
(en millones de movimientos aéreos)INGRESOS DE EXPLOTACIÓN CONSOLIDADOS DE AENA<sup>1</sup>  
(en millones de euros):GASTOS DE EXPLOTACIÓN CONSOLIDADOS DE AENA<sup>2</sup>  
(en millones de euros)

<sup>1</sup> En el ejercicio 2008 se inicia la aplicación de la nueva normativa contable que introduce variaciones en la clasificación de los gastos e ingresos que integran la cuenta de pérdidas y ganancias.

<sup>2</sup> Incluye los saldos negativos de los epígrafes "Deterioros y resultado por enajenaciones de inmovilizado" y "Otros resultados" de las Cuentas de Pérdidas y Ganancias

EBITDA CONSOLIDADO AENA<sup>1</sup> (EN MILLONES DE EUROS)  
(resultado bruto de explotación antes de deducir los intereses,  
las amortizaciones y los impuestos)



<sup>1</sup> En el ejercicio 2008 se inicia la aplicación de la nueva normativa contable que introduce variaciones en la clasificación de los gastos e ingresos que integran la cuenta de pérdidas y ganancias

# Órganos rectores

## CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE AENA (a 31 de diciembre de 2011)

### PRESIDENTE

D. Juan Ignacio Lema Devesa

### VOCALES

D. Manuel Ameijeiras Vales

D. José Luis Cachafeiro Vila

D. Mario Díaz Millán

D. Luis Espadas Moncalvillo

D. José Carlos Fernández Arahuetes

D. Ricardo García Herrera

D. Jesús Manuel Gómez García

D. Miguel Ángel Jiménez Martín

D. Manuel López del Saz

D<sup>a</sup>. Mónica Melle Hernández

D<sup>a</sup>. Monserrat Merino Pastor

D<sup>a</sup>. Helena Royes Riera

### SECRETARIO

D. Jesús Fernández Rodríguez

## CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE AENA AEROPUERTOS S.A. (a 31 de diciembre de 2011)

### PRESIDENTE

D. Juan Ignacio Lema Devesa

### VOCALES

D. Antonio Bernabé García  
D. Juan Enrique Gradolph Cadierno  
D<sup>a</sup>. Marisol Turró Homedes  
D<sup>a</sup>. María Paz Espinosa Alejos  
D. Miguel Aguiló Alonso  
D<sup>a</sup>. Ana M<sup>a</sup> Fuertes Eugenio  
D. Raimon Martínez Fraile  
D. Ginés de Rus Mendoza  
D. Jaime Terceiro Lomba

### SECRETARIO

D. Jesús Fernández Rodríguez

## COMITÉ DE DIRECCIÓN AENA (a 31 de diciembre de 2011)

D. Juan Ignacio Lema Devesa  
Presidente – Director General

D. Reinaldo Rodríguez Illera  
Director de Navegación Aérea

D. Alfonso de Alfonso Bozzo  
Director de Auditoría Interna

D. Miguel Ángel Ávila Suárez  
Director de Administración y Finanzas

D. Jesús Fernández Rodríguez  
Director de la Secretaría General Técnica

D<sup>a</sup>. M<sup>a</sup> Jesús Luengo Martín  
Directora de Comunicación y Protocolo

D. José Alfonso Solbes Galiana  
Director del Gabinete de la Presidencia

D. Ángel Luis Arias Serrano  
Dirección de Estrategia, Innovación  
y Sostenibilidad

Perteneció al comité de dirección de Aena  
Carmen Librero que cesó de su cargo como  
Directora de Navegación Aérea el 21/07/2011.



## COMITÉ DE DIRECCIÓN DE AENA AEROPUERTOS S.A. (a 31 de diciembre de 2011)

D. Juan Ignacio Lema Devesa  
Presidente - Consejero Delegado

D. Jesús Mendiluce Lacalle  
Director de Infraestructuras

D. Javier Marín San Andrés  
Director General de Aena Aeropuertos

D. Ginés Ramírez Lifante  
Director de Contratación

D<sup>a</sup>. Amparo Brea Álvarez  
Directora de Planificación de Infraestructuras  
e Inversiones

D. Antonio Villalón Mir  
Director de Medios y Sistemas de Gestión  
de la Calidad

D. Jesús Fernández Rodríguez  
Director Asesoría Jurídica y Gestión  
Patrimonial

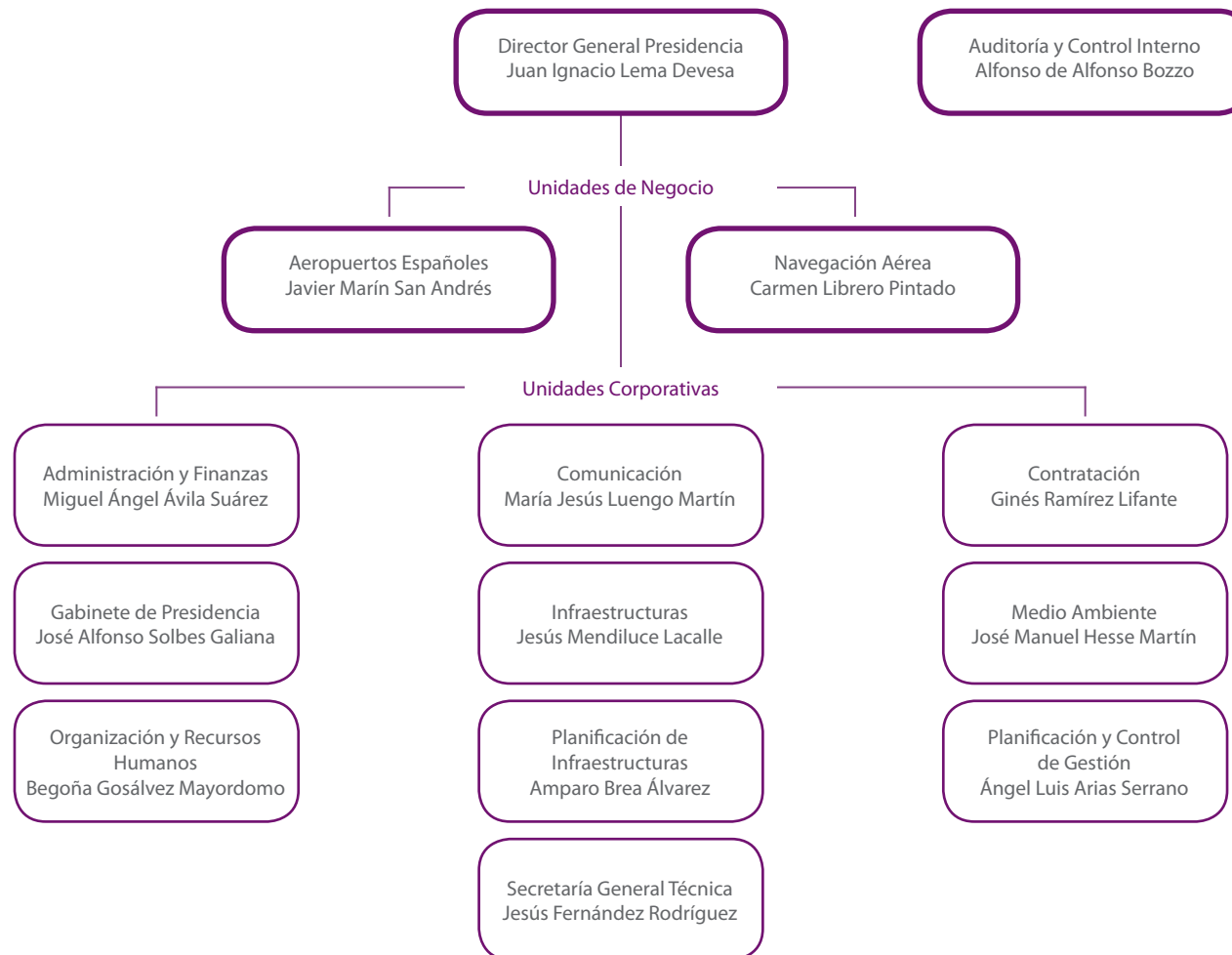
D. José Vidal Lijo  
Director de Tecnologías de la Información

D<sup>a</sup>. Begoña Gosálvez Mayordomo  
Directora de Organización y RRHH

D. José Manuel Hesse Martín  
Director de Medio Ambiente

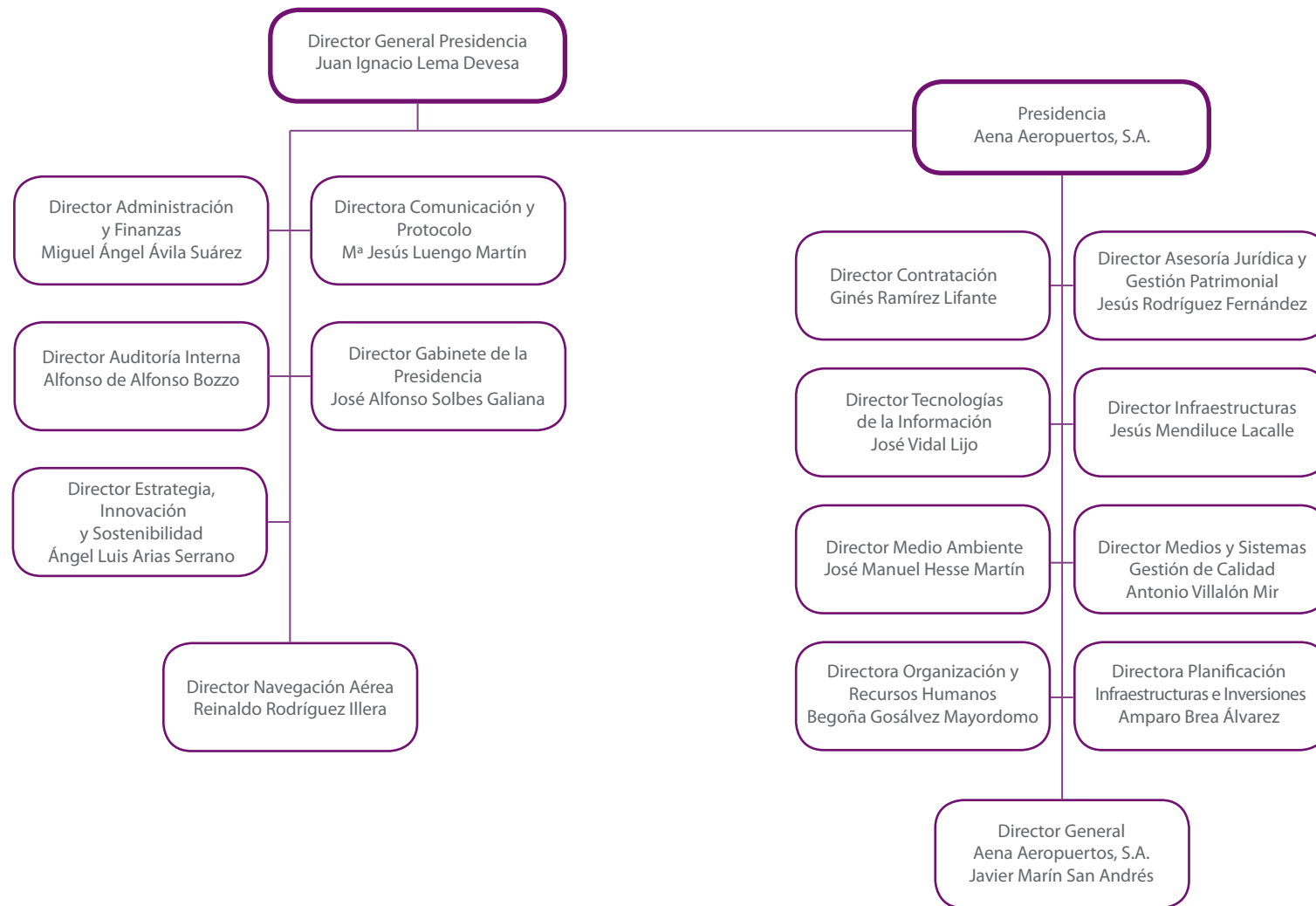
# Organigrama

(hasta el 8 de junio de 2011)



# Organigrama

(a 31 de diciembre de 2011)





# 2 Navegación aérea



## Desarrollo y evolución del tráfico aéreo

La Dirección de Navegación Aérea de Aena tiene como misión “proporcionar servicios de navegación aérea para satisfacer las necesidades de los clientes y de la sociedad, con seguridad, calidad, eficiencia y respeto al medioambiente, prestando especial atención al desarrollo y satisfacción de nuestras personas y al desarrollo del transporte aéreo”.

Beneficiado por la discreta mejora del PIB español en 2011 y a pesar del contexto de crisis económica internacional, el volumen total de tráfico aéreo ha continuado recuperándose en 2011 y ha logrado unas cifras moderadamente superiores al 2010. De este modo, se ha consolidado una cifra de actividad que asciende a 1.953.589 (número total de vuelos), lo que se traduce en un incremento del 3,34% respecto al ejercicio anterior.

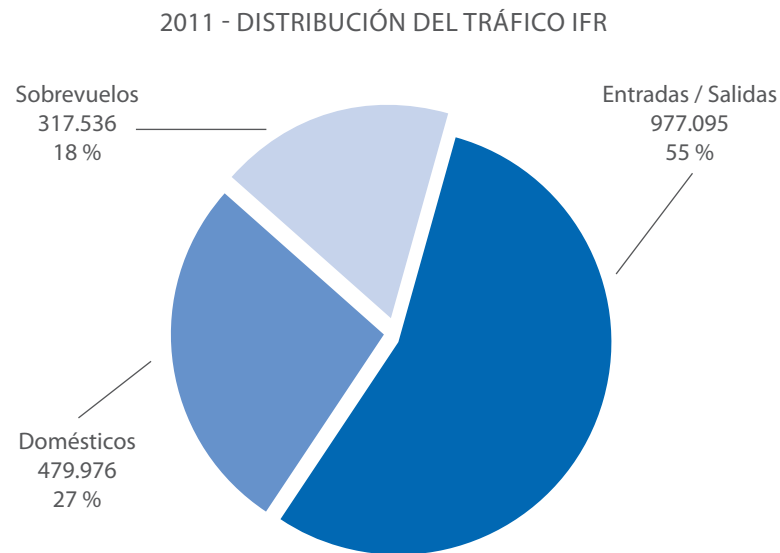
España se sitúa como el cuarto país con mayor tráfico de Europa, con un incremento de movimientos IFR de un 3,7% en el FIR España, ligeramente superior a la media de Europa. El mayor incremento de tráfico IFR se produjo en Canarias, que creció un significativo 8,3% en 2011, frente al 3,8% de FIR Península.



Posición de control

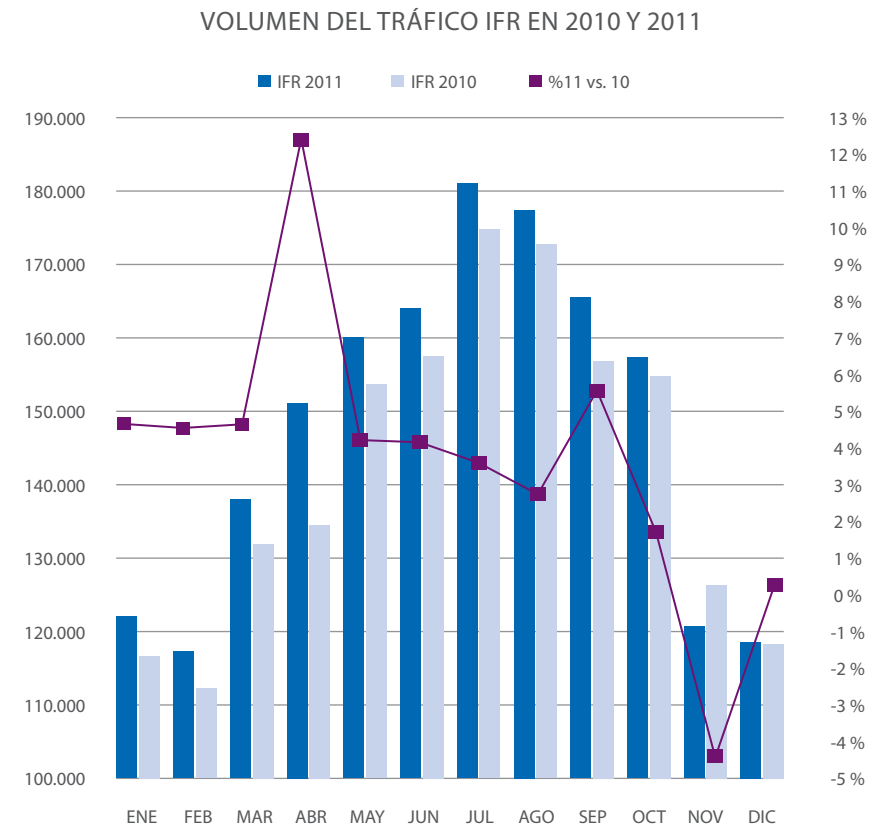


Durante todo el año 2011 el porcentaje de crecimiento ha sido superior a lo esperado debido al incremento del turismo extranjero, especialmente en vuelos de entrada y salida. En los sobrevuelos el incremento no ha sido tan fuerte como se esperaba debido a la crisis en el norte de África por la denominada "Primavera Árabe". Por otra parte, los vuelos domésticos siguieron una tendencia descendente.



Durante todo el año 2011 el porcentaje de crecimiento ha sido superior a lo esperado debido al incremento del turismo extranjero.

La evolución mensual ha sido positiva hasta el comienzo de la temporada de invierno. Los elevados incrementos de abril y diciembre respecto al año anterior responden a la drástica disminución de tráfico que hubo durante esos meses en el año 2010.



La siguiente tabla recoge el volumen de las operaciones en España en 2011 y su crecimiento respecto a 2010:

Volumen de tráfico aéreo IFR en 2011 y 2010			
	2011	2010	% 2011 vs. 2010
FIR ESPAÑA	1.953.589	1.890.391	3,34%
FIR PENÍNSULA	1.827.515	1.766.746	3,44%
FIR/ACC CANARIAS	312.426	290.258	7,64%



Navegación Aérea gestionó 1.953.589 vuelos en 2011

## Marco externo regulador de navegación aérea

### Nuevo marco regulador SES

La Unión Europea puso en marcha, en 2004, la iniciativa de Cielo Único Europeo (SES, Single European Sky), con el fin de conseguir un sistema de transporte aéreo eficaz, basado en el desarrollo y ejecución de una política común de transporte y en la adopción de una serie de medidas entre las que destacan la armonización y mejora de la prestación de los servicios de navegación aérea en Europa; la reestructuración del espacio aéreo, preferentemente en función del tráfico aéreo y no de las fronteras nacionales; y el reforzamiento de los niveles de seguridad en todo el ámbito europeo.

Los reglamentos y directivas relativos a Cielo Único Europeo son de aplicación para todos los estados miembros de la Unión Europea, de tal forma que con su entrada en vigor, sus disposiciones son automáticamente de obligado cumplimiento, principalmente a través de las denominadas autoridades nacionales de supervisión, que son las



Edificio de la Comisión Europea

responsables de su correcta aplicación y supervisión. En España, AESA (Agencia Estatal de Seguridad Aérea) fue designada como la Autoridad Nacional de Supervisión de los servicios de navegación aérea civiles, lo que la convirtió en el organismo competente para auditar, certificar y supervisar a los proveedores de servicios de navegación aérea como Aena, entidad pública empresarial, responsable de la prestación de los servicios de navegación aérea civil en España.

El marco normativo de Cielo Único Europeo, inicialmente compuesto por los cuatro reglamentos comunitarios publicados en 2004, se encuentra en continua evolución a través de la elaboración de nuevas medidas de ejecución (Implementing Rules - IRs) y especificaciones comunitarias derivadas de dichos reglamentos. De esta forma, el desarrollo normativo durante 2011 de la iniciativa de Cielo Único Europeo ha dado lugar a un paquete legislativo compuesto por los siguientes elementos significativos:

#### BLOQUES FUNCIONALES DE ESPACIO AÉREO (FAB)

Para el establecimiento de los Bloques Funcionales del Espacio Aéreo (FAB), basados en requisitos operativos e independientes de las fronteras nacionales, como medida esencial para la mejora de la eficiencia de la red europea y para reducir la fragmentación en la provisión de servicios de tráfico aéreo, el proceso general fija el 4 de diciembre de 2012 como fecha límite para la finalización de su proceso de establecimiento, y en particular del SW FAB - SouthWest-FAB - desarrollado entre Portugal y España (Bloque Funcional de Espacio Aéreo del Suroeste de Europa).

La aprobación del Reglamento (UE) N° 176/2011 establece los requisitos relativos a la información previa que deberán facilitar los estados miembros a la Comisión, a la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA), a los demás estados miembros y a las otras partes interesadas, para el establecimiento y la modificación de un bloque funcional de espacio aéreo.

#### SISTEMA EUROPEO DE RENDIMIENTOS

El sistema de evaluación del rendimiento para los servicios de navegación aérea y las funciones de red en los ámbitos clave (seguridad, medioambiente, capacidad y rentabilidad) en el tránsito aéreo general de las regiones EUR y AFI de la OACI, en las que los estados miembros son responsables de la prestación de servicios de navegación aérea, establecido en el Reglamento (UE) N° 691/2010, ha sido modificado por los siguientes reglamentos:

- Reglamento (UE) N° 1216/2011: desarrolla los indicadores de rendimiento clave (IRC) en materia de seguridad operacional.
- Reglamentos (UE) N° 1034/2011 y N° 1035/2011: en lo relativo a la supervisión de la seguridad en la gestión del tránsito aéreo y los servicios de navegación aérea, su aprobación ha permitido introducir las nuevas competencias de la EASA (Agencia Europea de Seguridad Aérea) sin modificar los requisitos que actualmente deben cumplir los proveedores de servicios de navegación aérea.

Aena, como proveedor de servicios de navegación aérea y a efectos de la evaluación del rendimiento, deberá facilitar, entre otros, datos

de carácter económico, los informes anuales y la parte relativa al rendimiento de los planes empresariales y de los planes anuales. Asimismo, deberá dar cumplimiento a los objetivos de rendimiento que se establezcan en los Planes Nacionales de Rendimiento, cuyo contenido tendrá una influencia clave en la actuación de esta Dirección en todos sus ámbitos.

#### CONTROLADORES DE TRÁNSITO AÉREO

El Reglamento (UE) Nº 805/2011 es la normativa de más alto nivel que regula la emisión de licencias en la Unión Europea. Su aprobación ha significado el establecimiento de normas para la expedición, suspensión y revocación de licencias de controladores de tránsito aéreo y de alumnos controladores de tránsito aéreo; de las correspondientes habilitaciones, anotaciones y certificados médicos y de los certificados de las organizaciones de formación, junto con sus condiciones de validez, renovación, revalidación y uso.

#### GESTOR DE RED

La crisis volcánica que se produjo en abril de 2010 evidenció la necesidad de disponer de un órgano centralizado capaz de gestionar una futura crisis, con recursos, expertos y gestión recogidos en la figura del Gestor de Red cuya creación se incluye dentro de SES.

La aprobación del Reglamento (UE) Nº 677/2011 ha permitido establecer:

- Las disposiciones de aplicación de las funciones de la red de gestión del tránsito aéreo (ATM) a fin de optimizar el uso del espacio aéreo en el Cielo Único Europeo y de garantizar que los usuarios del espacio aéreo puedan volar en las trayectorias preferidas, permitiendo al mismo tiempo el máximo acceso al espacio aéreo y a los servicios de navegación aérea.
- La creación del Gestor de Red, entidad competente e imparcial, que desempeñará las funciones de diseño de la red europea de rutas, la coordinación de los recursos disponibles (en particular las radiofrecuencias en las bandas de frecuencia aeronáuticas utilizadas por el tránsito aéreo general y los códigos de transpondedor SSR) y la función de gestión de los flujos de tráfico europeos (ATFM).

Para realizar las tareas que le han sido asignadas, el Gestor de la Red debe desarrollar, mantener e implementar el plan estratégico y el plan de operaciones de la red. Asimismo, creará un consejo de administración de la Red (Network Management Board, NMB) para adoptar las medidas relativas a la gobernanza de las funciones de la red y supervisar su ejecución.



Aena, cuyos procedimientos se verán afectados de forma relevante por el establecimiento de esta figura, deberá:

- Asegurar la coherencia entre los planes nacionales y el plan de mejora de la red europea de rutas incluido en el plan de operaciones de red.
- Garantizar, como proveedor de servicios de navegación aérea, que sus planes operativos se ajusten al plan de operaciones de red y a sus actualizaciones.
- Evaluar el impacto, tomando las medidas necesarias al respecto, que el ejercicio de la función ATFM por parte del Gestor de la Red



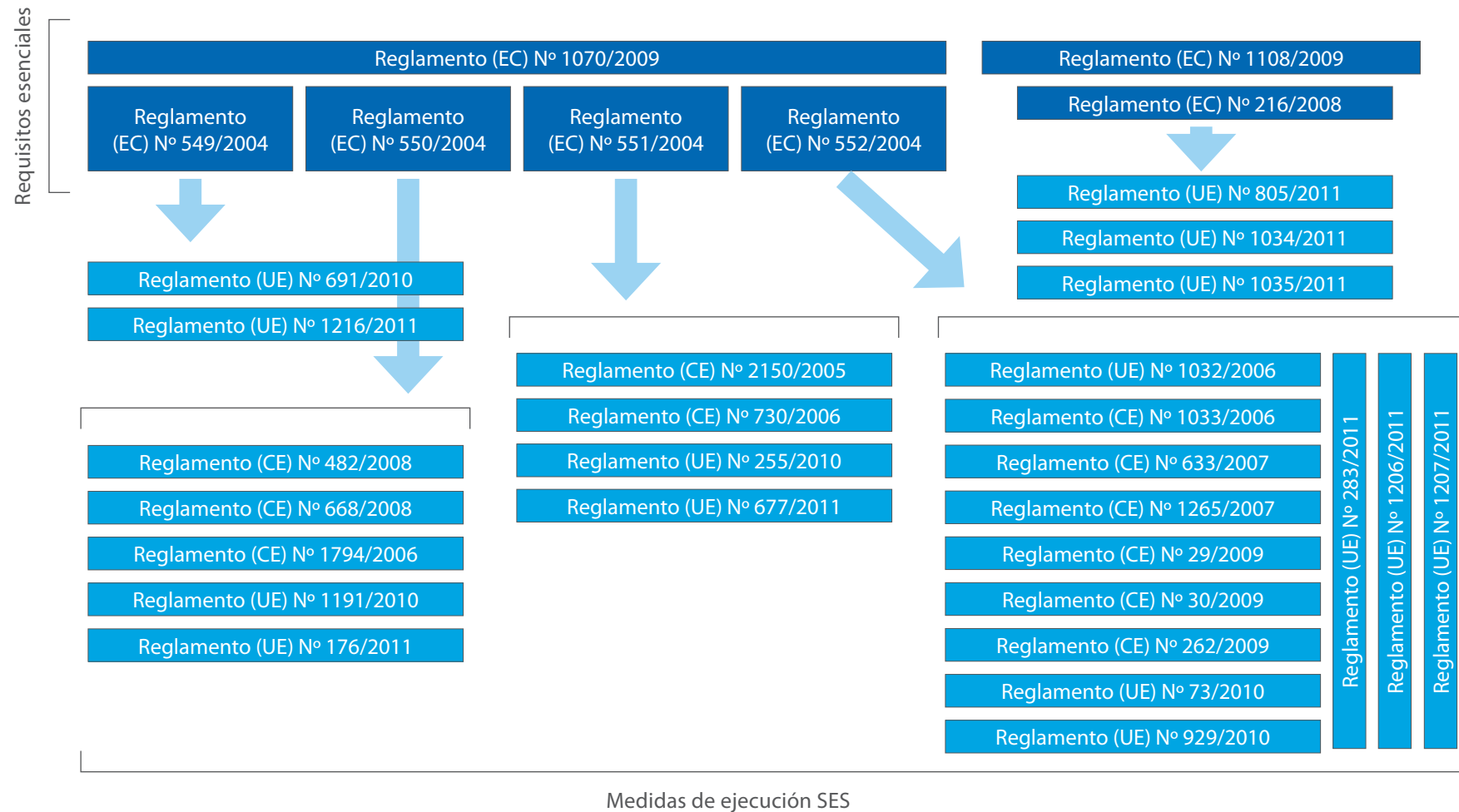
Acceso al centro de control de Barcelona

tendrá sobre la Célula de Gestión de Espacio Aéreo (AMC España), la cual es una unidad nacional mixta civil/militar que gestiona diariamente (en fase pretáctica) la asignación temporal del espacio aéreo en función de las peticiones realizadas por los usuarios (ACC, FMP, unidades gestoras de zonas militares y otras agencias acreditadas).

Junto con lo reseñado anteriormente, los siguientes reglamentos UE entraron en vigor en el transcurso del 2011:

- Reglamento (UE) Nº 283/2011 por el que se modifica el Reglamento (CE) Nº 633/2007 que establecía requisitos para la aplicación de un protocolo de transferencia de mensajes de vuelo utilizado a efectos de notificación, coordinación y transferencia de vuelos entre dependencias de control del tránsito aéreo.
- Reglamento (UE) Nº 1206/2011 por el que se establecen los requisitos en materia de identificación de aeronaves para la vigilancia del Cielo Único Europeo (ACID).
- Reglamento (UE) Nº 1207/2011 por el que se establecen los requisitos de rendimiento e interoperabilidad de la vigilancia del cielo único europeo (SPI).
- Especificación Comunitaria ETSI-EN-303 214 sobre los Servicios sobre Enlace de Datos (DLS, Data Link Services).

## ESTADO DEL MARCO NORMATIVO SES



## Evolución del marco regulador y político español

La entrada en vigor de la normativa comunitaria relativa al Cielo Único ha motivado la introducción de cambios en la normativa nacional, tanto con la creación de nuevas normas que afectan a la actividad de la navegación aérea como con la modificación de las normas existentes. Durante el 2010 se llevó a cabo una profunda renovación del marco regulador y político español para situar el marco nacional junto con la desarrollada durante el 2011:

### MARCO GENERAL

Regulación de la prestación de servicios de tránsito aéreo. La publicación de la Ley 9/2010 de 14 de abril establece un nuevo marco general de actuación para la navegación aérea en España mediante:

- Medidas liberalizadoras: permiten la entrada de nuevos proveedores civiles de servicios de tráfico aéreo de aeródromo, certificados y designados por las autoridades competentes, así como la provisión de servicios de plataforma por personal no controlador y la implantación de sistemas de información de vuelo (AFIS) en aeródromos.
- Garantías de la prestación de servicios de tránsito aéreo de forma segura, eficaz, continuada y sostenible económicamente, que se requerirán a cualquier proveedor ATS.
- Medidas económicas: de modo que los costes de los servicios de tránsito aéreo de aeródromo se integren en los del gestor aeroportuario, y la tasa de ruta se reduzca hasta alcanzar en 2013 la media de los cinco principales proveedores de servicios europeos.
- Reorganización de las condiciones de trabajo de los controladores: asegurando así la disponibilidad del personal necesario para la prestación de los servicios en el nuevo entorno normativo.



Torre de control del Aeropuerto de Vitoria

## MARCO INSTITUCIONAL

### Nuevo modelo de gestión de Aena

- La Orden FOM/1525/2011 de 7 de junio acuerda el inicio del ejercicio efectivo de funciones y obligaciones en materia de gestión aeroportuaria por parte de Aena Aeropuertos, S.A., con efectos 8 de junio de 2011, fecha a partir de la cual la entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) deja de realizar la actividad de gestión aeroportuaria.
- La Dirección de Navegación Aérea (DNA) deberá colaborar y coordinar con Aena Aeropuertos, S.A. todos aquellos asuntos referentes a la gestión y explotación de los servicios aeroportuarios en los que pueda tener responsabilidad, así como cualesquiera otros que la normativa nacional o internacional atribuya al gestor aeroportuario en relación a la red de aeropuertos y helipuertos gestionados por Aena.
- Real Decreto-ley 11/2011 de 26 de agosto por el que se crea la Comisión de Regulación Económica Aeroportuaria como organismo regulador del sector del transporte aéreo en materia de tarifas aeroportuarias, con el objetivo de velar por la objetividad, no discriminación, eficiencia y transparencia de los sistemas de establecimiento y revisión de las tarifas aeroportuarias.
- Real Decreto 30/2011 del 14 de enero por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento. La Dirección General de Aviación Civil es el órgano mediante el cual el Ministerio de Fomento diseña y dirige la política aeronáutica en materia de aviación civil, dentro de las competencias de la Administración General del Estado. Principales implicaciones para la DNA: cumpli-

miento de las circulares aeronáuticas y participar en grupos de trabajo, foros y actividades organizados por la DGAC; facilitando a la autoridad aeronáutica la información o apoyo requerido.

## MARCO DE RECURSOS HUMANOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

En el transcurso del 2011 se aprobó la siguiente normativa específica relativa al personal de Aena:

- Resolución de 7 de marzo de 2011, de la Dirección General de Trabajo, por la que se registra y publica el laudo arbitral por el que se establece el II convenio colectivo profesional de los controladores de tránsito aéreo en la entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.
- Real Decreto-ley 11/2011 de 26 de agosto por el que se establece que la negociación colectiva, la contratación y el régimen jurídico del personal laboral de la entidad pública empresarial, Aena, que no tenga la condición de controlador de tránsito aéreo será el legalmente establecido para el personal de Aena Aeropuertos, S.A.
- Resolución de 11 de octubre de 2011 de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), por la que antes del 15 de enero de 2012 la AESA procederá, de oficio, al canje de las licencias, habilitaciones y anotaciones de controladores civiles de tránsito aéreo como consecuencia del Real Decreto 1516/2009, de 2 de octubre, por el que se regula la licencia comunitaria de controlador de tránsito aéreo.

- Resolución de 29 de noviembre de 2011, de la Dirección General de Trabajo, por la que se registra y publica el I Convenio colectivo del Grupo de empresas Aena (Entidad Pública Empresarial, Aena y Aena Aeropuertos, SA).

### MARCO DE OPERACIONES Y SISTEMAS

El Real Decreto 1238/2011 del 8 de septiembre que regula el servicio de dirección en la plataforma aeroportuaria y las condiciones para su implantación, con el fin de garantizar la operación segura de las aeronaves en sus movimientos en las plataformas del aeropuerto requerirá por parte de la DNA, y previamente a la puesta en funcionamiento, la publicación de dicha puesta en servicio en la publicación de información aeronáutica (AIP) del servicio de información aeronáutica (AIS).

### SITUACIONES EXCEPCIONALES

Real Decreto 28/2011 de 14 de enero, cuya publicación deroga el Real Decreto 1611/2010 de 3 de diciembre por el que se encomendaba transitoriamente al Ministerio de Defensa las facultades de control de tránsito aéreo atribuidos a la entidad pública empresarial Aena, recuperando así ésta sus competencias relativas al control de la circulación aérea.

### INFRAESTRUCTURAS AERONÁUTICAS

El Real Decreto 1189/2011 de 19 de agosto tiene por objeto establecer el procedimiento de emisión de los informes y certificados de compa-

tibilidad (previstos en la Ley 21/2003 de Seguridad Aérea) previos al establecimiento, modificación y apertura al tráfico de los aeródromos de competencia autonómica y a la aprobación de los instrumentos de planificación de las instalaciones aeroportuarias autonómicas.

El ámbito de aplicación del Real Decreto está restringido a los aeropuertos de uso público, competencia de las comunidades autónomas, por lo que los aeropuertos de interés general, de titularidad estatal, quedan fuera de su alcance y por tanto sus disposiciones no afectan a la red de aeropuertos de Aena. Sin embargo, de modo indirecto, la Dirección de Navegación Aérea podría verse afectada en su calidad de prestador de servicios de navegación aérea (ATS y CNS) en aeropuertos de titularidad de las comunidades autónomas, en función de la relación contractual establecida con los gestores de dichos aeródromos.



Plataforma del Aeropuerto de Federico García Lorca Granada-Jaén



## Desarrollo y despliegue del sistema de navegación aérea europeo

De los programas en los que se participa a nivel internacional cabe señalar el papel que Navegación Aérea está desempeñando en SESAR (SES ATM Research), principal iniciativa comunitaria que dotará al sistema de gestión del tránsito aéreo (ATM) de las herramientas necesarias para afrontar las previsiones del tráfico en los próximos años y cuyo calendario se recoge en el Plan Maestro ATM.

Aena participa en la empresa común SESAR Joint Undertaking (SJU), formada por los principales actores del sistema ATM europeo, para hacer realidad el futuro sistema definido por el programa SESAR. La SJU coordinará y financiará las tareas de investigación, desarrollo y validación recogidas en el Plan Maestro ATM, de modo que entre 2016 y 2020, tras un proceso de industrialización, se llevará a cabo el despliegue progresivo de las soluciones operativas y sus facilitadores técnicos.

Durante el 2011 se llevó a cabo la monitorización técnica y económica de la participación de Aena en la Fase de Desarrollo del Programa SESAR. La actividad de validación prevista para 2011 finalizó en plazo y con los objetivos previstos conseguidos. Esto supuso el primer ejercicio de validación en el que participó Aena en el marco del programa de trabajo de la SJU, relacionado con la introducción de P-RNAV en el TMA de Madrid, y la participación en la producción del Plan 2012 que incluye el conjunto de ejercicios de validación en los que participará en el 2012.



En el contexto de actividades de desarrollo de la SJU destaca el trabajo en el lanzamiento de la campaña de actualización del Plan Maestro ATM, la colaboración entre Aena y Airbus dentro del programa de trabajo de la SJU y la gestión del paquete de trabajo de aeropuertos (WP6), en coordinación con Aena Aeropuertos S.A.

**El programa SESAR dotará al sistema de gestión de tránsito aéreo de las herramientas necesarias para afrontar las previsiones de tráfico de los próximos años**

## Principales rendimientos

El año 2011 ha estado marcado por la visión de navegación aérea fijada por el estado y la organización que quiere alcanzar a medio plazo: “ser líderes en la prestación segura y de calidad de servicios de navegación aérea en un entorno global y competitivo, valorados por sus clientes y la sociedad. En particular, alcanzar la excelencia como organización y disponer de personas altamente cualificadas, comprometidas y satisfechas”.

Conscientes de que la difícil situación mundial también afecta a los clientes, se han orientado todos los esfuerzos para fortalecer la seguridad de los servicios, mejorar su calidad, y aumentar la eficiencia económica.

En el nuevo marco legislativo definido durante los años 2010 y 2011, y tras una numerosa serie de actuaciones unidas a dichas reformas, se han obtenido una serie de rendimientos, algunos de los cuales forman parte del PNER (Plan Nacional de Evaluación del Rendimiento) 2012-2014, de obligado cumplimiento según el Reglamento (UE) Nº 691/2010.

Se han orientado todos los esfuerzos para fortalecer la seguridad de los servicios, mejorar su calidad, y aumentar la eficiencia económica



Los resultados obtenidos, alineados según las áreas de rendimiento definidas a nivel europeo, son:

### COSTE – EFICIENCIA

Gate – to – Gate: el coste total ATM/CNS por hora compuesta<sup>1</sup> en 2011 fue de 492 €, mejorando un 5% el 2010 y la meta establecida en el Plan Operativo 2011.

Ruta: durante 2011 se realizó el seguimiento de la evolución del indicador de costes ATM/CNS para ruta, alcanzándose un valor de 59 € mejorando la meta deseada de 63 €.

### PRODUCTIVIDAD

El valor de la productividad global alcanzado en 2011 superó a la meta establecida y mejoró el resultado de 2010, como consecuencia de la aplicación de las siguientes medidas:

- Modificación sustancial de condiciones de trabajo (modificación de horarios)
- Redimensionamiento salas de control en horario nocturno
- Optimización de la asignación de supervisores
- Optimización de los procesos de formación en las dependencias

<sup>1</sup> Indicador establecido a nivel europeo para la comparación de la eficiencia financiera de los proveedores de servicios de NA teniendo en cuenta tanto los servicios de ruta y aproximación como los aeroportuarios (fuente ACE – ATM Cost-Efficiency Report).

### SEGURIDAD DE LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

Nivel de seguridad ponderado: este indicador integra la monitorización de la evolución de los incidentes de tipo A y B con causas ATM ocurridos por cada 100.000 horas de vuelo controladas. Su valor en 2011 se mantuvo por debajo del límite establecido.

Índice de madurez de seguridad: la implantación de los sistemas de gestión de seguridad se monitoriza mediante este indicador, que está basado en la calificación obtenida por la organización en diversas áreas de trabajo. En 2011 se obtuvieron 65,74 puntos, mejorando los resultados de 2010 (62,95) y superando la meta puesta en 2011 de 64 puntos.



Hay que destacar el hecho de que la implantación de la reducción de la mínima de separación radar en septiembre de 2011 ha contribuido a reducir el número de incidentes por pérdida de separación lateral.

## CAPACIDAD

Demora en ruta: durante el 2011 se redujo respecto a 2010 por encima del 8%, debido a una mayor disponibilidad de sectores, derivado de la aplicación de las medidas enumeradas en el apartado de productividad. Además se han incrementado los valores de capacidad de determinados sectores y de sus posibles agrupaciones.

Verano 2011: a pesar de la aplicación de las medidas de incremento de productividad, la pérdida de fuerza laboral derivada del incremento de permisos por guarda legal y del absentismo no permitió reducir los índices de demora hasta la meta establecida.

Factor de ocupación sectores ACC: Las medidas de optimización adoptadas han permitido mejorar los valores del factor de ocupación de los ACC.

## MEDIOAMBIENTE

Durante el 2011 destacaron los siguientes proyectos:

CDA: para facilitar la implantación de operaciones que permiten volar a la aeronave según perfiles más eficientes, se ha completado la fase 2 gracias a la incorporación de procedimientos de descenso continuo en los aeropuertos de baja-media densidad de tráfico durante su periodo de operación. De esta manera se ha reducido la contaminación por CO<sub>2</sub> y la contaminación acústica en las áreas sobrevoladas, lo que ha permitido el cumplimiento del objetivo de reducción de emisiones contaminantes.

FUA: se han llevado a cabo multitud de actuaciones de reorganización del espacio aéreo mediante la reclasificación de aerovías (uso condicional), el establecimiento de nuevas rutas más directas, nuevos procedimientos de salida y entrada a distintos aeropuertos, etc.. Todas estas medidas iban dirigidas a reducir el número de millas voladas y por lograr una importante reducción en las emisiones de CO<sub>2</sub>.

## Principales actuaciones

### Recursos económicos

La estrategia de mejora de los servicios, con el objetivo final de ofrecer una mayor eficiencia a los clientes, se basa en el desarrollo de diferentes programas de actuaciones en las áreas relacionadas con estos servicios. La puesta en marcha de estos programas se traduce en recursos económicos que, con la aplicación del Plan de Austeridad 2010-2013 del gobierno, se han reflejado en los siguientes presupuestos de inversiones, ingresos y gastos ejecutados en 2011:

**Inversiones:** 133,19 millones €

**Ingresos:** 1.253,69 millones €

**Gastos:** 969,32 millones €

A continuación se relacionan las principales actuaciones llevadas a cabo por la Dirección de Navegación Aérea para conseguir la mejora de sus servicios y la consecución de los rendimientos propuestos.

### Servicio de organización y gestión del espacio aéreo

Este servicio consiste en la estructuración, planificación y gestión del uso del espacio aéreo, comprendiendo las reglas y procedimientos de operación, para garantizar su acceso al mismo en función de los distintos requerimientos de los usuarios.

Con el objetivo de alcanzar los máximos niveles de calidad en la prestación del servicio, mediante la mejora en la eficacia de su prestación y en la eficiencia del sistema, en 2011 se ha continuado el trabajo para optimizar la red de rutas y la sectorización ATC.



En 2011 se han completado los trabajos que permiten disponer de salidas instrumentales de contingencia en los aeropuertos de las Islas Baleares y las Islas Canarias; se modificaron maniobras y procedimientos a diversos aeropuertos de la red y se llevaron a cabo actuaciones de mejora en los niveles de corte entre sectores del ACC Madrid y de las agrupaciones de sectores en el ACC Barcelona. También se encuentran en avanzado estado numerosos proyectos que verán la luz durante el primer semestre de 2012, como el desdoblamiento de aerovías del levante y TMA de Baleares, un nuevo diseño de procedimientos instrumentales para los tráficos interinsulares en Baleares; el nuevo diseño de espacio aéreo para la puesta en servicio de la segunda pista del Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol, la ampliación del TMA de Galicia, y la implementación de salidas instrumentales de contingencia para los aeropuertos del TMA de Barcelona, del TMA de Valencia, del TMA de Sevilla, del TMA de Galicia y del Aeropuerto de Bilbao.

Se han iniciado los estudios para la optimización de la sectorización de los TMA de Valencia y Canarias, y el diseño para la creación de nuevas rutas directas nocturnas y la introducción del FreeRoute como proyectos del SW-FAB.

Ha proseguido el esfuerzo para introducir la navegación aérea de precisión (PRNAV) en los TMAs y sus procedimientos de entradas y salidas instrumentales asociados (SIDs/STARs), con el objeto de que las aeronaves puedan volar cualquier trayectoria sin ningún tipo de restricción. En este ámbito, en 2011 se ha continuado con los trabajos de diseño de los TMA de Madrid y Barcelona, y se han llevado a cabo las actividades necesarias para la implantación de maniobras P-RNAV basadas en GNSS.



Carta de radionavegación TMA Barcelona

Programa CAELUS: en el marco de la nueva legislación aplicable a los ANSP en España, la Ley 9/2010 y el RDL 13/2010, en el que se determina la liberalización del servicio de control de tránsito aéreo en los aeródromos y dentro de la evolución propiciada por el Cielo Único Europeo (SES), es necesario llevar a cabo un programa de reestructuración del espacio aéreo, que facilite la consecución de los objetivos planteados por esta normativa y que permita progresar en la evolución de NA como proveedor de servicios de tránsito aéreo en este nuevo entorno, todo ello para facilitar una reestructuración en las torres de control que les permita ser más eficientes y competitivas. La mayoría de las tareas programadas para el 2011 han tenido que ser planificadas

de nuevo, ya que hasta marzo del 2012 no estarán finalizados los estudios previos necesarios para el diseño del espacio aéreo de ruta y TMA.

Navegación Aérea sigue adelante con la estrategia de responsabilidad hacia el medioambiente gracias a diferentes proyectos para minimizar el impacto de sus servicios. Comenzando por Asturias y Santander, que han sido los primeros en utilizar los aterrizajes verdes en horario diurno, en 2011 culminó la segunda fase de implantación de operaciones con procedimientos de descenso continuo (CDA - Continuous Descent Approach) que permiten volar a la aeronave según perfiles más eficientes, reduciendo consecuentemente la contaminación por las emisiones de CO<sub>2</sub> y la contaminación acústica. Además, ha proseguido la coordinación civil/militar, dentro del proyecto FUA (Flexible Use of Airspace), para el uso conjunto del espacio aéreo, con el fin de implantar procedimientos que permitan gestionar el espacio aéreo compartido en tiempo real. En 2011 concluyó la fase 2: redimensionado de las zonas militares de la región sur, puesta en servicio nuevos procedimientos SID y STAR de los aeropuertos de Sevilla, Jerez y Almería, y creación de nuevas aerovías y autorización del uso condicional de otras.

Todas estas actuaciones suponen una extraordinaria carga de trabajo, necesaria para llevar a cabo los numerosos estudios previos, el desarrollo de diferentes herramientas para análisis y las validaciones operacionales final de todos aquellos proyectos relacionados con la Gestión del Espacio Aéreo.

## Servicio de gestión de la capacidad / demanda

Este servicio optimiza la relación entre las capacidades del sistema y la demanda de tráfico aéreo, maximizando el aprovechamiento de la capacidad disponible (número máximo de movimientos / operaciones de aeronaves que entran en un sector de control, sobrevuelan un punto determinado y despegan o aterrizan en un aeropuerto o un grupo de ellos durante una hora), para garantizar una afluencia óptima del tráfico aéreo y cumplir con los objetivos de máxima seguridad, sin que ello suponga un perjuicio significativo para la operatividad, la economía o el medioambiente en condiciones normales.

La Dirección de Navegación Aérea, durante el 2011, continuó trabajando en la aplicación de una sectorización modular más fácilmente adaptable en tiempo real, con el objeto de mejorar el ajuste de la capacidad ofertada a los flujos de tráfico. Esta sectorización modular se está desarrollando en el ámbito del proyecto iTEC-FDP, mediante la fijación de Volúmenes Funcionales (FV) predefinidos, que deberán permitir el ajuste de los sectores de un ACC (agrupables, combinables, subdivisibles) para afrontar distintas situaciones y cargas de trabajo.

Por otra parte, la determinación de la capacidad es fundamental para lograr una optimización del sistema de navegación aérea, para lo cual durante el 2011 se ha continuado el desarrollo y la evolución de las múltiples herramientas internas de análisis CNS/ATM que el servicio necesita.



- PICAP y PICAP+: (Programa de Investigación de Capacidad de Pista) Herramienta y metodología de cálculo de capacidad en pista.
- NORVASE / MECANO: Herramienta, Metodología y Normativa para Validación de Sectores y Método de Cálculo de Capacidad asociado (MECANO).
- GENES: Gestor de Nuevas Estructuras de Sectores. Herramienta y metodología de diseño de sectores mediante algoritmos genéticos.
- MICA: Modelo Integrado de Capacidad desde el punto de vista de la actividad ATC.
- MENTOR: análisis demanda vs capacidad del SNA.
- PERSEO: implantación del proyecto PERSEO para el cálculo de necesidades operativas en ACC en función de la demanda.
- ATON: desarrollo de una herramienta para la automatización de tomas NORVASE mediante reconocimiento de voz.



Interior de la sala de control del centro de Torrejón

## Servicio de tránsito aéreo

Con este servicio, Navegación Aérea ordena y secuencia el tráfico aéreo facilitando la separación necesaria entre aeronaves y entre éstas y cualquier obstáculo; proporciona asesoramiento e información útil para la operación de las aeronaves en vuelo; notifica y auxilia a los organismos pertinentes respecto de las aeronaves que necesitan ayuda y salvamento.

El desarrollo tecnológico y la automatización del sistema de navegación aérea llevaron a la creación del Sistema Automatizado de Control de Tránsito Aéreo (SACTA). Durante el 2011 continuó su evolución y dos de los hitos más importantes fueron la puesta en servicio de la función Alerta de conflictos a corto plazo (STCA) implantada en todos los TMAs y la validación de la funcionalidad DMAN (Gestión de salidas con demoras) en la versión SACTA 3.Z5.10, disponible para su próxima puesta en servicio en las TWRs de Barcelona y Madrid – Barajas.

En el mes de marzo finalizó la transición en todos los ACC a la versión SACTA 3.Z5.17, que incorpora una evolución en la simulación dinámica.

También durante el año 2011 se publicaron en el AIP y entraron en servicio operacional (22 de septiembre de 2011) los nuevos valores de distancias Mínimas de Separación Radar (MSR): 5MN en Ruta y 3 MN en TMA.

En 2011 se pusieron en servicio las nuevas torres de Fuerteventura (18/02/11), Santiago (20/09/11) y Tenerife Norte (23/11/11).

Dentro de la estrecha colaboración que Navegación Aérea lleva a cabo con aeropuertos, se ha actuado en un programa que busca la integración del nodo de la red aeroportuaria en la red ATM aprovechando al máximo las infraestructuras disponibles. Para ello se ha participado en varios proyectos: el proyecto A-CDM (Advanced- Collaborative Decision Making) que incluyó la firma en 2011 del MoU (Memorandum of Understanding) del Aeropuerto de Madrid-Barajas entre los agentes implicados con la participación de Eurocontrol, y el proyecto DMAN (Departure Manager), que pretende optimizar las secuencias de despegue para maximizar el rendimiento de la pistas, minimizando la demora y cuya puesta en servicio está prevista durante el primer semestre de 2012.

## Servicio de información para la navegación aérea (AIS)

Este servicio de Navegación Aérea garantiza el proceso, la gestión y el acceso de los usuarios a toda la información aeronáutica relevante, actualizada y validada necesaria para su operación. El AIS suministra la información aeronáutica necesaria para que las operaciones aéreas se desarrollen con seguridad, regularidad y eficiencia. Toda esa información se publica y distribuye desde los servicios centrales de Navegación Aérea.



Torre de control de Fuerteventura

En 2011 se pusieron en servicio las nuevas torres de Fuerteventura, Santiago y Tenerife Norte

Durante 2011, se ha seguido avanzando en la transición hacia un modelo de servicio de información aeronáutica basado en servicios digitales de información, así como en la adaptación de los procesos a las nuevas normativas que están surgiendo en el ámbito nacional y SES.

De entre los numerosos proyectos en ejecución, destaca el proyecto Digital NOTAM (evolución del sistema NOTAM actual en Europa) que en 2011 realizó el proceso de pruebas con la nueva herramienta EURO-NOTAM en conexión directa con el sistema de Aena, ICARO XXI, con total éxito, lo que supuso la declaración de este servicio como operativo como adelanto a la publicación de los nuevos NOTAM de maniobras GPS-EGNOS en España previstos a mediados de 2012.

Otro de los sistemas que Navegación Aérea continua evolucionando es el sistema ICARO (Integrated COM/AIS/AIP & Reporting Office Automated System), que facilita diferentes servicios para el usuario aeronáutico: gestión de la información aeronáutica, NOTAM, boletines de información previa al vuelo, información meteorológica y la presentación de mensajes de plan de vuelo. A lo largo del año 2011 se instaló ICARO como parte de las herramientas de trabajo de los aeropuertos AFIS de La Gomera, El Hierro, Burgos y Huesca-Pirineos.

Siguiendo con el esfuerzo por desarrollar los sistemas de navegación aérea, se ampliaron las funcionalidades del sistema INSIGNIA (Sistema de Información Geográfica para la Información Aeronáutica) para la producción de cartas visuales. Además, el proceso de carga y actualización de datos se encuentra completamente implantado como demuestra que ya se hayan generado las cartas VAC del AIP desde la base de datos desde la enmienda AIRAC AMDT 06/11 de julio. También se ha preparado el sistema y los procedimientos para la carga de datos de

procedimientos SID y STAR y para la carga de datos de aeródromo, que ya se ha realizado para los aeropuertos de Valencia y Huesca- Pirineos.

Finalmente, en el área de la publicación de información aeronáutica se ha trabajado continuamente en su actualización gracias a la publicación de nuevos procedimientos instrumentales por bajas de radioayudas, nuevas salidas de contingencia en algunos aeropuertos y nuevos programas de cálculo para las cartas.



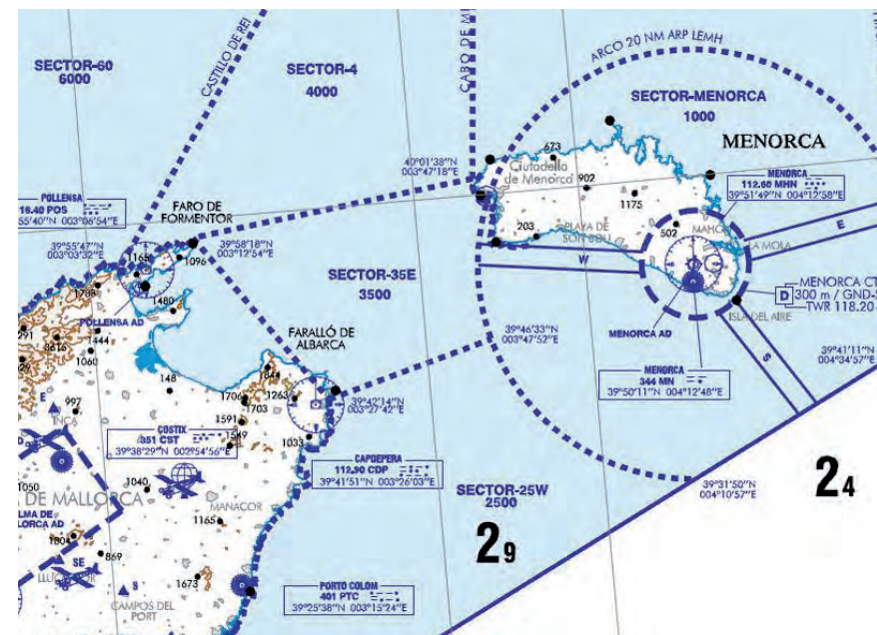
Portada AIP

## Servicio CNS (Comunicación, Navegación y Vigilancia)

Este servicio garantiza la disponibilidad, explotación y mantenimiento de los medios técnicos e instalaciones del sistema de navegación aérea en apoyo a la operación de aeronaves.

### COMUNICACIONES

Las comunicaciones aeronáuticas siguen siendo uno de los pilares que sustentan el servicio de tránsito aéreo. En su vertiente Tierra-Aire (T/A) que da servicio a las comunicaciones controlador-piloto, destaca como proyecto estratégico la reducción del ancho de banda de comunicaciones voz piloto-tierra de 25 a 8,33 kHz para conseguir aumentar el número de frecuencias disponibles. Aunque España no sufre su escasez, la situación crítica de otros países europeos ha impulsado que esta solución sea de obligado cumplimiento por encima de FL195. Dados los beneficios obtenidos, la medida se generalizará a todos los niveles de vuelo mediante una enmienda a la normativa actual, lo que requiere de preparación por parte de todos los actores implicados. Durante el año 2011 se puso en operación nuevo equipamiento de comunicaciones T/A en los aeropuertos de Fuerteventura, Santiago y Tenerife Norte, en el centro de receptores principal del Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol, para las nuevas frecuencias de ruta y ACC-Brest en la TWR de Asturias y en los aeropuertos AFIS de Burgos y Huesca-Pirineos.



Cartas de radionavegación

Uno de los sistemas directamente relacionado con la prestación del servicio de tránsito aéreo es el Sistema de Comunicaciones Voz (SCV) que se encuentra actualmente en un proceso de cambio de tecnología y estandarización internacional, para basarse en protocolos de VoIP (Voice over IP). Durante el año 2011 y en paralelo a este futuro desarrollo, se actualizó y homogenizó la versión 1.10.3.22 de los SCV IP de Madrid (09/11/2011) y Barcelona (02/12/2011). También se llevó a cabo la renovación del Sistema de grabación/reproducción voz del



ACC-TMA/Madrid así como la instalación de nuevos SCV y sistemas de grabación digital en las nuevas torres de Fuerteventura, Santiago y Tenerife Norte.

Por otra parte, en su vertiente Tierra-Tierra, Navegación Aérea dispone de su propia red de comunicaciones para dar solución a las necesidades de intercambio de datos entre los diferentes sistemas, tanto a nivel nacional como a nivel internacional entre las diferentes ANSPs (Air Navigation Service Provider). En Navegación Aérea, durante el 2011 se amplió la presencia de la red propia en nuevas dependencias, poniéndose en operación nodos en las nuevas torres de Fuerteventura, Tenerife Norte y Santiago. Al mismo tiempo se desplegaron diferentes enlaces para comunicaciones tierra-tierra: en el 2011 se puso en funcionamiento un radioenlace entre Taborno y la torre de Tenerife Norte, y se finalizó la instalación de los anillos de fibra óptica en Fuerteventura, Santiago, Tenerife Norte y Málaga.

También destaca la entrada en operación continua (7dx24h) de la herramienta EURNOTAM para mensajería aeronáutica.

## NAVEGACIÓN

Navegación Aérea está desarrollando su red de radioayudas a la navegación (que permiten a la aeronave guiarse) acorde con la introducción de nuevas tecnologías y aplicaciones de navegación, con el objeto de mejorar el servicio reduciendo en lo posible los costes de equipamiento y mantenimiento. Para ello se retiraron en el 2011 siete NDB (Non-Directional Beacon) y se adaptaron o sustituyeron varios VOR/DME (VHF Omnidirectional Range/Distance Measurement Equi-



Estación de comunicaciones

pment). Además , se cambiaron los ILS/DME (Instrumental Landing System) de Murcia- San Javier (pista 23), Málaga-Costa del Sol (pista 13 y 31), e instalaron ILS/DME en Málaga-Costa del Sol (pista 12) y Logroño (pista 29). Asimismo se ha acometido el traslado de los sistemas GP/DME para la adecuación al cumplimiento de la normativa del anexo 14 junto con la modificación de pista en Tenerife Norte (pista 12) y Alicante (pista 10).

Paralelamente, durante el 2011 se trasladaron los equipos de supervisión y control a nuevas torres y se desarrolló el sistema SIRA y de estudios relativos a Safety y Verificación CE referentes a radar y radioayudas.

Continuando en el ámbito de la navegación por satélite, durante el año 2011 se han llevado a cabo las actividades destinadas a la puesta en operación de procedimientos de vuelo basados en prestaciones, que permitirán a las aeronaves operar en condiciones de vuelo instrumentales haciendo uso exclusivamente del equipamiento de a bordo, y que en un futuro próximo permitirá el diseño y puesta en servicio de nuevos procedimientos no condicionados por la existencia de radioayudas.

El futuro sistema de navegación por satélite, EGNOS, fue sometido a prueba en diversos aeropuertos mediante vuelos de ensayo. Gracias a este sistema, el piloto podrá realizar aproximaciones instrumentales sin necesidad de disponer de radioayudas en tierra en cada aeropuerto, lo que supondrá un importante avance en términos de seguridad y operatividad.



DVOR. Doppler VHF Omnidirectional Range



## VIGILANCIA

En el ámbito del sistema de vigilancia de Navegación Aérea, necesario para mantener la seguridad del tráfico aéreo mediante el seguimiento e identificación de una aeronave a lo largo de toda su trayectoria, se ha ampliado y mejorado la cobertura radar: concretamente está en ejecución la actualización de seis equipos MSSR a Modo S y el suministro de un nuevo radar Modo S. En noviembre se puso en servicio el nuevo radar de aproximación (primario y secundario) del Aeropuerto de Gran Canaria.

Continuando con la evolución de la vigilancia en superficie en los aeropuertos, que está llevando a cabo Navegación Aérea, finalizó la instalación de radares de superficie (SMR) en Asturias, Barcelona y Santiago de Compostela. Al mismo tiempo, se está instalando un SMR en el Aeropuerto de Bilbao y sistemas de multilateración Modo-S (SMMS) en los aeropuertos de Barcelona-El Prat y Málaga-Costa del Sol.

La Dirección de Navegación Aérea está llevando a cabo un programa de investigación de sistemas aeronáuticos avanzados, dentro del cual destaca, en 2011, la implantación de la Fase 3 de SACCAN, un sistema que implantó el ADS-C (Automatic Dependant Surveillance – Contract) y el CPDLC (Controller Pilot Data Link Communication) en el FIR Canarias, y que incluye la realización de pruebas con el nuevo sistema SACCAN v2. También hay que señalar la finalización del proyecto OPTIMI que analiza las mejoras en el tracking de aeronaves en áreas oceánicas gracias a la ADS-C.

## EXPLOTACIÓN TÉCNICA

De entre las diferentes actuaciones dirigidas a la mejora y actualización de las infraestructuras de navegación aérea llevadas a cabo a lo largo de todo el año 2011, destacan como significativas la finalización de la ampliación de la sala de equipos del radar secundario en Taborno (Tenerife) y la mejora de las instalaciones eléctricas de NA en aeropuertos de categoría II/III.

Asimismo, se trasladó el NOF al edificio de sistemas centralizados del ACC Madrid y finalizaron las obras del edificio del nuevo centro de apoyo logístico en Paracuellos del Jarama, aunque aún queda pendiente la ejecución de las partidas correspondientes a la conexión al alcantarillado público y al acceso al mismo.

El año 2011 supuso un mayor esfuerzo y exigencia con respecto a la documentación generada en el ámbito de la explotación técnica debido a la creación de Aena Aeropuertos S.A. y a la necesidad de generar acuerdos entre Aena y Aena Aeropuertos S.A. para la prestación de servicios, coordinación, mantenimiento, etc.

Como resultado de que el ámbito de actuación en la explotación de sistemas CNS/ATM abarca a toda Navegación Aérea, las principales actuaciones genéricas realizadas durante el ejercicio 2011 fueron:

- Soporte logístico central a las instalaciones del SNA
- Mantenimiento de sistemas de NA por las Unidades Regionales, según procedimientos y métodos establecidos
- Explotación y mantenimiento de los sistemas de navegación aérea (REDAN, CRAMI, VOLMET, ICARO XXI, RECON, COS, SACTA, etc.), algunos de los cuales se encuentran centralizados.

Además, hay que destacar también el cumplimiento de la planificación de calibraciones en vuelo de instalaciones de navegación aérea, durante 2011, gracias al uso combinado de las Unidades de Calibración del CECAG de las FF.AA, la Unidad de Verificación en Vuelo de Aena Internacional y la Unidad Externa CFI (Cobham Flight Inspection) mediante los contratos vigentes con dichas empresas. Adicionalmente, señalar que se superó el compromiso de 750 horas de vuelo efectuadas por

la Unidad de Verificación en Vuelo de Aena Internacional al alcanzarse las 800,67 horas.

Hay que señalar también los altos niveles de continuidad y disponibilidad de los servicios de navegación aérea conseguidos en la explotación del sistema CNS/ATM y que se elevaron ambos niveles por encima del 99% a lo largo del año 2011.

## Excelencia en la gestión

Uno de los compromisos de la Dirección de Navegación Aérea es alcanzar la excelencia en la gestión empresarial, es decir, aplicar el conjunto de prácticas sobresalientes en la gestión de la organización.

Para alcanzar esta excelencia en la gestión, se han llevado a cabo numerosas actividades en los siguientes ámbitos:

### SEGURIDAD OPERATIVA

La seguridad constituye la razón de ser del servicio prestado por Navegación Aérea, lo que la convierte en parte fundamental de todos sus proyectos y en una línea estratégica de por sí. Uno de los objetivos es mantener los más altos niveles de seguridad en los servicios de la DNA para lo cual se establecieron tres indicadores de seguridad en 2011 que permitiesen medir su cumplimiento.

Para desarrollar el cumplimiento de estos objetivos, se establecieron dos planes a cinco años, uno por cada objetivo:

- En lo referente al indicador de madurez de seguridad, se ha desarrollado el Plan de Acción del Indicador de Madurez, que recoge las actividades y los responsables de llevarlos a cabo con el objetivo de subir tanto la puntuación como el nivel de madurez.
- En lo referente al plan de acción de descenso del Nivel Ponderado de Seguridad (NPS), se han analizado las principales contribuciones al NPS global y posibles medios de reducción de dichas contribuciones:
  - » Las principales contribuciones al NPS son las vulneraciones de la separación mínima en los centros de control y LEMD. La prioridad es LECM, seguida de LECB y LEMD, y finalizando con LECL, LECS, GCCC y LECP.
  - » Las acciones que hay que llevar a cabo están relacionadas con la puesta en marcha de las Safety Nets, la formación del personal de control de los sectores más críticos en procedimientos para evitar o mitigar los principales factores causales detectados en los incidentes, la coordinación con los operadores y el EMA para

reducir los incumplimientos de las aeronaves y la evaluación de determinados procedimientos para comprobar si su cumplimiento es factible por parte de las aeronaves.

### SEGURIDAD FÍSICA

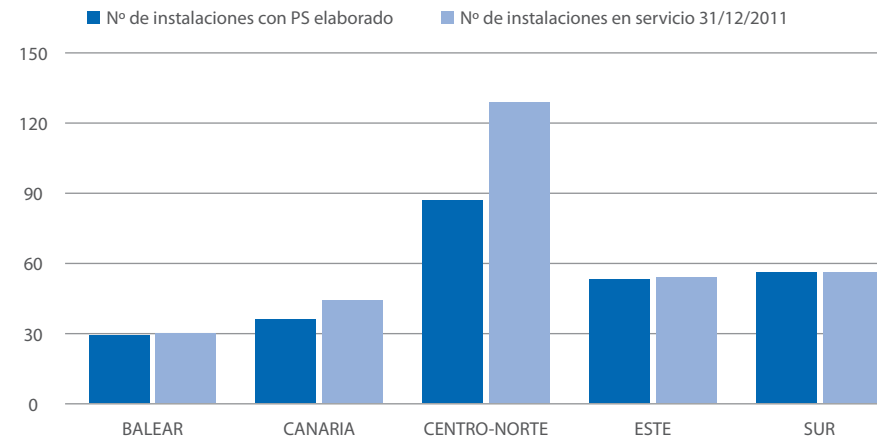
Dentro de la gestión de la Seguridad Física en Navegación Aérea, se ha seguido trabajando en los Programas de Seguridad Física (PS) de las instalaciones de Navegación Aérea, que recogen un diagnóstico detallado de la situación real y objetiva de la seguridad física de una instalación o dependencia para la prestación del servicio de navegación aérea. Como parte esencial de este diagnóstico se determina el nivel de riesgo de la instalación o dependencia de acuerdo con su criticidad y vulnerabilidad.

### CALIDAD

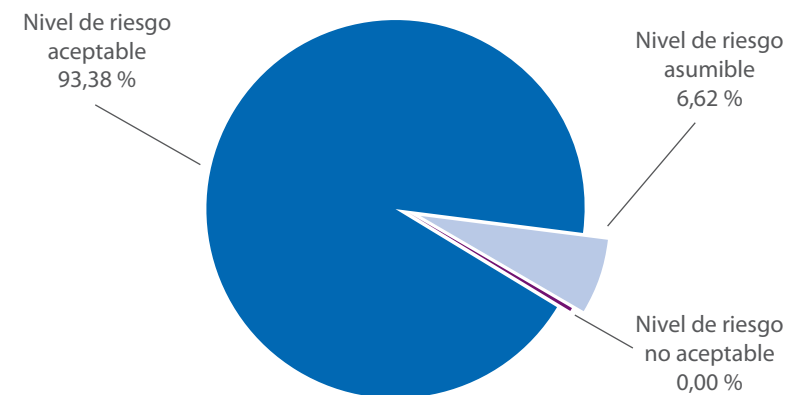
La Dirección de Navegación Aérea, en una clara apuesta por la mejora continua de la calidad de su servicio, ha mantenido durante el año 2011 la certificación del sistema de gestión de calidad (SGC) conforme a la norma UNE-EN-ISO 9001:2008, tras la auditoría de seguimiento de AENOR realizada entre el 25 de abril y el 13 de mayo de 2011.

Tras la integración de los Sistemas de Gestión de la Calidad, Ambiental, Seguridad Física y Seguridad Operacional de la Dirección de Navegación Aérea en el Sistema Integrado de Gestión, también se ha mantenido el certificado del Sistema Integrado de Gestión (Calidad y Medio-

INSTALACIONES CON PS ELABORADO, DRNA



PORCENTAJE DE NIVELES DE RIESGO



Dentro del compromiso que Navegación Aérea ha adquirido con la sociedad, está la responsabilidad hacia el medioambiente. Para cumplir con ella, han continuado los esfuerzos para reducir el consumo de energía eléctrica en los centros así como en la sustitución de aparatos que contengan gases regulados que agotan la capa de ozono

ambiente) SGI-008/2010. Como parte de la optimización del SIG, en el 2011 se ha elaborado una guía de estudios para la optimización de procesos que establece la metodología que hay que seguir.

Como parte fundamental de la mejora llevada a cabo en el sistema de gestión de calidad, se encuentra la comunicación con el cliente (consultas, sugerencias, quejas, reclamaciones-CSQR), que ofrece un mayor conocimiento de su opinión y que Navegación Aérea mantiene a través de diferentes canales: foro de clientes, portal OVACNA (Oficina Virtual de Atención al Cliente de Navegación Aérea), comités internos y la sede electrónica accesible desde la web.

- La consulta formal a los usuarios del espacio aéreo materializada en el Foro de Clientes de Navegación Aérea que no pudo celebrarse en la fecha prevista de diciembre, ha sido convocada para el 29 de febrero 2012.
- Por otra parte, la Encuesta de Calidad Percibida 2011 se ha realizado en su totalidad con recursos propios de la Navegación Aérea.
- El nuevo procedimiento de comunicación con los clientes adaptado a la Administración Electrónica de Aena ha sido implantado con éxito en coordinación con la Dirección Corporativa de Aena, e integrado en el proceso de comunicación externa de Navegación Aérea.

## MEDIOAMBIENTE

Dentro del compromiso que Navegación Aérea ha adquirido con la sociedad, está la responsabilidad hacia el medioambiente. Para cumplir con ella, han continuado los esfuerzos para reducir el consumo de energía eléctrica en los centros así como en la sustitución de aparatos que contengan gases regulados que agotan la capa de ozono. Durante el año 2011, la Dirección de Navegación Aérea ha mantenido el certificado del sistema de gestión ambiental (SGA) conforme a la norma UNE-EN-ISO 14001:2004

Para minimizar el impacto en el medioambiente de sus servicios se ha trabajado en dos proyectos clave:

- Se ha completado la fase 2 mediante la incorporación de procedimientos de descenso continuo (CDA) en los aeropuertos de baja-

media densidad de tráfico durante su periodo de operación, con el objeto de que las aeronaves vuelen más eficientemente reduciendo la contaminación por emisiones de CO<sub>2</sub>.

- Al mismo tiempo se han llevado a cabo multitud de actuaciones de reorganización del espacio aéreo destinadas a reducir el número de millas voladas y por ende a un importante descenso en las emisiones de CO<sub>2</sub>.

Dentro del Plan de sensibilización de Calidad y Medio Ambiente 2010-2011, a lo largo de 2011, se ha desarrollado e impartido formación sobre el procedimiento de control ambiental de proveedores y contratistas, se ha elaborado la formación medioambiental específica para el personal de explotación técnica y, finalmente, se ha preparado en formato vídeo la divulgación general del Sistema de Gestión de NA, que será impartida a todo el personal.

## SISTEMAS DE INFORMACIÓN

Todas las actuaciones desarrolladas en TIC han ido orientadas al mantenimiento y mejora de los servicios prestados a la Dirección de Navegación Aérea.

### Planificación y coordinación de servicios

- Consolidación de servicios de Sistemas de Información de la DRNA Sur en SSCC NA.
- Proyecto de optimización de los recursos de impresión mediante sistema SAFECOM

- Traslado de los servicios de Sistemas de información de usuario al nuevo edificio Pegaso City.
- Puesta en producción de los nuevos servidores HP-UX y comienzo de la migración de todos los servicios UNIX a la nueva plataforma, tales como (GESTAR, ABACOST, GESTLIN,...)
- Implantación y puesta en producción de un sistema de monitorización SCOM de los servicios Backoffice.
- Migración de internav a un entorno con tecnología SharePoint Portal Server.
- Participación en el estudios de rendimiento y distintas mejoras de varias aplicaciones en producción, tales como: GESIS, SATMA, ETNA, GESTUR 2005.
- Desarrollo de nuevas aplicaciones, tales como:
  - » Encuestas solicitadas por distintas unidades de Navegación Aérea, ABACOST (Análisis Coste-Beneficio), Archivo\_PC (Gestión de Registro), CAPREX (Catálogo de Proveedores y Expedientes, PAPEX), Gestión de PACES, Pedidos y Expedientes, ALMADEX (Análisis de la aplicación para la gestión del almacén del ACC Centro Norte), SILNA (Mantenimiento del almacén CAL del SNA)

### Infraestructuras y seguridad TIC

- Proyecto de auditoría de seguridad e intrusión.
- Mejora de rendimiento y seguridad en la infraestructura de almacenamiento y backup gracias a la implantación de varios proyectos.



- Nuevo CPD en edificio de Servicios Centralizados en el ACC de Torrejón.

#### Comunicaciones

- Traslado de la torre de Fuerteventura.
- Instalación MacroLAN CAL.
- Migración de todos los enlaces de telefonía a Vodafone al ser adjudicataria del concurso corporativo de las comunicaciones.
- Mejora de la seguridad en la red a través de varios proyectos (firewalls, pasarelas, segmentación de red, 802.1x)
- Implementación de la herramienta de gestión de NNMi para monitorizar toda la red de comunicaciones de navegación aérea.
- Instalación de un sistema de telefonía y red corporativa en la nueva sede de las oficinas en Ciudad Pegaso a nivel de equipamiento, reorganizando todos los enlaces de comunicaciones asociados.

#### AFIS

Durante el 2011 se designaron a los Aeropuertos de Burgos (10 de febrero) y Huesca-Pirineos (15 de diciembre) como aeropuertos con Información de Vuelo de Aeródromo (AFIS). Estas dos dependencias, en las que Aena prestaba el Servicio de Control de Aeródromo (ATC-Aeródromo), han pasado a recibir el servicio AFIS, que es proporcionada por un proveedor de servicios de navegación aérea diferente de Aena.

#### CERTIFICACIÓN

A fecha de 7 de julio de 2011 AESA emitió el certificado de Aena como organización proveedora de formación de controladores de tránsito aéreo, formación continua y de unidad (incluyendo la formación de instructores).

A lo largo de este año, se ha acometido el plan de supervisión de AESA 2011 para el mantenimiento del certificado de Aena como prestador de servicios de navegación aérea así como organización proveedora de formación de controladores de tránsito aéreo.

Durante el año 2011 se ha iniciado internamente el análisis de evidencias de la certificación como proveedor de servicios de navegación aérea, con el fin de preparar de cara a 2012 la base documental de evidencias de renovación del certificado.

#### PARTICIPACIÓN INTERNACIONAL

Debido al alcance transfronterizo de la navegación aérea, no limitado únicamente al ámbito europeo, es parte de la estrategia de la Dirección de Navegación Aérea el establecimiento de acuerdos y alianzas con otros proveedores de servicio para mejorar sus rendimientos.

Como parte de la normativa europea, antes del 2012 los estados miembros deberán establecer Bloques Funcionales de Espacio Aéreo (FAB), basados en requisitos operativos e independientes de las fronteras nacionales. El proceso de constitución del FAB SW (South-West) evolucionó durante 2011 razonablemente, teniendo en cuenta la situación

institucional en Portugal durante ese año, asimismo se definió a finales de año la hoja de ruta de los proyectos operativos del FAB SW que se implementarán desde el año 2012 hasta el 2020.

Otros foros en los que la Dirección de Navegación Aérea coopera activamente fortaleciendo su posición y en los que se ejerce una acción cada vez más coordinada a nivel internacional son:

CANSO (organización mundial de proveedores civiles de servicios de Navegación Aérea), OACI (Organización de Aviación Civil Internacional): en el ámbito de CANSO GLOBAL se completó con éxito la elaboración de la estrategia global de CANSO y el establecimiento de la Oficina de CANSO Latinoamérica. En CANSO EUROPA se participó muy activamente en el documento de posición para el despliegue de SESAR, con la elección de Aena como representante CANSO en el grupo de expertos de la CE para el desarrollo de una propuesta.

A6 (grupo constituido por varios proveedores de NA europeos participantes en el programa SESAR y miembros de la SJU: Aena, NATS, ENAV, DSNA, DFS y NORACON): se consolidó el marco de cooperación en el grupo A6 con la firma el 22 de junio de un Memorando de Cooperación para reforzar la participación en SESAR. Aena lidera el grupo del A6 relativo a las actividades de la SJU.

AEFMP (grupo formado por los proveedores de servicio de navegación aérea de Argelia, España, Francia, Marruecos y Portugal): se desarrollaron de forma adecuada las actividades correspondientes al plan de armonización con la aprobación del plan de trabajo 2011 y el acuerdo de iniciativas en los ámbitos de la interoperabilidad técnica (redes COM IP y TDM, certificación sistemas ATM/CNS) y operativa (migración FPL), así como participación en Proyecto EUROMED II.

Durante todo el año, el marco europeo y el marco nacional han continuado siendo altamente prolíficos en reglamentos y normativas por lo que la Dirección de Navegación Aérea está llevando a cabo una importante reestructuración en todos sus ámbitos para adaptarse a ellas y, consecuentemente, mejorar sus rendimientos. A lo largo del año 2011 se han llevado a cabo numerosas actuaciones orientadas al cumplimiento de los compromisos adquiridos con los clientes y la sociedad, participando activamente en proyectos de cooperación europea, de cooperación nacional como es el FUA (Flexible Use of AirSpace) dentro de la cooperación civil/militar, y en proyectos propios de la Dirección de Navegación Aérea como el fomento de la eficiencia económica. Estas tareas de adaptación continuarán durante el año 2012 debido a su extraordinaria relevancia y magnitud.



# 3 Aena Aeropuertos



El nacimiento de Aena Aeropuertos, en junio de 2011, obedece a un importante cambio en el modelo de gestión de Aena. La nueva empresa asume todas las competencias de gestión aeroportuaria y se prepara para hacer posible la entrada de capital privado. Una empresa que nace con una gran experiencia a sus espaldas: es el primer gestor aeroportuario del mundo por número de pasajeros, más de 200 millones en 2011, con una red de 47 aeropuertos y dos helipuertos en España y que también participa directa o indirectamente en la gestión de otros 29 aeropuertos en el mundo.

## Aeropuertos

En el año 2011, los aeropuertos españoles registraron más de 204,3 millones de pasajeros (un 6 % más que en 2010), operaron más de 2,1 millones de vuelos (+1 %) y se transportaron más de 672.000\* toneladas de mercancías (+3 %).

Estas cifras reflejan un crecimiento de pasajeros, operaciones y carga. Por lo tanto, se aprecia una recuperación del tráfico en general en todos sus indicadores.

### PASAJEROS

Un total de 204.386.371 pasajeros utilizaron las instalaciones de la red durante el 2011, lo que representa un crecimiento del 6% respecto a 2010. Del total de estos pasajeros, 203.305.122 corresponden a vuelos comerciales (+6,1%). De ellos, 127.082.235 utilizaron vuelos internacionales (+10,5%), y 76.222.887 viajaron en vuelos nacionales (-0,6%).



Aeropuerto de Madrid-Barajas

\*No incluye otras clases de tráfico ni tránsitos

Entre los principales aeropuertos por tráfico de pasajeros, Madrid-Barajas continúa siendo el mayor de la red, con 49.671.270 pasajeros, lo que supone un decremento del 0,4% respecto a 2010. Le siguen Barcelona-El Prat, con 34.398.226 pasajeros (+17,8%); Palma de Mallorca, con 22.726.707 (+7,6%); Málaga-Costa del Sol, con 12.823.117 (+6,3%); Gran Canaria, con 10.538.829 (+11,1%); y Alicante, con 9.913.731 (+5,7%).

Entre los principales aeropuertos por tráfico de pasajeros, Madrid-Barajas continúa siendo el mayor de la red, con 49.671.270 pasajeros

Entre los mayores crecimientos porcentuales, destacan los helipuertos de Algeciras y Ceuta, con un crecimiento del 130,2% y 56,8% respectivamente, y los aeropuertos de Zaragoza (+24,0%), Santander (+21,4%), Fuerteventura (+18,6%), Valladolid (+17,8%), Sevilla (+17,4%), Santiago (+13,4%), Lanzarote (+12,3%), Ibiza (+12,0%) y La Palma (+7,6%).

Durante el 2011, aumentó el tráfico internacional de pasajeros hasta un 10,5%, en el con-



Interior de la nueva terminal del Aeropuerto de Santiago

A lo largo de 2011, en los aeropuertos de la red operaron un total de 2.140.308 vuelos



Avión en plataforma en el Aeropuerto de Burgos

junto de la red. Destaca el crecimiento de los Aeropuertos de Fuerteventura (+26,1%), Sevilla (+24,8%), Barcelona-El Prat (+23,5%), Tenerife Sur (+22,5%), Valencia (+18,3%), Zaragoza (+17,6%), Lanzarote (+17,2%), Gran Canaria (+17,0%), Ibiza (+13,7%) y A Coruña (+12,7%).

Desde enero de 2011, se puede observar una recuperación del tráfico aéreo mensual de pasajeros en diferentes aeropuertos como Barcelona-El Prat, Gran Canaria, Tenerife Sur, Alicante, Málaga-Costa del Sol, Palma de Mallorca, Fuerteventura, Lanzarote, Ibiza, Sevilla y Santiago. A lo largo del año se han ido incorporando otros aeropuertos a esta tendencia de crecimiento.

## AERONAVES

A lo largo de 2011, en los aeropuertos de la red operaron un total de 2.140.308 vuelos, lo que supone un aumento del 1 % con respecto al número de movimientos de 2010. Del total, 1.871.609 corresponden a vuelos comerciales (+2,6%), de los que 898.299 fueron nacionales (-2,5%) y 973.310 tuvieron carácter internacional (+7,8%). Respecto al tipo de vuelo, 1.666.656 fueron regulares (+3,1%) y se registraron 177.429 carácter (-0,6%).

El Aeropuerto de Madrid-Barajas continúa siendo el de mayor tráfico de toda la red, con 429.390 vuelos (-1 %), seguido de Barcelona-El Prat, con 303.054 operaciones (+9,1%); Palma de Mallorca, con 180.152 (+3,2%); Gran Canaria, con 111.271 vuelos (+7,9%); Málaga-Costa del Sol, con 107.397 (+1,7%); Alicante, con 75.576 (+1,5%); Valencia, con 70.397 (-9,5%); Tenerife Norte, con 62.604 (+1,6%) e Ibiza, con 61.768 (+8,4%).



Entre los aeropuertos con mayor crecimiento porcentual de operaciones destaca el Helipuerto de Algeciras, que registró un aumento del 96,7% (2.636 operaciones); y los aeropuertos de Jerez, +24,9% (41.713); Fuerteventura, +13,0% (44.549); Ibiza, +8,4% (61.768) y Lanzarote, +6,4% (49.675).

En cuanto al número de operaciones internacionales, destaca el crecimiento de los Aeropuertos de Fuerteventura (+26,3%), Vitoria (+24,2%), Tenerife Sur (+20,5%), Ibiza (+17,9%), Sevilla (+13,2%) y Valencia (+11,2%). La mayor parte de estas operaciones tuvieron como origen o destino un aeropuerto europeo.

#### CARGA

El volumen de mercancía comercial transportada durante 2011 fue de 672.146.043\* kilogramos, un 3% más que el año anterior. Del total, 525.202.037 kg fueron de carga internacional (+4,9%) y 146.944.006 kg de carga nacional (-3,3%).

Por aeropuertos, Madrid-Barajas mantiene el primer lugar, con 394.154.078 kg (+5,4%). Le siguen Barcelona-El Prat, con 96.572.859 kg (-7,4%); Zaragoza, con 48.647.400 (+14,3%); Vitoria, con 34.692.256 (+24,1%) y Gran Canaria, con 23.678.510 (-3,5%).



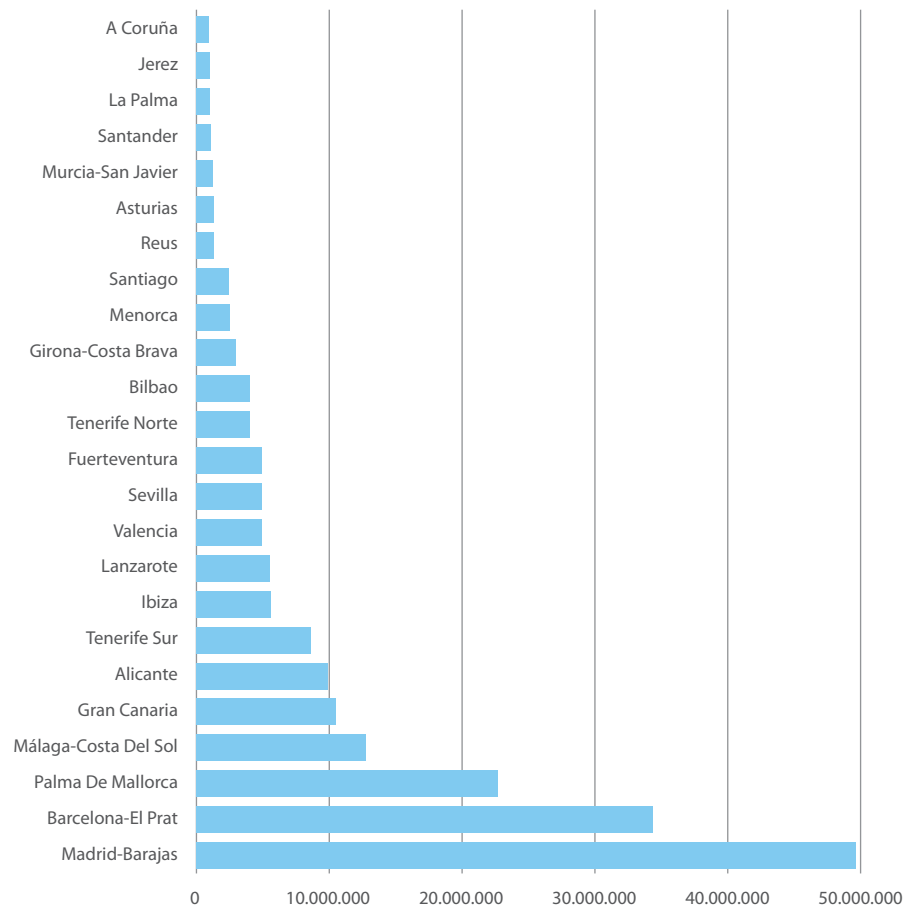
Aeropuerto de Zaragoza

Los aeropuertos de Madrid-Barajas, Barcelona, Zaragoza, Vitoria y Gran Canaria fueron los aeropuertos que más mercancías movieron en 2011

\*No incluye otras clases de tráfico ni tránsitos

PASAJEROS TOTALES EN 2011			
AEROPUERTO	PASAJEROS	AEROPUERTO	PASAJEROS
Madrid-Barajas	49.671.270	Egl Granada-Jaén	872.752
Barcelona-El Prat	34.398.226	Almería	780.853
Palma De Mallorca	22.726.707	Zaragoza	751.097
Málaga-Costa Del Sol	12.823.117	Valladolid	462.504
Gran Canaria	10.538.829	Melilla	286.701
Alicante	9.913.731	San Sebastián	248.050
Tenerife Sur	8.656.487	Pamplona	238.511
Ibiza	5.643.180	El Hierro	170.225
Lanzarote	5.543.744	León	85.725
Valencia	4.979.511	Badajoz	56.981
Sevilla	4.959.359	Ceuta /Helipuerto	46.754
Fuerteventura	4.948.018	Salamanca	37.257
Tenerife Norte	4.095.103	Burgos	35.447
Bilbao	4.046.172	La Gomera	32.713
Girona-Costa Brava	3.007.977	Vitoria	28.211
Menorca	2.576.200	Madrid-Torrejón	27.801
Santiago	2.464.330	Algeciras /Helipuerto	25.318
Reus	1.362.683	Logroño-Agoncillo	17.877
Asturias	1.339.010	Córdoba	8.442
Murcia-San Javier	1.262.597	Albacete	8.415
Santander	1.116.398	Huesca-Pirineos	2.781
La Palma	1.067.431	Madrid-Cuatro Vientos	431
Jerez	1.032.493	Sabadell	0
A Coruña	1.012.800	Son Bonet	0
Vigo	976.152	Total	204.386.371

## AEROPUERTOS\* CON MAYOR NÚMERO DE PASAJEROS EN 2011



\* Aeropuertos con más de un millón de pasajeros

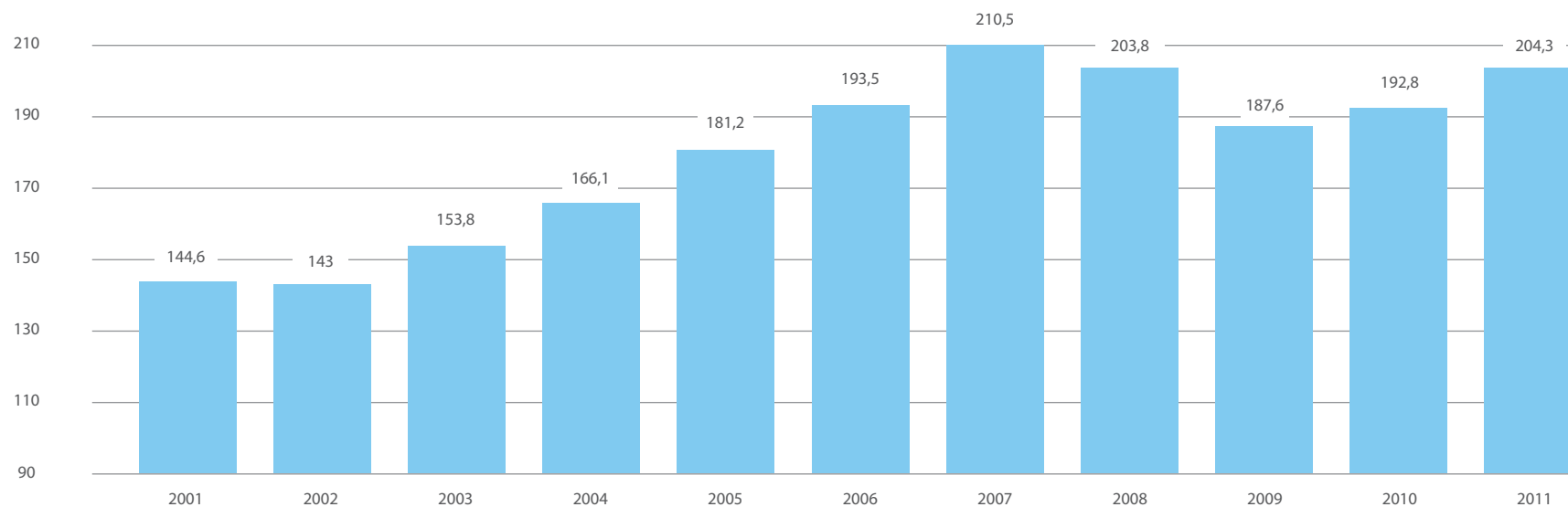
TRÁFICO* EN LOS AEROPUERTOS ESPAÑOLES EN 2011			
	2011	% Inc 2011/2010	% Tráfico
AERONAVES			
Nacional	898.299	-2,5%	42%
Internacional	973.310	7,8%	45%
Otras clases	268.699	-9,0%	13%
<b>TOTAL</b>	<b>2.140.308</b>	<b>1,0%</b>	<b>100%</b>
PASAJEROS			
Nacional	76.222.887	-0,6%	37%
Internacional	127.082.235	10,5%	62%
Otras clases	322.161	-7,4%	0%
Tránsitos	759.088	1,7%	0%
<b>TOTAL</b>	<b>204.386.371</b>	<b>6,0%</b>	<b>100%</b>
MERCANCÍA EN KILOS			
Nacional	146.944.006	-3,3%	21%
Internacional	525.202.037	4,9%	77%
Otras clases	265.371	-56,5%	0%
Tránsitos	13.153.131	108,2%	2%
<b>TOTAL</b>	<b>685.564.545</b>	<b>4,0%</b>	<b>100%</b>
UNIDADES DE TRÁFICO**			
Nacional	77.692.327	-0,6%	37%
Internacional	132.334.255	10,2%	63%
Otras clases	324.815	-8,2%	0%
Tránsitos	890.619	10,0%	0%
<b>TOTAL</b>	<b>211.242.016</b>	<b>5,9%</b>	<b>100%</b>

\* Datos totales incluyendo tránsitos y otras clases de tráfico

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

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO TOTAL DE PASAJEROS			
Año	Pasajeros Totales	Año	Pasajeros Totales
2001	144.600.598	2007	210.498.760
2002	143.092.601	2008	203.862.028
2003	153.826.341	2009	187.631.102
2004	166.146.198	2010	192.792.606
2005	181.277.741	2011	204.386.371
2006	193.553.178		

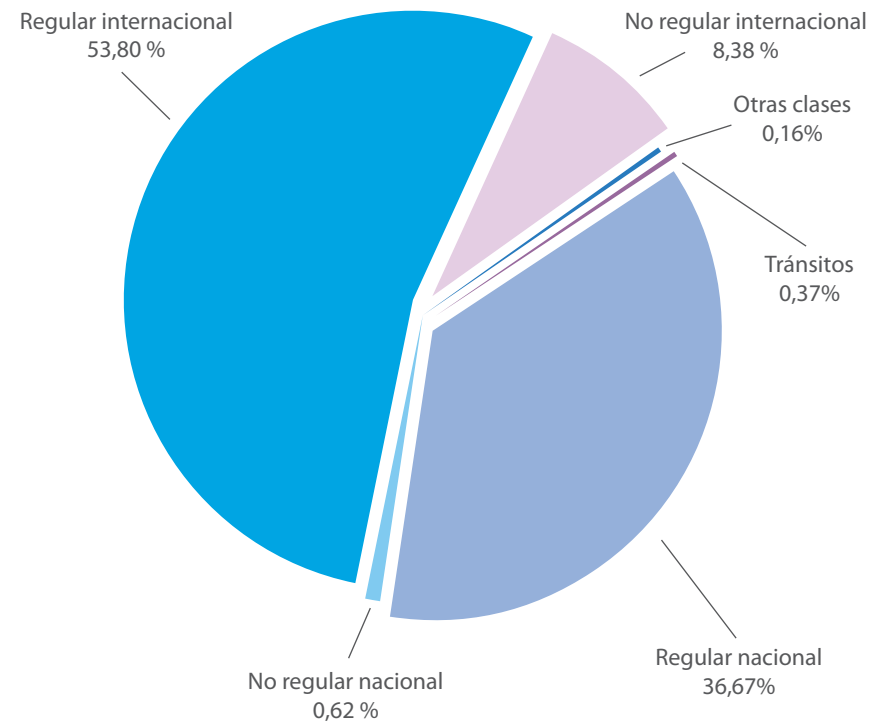
EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS 2001-2011 (en millones)



PASAJEROS* POR TIPO DE TRÁFICO			
	2011	% Inc 2011/2010	% Tráfico
REGULAR			
Nacional	74.943.463	0,1%	41%
Internacional	109.951.814	11,0%	59%
TOTAL	184.895.277	6,3%	100%
CHÁRTER			
Nacional	1.275.403	-28,7%	7%
Internacional	17.124.295	7,0%	93%
TOTAL	18.399.698	3,4%	100%
Otros servicios comerciales	10.147	-37,5%	1%
Otras clases tráfico	322.161	-7,4%	30%
Tránsito	759.088	1,7%	70%
TOTAL	1.091.396	-1,7%	100%
TOTAL	204.386.371	6,0%	100%

\* Pasajeros totales incluyendo tránsitos y Otras Clases de Tráfico

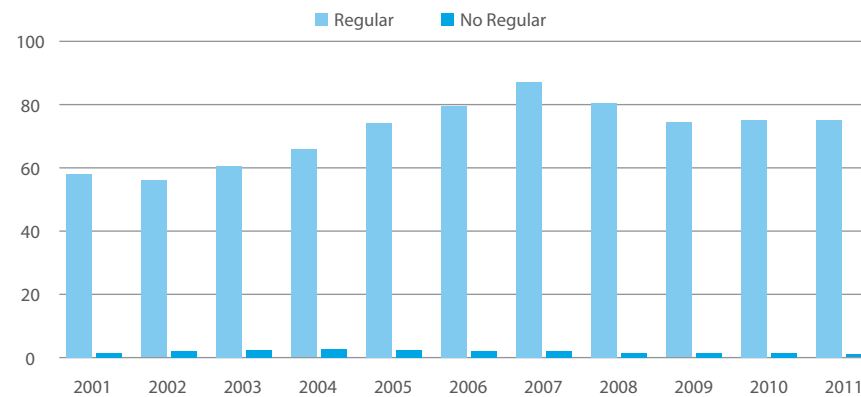
DISTRIBUCIÓN DE PASAJEROS TOTALES EN 2011	
Regular nacional	74.943.463
No regular nacional	1.275.403
Regular internacional	109.951.814
No regular internacional	17.124.295
Otras clases	322.161
Tránsitos	759.088
<b>TOTAL</b>	<b>204.376.224</b>
Otros servicios no incluidos	10.147
<b>TOTAL</b>	<b>204.386.371</b>



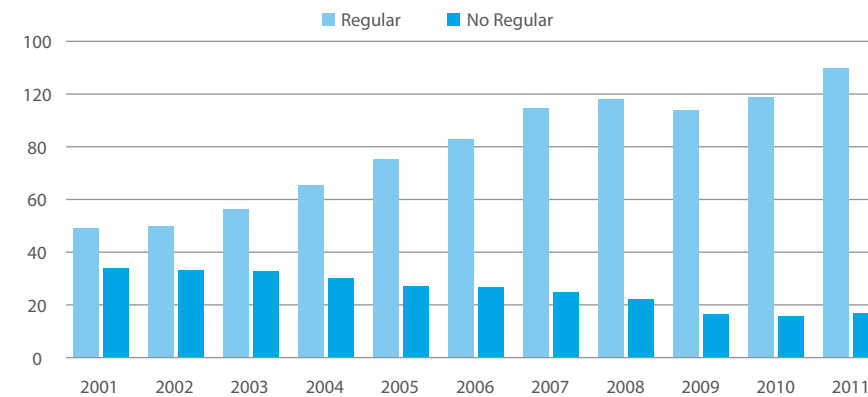


PASAJEROS						
	COMERCIAL				OTRAS CLASES	TRÁNSITOS
	NACIONAL		INTERNACIONAL			
	REGULAR	NO REGULAR	REGULAR	NO REGULAR		
2001	57.883.172	1.655.429	49.185.247	34.143.728	230.476	1.479.352
2002	55.857.853	2.261.547	49.773.812	33.386.752	288.783	1.500.565
2003	60.325.919	2.590.053	56.291.001	32.740.373	256.261	1.594.577
2004	65.566.398	2.930.938	65.384.904	30.197.281	286.452	1.756.843
2005	73.770.980	2.609.550	75.516.257	27.376.609	349.370	1.633.822
2006	79.186.689	2.322.090	83.079.805	26.809.437	406.284	1.710.022
2007	86.661.047	2.406.954	94.831.107	24.756.627	370.021	1.443.757
2008	80.115.031	1.840.632	98.037.782	22.313.674	372.680	1.163.180
2009	74.037.693	1.660.687	93.955.995	16.757.328	337.392	867.099
2010	74.850.230	1.789.704	99.033.465	16.008.990	347.770	746.211
2011	74.943.463	1.275.403	109.951.814	17.124.295	322.161	759.088

PASAJEROS COMERCIALES NACIONALES (en millones)



PASAJEROS COMERCIALES INTERNACIONALES (en millones)

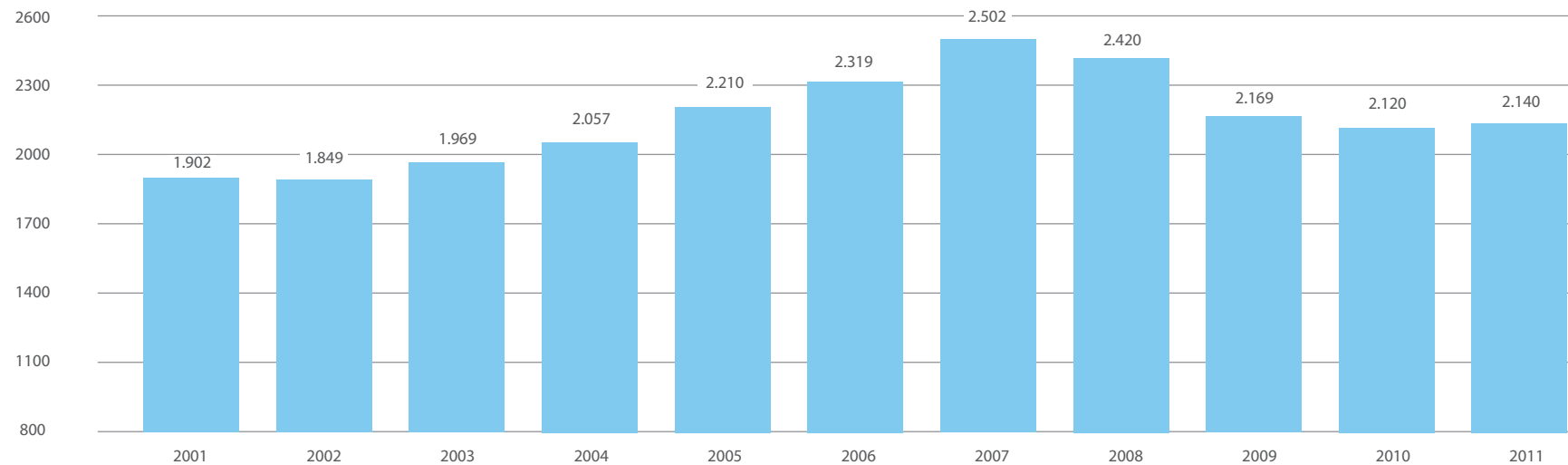


AERONAVES* POR TIPO DE TRÁFICO			
	2011	% Inc 2011/2010	% Tráfico
REGULAR			
Nacional	846.903	-1,8%	51%
Internacional	819.753	8,6%	49%
TOTAL	1.666.656	3,1%	100%
CHÁRTER			
Nacional	38.249	-13,9%	22%
Internacional	139.180	3,8%	78%
TOTAL	177.429	-0,6%	100%
Otros servicios comerciales	27.524	-4,0%	9%
Otras clases tráfico	268.699	-9,0%	91%
TOTAL	296.223	-8,6%	100%
TOTAL	2.140.308	1,0%	100%

\* Operaciones totales incluyendo Otras Clases de Tráfico

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO TOTAL DE AERONAVES (en miles)			
Año	Operaciones Totales	Año	Operaciones Totales
2001	1.902	2007	2.502
2002	1.894	2008	2.420
2003	1.969	2009	2.169
2004	2.057	2010	2.120
2005	2.210	2011	2.140
2006	2.319		

EVOLUCIÓN DE TRÁFICO TOTAL DE AERONAVES (en miles)

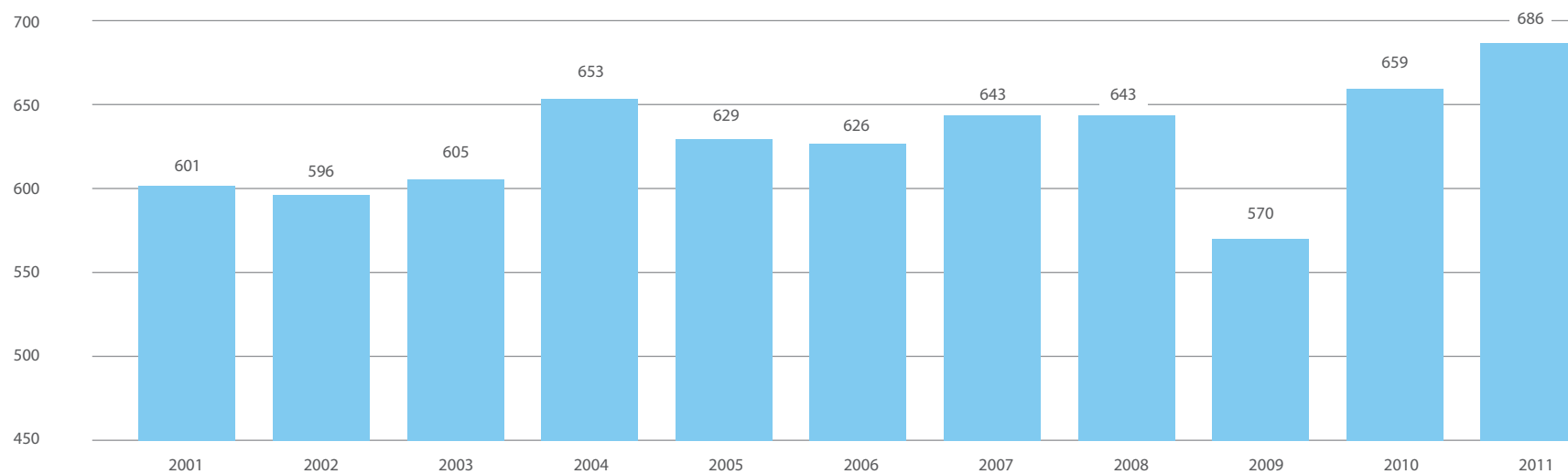


TRÁFICO* AÉREO DE MERCANCÍAS			
	2011	% Inc 2011/2010	% Tráfico
REGULAR			
Nacional	125.505.288	-6,6%	22%
Internacional	454.298.185	8,0%	78%
<b>TOTAL</b>	<b>579.803.473</b>	<b>4,5%</b>	<b>100%</b>
CHÁRTER			
Nacional	21.353.393	22,2%	23%
Internacional	70.596.481	-11,2%	77%
<b>TOTAL</b>	<b>91.949.874</b>	<b>-5,2%</b>	<b>100%</b>
Otros servicios comerciales	392.696	-30,7%	3%
Otras clases tráfico	265.371	-56,5%	2%
Tránsitos	13.153.131	108,2%	95%
<b>TOTAL</b>	<b>13.811.198</b>	<b>84,3%</b>	<b>100%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>685.564.545</b>	<b>4,0%</b>	<b>100%</b>

\* Mercancías totales incluyendo tránsitos y Otras Clases de Tráfico

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO* TOTAL DE MERCANCÍAS (en miles de toneladas)			
Año	Mercancía Total	Año	Mercancía Total
2001	601	2007	643
2002	596	2008	643
2003	605	2009	570
2004	653	2010	659
2005	629	2011	686
2006	626		

EVOLUCIÓN DE TRÁFICO TOTAL DE MERCANCÍAS (en miles de toneladas)



\* Mercancías totales, incluyendo tránsito y otras clases de tráfico

COMPARATIVA DE TRÁFICOS DE AEROPUERTOS EUROPEOS			
Media Europa 2011 (Aci Mundial)*		7,1%	
AEROPUERTO	CÓDIGO	PASAJEROS MILES	VARIACIÓN**
1 Londres Heathrow (Reino Unido)	LHR	69.434	5,4%
2 París Charles de Gaulle (Francia)	CDG	60.971	4,8%
3 Frankfurt (Alemania)	FRA	56.436	6,5%
4 Ámsterdam (Holanda)	AMS	49.755	10,1%
5 Madrid-Barajas (España)	MAD	49.644	-0,4%
6 Múnich Franz Josef Strauss (Alemania)	MUC	37.764	8,8%
7 Roma Fiumicino (Italia)	FCO	37.651	3,9%
8 Estambul Ataturk (Turquía)	IST	37.398	16,3%
9 Barcelona-El Prat (España)	BCN	34.388	17,8%
10 Londres Gatwick (Reino Unido)	LGW	33.668	7,3%
11 París Orly (Francia)	ORY	27.139	7,7%
12 Moscú Domodedovo (Rusia)	DME	25.702	15,5%
13 Antalya (Turquía)	AYT	25.183	15,2%
14 Zúrich (Suiza)	ZRH	24.284	6,4%
15 Palma de Mallorca (España)	PMI	22.724	7,6%
16 Copenhague (Dinamarca)	CPH	22.673	5,7%
17 Moscú Sheremetyevo (Rusia)	SVO	22.555	16,7%
18 Viena (Austria)	VIE	21.106	7,2%
19 Oslo (Noruega)	OSL	21.093	10,5%
20 Dusseldorf (Alemania)	DUS	20.339	7,1%

\* Datos ACI Mundial a 28 de marzo de 2012, correspondientes a 2011.

\*\* Variación de 2011 sobre 2010.



## Infraestructuras

### CRITERIOS EN PROYECTOS Y OBRAS

Con el objetivo de cumplir con el modelo de gestión del sistema aeroportuario dispuesto en el Real Decreto Ley 13/2010 del 3 de diciembre, que constituye el nuevo marco legal para la modernización del sistema aeroportuario español, la Dirección de Infraestructuras, durante el año 2011, ha redactado proyectos y ejecutado las obras e instalaciones planificadas, para ampliar, modernizar y adecuar los diferentes centros que conforman la red. Estas actuaciones han contribuido, sin duda, a la mejora de la calidad y el desarrollo de las infraestructuras aeroportuarias y de navegación aérea de su competencia, todo ello manteniendo siempre los más altos niveles de seguridad en la prevención de los riesgos laborales, tanto de las personas como de los bienes, garantizando el cumplimiento de las prescripciones contenidas en las declaraciones de impacto ambiental y observando cuantas normas y directrices sean de aplicación, conforme a la legislación vigente.

Seguridad y prevención: el mantenimiento de los más altos niveles de seguridad ha continuado siendo una de las principales prioridades.



Vista de la nueva terminal del Aeropuerto de Alicante desde el lado aire

Todo bajo un enfoque de seguridad integral, de forma que en todas las fases, competencia de la Dirección de Infraestructuras, se ha continuado reforzando su aplicación. Las medidas de seguridad integral comienzan cuando se incluyen en los pliegos los criterios exigidos por la empresa y por la legislación vigente sobre disposiciones mínimas tanto en materia de seguridad de personas y de bienes, como en lo relativo a la prevención de los riesgos laborales, y que continúa en la fase de ejecución con un minucioso seguimiento del estricto cumplimiento de la legislación vigente.

Aseguramiento de la calidad: otro de los aspectos fundamentales en la Dirección de Infraestructuras es el de garantizar la calidad de sus actuaciones. Por ello, esta dirección dirige, programa, supervisa y coordina tanto las actividades y acciones referentes al desarrollo y seguimiento del Sistema de Gestión de la Calidad propias, como las actividades relativas a la realización de auditorías técnicas de las obras competencia de la misma.

Medio ambiente: otra de las prioridades es la compatibilización del desarrollo de las infraestructuras propias de la Dirección de Infraestructuras con el medio ambiente. Para ello, la dirección gestiona y coordina todas aquellas acciones y actuaciones necesarias para la realización de los diferentes estudios, proyectos e informes requeridos por la autoridad medioambiental competente, y lleva su control desde la fase de redacción de los proyectos hasta la de finalización de las correspondientes obras. Asimismo, dirige y coordina las diferentes actividades medioambientales derivadas de la ejecución de las obras y colabora directa y estrechamente con la Dirección de Medio Ambiente en la elaboración y tramitación de los estudios de impacto ambiental de las obras de su competencia.

Además, los planes especiales, Plan Levante y Plan Málaga, responsables de desarrollar y ejecutar las infraestructuras necesarias para la ampliación y adecuación de los aeropuertos Alicante y Valencia por un lado y Málaga-Costa del Sol por otro, han continuado, durante 2011, desarrollando y avanzando en el cumplimiento de sus objetivos, para contribuir a la mejora de imagen que perciben los usuarios y la sociedad de los aeropuertos.



Aeropuerto de Barcelona-El Prat

## PLAN LEVANTE

En 2011, en el Aeropuerto de Alicante ha finalizado, tras un plazo de ejecución de cinco años, la obra más representativa en el proceso de ampliación del aeropuerto: la Nueva Área Terminal, un nuevo espacio a disposición de clientes y usuarios desde su inauguración a finales de marzo. En el campo de vuelo se han realizado obras para adecuar sus instalaciones a la demanda existente, entre la que destaca la ampliación de la zona de espera de aeronaves.

Tras cinco años de obras, en marzo de 2011 se puso en servicio la Nueva Área Terminal de Alicante

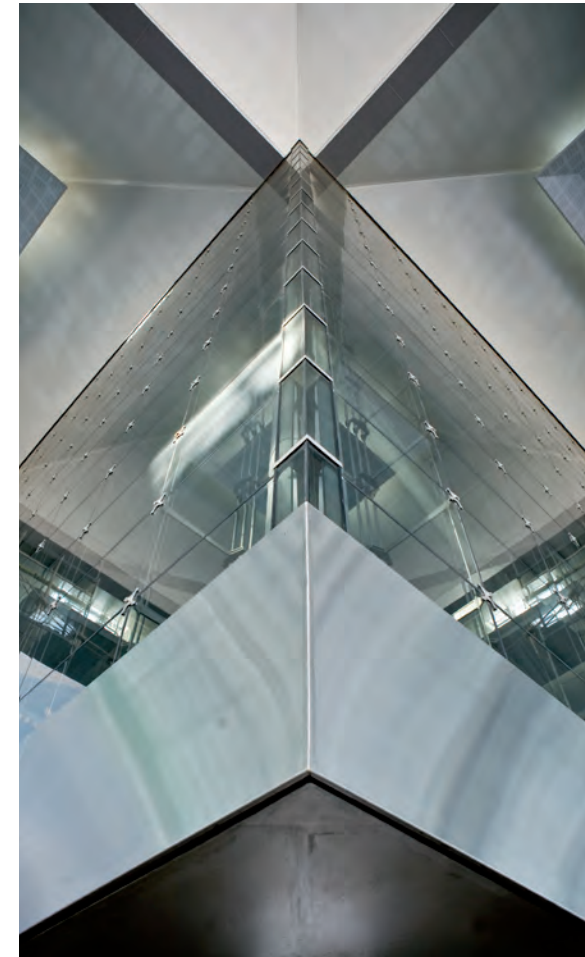
En el Aeropuerto de Valencia, durante 2011, se han ejecutado un importante volumen de obras de la segunda fase de la ampliación, que permitirán aumentar la capacidad del edificio terminal en 26.000 m<sup>2</sup> y del edificio de aparcamiento de vehículos en 1.800 plazas. Asimismo, en la zona de maniobras se ha terminado la construcción de dos plataformas de aeronaves que incrementan la superficie de estacionamiento en unos 200.000 m<sup>2</sup>.

También han continuado las obras en la nueva central eléctrica que una vez finalizadas, en 2012, triplicarán la potencia eléctrica de suministro a las distintas instalaciones del aeropuerto.

## PLAN MÁLAGA

En 2011 finalizaron las obras de ampliación del campo de vuelo, que incluyen una nueva pista y otras actuaciones asociadas que llevarán al Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol a aumentar su capacidad. Esta previsto que en 2012 el aeropuerto logre la certificación que otorga la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), lo que le convertiría en el tercer aeropuerto nacional que la obtiene, después de Madrid-Barajas e Ibiza. También finalizaron las actuaciones comprometidas con el Ministerio de Fomento para la conexión peatonal entre la T3 y la estación de ferrocarril. Todo ello pone de manifiesto la buena marcha de todas las actuaciones que afectan a la ampliación del aeropuerto.

En 2011 finalizaron las obras de ampliación del campo de vuelo del Aeropuerto de Málaga- Costa del Sol



Detalle del interior de la terminal de Málaga-Costa del Sol

OBRAS MÁS SIGNIFICATIVAS EN EJECUCIÓN DURANTE 2011						
EXPTE	AEROPUERTO	TÍTULO EXPEDIENTE	IMPORTE ACTUACIÓN (millones de €)	PLAZO (meses)	INICIO	FIN
0839/10	ALMERIA	Nuevo edificio SEI	1,91	13,00	27/6/2011	27/7/2012
0177/10	ASTURIAS	Techado y ampliación patio carrillos	5,50	10,00	14/3/2011	14/1/2012
1046/10	ASTURIAS	Actuaciones en plataforma	4,61	12,00	21/7/2011	21/7/2012
0358/11	BARCELONA - EL PRAT	Suministro en estado operativo de un sistema SACTA-VICTOR para la nueva torre de control de plataforma	2,56	5,00	5/8/2011	5/1/2012
0405/11	BARCELONA - EL PRAT	Sum. en estado operat. equip. diverso de comunic. voz y datos para puesta en oper. serv. direc. de plataf. y conting atc en twr sur	2,30	12,00	19/8/2011	19/8/2012
0290/11	BARCELONA - EL PRAT	Construcción nuevos filtros de seguridad en T1	1,48	11,00	19/12/2011	19/11/2012
1214/09	BILBAO	Adecuación del campo de vuelos	7,83	12,00	7/3/2011	7/7/2012
1344/09	BILBAO	Camino de seguridad y vallado perimetral	2,38	12,00	20/6/2011	20/6/2012
0238/10	BILBAO	Plataforma de deshielo	1,98	5,00	15/12/2011	15/5/2012
0246/09	A CORUÑA	Traslado del pazo "Casa dos Vales"	1,03	9,00	16/12/2010	25/4/2012
0944/10	A CORUÑA	Ampliación pista	59,36	32,00	9/6/2011	9/2/2014
0011/08	FUERTEVENTURA	Ampliación plataforma fase III	1,72	6,00	11/7/2011	26/4/2012
1035/10	FUERTEVENTURA	Adecuación del campo de vuelos	6,17	12,00	8/8/2011	8/8/2012
1142/10	GIRONA-COSTA BRAVA	Actuaciones en campo de vuelos para certificación del aeródromo	4,61	7,00	4/11/2011	16/4/2012
1529/07	GRAN CANARIA	Ampliación del edificio terminal	124,65	36,00	16/9/2009	16/2/2013
0176/08	GRAN CANARIA	Nuevo edificio de campo de compañías y seguridad	6,66	13,00	1/12/2010	1/5/2012
0473/10	GRAN CANARIA	Construcción de un edificio de aparcamiento P-3	10,42	24,00	28/1/2011	28/1/2013
0352/08	GRAN CANARIA	Ampliación plataforma norte/sur	6,89	10,00	17/10/2011	17/8/2012
1652/08	IBIZA	Adecuación del edificio terminal al diseño funcional	59,37	32,00	2/10/2009	2/6/2012

EXPTE	AEROPUERTO	TÍTULO EXPEDIENTE	IMPORTE ACTUACIÓN (millones de €)	PLAZO (meses)	INICIO	FIN
0340/10	IBIZA	Suministro de mobiliario y equipamiento	2,40	19,00	3/12/2010	3/7/2012
0676/11	IBIZA	Refuerzo de la cubierta del edificio terminal	1,61	4,00	28/11/2011	28/3/2012
1324/08	LA PALMA	Demolición edificaciones y 1ª ampliación plataforma borde este	6,54	18,00	18/8/2010	18/5/2012
1045/09	LANZAROTE	Adecuación plataforma	5,58	20,00	1/7/2010	1/3/2012
1158/09	MADRID-BARAJAS	Nuevas zonas comerciales terminales 1,2 y 3	3,80	10,00	1/7/2010	1/1/2012
1084/09	MADRID-BARAJAS	Nuevos caminos y viales de acceso a la zona entre pistas 18-36	5,36	12,00	27/9/2010	16/2/2012
0683/10	MADRID-BARAJAS	Urbanización de parcelas comerciales sector centro	2,45	14,00	14/2/2011	14/4/2012
0350/08	MENORCA	Nueva depuradora	2,83	6,00	27/9/2010	2/2/2012
0359/09	MENORCA	Reparación pavimento pista y calles de rodaje	6,14	15,00	29/10/2010	29/1/2012
1157/09	MURCIA-SAN JAVIER	Adecuación áreas de facturación y embarque	2,79	12,00	4/10/2010	4/1/2012
0961/08	PALMA MALLORCA	Remodelación plataforma A (fase II)	19,84	25,00	27/8/2010	27/9/2012
0109/11	PALMA MALLORCA	Remodelación de la sala de llegadas	3,84	8,00	15/11/2011	15/7/2012
0952/10	REUS	Acondicionamiento de áreas de aparcamiento	5,10	17,00	20/10/2011	20/3/2013
0184/10	SABADELL	Construcción plataforma estacionamiento desde romeo 3 hasta zona avialsa	1,06	7,00	24/11/2011	24/6/2012
1512/08	TENERIFE NORTE	Canalización aguas de trocadura hacia el barranco "El Gomeró"	1,04	9,00	15/11/2010	26/8/2012
1667/08	TENERIFE NORTE	Mejora de las losas de la plataforma	8,37	24,00	3/2/2011	3/2/2013
0666/10	TENERIFE NORTE	Acondicionamiento de márgenes de pista y calles de rodadura	3,17	12,00	23/5/2011	23/5/2012
0898/10	TENERIFE NORTE	Adecuación y mejora sistema climatización edificio terminal	4,47	15,00	29/6/2011	29/9/2012
0788/10	TENERIFE SUR	Actuaciones en la urbanización	1,01	12,00	15/4/2011	15/4/2012



EXPTE	AEROPUERTO	TÍTULO EXPEDIENTE	IMPORTE ACTUACIÓN (millones de €)	PLAZO (meses)	INICIO	FIN
0789/10	TENERIFE SUR	Actuaciones en lado aire	1,86	12,00	29/4/2011	29/4/2012
0667/10	TENERIFE SUR	Mejoras funcionales en E.T. y varios sistemas iluminación en entorno aeroportuario	6,48	18,00	15/7/2011	15/1/2013
0012/11	TORREJÓN	Obras de edificación y actuaciones varias fase 2	2,66	16,00	11/11/2011	11/3/2013
0093/10	VIGO	Ampliación edificio terminal	45,31	35,00	24/9/2010	24/8/2013
0083/11	VIGO	Adecuación del campo de vuelos	9,98	12,00	20/10/2011	20/10/2012

OBRAS MÁS SIGNIFICATIVAS FINALIZADAS DURANTE 2011						
EXPTE	AEROPUERTO	TÍTULO EXPEDIENTE	IMPORTE ACTUACIÓN (millones de €)	PLAZO (meses)	INICIO	FIN
0353/11	ALBACETE	Adecuación pavimento de la pista de vuelo de la base aérea	2,49	3,00	07/07/11	07/10/11
1117/09	ASTURIAS	Reparación pavimento cabeceras de pista	1,03	3,00	04/07/11	04/10/11
1790/08	BADAJOS	Pavimentación pista de vuelo y calles de rodaje	4,22	6,00	28/09/10	01/08/11
1639/07	BILBAO	Adecuación y mejoras operativas edificio terminal	24,90	14,00	15/01/09	14/02/11
1158/07	CÓRDOBA	Ampliación de pista	21,86	19,00	23/03/09	23/06/11
0058/09	CÓRDOBA	Tratamiento zonas expropiadas	3,31	32,00	27/04/09	27/12/11
1373/09	FUERTEVENTURA	Adecuación de viales y urbanización	1,65	8,00	09/09/10	09/05/11
1183/08	GIRONA-COSTA BRAVA	Adecuación del campo de vuelos	2,79	9,00	27/09/10	27/06/11
0812/09	LA GOMERA	Encauzamiento de barrancos y aguas pluviales 2008	0,91	3,50	24/01/11	08/05/11
1642/08	GRAN CANARIA	Adecuación del campo de vuelos	5,64	12,00	13/07/10	13/10/11
0609/10	FGL GRANADA	Adecuación del campo de vuelos	2,77	10,00	10/01/11	10/11/11
0424/10	IBIZA	Adecuación del campo de vuelos	1,53	6,00	10/11/10	24/05/11



EXPTE	AEROPUERTO	TÍTULO EXPEDIENTE	IMPORTE ACTUACIÓN (millones de €)	PLAZO (meses)	INICIO	FIN
0255/10	JEREZ	Nuevo acceso a zona de actividades aeroportuarias	2,01	6,00	21/02/11	21/08/11
1270/08	LA PALMA	Nuevo edificio SEI	6,63	15,00	12/03/10	12/06/11
1497/08	LANZAROTE	Construcción nuevo aparcamiento de guaguas	6,25	15,00	28/01/10	11/12/11
0172/09	LANZAROTE	Adecuación campo de vuelos	4,01	12,00	12/02/10	15/10/11
1014/08	LOGROÑO	Adecuación del aeropuerto a las NTAC	1,65	6,00	13/09/10	13/03/11
0095/08	LOGROÑO	Actuaciones para la instalación ILS cat I y adecuación de cabeceras	6,36	16,00	04/01/10	04/05/11
0861/09	MADRID-BARAJAS	PyO Adecuación de la ventilación túnel TSA	3,30	10,00	24/04/10	24/02/11
0368/10	MADRID-BARAJAS	Actuaciones de seguridad en accesos cubiertas T4 y T4S	4,18	12,00	25/11/10	25/11/11
0694/10	MADRID-BARAJAS	Nuevos almacenes para locales comerciales en T123	1,31	6,00	16/02/11	16/08/11
0283/10	MENORCA	Adecuación del campo de vuelos	5,97	12,00	12/11/10	27/12/11
1257/06	MURCIA-SAN JAVIER	Instrumentación, adecuación y aplicación Norma ATEX instalac. combustibles	9,76	8,00	25/02/08	13/04/11
0865/09	MURCIA-SAN JAVIER	Adecuación terreno para senda planeo umbral 23	1,59	8,00	19/10/10	19/06/11
1083/09	PALMA MALLORCA	Construcción de zonas comerciales en módulo C	8,93	12,50	07/06/10	27/05/11
0218/09	REUS	Adecuación del campo de vuelos	13,85	18,00	22/03/10	22/12/11
1174/09	SANTANDER	Adecuación y homogeneización edificio terminal	1,50	14,00	30/04/10	30/06/11
1670/08	SANTIAGO	Adecuación campo de vuelos	5,38	10,00	05/04/10	05/08/11
0083/10	SANTIAGO	Adecuación dalles de rodaje	2,20	7,00	27/06/11	07/12/11
0440/07	SANTIAGO	Nueva área terminal	125,84	26,00	24/06/09	24/08/11
1651/08	SANTIAGO	Estacionamiento aeronaves zona sur	23,46	17,00	02/11/09	02/04/11
0330/10	SANTIAGO	Zonas comerciales en el NAT	1,36	4,50	10/09/10	14/01/11
0670/10	SANTIAGO	Suministro con instalación de un sistema para la gestión, lectura de matrículas y guiado plaza a plaza	1,23	2,50	08/04/11	21/06/11

EXPTE	AEROPUERTO	TÍTULO EXPEDIENTE	IMPORTE ACTUACIÓN (millones de €)	PLAZO (meses)	INICIO	FIN
0441/07	SEVILLA	Ampliación aparcamiento vehículos	14,95	24,00	04/03/08	01/10/11
1520/08	SEVILLA	Tratamiento aguas pluviales en plataforma estacionamiento aeronaves	1,00	5,00	17/01/11	17/06/11
0610/10	SEVILLA	Regeneración cubiertas y tejados de los edificios terminales nuevo y antiguo	1,62	7,00	25/02/11	25/09/11
0441/07-1	SEVILLA	Ampliación aparcamiento vehículos	13,91	15,00	01/07/10	01/10/11
1787/08	TENERIFE NORTE	Calle de acceso a rodadura y plataforma hangar guardia civil	1,53	6,00	10/01/11	10/07/11
1515/08	TENERIFE NORTE	Adecuación del campo de vuelos	2,45	12,00	05/04/10	05/04/11
0549/09	TENERIFE NORTE	Impermeabilización aparcamientos subterráneos del NET	1,05	8,00	07/03/11	07/11/11
1182/08	TENERIFE SUR	Adecuación del campo de vuelos	2,96	9,00	05/04/10	05/01/11
1182/09	TENERIFE SUR	Impermealización cubiertas y adaptación varios edificios normativa contraincendios	1,55	10,00	19/08/10	19/06/11
0886/08	TORREJÓN	Obras de edificación y actuaciones varias	8,80	16,00	27/11/09	27/03/11
0023/09	VALLADOLID	Adecuación del campo de vuelos a normativa OACI	1,75	7,00	05/07/10	02/06/11
1419/06	VIGO	Edificio aparcamiento de vehículos, urbanización y bloque técnico	41,45	28,00	23/11/07	23/05/11
1413/07	VIGO	Suministro con instalación sistema gestión y lectura de matrículas	0,96	12,00	02/11/09	14/05/11
1540/08	VITORIA	Recrido y adecuación de pista de vuelo y franjas	10,60	12,00	21/06/10	21/06/11
0679/09	ZARAGOZA	Suministro instalación dos sistemas de parada de emergencia	3,34	13,00	29/07/10	29/08/11

PROYECTOS MÁS SIGNIFICATIVOS FINALIZADOS DURANTE 2011						
EXPTE	AEROPUERTO	TÍTULO EXPEDIENTE	IMPORTE ACTUACIÓN (millones de €)	PLAZO (meses)	INICIO	FIN
474/10	GIRONA-COSTA BRAVA	Actuaciones en campo de vuelos para certificación aeródromo	0,12	6	09/08/10	09/02/11
847/09	TENERIFE NORTE	Nueva zona handling, gasolinera, talleres, almacenes, dependencias y depósito de agua	0,20	15	17/05/10	25/08/11
383/10	VALLADOLID	Actuaciones en pavimentos	0,13	11	10/08/10	10/07/11
447/10	ZARAGOZA	Regeneración calle rodaje C11	0,04	9	30/07/10	25/04/11
852/09	SAN SEBASTIÁN	Reforma plataforma aviación comercial	0,04	12	02/03/10	02/03/11

SUMINISTROS CON INSTALACIÓN MÁS SIGNIFICATIVOS EN EJECUCIÓN DURANTE 2011-12						
EXPTE	AEROPUERTO	TÍTULO EXPEDIENTE	IMPORTE ACTUACIÓN (millones de €)	PLAZO (meses)	INICIO	FIN
871/06	FUERTEVENTURA	Sistema automatizado de inspección y tratamiento de equipajes	31,15	48	02/08/07	29/07/12
1544/08	MURCIA-SAN JAVIER	Suministro con instalación e integración sistema tratamiento inspección de equipajes en bodega	2,77	10	03/09/09	18/05/12
1545/08	ASTURIAS	Ampliación del sistema de inspección de equipajes en bodega	1,09	6	08/09/10	26/10/12
92/10	VALENCIA	Adquisición con instalación e integración del sistema de equipajes en bodega terminal T2	4,54	21	06/09/10	03/06/12
837/10	GRAN CANARIA	Adquisición con instalación e integración de un SIEB en la ampliación de edificio terminal	5,72	16	29/04/11	29/08/13

EXPTE	AEROPUERTO	TÍTULO EXPEDIENTE	IMPORTE ACTUACIÓN (millones de €)	PLAZO (meses)	INICIO	FIN
942/10	VIGO	Adquisición con instalación e integración sistema tratamiento e inspección equipajes en bodega ampliación edificio terminal	3,4	15	27/06/11	27/06/13
704/10-4	IBIZA	Suministro e instalación de pasarelas de embarque y equipos de servicio a aeronaves para el edificio terminal	3,94	7	21/10/11	21/05/12
704/10-5	LA PALMA	Suministro e instalación de pasarelas de embarque y equipos de servicio a aeronaves para el nuevo edificio terminal	2,89	8	07/11/11	07/06/12
704/10-6	MADRID-BARAJAS	Adaptación posiciones A-380	0,92	8	28/12/11	28/08/12
704/10-2	VALENCIA	Suministro e instalación de pasarelas de embarque y equipos de servicio a aeronaves para la ampliación del nuevo edificio terminal	2,48	8	17/11/11	17/07/12
704/10-1 y 3	VIGO	Suministro e instalación de pasarelas de embarque y equipos de servicio a aeronaves para la ampliación del nuevo edificio terminal y remodelación existentes	2,35	13,5	17/10/11	31/12/12

PLAN LEVANTE OBRAS MÁS SIGNIFICATIVAS FINALIZADAS DURANTE 2011						
EXPTE	AEROPUERTO	TÍTULO EXPEDIENTE	IMPORTE ACTUACIÓN (millones de €)	PLAZO (meses)	INICIO	FIN
DIA 1044/04	ALICANTE	Área terminal	308,5	59	20/07/05	15/03/11
PLV 1056/2008	ALICANTE	Sistema integrado de seguridad	7,04	15	12/06/09	31/03/11
DIA 1543/2008	ALICANTE	Adecuación del campo de vuelos	10,83	12	27/08/09	18/05/11
PLV 1791/2008	ALICANTE	Reparación de cabeceras de pista	5,85	17	22/08/09	30/06/11
PLV 1522/2007	VALENCIA	Ampliación plataforma estacionamiento aeronaves en zona de servicio	11,23	14	26/04/10	26/06/11
PLV 1523/2007	VALENCIA	Ampliación plataforma estacionamiento aeronaves en zona aviación general 2	5,92	14	26/04/10	26/06/11

PLAN LEVANTE OBRAS MÁS SIGNIFICATIVAS EN EJECUCIÓN DURANTE 2011						
EXPTE	AEROPUERTO	TÍTULO EXPEDIENTE	IMPORTE ACTUACIÓN (millones de €)	PLAZO (meses)	INICIO	FIN
PLV 229/2010	ALICANTE	Ampliación de la zona de espera de aeronaves	8,7	14	29/11/10	29/01/12
PLV 1524/2007	VALENCIA	Ampliación de la terminal T2	37,32	22	26/04/10	26/02/12
PLV 1525/2007	VALENCIA	Ampliación aparcamiento público 2ª fase	21,86	24	22/04/10	22/04/12
PLV 452/2010	VALENCIA	Nueva central eléctrica y reforma del sistema eléctrico	17,08	18	26/12/10	26/06/12

PLAN MÁLAGA OBRAS MÁS SIGNIFICATIVAS FINALIZADAS DURANTE 2011						
EXPTE	AEROPUERTO	TÍTULO EXPEDIENTE	IMPORTE ACTUACIÓN (millones de €)	PLAZO (meses)	INICIO	FIN
PAG 412/2009	MÁLAGA	Ampliación de la red de abastecimiento de agua potable	2,61	8	10/02/11	10/10/11
PAG 981/2010	MÁLAGA	Nueva señalización para actual campo de vuelos	2,16	7	31/03/11	30/09/11
PAG 982/2010	MÁLAGA	Eliminación de obstáculos en el interior	9,77	6	31/03/11	30/09/11
PAG 569/2010	MÁLAGA	Suministro con instalación de conexión peatonal edificio terminal T3 y estación ferrocarril	0,85	6	28/12/10	28/06/11
PAG 573/2010	MÁLAGA	Marquesina para parada de taxis del nuevo edificio terminal	0,81	6	23/12/10	23/06/11
PAG 856/2009	MÁLAGA	Nuevo centro radioeléctrico	0,97	12	26/07/10	25/05/11
PAG 1340/2006	MÁLAGA	Ampliación campo de vuelos. Obra civil	363,42	44	31/08/07	28/04/11
PAG 1341/2006	MÁLAGA	Ampliación campo de vuelos. Balizamiento e instalaciones eléctricas	37,58	44	31/08/07	30/04/11
PAG 1281/2007	MÁLAGA	Accesos próximos al edificio terminal y bolsa de taxis	7,47	29	03/09/08	23/01/11

PLAN MÁLAGA PROYECTOS MÁS SIGNIFICATIVOS FINALIZADOS DURANTE 2011						
EXPTE	AEROPUERTO	TÍTULO EXPEDIENTE	IMPORTE ACTUACIÓN (millones de €)	PLAZO (meses)	INICIO	FIN
PAG 685/2010	MÁLAGA	Elaboración documentación necesaria para cumplimiento de la exa 41 en el campo de vuelos	105.000,00	12	26/11/10	26/11/11
PAG 133/2009	MÁLAGA	A.T.R.P. Remodelación del edificio terminal	2.449.476,64	14	24/02/10	24/04/11



## Servicios comerciales y gestión inmobiliaria

La Dirección de Servicios Comerciales y Gestión Inmobiliaria tiene como principal objetivo la maximización de los ingresos derivados de las distintas líneas de negocio, asegurando las necesidades y demandas de los pasajeros para contribuir así a la financiación de las inversiones realizadas en el conjunto de su red de aeropuertos, todo ello manteniendo la competitividad de las tasas aeroportuarias.

Los ingresos comerciales en el año 2011 se incrementaron en un 4,14% frente al año anterior (unos 24,67 millones de euros más), hasta alcanzar los 620,5 millones de euros. El ratio de ingreso comercial por pasajeros fue de 3,05 euros y los ingresos comerciales en 2011, frente a los aeronáuticos, fueron del 27,03%.

Los ingresos comerciales en el año 2011 fueron de 620 millones, un 4,1% más que el año anterior

El ratio de ingreso comercial por pasajero fue de 3,05 euros



Soportes digitales publicitarios en el interior del Aeropuerto de Madrid-Barajas



Vista desde el exterior de la sala VIP del Aeropuerto de Tenerife Norte

Destacó la aportación en los ingresos comerciales del 2011 de los siete primeros aeropuertos de la red: Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat, Palma de Mallorca, Málaga-Costa del Sol, Alicante, Tenerife Sur y Gran Canaria, que supuso un 76,91% del total de aeropuertos.

Las principales líneas de negocio generadoras de ingresos comerciales fueron: tiendas y tiendas libres de impuestos, aparcamientos de vehículos, alquiler de vehículos, restauración, desarrollo inmobiliario (arrendamientos), explotaciones comerciales, combustibles, publicidad, consumos y salas.

### DISTRIBUCIÓN DE INGRESOS COMERCIALES POR LÍNEAS DE NEGOCIO

El conjunto de la actividad comercial en 2011, agrupada por líneas de negocio, se comportó frente al 2010 del siguiente modo:

LÍNEA DE NEGOCIO	Variación (%) 2011 / 2010	% s/ total ingresos comerciales
Tiendas libres de impuestos	9,49%	18,94%
Aparcamientos de vehículos	-6,87%	15,69%
Alquiler de vehículos	-0,59%	15,48%
Restauración	8,41%	13,11%
Tiendas	6,40%	11,64%
Arrendamientos	2,64%	7,56%
Explotaciones comerciales	15,02%	5,09%
Combustibles	12,83%	4,74%
Publicidad	1,94%	4,56%
Consumos	14,57%	2,99%
Salas	-2,97%	0,16%
Otros	30,34%	0,04%

## ESTRATEGIAS

### DESARROLLO DE NUEVOS ESPACIOS COMERCIALES

Uno de los objetivos de la Dirección de Servicios Comerciales y Gestión Inmobiliaria es optimizar las zonas comerciales de los aeropuertos e introducir en ellas grandes cadenas y marcas de prestigio, tanto en tiendas como en restauración, que los distintos usuarios (pasajeros, acompañantes y empleados) demandan según se desprende de los estudios realizados.

En las siguientes líneas se detallan las distintas actuaciones llevadas a cabo en los aeropuertos:

#### ■ Aeropuerto de Alicante

Con la apertura en el mes de marzo de 2011 de la nueva terminal, se incrementó la oferta comercial hasta alcanzar un total de 8.500 m<sup>2</sup> repartidos entre el procesador y el dique. Un área comercial caracterizada por tiendas totalmente transparentes, donde prima el cristal y el acero, para beneficiarse de la luz de la Costa Blanca. Esta nueva oferta supuso un incremento de superficie comercial del 46,8%, repartida en 22 nuevas tiendas, todas ellas con marcas de prestigio y oferta muy variada. Destaca la nueva tienda libre de impuestos “The Shop” que representa el concepto de tienda pasante (Walk Through). Ubicada nada más acceder al lado aire y con una superficie de 1.478 m<sup>2</sup> sirve de distribuidor hacia el bulvar en el que se completa la oferta comercial con el resto de tiendas y la oferta de restauración. También se pusieron en marcha otras dos tiendas libres de impuestos situadas al final del recorrido comercial, una “Tienda Express” de 229 m<sup>2</sup> y una tienda “Arrival Shop” de 138 m<sup>2</sup>.



Tienda pasante en la nueva terminal del Aeropuerto de Alicante





Interior de la nueva terminal del Aeropuerto de Santiago

#### ■ Aeropuerto de La Palma

Tras la apertura de la nueva terminal, el 6 de julio de 2011, la multi-tienda pasó de 94 m<sup>2</sup> a 264 m<sup>2</sup>, lo que supuso un importante aumento en la oferta comercial de la nueva terminal.

Además, se tramitaron tres concursos de tiendas y uno de restauración. Gracias a todas las actuaciones, la nueva terminal contará con cuatro tiendas y cuatro puntos de restauración.

#### ■ Aeropuerto de Santiago

La nueva área terminal, puesta en servicio en el año 2011, ya cuenta con una novedosa oferta comercial, que se concentra en el lado aire, donde destaca la tienda libre de impuestos "The Shop", con una superficie comercial de 327 m<sup>2</sup>.

#### ■ Aeropuerto de Bilbao

La zona de salidas se remodeló y la tienda libre de impuestos se reubicó. Este traslado fue aprovechado para construir un nuevo local, con una superficie mayor de aproximadamente 228 m<sup>2</sup> bajo el concepto Duty Free & Travel Value.

#### ■ Aeropuerto de Palma de Mallorca

En el módulo C, en el mes junio de 2011 iniciaron su actividad cinco tiendas nuevas, un total de 1.700 m<sup>2</sup>, que ofrecen varios conceptos, como gastronomía, ropa, complementos, etc. En el mes de julio fue inaugurada la tienda libre de impuestos "The Shop", con una superficie de 1.587 m<sup>2</sup>.

## CONTROL DE INGRESOS COMERCIALES

Como elemento clave en la estrategia de la dirección destaca la implantación de nuevos sistemas de control de ingresos, herramientas de gestión que permiten conocer de manera detallada los productos que compran o consumen los distintos usuarios, y así poder tomar decisiones más eficaces en la mejora de la oferta comercial.

## ACCIONES DE MARKETING

La creación de Aena Aeropuertos, en junio de 2011, supuso un cambio en la imagen comercial de Aena. Nuevos colores y un nuevo eslogan “elige, saborea, disfruta” para acompañar a la nueva marca en su vertiente comercial, potenciando la parte más lúdica de la estancia del viajero en la terminal del aeropuerto.

Con la inauguración de la nueva terminal del Aeropuerto de Santiago, en octubre 2011, se implantó por primera vez la nueva imagen de Aena Aeropuertos. Lonas de gran tamaño colgadas directamente de lo alto de la estructura revelaban una oferta diversa, atractiva y cuidada de tiendas y restauración.

En las inauguraciones de las nuevas terminales de Alicante y La Palma, se realizaron animaciones repartiendo regalos por las compras efectuadas por encima de determinado valor.

Las acciones promocionales ya fuertemente implantadas de años anteriores como La Semana del Libro, tuvieron su nueva versión en el mes de abril, esta vez ya bajo la nueva marca.



Concierto navideño en la T4 de Madrid- Barajas



Como ya es tradición, la campaña de Navidad llenó de luz las terminales de 13 aeropuertos de la red que consiguieron animar las ventas en esta época tan especial de final del año. La novedad en la campaña de ambientación y decoración navideña 2011 llegó de la mano de los alumnos del Real Conservatorio de Música de Madrid, que ofreció recitales de música clásica en la Plaza Comercial de la Terminal T4 del Aeropuerto de Madrid-Barajas. La acogida por parte de visitantes y trabajadores fue muy positiva, así como su repercusión en medios de comunicación.

## TIENDAS

Dada la importancia de la actividad del Duty Free, presente en 15 aeropuertos de la red, se está analizando la estrategia y las condiciones del nuevo concurso, de cara al vencimiento del actual contrato.

En el año 2011 se puso en funcionamiento la tienda pasante del nuevo edificio terminal del Aeropuerto de Alicante y se consolidaron las tiendas pasantes actualmente ubicadas en la terminal T2 de Barcelona- El Prat y la T4 del Aeropuerto de Madrid-Barajas, que siguieron la tendencia internacional en la configuración y disposición comercial aeroportuaria.

También se complementó la oferta de retail en las terminales T123 del Aeropuerto de Madrid-Barajas.

Se abrieron tiendas nuevas en el módulo C del Aeropuerto de Palma de Mallorca y en los aeropuertos de Bilbao y de Santiago de Compostela. Se mejoró el servicio al cliente acercando a las tiendas o instalando



Tienda de deportes en la T3 del Aeropuerto de Madrid-Barajas





Edificio de aparcamientos del Aeropuerto de Barcelona-El Prat

dentro monitores de información de asignación de puertas de embarque, para mayor tranquilidad del pasajero.

#### APARCAMIENTOS

Las actuaciones en la gestión de los aparcamientos estuvieron marcadas por la necesidad de competir con otros aparcamientos cercanos al aeropuerto y gestionados por otras empresas.

La estrategia se orientó para adecuar los servicios a las demanda de los clientes, y por lo tanto a segmentar los productos de aparcamiento según las distintas necesidades de precio, servicio y duración de las estancias, y a comunicar las ventajas de los aparcamientos frente a los operadores externos, en materia de seguridad, calidad de servicio, instalaciones y cercanía.

Esta línea comercial condujo a potenciar una comercialización del servicio más flexible mediante nuevos canales y a incentivar el uso de herramientas de marketing. Por ejemplo, las acciones dentro de la propia página web de Aena Aeropuertos cobraron especial importancia, donde se trabajó en la mejora de la



Aparcamiento exprés del Aeropuerto de Bilbao

comunicación sobre las distintas alternativas de aparcamientos y se facilitó la accesibilidad al contenido mediante destacados en la home de Aena Aeropuertos y en la página de Infovuelos. Simultáneamente se inició un sistema de reservas en línea, actualmente disponible para los aparcamientos de larga estancia, aunque se está trabajando para tener disponible la herramienta para toda la oferta en el 2012.

Asimismo, durante el año 2011, se puso en marcha el aparcamiento de larga estancia, exprés y el de bajo coste del Aeropuerto de Madrid-Barajas; el aparcamiento exprés del Aeropuerto de Bilbao y el aparcamiento de larga estancia del Aeropuerto de Sevilla.

En materia de tarifas se ha perseguido una adecuada política tarifaria ligada a la segmentación de las alternativas de aparcamiento en virtud de su cercanía, tiempo de estancia y servicios adicionales. Se aprobó la actualización de las tarifas de rotación, así como propuestas concretas para nuevos productos en aparcamientos de aeropuertos con sobrecapacidad. Para ello se iniciaron los trabajos para el análisis, propuesta e implantación de un sistema de fijación de precios para los aparcamientos.

En 2011, el número de plazas de aparcamiento en el conjunto de los aeropuertos de la red ascendió a más de 160.000.

## ALQUILER DE VEHÍCULOS

El servicio de alquiler de vehículos lo prestan operadores tanto nacionales como internacionales. La contratación de este servicio ha experimentado variaciones debido al crecimiento de los viajes low cost, ya que se ha convertido en un servicio con un alto índice de precontratos, o contratado en origen. Para evitar esta amenaza, se potenció la visibilidad en el canal web relativo a la oferta de alquiler de vehículos, que permite al usuario identificarla desde el primer momento de planificación de su viaje.





Vista del interior del restaurante La Moraga en el Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol

## RESTAURACIÓN

La oferta de restauración está integrada por concesionarias con distintos conceptos que satisfacen la demanda de todos los usuarios para cubrir un amplio espectro de oferta, que va desde comida rápida, hasta espacios cuyos chefs han sido galardonados con estrellas Michelin.

En 2010 Aena comenzó un proceso de renovación en la imagen de la restauración aeroportuaria, que ha tenido a lo largo del pasado año 2011 un desarrollo general en toda la red.

Como estrategia innovadora, se ha creado un nuevo concepto de restauración que simultáneamente se adapta al usuario en varios niveles y presta especial atención tanto a la calidad del servicio, como al control de precios.

La demanda de los usuarios y clientes viene marcada tanto por el entorno como por las circunstancias personales y culturales de cada individuo, y en este sentido, la nueva oferta de restauración consigue adaptarse, con el objetivo de satisfacer sus necesidades particulares. Factores como las costumbres culturales y la capacidad económica, así como el tiempo disponible o los hábitos de consumo han sido claves.

La fuerte inversión que la empresa ha realizado en infraestructuras en los últimos años, ha supuesto una magnífica oportunidad para renovar la oferta existente, adaptarla a esta nueva estrategia e introducir conceptos novedosos. Actualmente, los clientes y usuarios de la red tienen la opción de elegir entre diversos conceptos de restauración. Así, durante 2011 se amplió considerablemente la variedad en la oferta, desde el concepto típico de sándwich o bocadillo, hasta la “cocina de autor”, pasando por la clásica tapa, menú del día o ración.

Se han seleccionado conceptos estandarizados de restauración en los distintos aeropuertos, mediante marcas internacionales de primer nivel. Debido al carácter multicultural del entorno, la oferta de comida étnica ha sido implantada con una excelente acogida por parte de los usuarios (comida inglesa, alemana, italiana, asiática, turca, mexicana, etc.).

La marca “España” en los últimos años ha logrado un reconocido prestigio internacional, donde el aspecto gastronómico representa uno de sus valores fundamentales. Esta coyuntura ha sido aprovechada para introducir una amplia gama de productos con denominación de origen.

Otro aspecto fundamental y determinante para el usuario es el tiempo disponible, por lo que los nuevos conceptos de restauración varían desde la comida para llevar, hasta locales con mayor ambientación en donde poder disfrutar una agradable sobremesa.

También se desarrollaron las denominadas zonas comunes de sitting, espacios de mesas compartidas por varios locales de restauración, que ofrece a un grupo de usuarios la posibilidad de escoger la oferta que más se adapte a sus preferencias.

Otro segmento que hay que tener en cuenta dentro de los usuarios de la red de aeropuertos son las personas que acompañan a los viajeros. La nueva estrategia tiene en cuenta las necesidades de los acompañantes, dotando de una oferta variada y de calidad a las zonas de acceso libre de las instalaciones.

La exigencia a los operadores de restauración de unos elevados estándares de calidad, con medidas como la retirada del producto de la venta si tres horas después de su elaboración no ha sido consumido,

contribuyó de forma decisiva a la mejora progresiva de la calidad percibida por los usuarios.

En todo este proceso de importantes mejoras fue un factor determinante las reuniones mensuales con los operadores, así como un estricto control de precios para mantener la oferta al mismo nivel que pudiera encontrarla el usuario fuera del recinto aeroportuario.



Comedor del Madroño en el Aeropuerto de Madrid-Barajas

En 2011, los usuarios pudieron disfrutar de cuatro restaurantes tutelados por chefs galardonados con la Estrella Michelin:

- En el Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol se encuentra La Moraga, un restaurante tutelado por Dani García, que ofrece una adaptación de la tradicional cocina malagueña.
- En Barcelona-El Prat, Carles Gaig ha trasladado a Porta Gaig, con recetas centenarias, la solera de los fogones de su laureado restaurante en el barrio barcelonés de Horta, al entorno ultramoderno de la nueva terminal del aeropuerto
- Alicante ofrece la frescura y dinamismo del concepto sushi-bar de la mano de Quique Dacosta en su restaurante “Aire Tapasbar”, donde el concepto de la tapa cobra otra dimensión.
- En Madrid-Barajas, Beatriz Sotelo acerca un menú de primera calidad con acento gallego en el restaurante “El Madroño”.

Estos cambios en la gestión han generado como primer resultado unos servicios con un alto nivel de calidad. Una vez que estos conceptos se asentaron tanto en la planificación, como en el control periódico, se comenzó a trabajar para dotar a los locales de un valor añadido, como por ejemplo un sistema gratuito inalámbrico de recarga de dispositivos electrónicos y teléfonos móviles u otros, o el compromiso con los usuarios del tiempo de preparación en las cartas de restauración.

El objetivo es optimizar las zonas comerciales de los aeropuertos y seguir introduciendo grandes cadenas y marcas de prestigio, tanto en tiendas como en restauración

## DESARROLLO INMOBILIARIO (ARRENDAMIENTOS)

En el año 2011 se firmó el contrato de cesión con CLASA de una parcela de 9.346 m<sup>2</sup> de terreno urbanizado ubicada en el Aeropuerto de Tenerife Norte para potenciar las actividades de transporte aéreo y su logística mediante la construcción de una nueva terminal de carga.

En los meses de junio y julio respectivamente se inició la actividad de la concesión de dos bases fijas de operaciones (FBO) para la aviación corporativa en el Aeropuerto de Palma de Mallorca.

Además, se firmaron convenios de colaboración con la Agencia de Innovación y Desarrollo de Andalucía (IDEA), y con la Asociación de Parques Tecnológicos y Científicos de España (APTE), con el fin de poner en valor y lograr comercializar terrenos mediante la fórmula de la creación de parques tecnológicos en los que ubicar empresas con actividades relacionadas con el I+D. El primero de estos convenios se centró en los aeropuertos andaluces. El segundo tuvo mayor alcance geográfico y dará cobertura a todos los aeropuertos de la red.

En diciembre se firmó el acuerdo de colaboración con el Consell Valencià de l'Esport de la Generalitat Valenciana, para la cesión del uso de las instalaciones del golf en el Aeropuerto de Valencia.

## COMBUSTIBLES DE AVIACIÓN

En 2011 se adjudicaron expedientes para el suministro de combustible de aviación en los Aeropuertos de Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat, Palma de Mallorca, Málaga-Costa del Sol y León. Asimismo se han

iniciado las obras de construcción de la conexión del sistema de bombeo de la red de hidrantes del Aeropuerto de Madrid-Barajas con los depósitos de almacenamiento de CLH en Torrejón.

También inició su explotación el nuevo hidrante del Aeropuerto de Alicante y las obras de la nueva instalación de almacenamiento de combustible de aviación del Aeropuerto de Sevilla. Por su parte, en el Aeropuerto de Vitoria comenzó la remodelación de la instalación de combustible, y en el de Son Bonet su nueva instalación.

Esta línea de negocio requiere una continua mejora de las instalaciones, como prueban las propuestas realizadas en 2011 de ampliación de su capacidad (Aeropuerto de Zaragoza o los cambios de ubicación (Palma de Mallorca, Lanzarote y Madrid-Torrejón).

## PUBLICIDAD

En 2011 se instalaron en zonas estratégicas de los aeropuertos soportes digitales innovadores (full HD) por parte de los operadores de publicidad (pantallas de vídeo walls, mupis), que atrajeron el interés de los anunciantes por su notoriedad y diferenciación frente al soporte tradicional. Estas instalaciones fueron especialmente relevantes en la T4 de Madrid Barajas, pero también en los Aeropuertos de Málaga-Costa del Sol, Alicante, Gran Canaria, Tenerife Sur y Palma de Mallorca.

La actividad publicitaria en los aeropuertos españoles será objeto de licitación durante el próximo año 2012, y actualmente se encuentra en proceso de análisis de la estrategia que hay que seguir. La idea es mantener el valor publicitario de la ubicación aeroportuaria, no solo a través de soportes publicitarios tradicionales, sino también digitales, y complementarla mediante el marketing de eventos y el marketing espectacular. La incorporación de las nuevas tecnologías a la explotación publicitaria en los aeropuertos sin duda añade al pasajero valor en su experiencia de viaje.



## Aena Internacional

Desde que en 1998 inició su actividad, Aena Internacional gestiona infraestructuras aeroportuarias en el exterior. Actualmente está presente en ocho países de Europa, América y África, una presencia que consolida a Aena Aeropuertos como el mayor operador aeroportuario mundial.

La actividad de Aena Internacional se desarrolla mediante diversos esquemas de gestión, que van desde la propiedad de los activos aeroportuarios hasta contratos de gestión de terminales o servicios, pasando por concesiones aeroportuarias.

Aena Aeropuertos está presente en 29 aeropuertos fuera de España (12 en México, tres en Colombia, tres en Reino Unido, tres en Bolivia, uno en Suecia, uno en Angola, y seis en Estados Unidos, de los cuales cinco son contratos de gestión).

Gracias a la recuperación de los efectos de la crisis financiera global de 2008, el mercado del transporte aéreo mundial ha mejorado sus cifras en 2011 respecto del año 2010. Según la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA), el tráfico de pasajeros ha crecido un 5,9% respecto al 2010.

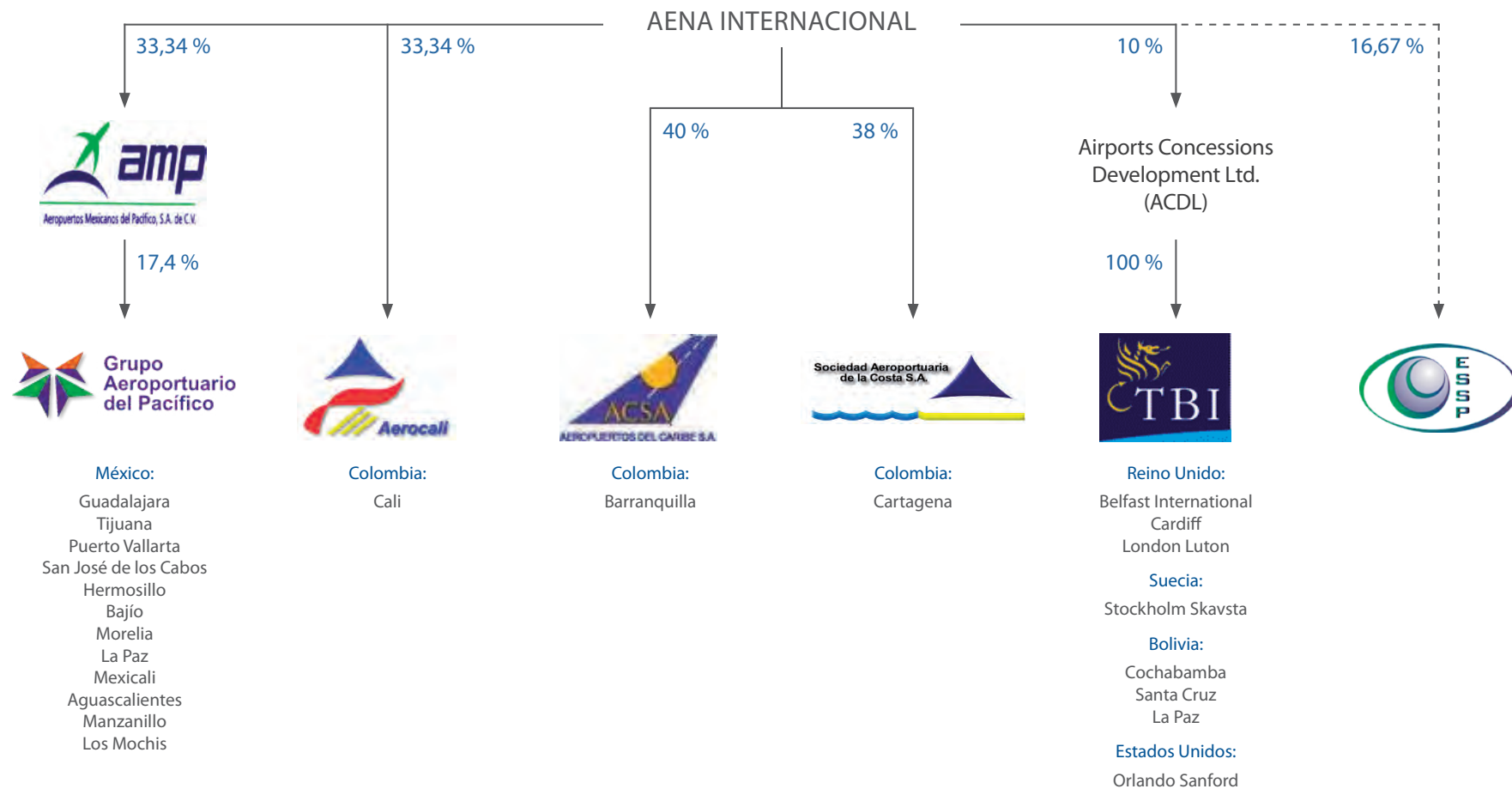


Pasarela en el Aeropuerto de Guadalajara (México)

## Presencia de Aena Internacional en el mundo



## Actividad internacional: participaciones empresariales



El transporte de pasajeros en los aeropuertos en los que Aena Internacional está presente se incrementó un 3,13% respecto a 2010, lo que supuso una mejora respecto a 2009 de 2,8%. Este crecimiento permitió alcanzar los 50,5 millones de pasajeros en 2011, frente a los 48,9 millones de 2010.

El mantenimiento de la política de contención del gasto y las estrategias de desarrollo comercial que se han aplicado en los aeropuertos han permitido unos resultados superiores a los presupuestados, con una especial aportación de ACDL-TBI que, por primera vez desde su adquisición, ha repartido dividendos entre sus accionistas. Los ingresos totales de las sociedades concesionarias se han incrementado un 8,43% en 2011 respecto a 2010.

Aena Internacional también ha realizado actividades en el ámbito de la navegación aérea, por ejemplo la inspección de radioayudas a través de la Unidad de Verificación en Vuelo y el apoyo a Aena en programas clave para el futuro de la navegación aérea.

## Servicios aeroportuarios

### MÉXICO

#### Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP)

El Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP) está formado por 12 aeropuertos, entre los que destacan los que dan servicio a importantes ciudades como Guadalajara y Tijuana, y los que se ubican en cuatro de los

Los ingresos totales de las sociedades concesionarias se han incrementado un 8,43% en 2011 respecto de 2010



Aeropuerto de Los Cabos (México)



principales destinos turísticos de México: Puerto Vallarta, Los Cabos, La Paz y Manzanillo. Los otros seis aeropuertos sirven a las ciudades de Hermosillo, Bajío, Morelia, Aguascalientes, Mexicali y Los Mochis.

Los aeropuertos están ubicados en nueve de los 32 estados de México. Cinco atienden principalmente a las capitales de estos estados y cu-



Aeropuerto de Puerto Vallarta (México)

bren un territorio ligeramente superior a la superficie de España, que cuenta con una población aproximada de 26 millones de habitantes. Todos los aeropuertos están calificados como internacionales y seis de ellos se sitúan entre los diez principales de México.

Aena Internacional participa en el Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP) mediante el 33,33% de la sociedad Aeropuertos Mexicanos del Pacífico (AMP), socio estratégico de GAP, con el 17,4 %, y es titular de un contrato de asistencia técnica y transferencia de tecnología. Aena Internacional es el accionista de AMP calificado como socio operador por las autoridades mexicanas. GAP cotiza en la Bolsa Mexicana de Valores y en la Bolsa de Nueva York y es uno de los grupos aeroportuarios privatizados más grandes de América.

GAP ha continuado una política de empresa socialmente responsable y ha mantenido durante 2011 la certificación ISO 9000, las certificaciones de cumplimiento ambiental otorgadas por PROFEPA, y los certificados de cumplimiento con los niveles adecuados de accesibilidad en los aeropuertos.

#### Actividad aeroportuaria

En 2011, la actividad de GAP se estabilizó en 20,3 millones de pasajeros totales (20,2 en 2010), consecuencia de no haberse recuperado aún del cierre del Grupo Mexicana de Aviación.

A lo largo de este año también se llevaron a cabo estrategias de marketing aeroportuario para la recuperación e implementación de nuevas rutas y frecuencias que permitieron, por un lado, recuperar más del

60% de los asientos ofertados por Mexicana y, por otro, crecer en los principales aeropuertos de GAP, como demuestra el aumento del tráfico internacional del Aeropuerto de Guadalajara, que se ha incrementado un 32,5% frente al 14,2 % del tráfico total.

A pesar de la consolidación del tráfico, la fortaleza de los ingresos comerciales y el riguroso control de costes contribuyeron a una mejora del resultado operacional del 6%. Además, en 2011 los 12 aeropuertos de GAP acogieron aproximadamente al 25% de los pasajeros que utilizaron los aeropuertos de México.

#### Actuaciones

Se mantuvo la ejecución de los programas maestros de desarrollo y planes de inversiones adicionales, que supusieron una inversión ejecutada en el ejercicio 2011 superior a los 1.422 millones de pesos mexicanos.

También se puso en servicio los sistemas de revisión de equipaje documentado, se remodeló el Aeropuerto de Guadalajara para los Juegos Panamericanos, se rehabilitaron los pavimentos en pistas y plataformas y se amplió el edificio terminal del Aeropuerto de Tijuana.

Además, se ha seguido con la optimización de la ampliación de las áreas comerciales de Guadalajara, Puerto Vallarta, Tijuana y San José del Cabo. También se ha iniciado la actividad de las unidades comerciales propias de publicidad y salones VIP.

#### Asesoramiento de Aena Internacional

Se ha desarrollado el plan de transferencia de tecnología previsto, al que se le ha dedicado una especial contribución en formación, en planificación de infraestructuras y facilitación aeroportuaria, y en el soporte de tecnologías de la información para la implantación del sistema operacional Scena en los aeropuertos del grupo.

#### COLOMBIA

##### Aeropuerto de Barranquilla

El Aeropuerto de Barranquilla está gestionado por la sociedad Aeropuertos del Caribe S.A. (ACSA), en la que Aena Internacional participa con un 40%, además de ser su socio operador.



Aeropuerto de Cali (Colombia)



El tráfico de pasajeros en el Aeropuerto de Barranquilla ha experimentado un descenso del 1,4%, estabilizando el gran crecimiento del 2010 que alcanzó el 31,7%. El tráfico nacional experimentó un ligero crecimiento del 0,3% respecto al año anterior y consolidó el tráfico de las aerolíneas de bajo coste que comenzaron a operar en 2010. El tráfico internacional sufrió una disminución del 13,9%, debido a los cambios en el mercado de bajo coste: reducción de frecuencias de la aerolínea Spirit, y reestructuración de rutas de LAN Perú tras la compra de Aires. Los ingresos de la concesión disminuyeron consecuentemente en 1,6%.

#### Aeropuerto de Cartagena de Indias

El Aeropuerto de la ciudad de Cartagena de Indias es gestionado por la Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. (SACSA), donde Aena Internacional participa como socio operador con un 38% de su capital y además es titular de un contrato de asistencia técnica y transferencia de tecnología.

En 2011 el tráfico de pasajeros total ha aumentado un 3,79%, estabilizando el gran crecimiento del 27,9% del año anterior. El tráfico de pasajeros internacionales ha experimentado un descenso del 8,3% respecto al 2010, provocado por las mismas causas que en el caso de Barranquilla: cambios en el mercado de bajo coste, con la reducción de frecuencias de la Aerolínea Spirit, y la reestructuración de rutas de LAN Perú tras la compra de Aires. El tráfico de pasajeros nacionales ha crecido un 5,7%, consolidando el crecimiento del 33,15% de 2010.

Como consecuencia de todos los factores anteriores y del buen comportamiento de los ingresos comerciales, los ingresos operacionales de SACSA subieron un 3,55%, Esto, junto a la contención de los gastos de explotación, ha permitido superar las expectativas de los resultados económicos.

En 2011 se iniciaron las inversiones de ampliación y remodelación del edificio terminal y se completaron las inversiones para la rehabilitación de pavimentos y la ampliación del campo de vuelos. También comenzó la implementación del Plan Comercial 2011-2015, en línea con las características de la ampliación del edificio terminal.



Aeropuerto de Cartagena de Indias (Colombia)

### Aeropuerto de Cali

El Aeropuerto de Cali es gestionado por la sociedad Aerocali S.A. en la que Aena Internacional participa como socio operador, con un 33,34% de su capital y además es titular de un contrato de asistencia técnica y transferencia de tecnología.

En este aeropuerto el tráfico disminuyó respecto al ejercicio anterior en un 2,33%, motivado por los cambios en el mercado de bajo coste y aunque en 2011 alcanzó la cifra de 3,35 millones de pasajeros, el gran crecimiento del 24,9% del 2010 se ha estabilizado.

Los esfuerzos realizados por Aerocali para mejorar los ingresos comerciales y la contención del gasto han mantenido estables los ingresos de explotación y el resultado operacional, lo que ha permitido que el resultado neto haya superado las expectativas.

Aena Internacional ha diseñado el Plan Maestro de Desarrollo 2011-2030 para el Aeropuerto de Cali. Una vez aprobado por las autoridades aeroportuarias colombianas, este Plan Maestro guiará la realización de inversiones para la ampliación del terminal y la plataforma.

**Aena Internacional ha diseñado el Plan Maestro de Desarrollo 2011-2030 para el Aeropuerto de Cali**

### TBI

Aena Internacional posee un 10% de las acciones de Airports Concessions and Development Limited (ACDL), propietaria del 100% de TBI PLC.

TBI explota los aeropuertos de London Luton, Belfast International y Cardiff en el Reino Unido; Orlando Sanford en Estados Unidos; La Paz, Santa Cruz y Cochabamba en Bolivia; y Stockholm Skavsta en Suecia.

También tiene contratos de gestión en los cinco aeropuertos de Estados Unidos: Atlanta Harstfield-Jackson, Macon Downtown, Raleigh- Durham, Burbank y Middle Georgia Regional.



Aeropuerto de Stockholm Skavsta (Suecia)

En 2011 se produjo una gran mejoría en el tráfico de pasajeros en los aeropuertos de TBI, que pasó de una caída del 5% en 2010 a un incremento del 7,3% en 2011.

El tráfico total del grupo alcanzó 23,1 millones de pasajeros. Destacó el incremento del 8,9% en London Luton, el aeropuerto de mayor volumen de pasajeros del grupo, y el aumento del 36,7% en Orlando Sanford, debido a que la aerolínea Allegiant volvió a operar.

Este incremento del tráfico, junto con la estrategia de contención de gastos e inversiones, el incremento de tarifas y el buen resultado comercial, impulsaron el beneficio neto hasta los 24,4 millones de libras, un 170% más que el año anterior.

En TBI se ha continuado aplicando una política de contención de gastos e inversión y mejora de los ingresos comerciales que ha permitido por primera vez desde su adquisición que se haya realizado reparto de dividendos entre sus accionistas.

Los aeropuertos de TBI continuaron durante 2011 sus procesos de implantación del sistema de gestión de calidad ISO 9001, del sistema de gestión de seguridad y salud, de la certificación OHSAS 18001, y de la certificación ISO 14001.

## CUBA

Aena Internacional ha continuado desarrollando el contrato de asesoramiento y capacitación para la operación de aeropuertos para la Empresa Cubana de Aeropuertos y Servicios Aeronáuticos S.A. (ECASA).

Durante 2011 fueron especialmente importantes las actividades sobre control de asistencia en tierra y gestión ambiental de infraestructuras aeroportuarias.

## ANGOLA

En abril de 2011 se firmó un contrato entre Aena Internacional y la Empresa Nacional de Exploração de Aeroportos e Navegação Aérea de Angola (ENANA), para la prestación de servicios de consultoría en operación y explotación comercial aeroportuaria en el Aeropuerto de Luanda.



Aeropuerto de Luanda (Angola)

En las áreas de seguridad y operaciones, los trabajos incluyen el asesoramiento en la identificación de medidas de mejora, el desarrollo de procedimientos y la definición de los niveles de calidad para la prestación de servicios. En el área comercial la elaboración de un plan de desarrollo comercial del aeropuerto.

## Servicios aeronáuticos

### UNIDAD DE VERIFICACIÓN EN VUELO

Durante 2011 la Unidad de Verificación en Vuelo (UVV) de Aena Internacional prestó sus servicios de verificación de radioayudas de manera regular a Aena Aeropuertos y Aena Navegación Aérea.

Se volaron 800 horas repartidas en 298 vuelos y se realizaron 183 calibraciones, unas cifras que superaron el objetivo inicial de 750 horas.

Además, durante 2011 se emprendieron diferentes acciones comerciales para la prestación de servicios a clientes ajenos al grupo Aena en Rumanía y Marruecos.

Asimismo, en octubre de 2011 se firmó un contrato con la UTE TATS, entre Indra y DFS, según el cual Aena Internacional prestará servicios de verificación en vuelo en aquellos aeropuertos en los cuales TATS sea el proveedor de servicios de comunicación, navegación, y vigilancia.

**La Unidad de Verificación de Vuelo voló 800 horas repartidas en 298 vuelos y realizó 183 calibraciones, unas cifras que superaron el objetivo inicial de 750 horas.**



Avión de la Unidad de Verificación en Vuelo

## Otros

Aena Internacional ha seguido siendo un vehículo para la participación de la Entidad Pública Empresarial Aena, junto a otros proveedores europeos, en la provisión de servicios de Navegación Aérea, en la Sociedad ESSP (European Satellite Services Provider), grupo de interés económico europeo y operador del servicio EGNOS de aumentación de GPS.

Asimismo, durante 2011 se han prestado actividades de soporte a Aena en el ámbito de la Navegación Aérea.





# 4 Información legal

AENA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL

# Informe de auditoría de cuentas consolidadas



MINISTERIO  
DE ECONOMÍA  
Y HACIENDA

SECRETARÍA DE ESTADO DE  
HACIENDA Y PRESUPUESTOS

INTERVENCIÓN GENERAL DE LA  
ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO

**GRUPO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AEREA**  
**(AENA CUENTAS CONSOLIDADAS)**  
**Ejercicio 2011**

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: M0067U47P75X001X2 en [www.pap.meh.es](http://www.pap.meh.es)

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



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 2011 a las que se refiere el presente informe fueron presentadas por el Presidente Director General de AENA el 30 de marzo de 2012 y fueron puestas a disposición de esta Oficina Nacional de Auditoría telemáticamente el 20 de abril de 2012.

La información relativa a las cuentas anuales consolidadas a que se refiere este informe de auditoría queda contenida en el fichero GC0829\_2011\_F\_120420\_101834 cuyo resumen electrónico es A7E46E78A0D09E0C43D8F17CAE8EF66B y que está depositado en la aplicación Cicep.Red de la Intervención General de la Administración del Estado.

Este trabajo se ha realizado de acuerdo con Normas de Auditoría del Sector Público.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: M0K6TULP7RXD1Y2 en [www.pag.meh.es](http://www.pag.meh.es)



MINISTERIO DE  
ECONOMÍA Y HACIENDA  
INTERVENCIÓN GENERAL DE LA  
ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO

## II. OBJETIVOS Y ALCANCE DEL TRABAJO

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

Nuestro examen comprende el Balance de Situación consolidado a 31 de diciembre de 2011, la Cuenta de Pérdidas y Ganancias consolidada, el Estado de Cambios en el Patrimonio Neto consolidado, el Estado de Flujos de Efectivo consolidado y la Memoria consolidada correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha.

De acuerdo con la legislación vigente se presentan, a efectos comparativos, con cada una de las partidas del Balance de Situación consolidado, 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, además de las cifras del ejercicio 2011, las correspondientes al ejercicio anterior. Nuestra opinión se refiere exclusivamente a las Cuentas Anuales consolidadas del ejercicio 2011. Con fecha 9 de mayo de 2011 emitimos nuestro informe de auditoría acerca de las Cuentas Anuales consolidadas del ejercicio 2010 en el que expresamos 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 2011 representan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera a 31 de diciembre de 2011, 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.

El presente informe de auditoría ha sido firmado electrónicamente a través de la aplicación Cicep.red de la Intervención General de la Administración General del Estado por Dª Marta Torralvo Liébanas, Interventora Auditora del Estado, y por Don Alberto Girón González, Auditor Nacional Jefe de la División de Control Financiero y Auditoría del Sector Público de la Oficina Nacional de Auditoría, en Madrid a 19 de junio de 2012.

AENA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL

# Informe de gestión consolidado

## 1. Resultados económicos

### 1.1. RESULTADO CONSOLIDADO

Los ingresos de explotación del año 2011 se han incrementado un 13,1%, alcanzando los 3.501 millones de euros, motivado por el aumento de tráfico (incremento de pasajeros (6%), aeronaves (0,9%) y carga (2,9%)) y el incremento de las tasas aeroportuarias en un 10,9%, contrarrestado por el descenso en un 7,8% de la tasa de ruta de Navegación Aérea. Las mayores aportaciones a los ingresos por operaciones consolidados proceden de la entidad dominante Aena, 56,4%, seguida por la sociedad dominante Aena Aeropuertos SA que aporta el 42,6%.

Los gastos de explotación aumentaron un 3,74% respecto al ejercicio 2010, principalmente debido al incremento de las amortizaciones a causa del aumento de las inversiones puestas en funcionamiento (ver apartado 6.2.1 de este informe), contrarrestado por un descenso en el

volumen de adiciones de inmovilizado y una reducción en los gastos de personal derivados de la implantación de la profunda reforma estructural de los servicios de Navegación Aérea explicada en el apartado 7.2 de este informe, así como en otros componentes de los gastos de explotación debido a la aplicación de las medidas de contención del gasto incluidas en el plan de austeridad 2010-2013 (ver apartado 8.1 de este informe). Todo ello se ha traducido en un resultado de explotación positivo de 323,4 millones de euros en 2011, frente a los 31,1 millones de euros del ejercicio 2010.

Los resultados financieros negativos se han incrementado durante el año 2011, hasta 380 millones de euros, motivado por el incremento de la deuda y un incremento de los tipos de interés aplicables.

Una vez contemplado el efecto positivo del impuesto de sociedades, el resultado consolidado del ejercicio atribuido a la entidad pública dominante asciende a una pérdida de 26,6 millones de euros, frente a los 145,1 millones de 2010.



## 1.2. RATIOS FINANCIEROS Y ECONÓMICOS

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

Ratios	2011	2010
<b>RATIOS DE SOLVENCIA</b>		
R. Endeudamiento Largo Plazo: Deuda Ip /Fondos Propios	3,72	3,73
<b>RATIOS DE RENTABILIDAD</b>		
Margen EBITDA	39,47%	30,15%
Margen Explotación: Resultado Explotación/Ventas	10,00%	1,05%
Rentabilidad Económica: Beneficio Explotación/Total Activo	1,75%	0,17%

## 2. Evolución de la actividad

### 2.1. ACTIVIDAD AEROPORTUARIA

En el año 2011, los aeropuertos españoles registraron casi 204,4 millones de pasajeros (6% más que en 2010), operaron más de 2,1 millones de vuelos (0,9% más) y se transportaron más de 672.000 toneladas de mercancías (2,9% más).

Estas cifras reflejan un crecimiento de pasajeros, operaciones y carga, aunque moderando los crecimientos de este último, respecto al año

anterior. Por tanto, se consolida la recuperación de la actividad tras varios años de descensos.

#### 2.1.1. Pasajeros

Un total de 204,4 millones de pasajeros utilizaron las instalaciones de la red de Aena durante el 2011, lo que representa un crecimiento del 6% respecto al 2010. Del total de estos pasajeros, 203,2 millones corresponden a vuelos comerciales (6%). Y casi 2 de cada 3 pasajeros (127 millones) utilizaron vuelos internacionales (10,4%), y 76,2 millones viajaron en vuelos nacionales (-0,6%).

Entre los principales aeropuertos por tráfico de pasajeros, Madrid-Barajas continúa siendo el mayor de la red, con 49,7 millones de pasajeros, lo que supone pequeño decremento del -0,4% respecto al 2010. Le siguen Barcelona-El Prat, con 34,4 millones de pasajeros (17,8%); Palma de Mallorca, con 22,7 millones (7,6%); Málaga-Costa del Sol, con 12,8 millones (6,3%); Gran Canaria, con 10,5 millones (11,1%); y Alicante, con 9,9 millones (5,7%).

Entre los mayores crecimientos porcentuales destaca el Helipuerto de Algeciras con un crecimiento superior al 126,7%, el de Ceuta (56,8%) y los Aeropuertos de Madrid Cuatro Vientos 44,7%; Zaragoza, con un 24% y Santander, con un 21,4%.

Durante el 2011, aumentó el tráfico internacional de pasajeros hasta un 10,4%, en el conjunto de la red. Destaca el crecimiento de los Aeropuertos de San Sebastián (212,6%), Burgos (90,2%), Melilla (66,7%), Córdoba (34%) y Fuerteventura (26,1%).

### 2.1.2. Aeronaves

A lo largo de 2011, en los aeropuertos se realizaron un total de 2,1 millones de operaciones, lo que supone un aumento del 0,9% con respecto al número de operaciones de 2010. Del total de estos movimientos, 1,9 millones corresponden a vuelos comerciales (2,6%), de los que casi 900.000 fueron nacionales (-2,5%) y 973.000 tuvieron carácter internacional (7,7%). Respecto al tipo de vuelo, 1,7 millones fueron regulares y se registraron aproximadamente 180.000 chárter (-0,6%).

El Aeropuerto de Madrid-Barajas continúa siendo el de mayor tráfico de toda la red, con más de 429.000 vuelos (-1,0%), seguido de Barcelona-El Prat, con poco más de 303.000 operaciones (9,1%); Palma de Mallorca, con más de 180.000 (3,2%); Gran Canaria, con más de 111.000 (7,9%); Málaga, con más de 107.000 vuelos (1,7%) y Alicante con casi 76.000 (1,5%).

Entre los aeropuertos con mayor crecimiento porcentual de operaciones destaca el Helipuerto de Algeciras, que registró un aumento de 96,7% (aproximadamente 2.600 operaciones); el de Ceuta (43,9% y casi 5.100 operaciones) y los Aeropuertos de Jerez de la Frontera, 24,9% (42.000); Fuerteventura, 13% (casi 45.000) y El Hierro 12,8% (4.700).

En cuanto al número de operaciones internacionales, destaca el crecimiento de los Aeropuertos de La Gomera (700%), Madrid Cuatro Vientos (433,3%), San Sebastián (118,6%), y Burgos (39,2%); la mayor parte de estas operaciones tuvieron como origen o destino un aeropuerto europeo.

### 2.1.3. Carga

El volumen de mercancía comercial transportada durante 2011 fue de más de 672.000 toneladas, un 2,9% más que el año anterior, siendo poco más de 525.000 toneladas la carga internacional transportada (4,9%) y casi 147.000 toneladas la carga nacional (-3,5%).

Por aeropuertos, Madrid-Barajas mantiene el primer lugar, con más de 393.000 toneladas (5,1%). Le siguen Barcelona-El Prat con cerca de 97.000 toneladas (-7,4%); Zaragoza, con 48.600 toneladas (14,3%); Vitoria, con casi 34.700 toneladas (24%) y Gran Canaria, con aproximadamente 23.700 toneladas (-3,5%).

## 2.2. NAVEGACIÓN AÉREA

El número total de vuelos, (entendiendo por vuelo el desplazamiento en una ruta de una aeronave entre un aeropuerto de origen y un aeropuerto de destino), gestionados por Navegación Aérea en España durante el año 2011 fue de 1,95 millones, mientras que en el transcurso del año 2010 fue de 1,89 millones, lo que se traduce en una variación positiva de un 3,3%.

Según los datos de Eurocontrol, el tráfico aéreo en número de vuelos, ha sufrido un incremento del 3,4% en la Región de Información de Vuelo (FIR) Península y de un 7,6% en el FIR Canarias.

### 3. Líneas de negocio

#### 3.1. CENTROS DE CARGA AÉREA

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

Al cierre del ejercicio 2011 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, 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.

El resultado de CLASA del ejercicio 2011 ha sido positivo, con un beneficio, antes de impuestos, de 6.024 miles de euros. El importe neto de la cifra de negocios ascendió a 24.356.082 euros, un 95% de la cifra de ingresos; correspondiendo a ingresos por arrendamientos de las edificaciones propias (73%) y a ingresos por canon de suelo urbanizado (27%).

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

Centro de Carga Aérea	Naves	Nº clientes	Superficie parcela m <sup>2</sup>	Superficie construida m <sup>2</sup>
Madrid-Barajas	Naves en alquiler	4	62.630	34.848
	Naves en cesión	34	209.783	114.768
Barcelona	Naves en alquiler	3	50.819	27.234
	Naves en cesión	3	27.036	21.353
Valencia	Naves en alquiler	5+PIF	20.099	9.367
	Naves en cesión	2	17.094	7.597
			387.461	215.167

Por su parte la distribución y uso de los edificios de centrales de Servicios Generales es la siguiente:

Edificios centrales	Naves	m <sup>2</sup> totales	Superficie arrendada m <sup>2</sup>	Superficie arrendada %	Arrendados	Libres	Nº Clientes
Madrid-Barajas	Oficinas	15.210	10.107	66,45	117	80	102
	Locales	1.547	1.312	84,81	5	3	5
Barcelona	Oficinas	9.392	5.885	62,66	92	45	92
	Locales	710	597	84,05	2	1	2
Valencia	Oficinas	1.544	962	62,31	20	23	13
		28.403	18.863	66,41	236	152	214

### 3.2. INTERNACIONAL

En el ámbito internacional, hay que señalar las visitas y reuniones de delegaciones extranjeras que han pasado por nuestros aeropuertos, tales como el Presidente de OACI; la Directora Regional de OACI para Norteamérica, Centroamérica y Caribe; los Ministros de Transportes de la Federación Rusa, Portugal y Vietnam; una delegación de miembros del Parlamento Europeo encabezada por Magdalena Álvarez; así como varios aeropuertos europeos y de otros continentes.

Por otra parte, durante 2011, el Presidente-Director General de Aena, Juan Ignacio Lema, ha continuado su participación activa en las reuniones como miembro del Consejo Mundial de Aeropuertos, ACI Governing Board, y el Director de Aeropuertos Españoles, como miembro del Consejo Europeo de ACI EUROPE.

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

#### SESAR

A lo largo del 2011 se ha consolidado el lanzamiento del Programa SESAR, así como la participación en él de la entidad dominante Aena.

- Aena ha participado efectivamente en la estrategia de Verificación y Validación de la SJU y se ha aprobado internamente el conjunto de actividades de validación SESAR a realizar en instalaciones de Aena en los próximos dos años, enmarcados en las Releases 1 y 2 de SESAR.

- Asimismo, se han firmado los acuerdos de colaboración con CRIDA e INECO como empresas afiliadas de Aena, y se ha incorporado al proveedor de servicio NAV Portugal como asociado a Aena, mediante la firma de un "Subcontrato de Investigación" en noviembre 2011.

#### OTRAS ACTUACIONES DE CARÁCTER INTERNACIONAL

Uno de los objetivos de Navegación Aérea es fortalecer su influencia en el entorno internacional. Para ello se han llevado a cabo actuaciones a lo largo del 2011 en los siguientes campos:

- Para potenciar las relaciones internacionales de carácter institucional, se han mantenido reuniones bilaterales de alto nivel con el Presidente del Consejo de la OACI, Secretario General de CANSO, Director General de EUROCONTROL, ATCA Japón, ENAV, y se han preparado y participado en las reuniones de alto nivel EC3, CECM y otros grupos CANSO. Se ha apoyado, asimismo, la participación de la DNA en el Comité ANSB (Air Navigation Service Board) de Eurocontrol.
- Se ha coordinado la participación de Navegación Aérea en proyectos regionales (AEFMP, OACI).
- Se ha participado activamente en todos los grupos de trabajo europeos a través de los cuales se fijan las prioridades de despliegue en base a lo incluido en el Plan Maestro Europeo ATM (IP1 Steering Group de la CE, SCG de Eurocontrol y SJU), dado su impacto directo en los planes de inversión de NA.

- Para ejercer una posición influyente y defender los intereses de Navegación Aérea se ha participado activamente en CANSO.
- Se han realizado y coordinado las propuestas/ofertas relativas a actividades internacionales de interés estratégico.
- Adicionalmente, los proveedores que gestionan la mayor parte del tráfico europeo (Aena, NATS, ENAV, DSN, DFS y NORACON) y participan en la fase de desarrollo del programa SESAR dentro del denominado grupo (A6) han seguido colaborando en las actividades del programa de trabajo de la SJU (SESAR Joint Undertaking), ampliando el ámbito de su colaboración a actividades de despliegue del programa SESAR. Dicha colaboración constituye un elemento estratégico para la organización.

### 3.2.1. AENA DESARROLLO INTERNACIONAL

Durante 2011 Aena Internacional ha continuado participando activamente en la gestión, bajo diferentes esquemas, en los aeropuertos en Latinoamérica (México, Colombia y Bolivia), CEE (Reino Unido y Suecia) y Estados Unidos de Norteamérica y se ha realizado una oferta para la concesión de tres aeropuertos brasileños: Aeropuerto Internacional de Guarulhos/SaoPaulo (GRU), Aeropuerto Internacional de Viracopos/Campinas/SaoPaulo (VCP), Aeropuerto Internacional de Brasilia/Brasilia (BSB).

### MÉXICO

La participación de Aena Desarrollo Internacional, S.A. 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).

### Asesoramiento y Consultoría de Aena Internacional

Se ha desarrollado el Plan de Transferencia de Tecnología previsto con especial aporte en formación en sistemas aeroportuarios y soporte a los departamentos técnicos de GAP (diagnóstico de situación de control de fauna, control de calidad percibida, metodología para previsiones de tráfico, etc.).

### 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.

### TBI

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



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

Aena Internacional posee un 10% de las acciones de ACDL.

En TBI se ha continuado aplicando una política de contención de inversión dedicándose los recursos fundamentalmente a actuaciones de mantenimiento.

### 3.3. NAVEGACIÓN AÉREA

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

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

#### 3.3.1. Desarrollo tecnológico y explotación técnica

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

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

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

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

- definición de los requisitos operacionales,
- validación operativa (únicamente para el sistema de automatización ATM), y
- puesta en servicio.

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

#### Gestión integrada de la información aeronáutica

- Implantación de una red de servicios paneuropea (PENS).
- Mejoras en la gestión y servicios de intercambio de la información/datos.

#### Excelencia en la gestión

- Mantenimiento certificado SES (y ampliación a otros servicios cuando proceda).
- Adaptación al marco de prestaciones SESII.
- Implantación nuevos modelos de servicios.
- Consolidación de los procesos planificadores y sistemas de medición y evaluación
- Mejora y mantenimiento de las infraestructuras de edificios de SSCNA.
- Implantación de un Sistema Integrado de Gestión de Calidad, Seguridad y Medio Ambiente.
- Mejora continua en procedimientos y procesos internos.
- Mejora de las infraestructuras de Sistemas de Información (HW, SW, Comunicaciones).
- Desarrollo del modelo económico de Navegación Aérea.

#### Alianzas / Acuerdos con otros proveedores de servicios de navegación aérea

- FAB South West España-Portugal (FAB SW).
- Fortalecer la influencia de Navegación Aérea en el entorno internacional.

#### Optimización de la gestión del espacio aéreo

- Optimización de la red de rutas y la sectorización ATC.
- Gestión dinámica y flexible de sectores.
- Introducción de navegación de precisión en áreas terminales (TMA).
- Coordinación civil/militar del espacio aéreo (FUA).
- Aplicación de procedimientos de descenso continuo.
- Introducción de procedimientos de aproximación de precisión basados en GBAS.
- Gestión de la complejidad.
- Adecuación de la operación a las nuevas reglamentaciones.
- Optimización de la Operación.
- Infraestructuras y Ayudas a la Navegación y Control Aéreos.

#### Evolución de las infraestructuras CNS

- Data Link-Introducción de servicios basados en enlace de datos.
- Reducción del ancho de banda de comunicaciones voz piloto-tierra (8.33) por debajo de FL195.
- Red de comunicaciones terrestres: Evolución REDAN.
- Introducción de voz sobre IP (VoIP).
- Regulación y Radiodifusión.
- Evolución de la vigilancia en ruta y TMA.
- Evolución del sistema de vigilancia en aeropuertos.
- Racionalización de la red de radioayudas.

#### Evolución del sistema SACTA

- Evolución del sistema de información ATM.
- Gestión ATC a nivel estratégico.
- Gestión ATC a nivel táctico.
- Redes de Seguridad.
- Actualización de Infraestructuras ATM.

#### Explotación del Sistema de Navegación Aérea

- Infraestructuras Soporte CNS y ATM.
- Explotación de Sistemas CNS/ATM.

#### Introducción del nodo aeroportuario en la red ATM

- Procesos colaborativos de toma de decisión (CDM).
- Aumento de la capacidad y uso de las pistas.
- Mejora de la vigilancia, control y guiado en las calles y plataformas (A-SMGCS).

#### Validación de mejoras operacionales

- Herramientas de análisis CNS/ATM.
- Análisis de escenarios CNS/ATM.
- Validación operacional de proyectos ATM.

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

El Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) contemplaba el reforzamiento de las inspecciones de seguridad por parte de la autoridad aeronáutica, y de las condiciones y controles de seguridad en los aeropuertos. Igualmente, hacía referencia a la implantación del Plan General de Seguridad de Aena de forma que se aborde de forma integral la seguridad en su triple perspectiva:

- Seguridad operacional y de autoprotección (Safety)
- Protección de personas y bienes (Security)
- Prevención de riesgos laborales

Destaca por su relevancia y carácter integrador la aprobación y ejecución satisfactoria del Plan General de Seguridad de Aena, que ha servido para articular bajo un único punto de vista global e integrador todas las perspectivas que constituyen la seguridad, además de permitir aglutinar y coordinar todas las actividades e iniciativas orientadas a la mejora continua de ésta.

### 4.1. SEGURIDAD OPERACIONAL Y DE AUTOPROTECCIÓN (SAFETY)

En lo referente a la Seguridad Operacional y de Autoprotección (Safety), se ha actuado en los siguientes campos:

### Sistema de gestión de la seguridad operacional

Durante 2011 se ha finalizado la implantación del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SGSO) en los 9 aeropuertos (Santander, Madrid-Cuatro Vientos, El Hierro, Murcia-San Javier, Valladolid, Salamanca, Albacete, León y Badajoz) y 2 helipuertos (Ceuta y Algeciras) que estaban pendientes de finalizar dicho proceso. Por tanto, el SGSO está ya implantado en todos los aeropuertos de la red de Aena Aeropuertos.

Además, como parte del proceso de mejora continua de los SGSO se ha procedido a realizar supervisiones internas en 23 aeropuertos en los que ya estaba implantado el SGSO: Fuerteventura, Menorca, Tenerife Norte, Girona-Costa Brava, Jerez, Santiago, Sevilla, Almería, La Palma, FGL Granada-Jaén, Asturias, A Coruña, Vigo, Reus, Logroño-Agoncillo, Vitoria, Melilla, San Sebastián, Pamplona, Burgos, Sabadell, Madrid-Cuatro Vientos y Córdoba.

### Proceso de certificación de aeropuertos de la red de Aena

En lo relativo al Plan de Certificación de Aeropuertos, durante 2011 se ha obtenido el certificado del Aeropuerto de Ibiza, que se añade a los que ya lo obtuvieron en 2010 (Aeropuerto de Madrid-Barajas y el Helipuerto de Algeciras).

A lo largo de 2011 se ha continuado con los procesos de Jerez y Barcelona-El Prat, mientras que también se ha solicitado ante AESA el inicio del proceso de certificación de los aeropuertos de La Gomera, FGL Granada-Jaén, Málaga-Costa del Sol, Palma de Mallorca, Sabadell y Huesca-Pirineos.

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

La Comisión Europea auditó al Aeropuerto de Alicante durante el mes de octubre, con resultado favorable.

Además la Comisión Europea junto con AESA, estuvo en los aeropuertos de Madrid-Barajas y Valencia realizando ensayos para análisis y nuevas propuestas normativas relacionadas con la seguridad aeroportuaria.

Por otro lado, la Agencia Española de Seguridad Aérea (AESA) ha realizado un total de 31 actuaciones de seguridad aeroportuaria, de las cuales 9 han sido auditorías y 22 inspecciones de seguridad aeroportuaria en distintos aeropuertos de la red: Albacete, Alicante, Almería, Barcelona-El Prat, Bilbao, Burgos, Madrid-Cuatro Vientos, El Hierro, Fuerteventura, Girona-Costa Brava, Gran Canaria, FGL Granada-Jaén, Ibiza, Lanzarote, Madrid-Barajas en dos ocasiones, Málaga-Costa del Sol, Melilla, Menorca, Murcia-San Javier, Palma de Mallorca, San Sebastián, Santander, Santiago, Sevilla, Tenerife Norte, Tenerife Sur, Valencia, Valladolid, Vigo y Vitoria.

Además, AESA también realizó una visita para comprobar las instalaciones de seguridad aeroportuaria, antes de la apertura de las nuevas Terminales de Alicante, La Palma y Santiago.

Por otra parte, se han realizado verificaciones del cumplimiento del Programa Nacional de Seguridad en 24 aeropuertos: Alicante, Almería, Bilbao, Burgos, El Hierro, Fuerteventura, Girona-Costa Brava, Gran Canaria, Jerez, La Gomera, La Palma, León, Madrid-Barajas, Málaga-Costa del Sol, Pamplona, Reus, Salamanca, Santander, Santiago, Tenerife Norte, Tenerife Sur, Madrid-Torrejón y Valladolid.

Asimismo, se han realizado actuaciones no programadas en los diferentes aeropuertos, encaminadas a la revisión de nuevas instalaciones en visitas de obra, necesidades operativas, elaboración e implantación de medidas de mejora, realización de ensayos, implantación de acciones correctoras y optimización de los recursos empleados para la realización del servicio de seguridad de los aeropuertos.

#### 4.2. PROTECCIÓN DE PERSONAS Y BIENES (SECURITY)

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

##### Inversiones en equipamiento de seguridad

En lo referente al equipamiento de seguridad, en 2011, se ha continuado con el gran esfuerzo inversor en el suministro de nuevo equipamiento y sistemas de seguridad en todos los aeropuertos de la red, de acuerdo a la normativa vigente, tanto para nuevas infraestructuras como para la renovación programada de equipos de seguridad.

En total se han instalado 109 nuevos arcos detectores de metales, 11 detectores de metales en calzado, 44 equipos de rayos x convencionales, 7 equipos automáticos EDS y 12 equipos detectores de trazas.

Como principales actuaciones son destacables la puesta en explotación del equipamiento de las nuevas terminales de Alicante, La Palma y Santiago, así como de la ampliación de la terminal y nuevo edificio de equipajes del Aeropuerto de Fuerteventura.

En cuanto al empleo de nuevas tecnologías, durante 2011 se han comenzado a utilizar los equipos detectores de trazas de explosivos (ETD). Estos equipos hacen más cómodo el paso por los controles de seguridad a las personas que utilizan sillas de ruedas, permitiendo además reforzar la seguridad en determinados vuelos y facilitando el examen de bultos abandonados.

Siguiendo con el despliegue progresivo del Sistema de Gestión de Seguridad Aeroportuaria (GSA), se han realizado las implantaciones en los Aeropuertos de Santander, Jerez, Alicante, La Palma, A Coruña, Santiago y Reus, permitiendo tener en ellos un sistema de seguridad de control de accesos y Circuito Cerrado de TV (CCTV) propiedad de Aena Aeropuertos, y normalizado para toda la red.

##### Servicio de seguridad privada

Como es preceptivo, se realizaron las labores de seguimiento y análisis de la evolución de los expedientes de seguridad privada además de un seguimiento del control de gestión de los expedientes, tanto desde el punto de vista económico, como desde la perspectiva de la calidad, ajustando los valores estándar de los distintos indicadores establecidos en los pliegos de prescripciones técnicas de los servicios de seguridad de cada aeropuerto, para obtener y realizar el servicio en procesos de mejora continua, así como para mejorar la futura elaboración de nuevos pliegos.

Como actuaciones destacadas con respecto a ejercicios anteriores, tenemos las siguientes:



- Se han contratado los servicios de seguridad privada del Helipuerto de Ceuta y el Aeropuerto de Burgos.
- Se han puesto en marcha en el Aeropuerto de Madrid-Barajas dos nuevos servicios de seguridad: el servicio “Fast Track”, que permite reducir el tiempo empleado en los filtros de seguridad para determinados pasajeros, y los servicios de seguridad “Vuelos USA”, en los que se extreman las medidas de seguridad para los vuelos con destino a los Estados Unidos de América.
- Se analizó el proceso de formación de cada una de las empresas de seguridad privada contratadas por Aena Aeropuertos, revisando los contenidos formativos y el registro de la documentación generada durante el proceso de formación de cada uno de los vigilantes asignados en los aeropuertos.

#### Formación en seguridad aeroportuaria

Para cumplir con los requisitos formativos en materia de seguridad aeroportuaria establecidos en el Programa Nacional de Formación, ha sido necesario durante el año 2011 impartir formación al personal de Aena Aeropuertos mediante la realización de tres cursos presenciales en materia de seguridad aeroportuaria.

La formación impartida en estos cursos fue realizada al personal de Aena Aeropuertos con responsabilidad en la seguridad aeroportuaria, a propuesta de los responsables de seguridad de cada aeropuerto, tales como jefes de seguridad de los aeropuertos, directores o ejecutivos de servicio.

La edición correspondiente al curso inicial en formación de seguridad avanzada en seguridad aeroportuaria se realizó en el mes de abril, mientras que en octubre se impartieron las dos ediciones correspondientes a la formación de actualización en seguridad aeroportuaria.

Además se ha impartido formación on line para todos los trabajadores de Aena Aeropuertos que no requieren formación específica en seguridad aeroportuaria, y se ha trabajado en la actualización de estos cursos.

Durante 2011 se ha llevado a cabo la primera convocatoria del curso on line de Actualización en Seguridad Aeroportuaria, para cumplir con la exigencia normativa de recibir formación de actualización periódica en materia de seguridad aeroportuaria.

#### 4.3. PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

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 6,63, lo que supone una reducción significativa (26,4%), con respecto a 2010.

Asimismo, se han cumplido los objetivos marcados en el Plan Operativo 2011, respecto al número de evaluaciones de riesgos y reconocimientos médicos realizados.

La formación impartida en prevención de riesgos laborales en Aena ha supuesto 53.780 horas lectivas, para los dos convenios colectivos, lo que supone un incremento del 61,3%, con respecto a 2010.

## 5. Calidad y medio ambiente

### 5.1. CALIDAD

En el ámbito de la calidad en el año 2011 se han obtenido los siguientes resultados:

- Las unidades corporativas de Aena han superado satisfactoriamente la primera auditoría de renovación del Sistema de Gestión de la Calidad de acuerdo con esta norma. Actualmente, 42 aeropuertos y un helipuerto ostentan también esta certificación actualizada a la norma de 2008 y Navegación Aérea (Servicios Centrales y Direcciones Regionales) han mantenido la certificación del Sistema Integrado de Gestión de Calidad, Ambiental y Seguridad (física y operacional).
- En formación en calidad, medio ambiente y excelencia en gestión, se han impartido cursos en estas materias al personal de las unidades corporativas de Aena, de Aena Aeropuertos S.A. y de la Navegación Aérea. Para ello, se ha contado fundamentalmente con el apoyo y colaboración de AENOR, del Club de Excelencia en Gestión, de la Asociación Española para la Calidad (AEC), del Club de Excelencia en Sostenibilidad y del Foro para la Gestión Ética Empresarial (FORÉTICA).
- Respecto a la utilización como marco de referencia en gestión del Modelo Europeo de Excelencia (EFQM), durante el ejercicio 2011 se ha modificado totalmente el sistema de autoevaluación de Aena, creando un modelo "simplificado" y otro "completo" de autoeva-

luación, diseñando nuevos formularios y registros de datos de resultados, actualizando al modelo 2010 de la EFQM en su aplicación a Aena y desarrollando un cuestionario propio, validándolo por el Club de Excelencia en Gestión y difundiéndolo a toda la organización. Se han realizado cuatro autoevaluaciones completas de los Aeropuertos de Madrid-Barajas, Girona-Costa Brava, Murcia San Javier y Jerez y una autoevaluación parcial del eje personas del Modelo Europeo en el Aeropuerto de Asturias.

- El Aeropuerto de Lanzarote ha obtenido el Sello de Excelencia Europea 300+ del Club de Excelencia en Gestión.

#### 5.1.1 Responsabilidad Social Corporativa (RC)

Tras la aprobación por el Consejo de Administración de Aena de una política y estrategia en responsabilidad social corporativa (RC), en noviembre de ese ejercicio se creó un área específica dedicada a desplegar la política y estrategia de Aena en esta materia (RC). Durante 2011, Aena ha dado continuidad a las actividades en RC sobre la base de los resultados alcanzados en 2010.

#### 5.1.2. I+D+i

En el área de la gestión de la I+D+i, el Grupo Aena realiza un elevado esfuerzo en materia de investigación, desarrollo e innovación, y orienta estas actividades y proyectos hacia el desarrollo sostenible de la organización, mediante la búsqueda permanente de una mayor eficiencia

en procesos, productos y servicios reforzando la responsabilidad social corporativa y el compromiso de la organización con sus grupos de interés y con la sociedad a la que finalmente ofrece sus servicios.

Anualmente se realiza el seguimiento de estas actividades, mediante informes periódicos que analizan el grado de ejecución y desarrollo de las mismas, tanto para la alta dirección como para los Ministerios de Fomento, Ciencia e Innovación y actualmente para el Ministerio de Economía y Competitividad.

Aena, a través de Ministerio de Fomento, ha colaborado durante el último trimestre del 2011 con el Ministerio de Ciencia e Innovación, de cara a coordinar internamente las actividades necesarias para dar respuesta a las expectativas del Gobierno recogidas en el plan para el fomento de la "Compra Pública Innovadora".

Durante el ejercicio 2011 se ha dado continuidad a las actividades orientadas a mejorar los instrumentos de seguimiento y medición de los resultados de las actividades de I+D+i, mediante el análisis de los resultados de acuerdo con la batería de indicadores definidos para medir el grado de cumplimiento de los objetivos de la actividad de I+D+i, llevándose a cabo, como en otros ejercicios, una nueva depuración de los mismos y un análisis de tendencias que permita, la revisión y, en su caso, actualización de los objetivos de la "Estrategia de Gestión Tecnológica e Innovación".

Otras actuaciones en materia de gestión de la innovación han sido:

- Coordinación de la participación de Aena y Aena Aeropuertos en la III Conferencia Iberoamericana del Transporte Aéreo de la Red Iberoamericana de Investigación del Transporte Aéreo (RIDITA III).

- Participación de Aena en los premios europeos "European Business Awards" a los que se presentó la candidatura del "Centro de Referencia de Investigación, Desarrollo e Innovación ATM" (CRIDA).

Esta orientación hacia las nuevas tecnologías y la innovación en Aena se traduce en la generación de numerosos proyectos, siendo por áreas, los más destacados los siguientes:

- Navegación Aérea: el programa SESAR para la modernización de la gestión del tráfico aéreo en Europa para el desarrollo e implantación del concepto de Cielo Único Europeo, los Proyectos EGNOS y GALILEO para la mejora de la navegación por satélite o el programa SACTA para la automatización de sistemas de tránsito aéreo.
- Otros ámbitos: Sistema Aeroportuario de Ortoimágenes Satélite (SAOS), los proyectos orientados a la racionalización del consumo de energía y la utilización de energías renovables en el marco de eficiencia energética, los dirigidos a la mejora de la seguridad de las personas e instalaciones a través de nuevas tecnologías de la información o planes de facilitación de información y servicios especiales a personas de movilidad reducida (PMR).
- Centro de Referencia de I+D+i en Gestión de Tráfico Aéreo (CRIDA): creado con misión de analizar y evaluar conceptos, procedimientos y sistemas para que sean introducidos como instrumentos para la provisión de servicios de tránsito aéreo.

## 5.2. MEDIO AMBIENTE

En relación con la protección del medio ambiente, objetivo estratégico de Aena implementado en todos sus ámbitos de trabajo, durante el año 2011 se han desarrollado las siguientes actuaciones:

### 5.2.1. Certificación medioambiental

Respecto a la certificación ambiental en base a la Norma UNE-EN ISO 14001:2004, todos los aeropuertos de la red de Aena se encuentran certificados, al igual que todos los edificios de los Servicios Centrales de Aena y la Dirección de Navegación Aérea dentro de su sistema integrado de gestión.

### 5.2.2. Planes de aislamiento acústico

En 2011, se han llevado a cabo numerosas actuaciones encaminadas a la insonorización y aislamiento acústico en entornos aeroportuarios, con el aislamiento acústico de 1.022 viviendas.

### 5.2.3. Evaluación de impacto ambiental de proyectos y evaluación ambiental estratégica de instrumentos de planificación

Durante el año 2011 se ha obtenido la declaración de impacto ambiental (DIA) del proyecto de ampliación del Aeropuerto de Girona-Costa Brava, así como las resoluciones ambientales de los proyectos de

infraestructuras en los aeropuertos de Alicante, Gran Canaria, Lanzarote, El Hierro, Sevilla y Tenerife Norte.

Asimismo, se ha realizado la revisión de más de 150 proyectos de infraestructuras aeroportuarias y de ayudas a la navegación aérea, analizando las características de la actuación y el marco legal de aplicación, asesorando sobre la necesidad o no de someter los citados proyectos a algún tipo de trámite en relación con la evaluación de impacto ambiental y, en su caso, señalando cuál es el procedimiento más adecuado.

En relación con la evaluación ambiental estratégica se han obtenido las memorias ambientales de los planes directores de los aeropuertos de Córdoba y Son Bonet, se continúa con la evaluación ambiental de los planes directores de los aeropuertos de Alicante, Fuerteventura, El Hierro, La Palma, San Sebastián y Tenerife Norte y se ha iniciado la evaluación ambiental de las propuestas de revisión de los planes directores de: A Coruña, Bilbao y Gran Canaria.

### 5.2.4. Evaluaciones acústicas y atmosféricas

En aplicación de la Ley 5/2010 se sometió a información pública la propuesta de delimitación de servidumbres acústicas y Plan de Acción asociado de los aeropuertos de Alicante, Gran Canaria, Palma de Mallorca, Tenerife Norte y Sevilla.

Asimismo, se procedió a elaborar la documentación correspondiente a las servidumbres aeronáuticas acústicas para los aeropuertos de Bilbao, Ibiza, Málaga-Costa del Sol y Valencia, que se someterán a información pública próximamente.

A lo largo del año 2011 se continuó con el desarrollo e implantación de un Sistema Corporativo de Monitorizado de Ruido y Sendas de vuelo (SCMRS) para los aeropuertos de Alicante y Málaga-Costa del Sol, así como la sustitución y mejora del Sistema de Monitorizado de Ruido en el Aeropuerto de Palma de Mallorca (SIRPA), instalando un total de 24 sonómetros en el entorno de estos aeropuertos.

Además, en virtud del Real Decreto 1257/2003, en junio de 2011 se publicó resolución de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se introducen restricciones operativas en el Aeropuerto de Barcelona-El Prat, siguiendo el procedimiento de «enfoque equilibrado» adoptado por la OACI, por la que se regulan una serie de procedimientos que permitan reducir el ruido en el entorno del citado aeropuerto.

En cuanto a las evaluaciones atmosféricas, el año 2011 ha supuesto un hito en la evaluación de las emisiones asociadas a la actividad aeropuerto que suponen un efecto global sobre la atmósfera, habiéndose calculado las huellas de carbono (emisiones de CO<sub>2</sub>) de los aeropuertos de Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat y Lanzarote, con vistas a obtener la certificación “Airport Carbon Accreditation” (ACA). Dicha acreditación es el estándar que los aeropuertos de la Unión Europea están utilizando para certificar sus esfuerzos en la gestión de emisiones de carbono, permitiéndoles obtener reconocimiento público en este sentido. Las huellas de carbono de los citados aeropuertos han sido verificadas por la Asociación Española de Normalización y Certificación (AENOR), conforme al estándar UNE ISO 14064, a fin de obtener los certificados de participación correspondientes al Nivel 1 (mapping), en el caso de Lanzarote y Barcelona-El Prat, y al Nivel 2 (reduction), en Madrid-Barajas, de acuerdo con los requisitos del programa ACA.

En lo que se refiere a evaluaciones de la calidad del aire local, en 2011 se ha llevado a cabo un estudio de caracterización de la contaminación atmosférica en el Aeropuerto de Ibiza y se han realizado diferentes simulaciones de calidad del aire para el Aeropuerto de Palma de Mallorca, al objeto de contrastar los datos obtenidos con las mediciones de calidad del aire que realiza el propio aeropuerto.

#### 5.2.5. Caracterización y gestión de suelos

Durante el año 2011, se han continuado con las labores iniciadas en años anteriores para preservar la calidad de los suelos de los aeropuertos de la red de Aena Aeropuertos.

Con la finalización de los estudios de caracterización, se dispone actualmente en cada aeropuerto de una red de piezómetros que permite realizar un control y seguimiento periódico para poder prevenir futuros episodios de contaminación.

Asimismo, en el año 2011, se ha continuado con los trabajos de descontaminación de suelos del aeropuerto de Palma de Mallorca, eliminándose hasta el 95% del hidrocarburo sobrenadante del subsuelo de las antiguas instalaciones de CLH del aeropuerto, situado en el actual parking del aeropuerto.

Del mismo modo, se han llevado a cabo estudios de caracterización de suelos y agua de las parcelas donde se iban a realizar nuevas instalaciones de combustible, al objeto de establecer blancos ambientales y determinar la calidad de partida del suelo para las nuevas instalaciones.



En este sentido, los responsables ambientales de cada aeropuerto, están realizando actuaciones de seguimiento y control de las parcelas concesionarias, especialmente en las instalaciones de combustible, al objeto de evitar contaminaciones cruzadas que puedan afectar a terrenos de Aena Aeropuertos.

#### 5.2.6. Energías renovables

Durante el año 2011, se han realizado las siguientes actuaciones:

- Redacción del pliego de prescripciones técnicas para la concesión de planta fotovoltaica en el Aeropuerto de Lanzarote, donde se desplegará una instalación de hasta 2 MW de potencia nominal. Se ha llevado a cabo además un estudio de viabilidad económica para documentar la conveniencia de plantear el contrato de concesión.
- Inicio de la redacción de proyecto objeto del Expediente DMA 352/2011 "Planta fotovoltaica para el ACC de Canarias". Este proyecto describirá la tecnología y soluciones más apropiadas en fotovoltaica para el despliegue de una instalación en las marquesinas de parking del ACC de Canarias.
- Estudio de viabilidad de conexión de la instalación fotovoltaica en el Aeropuerto de Madrid - Cuatro Vientos.
- Estudio para la realización de PPT de un sistema de control de generadores desde fuentes renovables en la red de Aena Aeropuertos. Este estudio se centrará en la gestión de la información energética

de cada una de las fuentes de energía renovable que tenemos actualmente operativas en aeropuertos.

#### 5.2.7. Eficiencia energética

Durante el año 2011 se han realizado estudios energéticos de los edificios terminales de los aeropuertos de Bilbao, Córdoba, Fuerteventura, Menorca, Pamplona, Reus, Santander y Sevilla.

Además se hicieron estudios de los bloques técnicos de los aeropuertos de Fuerteventura, Córdoba y Zaragoza. De igual forma se realizó el estudio energético de los edificios: multiservicios, central eléctrica y servicio de Extinción de Incendios (SEI) del Aeropuerto de Reus.

Para los aeropuertos en los que se realizó el estudio energético el año anterior se han planificado y realizado actuaciones que mejoran el uso de la energía. Entre ellas destacan: sustitución de equipos de producción de frío poco eficientes además de evitar refrigerantes no permitidos; sustitución de calderas por otras más eficientes de condensación y alimentadas con gas natural; mejoras del sistema de alumbrado, especialmente sustitución de lámparas por otras más eficientes e instalación y regulación de detectores de presencia en diferentes zona; actualización del sistema de gestión de instalaciones; regulación de las temperaturas de consigna de instalaciones de climatización.

## 6. Infraestructuras

### 6.1. PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS

Durante el año 2011 se ha conseguido la aprobación de los planes directores de Córdoba y Son Bonet y se ha continuado el proceso de revisión y actualización de los de los aeropuertos de la red de Aena, con la elaboración de las propuestas de los nuevos planes directores para los aeropuertos de A Coruña, Almería, Asturias, Gran Canaria, Huesca-Pirineos, La Gomera, Logroño, Melilla, Zaragoza y la elaboración de la una propuesta de estudio de planeamiento del Aeropuerto de Valladolid.

Se ha continuado realizando la actualización de las previsiones de tráfico a medio y largo plazo de todos los aeropuertos de la red de Aena, que tienen como fin el 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 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, durante el 2011, se ha logrado la aprobación definitiva de los planes especiales de los aeropuertos de Almería, la Palma y Sevilla; la aprobación provisional del los de los aeropuertos de Málaga-Costa del Sol y Pamplona; y se ha iniciado

la tramitación urbanística de los planes especiales de los aeropuertos de Ibiza, Federico García Lorca Granada-Jaén, Menorca, Santander, Santiago, Valencia, Vigo y plan especial de protección aeroportuaria de Barcelona-El Prat. Asimismo, se ha continuado el proceso de formulación de los planes especiales, una vez aprobados los nuevos planes directores, en este caso con la elaboración de las propuestas de los planes especiales de los Aeropuertos de Córdoba y Son Bonet.

Además, se ha continuado colaborando con las diversas administraciones públicas para la aprobación definitiva del resto de planes especiales aeroportuarios actualmente en tramitación.

Asimismo, y para conseguir la integración territorial del aeropuerto en su entorno, se han seguido elaborado los numerosos informes urbanísticos solicitados, referentes tanto por la administraciones central, como por las territoriales y locales, a la vez que se ha colaborado con la Dirección General de Aviación Civil en sus informes a los planeamientos urbanísticos y territoriales.

También se han elaborado y aprobado por el Ayuntamiento de Madrid, los proyectos de ordenación: 4ª Modificación del Estudio de Detalle del Centro de Carga y su Texto refundido, Nave-Almacén de Productos de Consumo a Bordo APM IB y de la Plataforma tecnológica de Experimentación con Microalgas; todas ellas relativas al aeropuerto de Madrid-Barajas.

Durante el año 2011 se han elaborado las propuestas de servidumbres aeronáuticas de los aeropuertos de A Coruña, Córdoba, Santiago, Barcelona, Almería, Jerez, Logroño, Menorca y para el Centro de Emisores y Receptores Randa, Centro de Comunicaciones Soller, NDB Andratx,

NDB Porto Colom, VOR/DME Capdepera, VOR/DME Pollença, VOR/DME Lluçmajor, VOR/DME\_CMA Calamocha (Teruel), Radar-LEAS\_C. Emisores\_c.Recep.\_As Pontes, VOR/DME-BGR\_BEGUR (Girona), VOR/DME\_VTB (La Guardia-Toledo), Radioenlaces Gran Canaria, VOR/DME y NDB\_CJN\_Castejón (Cuenca), VOR/DME\_YES\_Yeste (Albacete), VOR/DME\_BLN\_ y NDB\_BAI\_Linares (Jaén), VOR/DME\_DGO\_Hervías (La Rioja), NDB\_TON\_Torralba de Aragón (Huesca) y NDB\_SEO\_Ribera D'Urgellet (Lérida).

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 implantado dentro del Sistema de Información Geográfico de Recursos Aeroportuarios (SIGRA), un nuevo módulo señalización en los aeropuertos de Barcelona-El Prat, Madrid-Barajas y Málaga-Costa del Sol; un módulo de medio ambiente en los aeropuertos de Barcelona-El Prat y Palma y un módulo comercial en el Aeropuerto de Barcelona-El Prat.

Se ha generado la cartografía, necesaria para poder realizar el cálculo de las servidumbres aeroportuarias y radioeléctricas, de los aeropuertos de Algeciras, Ibiza, Logroño, Menorca, Sevilla, Palma, Son San Joan, Son Bonet y Tenerife Sur.

Se ha puesto en producción el Sistema Aeroportuario de Ortoimágenes Satélite (SAOS) global (v4), en el que se incluyen las instalaciones de Navegación Aérea, sus servidumbres y los espacios naturales y productos cartográficos de toda España.

Como parte de la implantación de la Red de Control Topográfica Aeroportuaria (RCTA) se han efectuado actuaciones en los aeropuertos de

A Coruña, Alicante, Almería, Badajoz, Bilbao, Córdoba, Gran Canaria, Ibiza, Jerez, León, Logroño, Madrid-Barajas, Melilla, Menorca, Murcia-San Javier, Palma de Mallorca, Pamplona, Sabadell, Salamanca, San Sebastián, Santander, Sevilla, Son Bonet, Tenerife Sur, Vigo y Vitoria.

## 6.2. INFRAESTRUCTURAS

Las inversiones aeroportuarias realizadas por Aena en 2011 ascienden a 1.223,8 millones de euros, según criterio de pagos, lo que supone la ejecución del 92,1% respecto al total del presupuesto aprobado del año 2011, de 1.328,8 millones de euros.

La apuesta decidida por la creación y el desarrollo de las infraestructuras aeroportuarias y de navegación aérea garantiza que los aeropuertos de Aena puedan seguir creciendo para poder absorber tanto la demanda existente como el incremento futuro que sin duda se producirá. Con este fin, se han continuado redactando proyectos y ejecutando las obras e instalaciones planificadas, contribuyendo en la mejora de la calidad y en el desarrollo de las infraestructuras aeroportuarias y de navegación aérea de su competencia, manteniendo los más altos niveles de seguridad en la prevención de los riesgos laborales, de las personas y los bienes, garantizando el cumplimiento de las prescripciones contenidas en las declaraciones de impacto ambiental y contribuyendo en el incremento de los recursos generados, garantizando su viabilidad económica y cumpliendo cuantas normas y directrices le sean de aplicación, conforme a la legislación vigente.

Además, los planes especiales de aeropuertos: Plan Barcelona (Aeropuerto de Barcelona-El Prat), Plan Levante (aeropuertos de Alicante

y Valencia) y Plan Málaga (Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol) son los responsables de desarrollar y ejecutar las infraestructuras necesarias para la ampliación y adecuación de los aeropuertos de su competencia; por lo que, durante el año 2011, han continuado desarrollando y avanzando en el cumplimiento de los objetivos fijados, contribuyendo en la modernización y acondicionamiento de las instalaciones, junto con la mejora de imagen que percibe los usuarios y la sociedad en general de estos aeropuertos.

#### 6.2.1. Principales actuaciones inversoras puestas en servicio

Las actuaciones de ampliación y modernización abarcan, sin excepción, a todos los aeropuertos de la red Aena.

Las principales actuaciones inversoras puestas en servicio durante el año 2011 han sido:

TÍTULO	IMPORTE ACTUACIÓN (millones de €)
Ampliación campo de vuelos. Obra civil del Plan Málaga	363,42 M€
Nueva área terminal de Alicante	308,50 M€
Nueva área terminal de Santiago	125,84 M€
Edificio aparcamiento de vehículos, urbanización y bloque técnico en Vigo	41,45 M€
Ampliación campo de vuelos. Balizamientos e instalaciones eléctricas. Plan Málaga	37,58 M€
Adecuación y mejoras operativas edificio terminal en el aeropuerto de Bilbao	24,90 M€
Estacionamiento aeronaves zona sur de Santiago	23,46 M€
Ampliación de pista. Córdoba	21,86 M€
Ampliación aparcamiento vehículos en Sevilla	14,95 M€

#### 6.2.2. Principales actuaciones inversoras en curso

Las principales actuaciones inversoras en ejecución durante el año 2011 han sido:

TÍTULO	IMPORTE ACTUACIÓN (millones de €)
Ampliación del edificio terminal de Gran Canaria	124,65 M€
Adecuación del edificio terminal al diseño funcional de Ibiza	59,37 M€
Ampliación pista en A Coruña	59,36 M€
Ampliación edificio terminal del Aeropuerto de Vigo	45,31 M€
Remodelación plataforma A (Fase II) en Palma de Mallorca	19,84 M€
Construcción de un edificio de aparcamiento P-3 de Gran Canaria	10,42 M€
Adecuación del campo de vuelos de Vigo	9,98 M€
Mejora de las losas de la plataforma en Tenerife Norte	8,37 M€
Adecuación del campo de vuelos de Bilbao	7,83 M€
Ampliación plataforma norte/sur en el Aeropuerto de Gran Canaria	6,89 M€

## 7. Servicios

### 7.1. SERVICIOS AEROPORTUARIOS

#### 7.1.1. Atención a personas con movilidad reducida (PMR)

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

Desde el punto de vista de la demanda, en 2011 se han realizado 1.091.099 asistencias en toda la red de Aena Aeropuertos, siendo la valoración del servicio por parte de las PMR muy positiva. El esfuerzo realizado por Aena Aeropuertos ha sido reconocido en distintos premios en materia de accesibilidad y asistencia universal de ámbito nacional e internacional:

- En julio de 2011, el Ministerio de Política Territorial y Administración Pública concede a Aena el Premio Ciudadanía 2010 a las Buenas Prácticas en los Servicios Públicos por el Servicio de Asistencia a Personas con Movilidad Reducida.
- En enero de 2011, Aena recibe el premio Telefónica Ability Awards en la categoría de Mejor Institución Pública. Este galardón se entrega a aquellas empresas que ponen a la persona con discapacidad en el centro de la cadena de valor, al igual que cualquier otro segmento de clientes y potencian la innovación para lograr nuevos

modelos de negocio sostenibles, capaces de cubrir las demandas de este colectivo.

#### 7.1.2. Modificaciones de horarios operativos

Durante el año 2011 se ha procedido a la modificación del horario operativo de los Aeropuertos de Lanzarote, Murcia-San Javier, Pamplona, Santander y Vigo.

Desde abril de 2011, el horario operativo del Aeropuerto de Lanzarote ha pasado de ser de 07:00 a 24:00 (más 1 hora PPR) a ser de 07:00 a 02:00 horas locales todos los días del año.

Asimismo, los Aeropuertos de Santander (desde marzo 2011), Pamplona (desde abril 2011) y Vigo (desde noviembre 2011) han incorporado para todo el año la posibilidad de extender su horario operativo, previa autorización, a 2 horas, 1 hora y 2 horas y 30 minutos (sólo para vuelos cargueros) respectivamente.

Por último, se ha de señalar que desde marzo 2011 el Aeropuerto de Murcia-San Javier ha ampliado las franjas horarias en las que es posible la operación de aeronaves civiles, reduciéndose por tanto el número de franjas horarias restringidas únicamente a la operación militar.

#### 7.1.3. Marketing aeroportuario

En lo que respecta al marketing aeroportuario, se ha avanzado en una de las áreas más destacadas de esta disciplina: la redacción de planes

de marketing. Durante el año 2011, se han elaborado los planes de marketing de siete aeropuertos: Murcia-San Javier, Valencia, Alicante, Asturias, Santander, Tenerife Norte y Tenerife Sur. Además, la unidad de marketing aeroportuario ha celebrado encuentros con un gran número de compañías aéreas y agentes locales, a fin de proponer nuevas rutas. En el año 2011 se ha participado en tres foros internacionales destacados: FITUR, Routes Europeo y Mundial, y las Conferencias de Slots de IATA.

Desde el área de Gestión de Clientes, se han mantenido igualmente numerosos contactos con compañías aéreas que operan en aeropuertos españoles, con el fin de facilitarles su labor y resolver aquellos temas que son considerados relevantes en el desarrollo de su actividad.

Finalmente, se ha continuado contribuyendo en el Programa SESAR (Single European Sky ATM Research), que actualmente se encuentra en fase de desarrollo. Aena Aeropuertos es miembro de la empresa común creada para ejecutar dicha fase (SESAR Joint Undertaking), y ostenta el liderazgo en la gestión de la unidad de Operaciones Aeroportuarias. Aena Aeropuertos participa en 18 proyectos, de un total de 300, principalmente, en el área de gestión aeroportuaria.

#### 7.1.4. Instalación de desfibriladores

Los aeropuertos de la red de Aena Aeropuertos (excepto Madrid-Cuatro Vientos, Madrid-Torrejón, Córdoba, Sabadell y Son Bonet) cuentan con 270 puntos de rescate cardiaco, con el objetivo de auxiliar a los usuarios en caso de paro cardiaco y ofrecer al pasajero los mejores servicios de atención dentro de sus instalaciones. Se trata de un plan

nacional a nivel de red que Aena Aeropuertos mantiene para dotar a todos los aeropuertos de puntos de soporte vital.

La cobertura de los contratos contempla la instalación y el mantenimiento de las distintas columnas de rescate cardiaco, así como la formación del personal para conseguir la acreditación como espacio cardioprotegido.

En total hay 270 desfibriladores instalados en 44 aeropuertos de la red de Aena Aeropuertos, para su uso por personal no médico. Se han instalado desde 65 equipos en el Aeropuerto de Madrid-Barajas y 46 en el Aeropuerto de Barcelona-El Prat, hasta 1 equipo en aeropuertos pequeños como Badajoz o Albacete.

#### 7.2. SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

Los servicios y sistemas de navegación aérea, no sólo de España sino de todos los países miembros de la Unión Europea, están inmersos actualmente en un ambicioso proceso de cambio motivado principalmente por su integración en el Cielo Único.

Se trata de una iniciativa de alcance global, que abarca todos los ámbitos de la navegación aérea (institucional, normativo, operativo y tecnológico), y que se constituye en la referencia para el establecimiento de las principales actuaciones a ejecutar en el periodo 2010-2020 por parte de las diferentes entidades españolas a las que concierne la gestión del tráfico aéreo.

En este doble objetivo compartido por todos los proveedores europeos de servicios de tránsito aéreo (el de la transparencia y la competi-



vidad) debe inscribirse la determinación con la que el Ministerio de Fomento a través de Aena ha decidido acometer la reforma estructural de la Navegación Aérea, consciente de la necesidad de converger en costes y tarifas.

Al contrario de lo que sucede con las tasas aeroportuarias, que se encuentran entre las más bajas de la UE, España se había convertido en el país con las tasas de navegación aérea de ruta más caras de Europa, lo cual estaba erosionando la competitividad del transporte aéreo y distanciándonos del cumplimiento de los objetivos europeos.

Se daba la circunstancia de que a pesar de tener la tarifa de navegación aérea de ruta más alta de la Unión Europea (84,1€ en 2009), los ingresos eran insuficientes para cubrir la totalidad de los costes de la Navegación Aérea, dando lugar a una cuenta de resultados negativa.

Todos estos antecedentes y consideraciones explican la importancia y el carácter inaplazable de la reforma estructural, que debe enmarcarse en los siguientes hitos regulatorios:

- Real Decreto-ley 1/2010, de 5 de febrero, por el que se regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, se establecen las obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios y se fijan determinadas condiciones laborales para los controladores civiles de tránsito aéreo.
- Ley 5/2010, de 17 de marzo, por la que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, por el que se regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, se establecen las obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios y se fijan determinadas condiciones laborales para los controladores civiles de tránsito aéreo.
- Ley 9/2010, de 14 de abril, por la que se regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, se establecen las obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios y se fijan determinadas condiciones laborales para los controladores civiles de tránsito aéreo.
- Orden FOM/1681/2010, de 19 de mayo, por la que se designa al Aeropuerto de la Gomera como aeropuerto de información de vuelo (AFIS) a efectos de la provisión de servicios de tránsito aéreo.
- Orden FOM/1841/2010, de 5 de julio, por la que se desarrollan los requisitos para la certificación de los proveedores civiles de formación de controladores de tránsito aéreo.
- Real Decreto 931/2010, de 23 de julio, por el que se regula el procedimiento de certificación de proveedores civiles de servicios de navegación aérea y su control normativo.
- Real Decreto 1001/2010, de 5 de agosto, por el que se establecen normas de seguridad aeronáutica en relación con los tiempos de actividad y los requisitos de descanso de los controladores civiles de tránsito aéreo.
- Orden FOM/2376/2010, de 10 de agosto, por la que se designa al Aeropuerto de El Hierro como aeropuerto con información de vuelo de aeródromo (AFIS) a efectos de la provisión de servicios de tránsito aéreo.
- Orden FOM/2864/2010, de 13 de octubre, por la que se designa al aeropuerto de El Hierro como aeropuerto controlado y de información de vuelo de aeródromo, a efectos de la prestación de servicios de tránsito aéreo, y se modifica la Orden FOM/2376/2010, de 10 de agosto.

- Real Decreto-ley 13/2010, de 3 de diciembre, de actuaciones en el ámbito fiscal, laboral y liberalizadoras para fomentar la inversión y la creación de empleo.
- Adicionalmente, en la disposición adicional segunda de este Real Decreto se incluye la actividad aeronáutica en el control del tránsito aéreo, relativa a las horas de trabajo de los controladores aéreos a efectos del cómputo de su jornada laboral.
- Real Decreto 1611/2010, de 3 de diciembre, por el que se encomienda transitoriamente al Ministerio de Defensa las facultades de control de tránsito aéreo atribuidos a la entidad pública empresarial Aena.
- Real Decreto 1673/2010, de 4 de diciembre, por el que se declara el estado de alarma para la normalización del servicio público esencial del transporte aéreo.
- Resolución de 16 de diciembre de 2010, del Congreso de los Diputados, por la que se ordena la publicación del acuerdo de autorización de la prórroga del estado de alarma declarado por el Real Decreto 1673/2010, de 4 de diciembre. Y asimismo, el Real Decreto 1717/2010, de 17 de diciembre, por el que se prorroga el estado de alarma declarado por el Real Decreto 1673/2010, de 4 de diciembre.
- Orden FOM/3352/2010, de 22 de diciembre, por la que se determinan los aeropuertos gestionados por la entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea para la selección de nuevos proveedores civiles de servicios de control de tránsito aéreo de aeródromo.
- El año 2010 cerró con la publicación en el BOE de 29 de diciembre de la Orden del Ministerio de Fomento que designa a los primeros 13 aeropuertos de la red de Aena en los que se liberalizará el servicio de control de torre.
- Orden FOM/3457/2010, de 22 de diciembre de 2010 y publicado en el BOE del 6 de enero de 2011 (BOE-A-2011-312), por la que se designa al aeropuerto de Burgos como aeropuerto con información de vuelo de aeródromo (AFIS) a efectos de la provisión de servicios de tránsito aéreo.
- Real Decreto 28/, de 14 de enero 2011 y publicado en el BOE el 15 de enero de 2011 (BOE-A-2011-737), por el que se deroga el Real Decreto 1611/2010, de 3 de diciembre y publicado en el BOE el 4 de diciembre de 2010 (BOE-A-2010-18652), por el que se encomienda transitoriamente al Ministerio de Defensa las facultades de control de tránsito aéreo atribuidos a la entidad pública empresarial Aena.
- Orden FOM/214/2011, de 27 de enero y publicado en el BOE de 11 de febrero de 2011 (BOE-A-2011-2612), por la que se modifica el apartado quinto del anexo I del Decreto 1675/1972, de 26 de junio, por el que se aprueban las tarifas a aplicar por el uso de la red de ayudas a la navegación aérea (Eurocontrol) y se modifica el tipo de interés por mora en el pago de dichas tarifas (FIR Península: 77,83€ y FIR Canarias: 63,18€).
- Real Decreto 188/2011, de 18 de febrero de 2011 y publicado en el BOE de 19 de febrero de 2011 (BOE-A-2011-3257), por el que se modifica el Real Decreto 1516/2009, de 2 de octubre, por el que se regula la licencia comunitaria de controlador de tránsito aéreo.

- Resolución de 7 de marzo de 2011 y publicado en el BOE de 9 de marzo de 2011 (BOE-A-2011-4372), de la Dirección General de Trabajo, por la que se registra y publica el laudo arbitral por el que se establece el II convenio colectivo profesional de los controladores de tránsito aéreo en la entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.
- Real Decreto 1516/2009, de 2 de octubre y publicado en el BOE de 11 de octubre de 2011 (BOE-A-2011-16115), por el que se regula la licencia comunitaria de controlador de tránsito aéreo.
- Orden FOM/3226/2011, de 2 de noviembre y publicado el 25 de noviembre de 2011 (BOE-A-2011-1858), por la que se designa al Aeropuerto de Huesca-Pirineos como aeropuerto con información de vuelo de aeródromo (AFIS) a efectos de la provisión de servicios de tránsito aéreo.

Este replanteamiento integral se traduce en un nuevo marco tarifario, y se traduce en resultados económicos tangibles, en la medida que permitirá la reducción en un 15% de la tasa de navegación aérea de ruta en el plazo de 2 años, así como la eliminación del actual déficit de la tasa de navegación aérea de aproximación en 2013.

La nueva regulación contempla también los requisitos y obligaciones que deben reunir y cumplir los proveedores de servicios de tránsito aéreo que operen en España (incluido Aena, que consiguió su certificación en diciembre de 2006), al permitirse la entrada de nuevos proveedores en los servicios de tránsito aéreo ligados al aeropuerto.

#### 7.2.1. Prestación del servicio de información de vuelo de aeródromo (AFIS)

En el ejercicio 2011, y dentro del proceso de estructuración de los servicios de navegación aérea que se está llevando a cabo desde Aena Aeropuertos, se ha continuado con la implantación del servicio de información de vuelo de aeródromo (AFIS), en cumplimiento de lo establecido en la Ley 9/2010 de 14 de abril, en los siguientes aeropuertos:

- Aeropuerto de La Gomera: desde el 29 de julio de 2010.
- Aeropuerto de El Hierro: servicio AFIS desde el 23 de septiembre, y servicio mixto AFIS y ATC desde el 16 de diciembre de 2010.
- Aeropuerto de Burgos desde el 16 de febrero de 2011.
- Aeropuerto de Huesca-Pirineos, desde el 15 de diciembre de 2011.

#### 7.2.2. Liberalización del servicio de control de tránsito de aeródromo

A principios de 2011, y de acuerdo con la Orden FOM/3352/2010 por la que se determinaban los trece aeródromos para los que se debía iniciar la contratación de proveedores civiles de tránsito aéreo de aeródromo, se inició el concurso público para contratar este servicio en los siguientes aeropuertos, divididos en tres lotes:

- Lote 1: Alicante, Valencia, Ibiza y Sabadell.
- Lote 2: Sevilla, Jerez, Vigo, A Coruña, Melilla y Madrid-Cuatro Vientos.
- Lote 3: La Palma, Fuerteventura y Lanzarote.

El concurso público, que se desarrolló en dos fases, se adjudicó en septiembre de 2011 a las empresas FerroNats (Lotes 1 y 2) y SAERCO, (Lote 3); estas dos empresas obtuvieron las calificaciones técnicas y económicas más altas, además de haber sido Certificadas por AESA como Proveedores de Servicios de Control de Tránsito Aéreo de Aeródromo.

Los contratos se firmaron en noviembre de 2011 y, en ese mismo mes, Aena Aeropuertos solicitó a la DGAC, de acuerdo con lo establecido en la ley 9/2010, la designación de estos nuevos proveedores en sus respectivos aeropuertos.

#### 7.2.3 Cielo Único Europeo

En el desarrollo del Cielo Único Europeo se enmarca también la participación de Aena en el programa SESAR, cuya finalidad es implantar, en el horizonte de 2020, una red de gestión de tráfico aéreo de altas prestaciones y menor impacto ambiental. Ya se han lanzado 188 proyectos de los 300 totales que componen el programa SESAR, y en 58 de ellos participa Aena.

## 8. Eficiencia económica y viabilidad financiera

Los objetivos vinculados al área económica y 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. 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 la sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional), por lo que el riesgo de gasto financiero se centra en el tipo de interés en el caso de la entidad dominante, siendo las variables de riesgo el euribor a tres meses (utilizado para la deuda a largo plazo) y el euribor a un mes (usado en pólizas de crédito).

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

El grupo ha contratado en los ejercicios 2011 y 2010 operaciones de cobertura de tipos de interés.

#### b) Riesgo de liquidez

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

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

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

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

#### c) Riesgo de crédito

La variable de riesgo es la calidad crediticia de la contraparte, por lo que el objetivo se centra en minimizar el riesgo de incumplimiento de las contrapartes. El grupo mantiene su tesorería y activos líquidos equivalentes en entidades financieras de alto nivel crediticio.

#### d) Riesgo de tipo de cambio

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

### 8.1 MEDIDAS DE CONTROL Y REDUCCIÓN DE GASTOS

Los planes de optimización y reducción de gastos iniciados en 2008 han tenido su continuidad en años sucesivos, suponiendo en 2011 un ahorro de aproximadamente 58 millones de euros respecto al presupuesto aprobado en las partidas de otros gastos de explotación.

La reducción ha afectado prácticamente a la totalidad de los conceptos de gasto, teniendo especial incidencia en las partidas de reparación y conservación con un ahorro de 20 millones de euros destacando los casi 5 millones ahorrados en limpieza y los 4 millones ahorrados en reparaciones informáticas, asistencias técnicas (3,5 millones de euros), suministros (6,2 millones de euros por debajo de lo presupuestado, concentrado en la partida de energía eléctrica), el grupo de otros servicios, en los que el ahorro alcanza los 15 millones de euros principal-

mente gracias a la austeridad aplicada en las partidas de seguridad (3,5 millones de euros) e información al público (1,5 millones de euros). Por otra parte, también se ha producido una reducción en tributos (6,8 millones de euros) debido a la bajada del gravamen de protección civil en Cataluña.

Entre las medidas adoptadas, cabe destacar la introducción del concepto de variabilidad del coste en función del tráfico, la negociación de las condiciones económicas con los proveedores de servicios, las políticas de optimización de recursos, el retraso en el tiempo de las actuaciones no imprescindibles, la disminución de asistencias técnicas, y un mayor control de los gastos fijos y no fijos (publicidad, material de oficina, locomoción).

## 8.2 SUBVENCIÓN DE TARIFAS

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

- Subvención en el pago de la tarifa de pasajeros en un 100% a aquellas compañías aéreas que durante el año 2011 transportaron más pasajeros que en el año anterior, en el conjunto de los aeropuertos canarios, de los aeropuertos de las Islas Baleares, y en Ceuta y Melilla.
- Subvención de un 50% en las tarifas de aterrizaje, pasajeros y seguridad en las operaciones que supongan un incremento de frecuencias respecto a las mismas temporadas de programación del año

anterior, en el conjunto de los aeropuertos de Canarias, Baleares, y en Ceuta y Melilla.

- Subvención de las tarifas de aterrizaje, pasajeros y seguridad, en un porcentaje de entre el 20% y el 50%, en las operaciones que supongan la apertura de nuevas rutas con origen o destino en los aeropuertos de Canarias, Baleares, y en Ceuta y Melilla.
- Subvención del 50% de las tarifas de aterrizaje y pasajeros para vuelos comunitarios e internacionales, realizados en los “días valle” de la semana de cada aeropuerto de las islas Canarias.
- Subvención del 30% de la tasa de aterrizaje y de la tarifa de pasajeros para los vuelos que efectúen una escala comercial en las Islas Canarias con origen o destino en países no pertenecientes al Espacio Económico Europeo.

Estas subvenciones sobre las tarifas aeroportuarias han supuesto para Aena Aeropuertos menores ingresos, por importe de 38,4 millones de euros.

## 8.3. INGRESOS COMERCIALES

En el mes de junio, se produjo la transformación del ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea a la sociedad mercantil estatal Aena Aeropuertos S.A., con la consiguiente transformación de todos los contratos de concesión a contratos de arrendamiento. Para ello, ha sido necesaria la aceptación por parte de los concesionarios comerciales del cambio de titularidad y régimen jurídico que les afectaba. El



98% de ellos aceptaron dicho cambio. Respecto a aquellos contratos en que las empresas renunciaron al cambio, se han vuelto a licitar y se ha realizado la adjudicación.

En lo relativo al desarrollo de infraestructuras comerciales, en el año 2011 destacan las siguientes actuaciones:

- Con el inicio de operaciones de la nueva área terminal del Aeropuerto de Alicante el 24 de marzo de 2011, se ha incrementado la oferta comercial hasta un total de 8.736 m<sup>2</sup>, lo que ha supuesto un incremento del 51%. Del total de esta superficie, 4.579 m<sup>2</sup> se han dedicado a 19 establecimientos de retail con una oferta comercial actual y variada, en los que destacan moda, complementos y tecnología. Junto a ello, se han dedicado 2.946 m<sup>2</sup> a restauración (con 16 puntos de venta) con un consistente surtido de marcas nacionales e internacionales, que además dispone de una zona de sitting compartida. También se han destinado otros 7 expedientes a oferta comercial que recoge cambio de moneda, máquinas retráctiladoras, máquinas vending, cajeros, etc.
- Se ha procedido a la inauguración, en el mes de julio de 2011, de la nueva área terminal del Aeropuerto de La Palma. Como consecuencia de ello, la oferta comercial ha incrementado su superficie un 125% en este aeropuerto, hasta un total de 2.412 m<sup>2</sup>. La nueva terminal cuenta actualmente con 3 tiendas, 4 puntos de restauración y una farmacia. En el año 2012 se prevé la adjudicación de una tienda adicional y está pendiente la puesta en funcionamiento de una administración de loterías. Respecto a los aparcamientos, se ha ampliado la oferta anterior con los estacionamientos bajo el edificio terminal, que cuentan con 448 plazas de aparcamiento público, 552 plazas de rent a car, 96 plazas para empleados y que, sumados a la oferta anterior, hacen un total de 2.452 plazas. Asimismo, en la actualidad se ha pasado a disponer de una bolsa de taxis de 48 plazas, 45 plazas para autobuses y 11 para microbuses.
- En el mes de octubre de 2011, se ha puesto en funcionamiento la nueva área terminal del Aeropuerto de Santiago. Tras su entrada en funcionamiento, la zona comercial ha incrementado su superficie hasta un total de 2.767 m<sup>2</sup> (un aumento de un 49%), de los cuales 363 m<sup>2</sup> corresponden a 6 tiendas, 310 m<sup>2</sup> a una tienda libre de impuestos (la zona de retail recoge actividades de multitienda, tienda de gastronomía típica regional, librería y prensa, artesanía y platería, y moda y complementos) y 1.785 m<sup>2</sup> a 3 establecimientos de restauración. El aeropuerto además cuenta con otros establecimientos comerciales, que recogen actividades complementarias como son cajeros bancarios, cabinas telefónicas, máquinas vending, internet y plastificado de equipajes. Asimismo, hay una superficie total en aparcamientos de alrededor de 140.000 m<sup>2</sup>, con un total de 3.496 plazas, 10 exprés, 18 para autobuses y 44 en remoto.
- Con la puesta en marcha del Módulo C del Aeropuerto de Palma de Mallorca, se han inaugurado 3.202 m<sup>2</sup> de tiendas, repartidos en un punto de Duty free y 5 de retail. En la restauración, se han inaugurado 2.454 m<sup>2</sup>, repartidos en 4 puntos.
- También en Palma de Mallorca se ha iniciado la actividad de los 2 concesionarios de las FBO (Operadores de Base Fija). La FBO 1 ha sido adjudicada en julio de 2011 a la UTE Iberia/Gestair, mientras que la FBO 2 ha sido adjudicada a Mallorcair S.L. y ha comenzado sus actividades en junio de 2011.

Dentro de las principales actuaciones comerciales, durante el 2011 se han adjudicado 16 expedientes de restauración (que corresponden a 32 puntos) y 24 expedientes de tiendas (que corresponden a 26 locales).

Se han realizado diversos convenios en materia de desarrollo de uso de terrenos con:

- La Asociación de Parques Científicos y Tecnológicos de España (APTE), para la catalogación de determinados terrenos aeroportuarios como parques tecnológicos.
- La Agencia de Innovación y Desarrollo de Andalucía (IDEA) relativa al desarrollo de los terrenos de los Aeropuertos de Jerez y Sevilla.
- La Generalitat Valenciana para la gestión del campo de golf situado en los terrenos del Aeropuerto de Valencia.

En materia de ingresos, los ingresos comerciales, en el 2011, se han incrementado (cifras provisionales) un 4,14% frente al año anterior (24,67 millones de euros más), alcanzando los 620,48 millones de euros. Teniendo en cuenta que el tráfico comercial se incrementó un 6,05% en 2011, el ratio de ingresos comerciales por pasajero comercial ha sido de 3,05 euros.

El ratio de los ingresos comerciales frente a los ingresos aeroportuarios en el año 2011 ha sido del 27,03%.

En líneas generales, cabe destacar la aportación en los ingresos comerciales en el año 2011 de los 7 primeros aeropuertos de la red, que ha supuesto un 76,91% del total de ingresos comerciales (Madrid-Barajas

26,91%, Barcelona-El Prat 20,13%, Málaga-Costa del Sol 7,39%, Palma de Mallorca 7,74%, Alicante 5,60%, Tenerife Sur 4,60% y Gran Canaria 4,55%).

Respecto al control de los ingresos, se ha puesto en marcha la implantación del nuevo sistema de control basado en TPV (SAVIA), con la finalidad de mejorar el conocimiento y control de las ventas. El objetivo del sistema es un mejor conocimiento tanto del volumen de ventas como del tipo de producto vendido. En el año 2011, se ha implantado el sistema en los aeropuertos de Madrid-Barajas, Alicante, Barcelona-El Prat, La Palma y Santiago.

#### 8.4. CONTRATACIÓN

Durante el ejercicio 2011 el volumen total de contratación de bienes y servicios adjudicado por Aena ascendió a 1.005,4 millones de euros impuestos excluidos.

El volumen de contratación adjudicado de forma centralizada supuso el 90,8 % (912,7 millones de euros) del total, frente al 9,2 % (92,7 millones de euros) contratado por el conjunto de los centros periféricos.

## 9. Personas

El reto fundamental en el área de los recursos humanos es fomentar la motivación, el compromiso y el desarrollo profesional de todos sus trabajadores y hacer más eficaz y eficiente la organización, con el fin de contribuir a satisfacer las necesidades de los clientes y prestar un servicio de calidad en el ámbito de la gestión de la actividad aeroportuaria y aeronáutica.

Para ello, siendo las personas el principal activo de Aena, los objetivos, se centran en:

- Mejorar el desarrollo de la personas.
- Aumentar su motivación y compromiso.
- Desarrollar el control de gestión del área de recursos humanos optimizando los resultados.

En el año 2011 el objetivo más importante ha sido contribuir, en el ámbito de organización y recursos humanos (adaptación organizativa, delimitación y asignación de la plantilla, negociación sindical, etc.) al desarrollo del nuevo modelo de gestión del sistema aeroportuario, en cumplimiento de lo dispuesto en el Real Decreto-ley 13/2010, de 3 de diciembre, que constituye el nuevo marco legal para la modernización del sistema aeroportuario español.

El I convenio colectivo del Grupo Aena fue firmado el 14 de julio de 2011, viniendo a sustituir al V convenio colectivo de Aena, con una duración pactada hasta el 31 de diciembre de 2018. Este convenio será de aplicación tanto al personal de la entidad pública empresarial Aena (excepto controladores), como al de Aena Aeropuertos, S.A.

### 9.1 PLANTILLA

El número total de trabajadores, a 31 de diciembre de 2011, es de 13.256 trabajadores, y su desglose es el siguiente:

- Aena: 4.568 (incluye unidades corporativas de Aena y la Dirección General de Navegación Aérea).
- Aena Aeropuertos: 8.688 (incluye las unidades corporativas de Aena Aeropuertos y la Dirección General de Aena Aeropuertos).

Durante los últimos años ha aumentado la representación de la mujer en la plantilla, siendo el porcentaje de mujeres del 33% en 2011.

Por su parte, la edad media de la plantilla ha disminuido en los últimos años, pasando de los 44 años a los 43 años.

### 9.2. SELECCIÓN

Principales actuaciones realizadas:

Las convocatorias de selección externa de 61 plazas fijas (23 de titulados universitarios y 38 de técnicos) de ofertas de empleo público de años anteriores, reservadas para ser cubiertas por personas con discapacidad física o sensorial, cuyo grado de discapacidad sea igual o superior al 33%, con destino en diferentes centros de trabajo.

Convocatoria de provisión interna de plazas de no titulados para diferentes centros de trabajo, correspondientes a ofertas de empleo público anteriores y resultados de las mismas. En concreto, se han convocado y cubierto un total de 358 plazas.

### 9.3. SISTEMAS DE GESTIÓN DE RR.HH.

Las acciones más relevantes, llevadas a cabo por el área de sistema de gestión, han sido las siguientes:

- Gestión de la tramitación del pase a la nueva sociedad mercantil estatal: creación de centros de trabajo, nuevos códigos de cuenta de cotización, cartas de comunicación a los trabajadores, tramitación de la nueva situación de excedencia a ex funcionarios con el Ministerio de Fomento, etc., alta y baja de usuarios en Contrat@/Certific@2. Realización centralizada de la afiliación con motivo de la subrogación a Aena Aeropuertos S.A.
- Participación en el proceso de segregación de empresas en la aplicación corporativa SAP, para adecuar el sistema al nuevo modelo organizativo de 2011.
- Elaboración y gestión de nuevos contratos laborales con posibilidad de bonificación /reducción en Aena Aeropuertos y otras bonificaciones.
- En el ámbito del Plan de Austeridad 2010-13, en relación al objetivo de contención del gasto y mejorar la productividad de los Recursos humanos, se ha conseguido:
- Reducir el gasto total de comisiones de servicio un 3,5% respecto a 2010.
- Situar el indicador de absentismo de actuación en el año 2011, en un 4,77, por debajo de la media de absentismo en España.
- Reducir la realización de horas extras en un 10% respecto a 2010, consiguiendo igualar los niveles de 2002.

### 9.4. ÁREA ORGANIZATIVA

En relación con las acciones más relevantes llevadas a cabo en el área organizativa de Aena se pueden destacar las siguientes:

- Tras el inicio efectivo de las funciones y obligaciones de Aena Aeropuertos S.A. el día 8 de junio de 2011, se ha llevado a cabo el desarrollo organizativo del nuevo modelo de gestión aeroportuaria. Este desarrollo se ha producido en dos fases, el 8 de junio y el 1 de noviembre, realizándose todas las medidas necesarias dentro del contexto de austeridad actual, con criterios de eficiencia, sin incremento de coste adicional y sin incremento neto del número de puestos de estructura.
- El Sistema de Gestión del Desempeño (SGD) se ha consolidado como un sistema de referencia para mejorar y medir el desempeño de los directivos y el personal de estructura de Aena. 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 Aena.
- Se está avanzando en el desarrollo e implantación de un sistema de control de gestión de las principales magnitudes e indicadores del área de recursos humanos de los aeropuertos, que permita identificar y analizar los problemas, realizar su seguimiento y proponer soluciones que mejoren la gestión.

## 9.5. FORMACIÓN

La actividad de formación se ha coordinado por las tres unidades de formación: División de Formación, División de Desarrollo Profesional (Navegación Aérea) y División de Desarrollo de Directivos.

El volumen total de horas de formación gestionadas ha ascendido a más de 350.000 horas. El 85% del personal adscrito a estas unidades ha recibido al menos un curso de formación (teniendo en cuenta los cursos online).

El gasto asociado directamente con la actividad de formación de las tres unidades, ha alcanzado una cifra de 2,9 millones de euros.

Como en ejercicios anteriores, Aena se ha beneficiado de las ayudas de la FTFE (Fundación Tripartita para la Formación en el Empleo) para planes de formación de demanda del año 2011. La Dirección General del INEM ha concedido a Aena una bonificación por importe de 1.043.245 € para este ejercicio, que se han deducido de las cuotas de Seguridad Social aportadas, lo que representa aproximadamente un 36% del gasto incurrido en formación durante este año.

## 9.6. BENEFICIOS CORPORATIVOS Y PROYECTOS SOCIALES

El Área de Beneficios Corporativos y Proyectos Sociales desarrolla una amplia variedad de actuaciones relacionadas con la responsabilidad social corporativa, tanto en lo referente a sus empleados (beneficios corporativos) como a colaboraciones con entidades del entorno que trabajan principalmente con colectivos desfavorecidos, en 2011 cabe destacar:

- La convocatoria del programa de ayudas sociales con la tramitación y validación de más de 11.000 ayudas a través del portal del empleado.
- En el desarrollo de la política de conciliación de la vida familiar y laboral, el Programa de Atención al Empleado ha realizado un total de 3.415 servicios a lo largo del 2011.
- 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.
- Durante 2011 se ha seguido potenciando el Proyecto “Espacios Solidarios”. Este proyecto, consiste 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.
- Este año destacan los numerosos contactos con entidades sociales, que se han traducido en el considerable aumento de los usos de los espacios cedidos, respecto a los dos años anteriores, en que el proyecto se puso en marcha.
- Como en años anteriores, durante 2011 se han celebrado las denominadas jornadas solidarias, las jornadas culturales, el mes social de Aena, y por primera vez se ha celebrado el Día Universal de los derechos de la infancia (20 noviembre de 2011), con la realización de diversas actuaciones en distintos centros.

- Se ha mantenido y consolidado el Plan de Atención a Jubilado, realizándose tres nuevas ediciones de los talleres de preparación a la jubilación y se ha continuado el apoyo a la asociación de veteranos de Aena, para que los empleados jubilados sigan activos, unidos al mundo aeroportuario y compartiendo intereses.
- También se han mantenido los beneficios de la póliza de vida y accidentes.

#### 9.7. ACTUACIONES DE RR. HH. EN NAVEGACIÓN AÉREA

- Aprobación del II CC control bajo las premisas de aumento de la productividad y de contención del gasto y de aumento de la flexibilidad de la negociación colectiva, de la organización del trabajo, las jornadas y los descansos y de las compensaciones económicas.
- Mejora del “control de presencia” en las dependencias de Navegación Aérea.
- Elaboración de configuraciones de referencia y jornada anual máxima de los controladores.
- Iniciar la implantación de la “formación básica” de explotación técnica y el desarrollo de los contenidos de la “formación cualificada”.
- Diseñar e implantar procedimientos de gestión que permitan mejorar la coordinación de la actuación de las divisiones de RRHH de las DRNA.
- Diseñar un procedimiento específico que permita la supervisión continuada de la aptitud física y mental de los empleados registrados

en “Cadena de Seguridad” procedimiento específico ICCP elaborado y aprobado por AESA, pendiente de revisión para 2ª edición.

## 10. Evolución previsible

Como se informaba en el apartado 19 “Hechos posteriores al cierre” de la memoria, Con fecha 25 de enero de 2012 el Consejo de Administración acuerda renunciar a la celebración de los contratos relativos a los lotes I y II del “Procedimiento de licitación para la selección de socios que participan en el capital de las sociedades anónimas encargadas de la gestión de las concesiones de servicios aeroportuarios de los aeropuertos de Madrid – Barajas y Barcelona –El Prat.

En Consejo de Ministros celebrado el 16 de marzo de 2012 se aprobó el plan de reestructuración y racionalización del sector público empresarial y fundacional estatal, con el fin principal de configurar un sector más reducido, más racional y más eficiente inmerso en el actual contexto de austeridad y necesidad de control del gasto público. En su conjunto, el plan aprobado por el Gobierno contempla la supresión, desinversión o agilización de la liquidación de un total de ochenta sociedades mercantiles, entre las cuales se encuentran Aena Desarrollo Internacional, S.A. y Centros Logísticos Aeroportuarios, S.A., que son empresas poseídas en un 100% por la Sociedad. En este sentido, los órganos de dirección de la sociedad tienen pensado materializar esta decisión a través de una fusión por absorción por parte de la sociedad Aena Aeropuertos, S.A.



Adicionalmente, y por lo que respecta al segmento de negocio de los servicios aeroportuarios, se ha llevado a cabo también, a través de la Ley 1/2011, de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para Aviación Civil y se modifica la Ley 21/2003, de 7 de Julio de la Seguridad Aérea, una profunda transformación del marco regulatorio de sus ingresos, a través del establecimiento de un procedimiento de actualización y modificación de sus tarifas, con sujeción a determinados procedimientos de transparencia, consulta y supervisión, que posibilitará en el futuro la recuperación plena de sus costes, incluyendo una rentabilidad adecuada de las inversiones.

Por todo ello, y tras la profunda reforma estructural operada en los servicios de navegación aérea a lo largo del ejercicio 2011 (ver apartado 8.1 de este informe), las perspectivas a largo plazo del grupo son satisfactorias en todas las líneas de negocio por las expectativas de crecimiento en sus actividades, 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.

AENA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL

## Cuentas anuales consolidadas

BALANCE CONSOLIDADO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2011 (Miles de Euros)				
ACTIVO	Notas de la Memoria	Ejercicio 2011	Ejercicio 2010	
ACTIVO NO CORRIENTE:				
Inmovilizado Intangible-	Nota 5	281.696	275.192	
Desarrollo		77.416	86.099	
Aplicaciones informáticas		182.630	171.334	
Otro inmovilizado intangible		21.650	17.759	
Inmovilizado Material-	Nota 6	16.823.805	16.456.251	
Terrenos y construcciones		11.771.120	10.996.350	
Instalaciones técnicas y otro inmovilizado material		3.530.728	3.341.853	
Inmovilizado en curso y anticipos		1.521.957	2.118.048	
Inversiones Inmobiliarias-	Nota 7	86.071	88.011	
Construcciones		82.648	85.015	
Instalaciones técnicas y otras instalaciones		3.423	2.996	
Inversiones en empresas asociadas a largo plazo-	Nota 9.1	107.557	118.856	
Participaciones puestas en equivalencia		107.557	118.856	
Inversiones financieras a largo plazo	Nota 9.2	59.721	60.958	
Activos por impuesto diferido	Nota 15.1	582.654	597.467	
Total Activo No Corriente		17.941.504	17.596.735	➔

BALANCE CONSOLIDADO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2011 (Miles de Euros)			
ACTIVO	Notas de la Memoria	Ejercicio 2011	Ejercicio 2010
ACTIVO CORRIENTE:			
Existencias	Nota 11	6.397	6.767
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar-		535.256	515.856
Clientes por ventas y prestación de servicios		368.472	370.681
Sociedades puestas en equivalencia	Nota 9.2	6.388	6.227
Deudores varios		7.568	556
Personal		2.704	2.366
Activos por impuesto corriente	Nota 15.1	359	24.684
Otros créditos con las Administraciones Públicas	Nota 15.1	149.765	111.342
Inversiones financieras a corto plazo-	Nota 9.3	9.958	14.642
Créditos a empresas		511	1.540
Otras inversiones financieras a corto plazo		9.447	13.102
Periodificaciones a corto plazo		10.721	9.423
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes		8.512	8.617
Total Activo Corriente		570.844	555.305
TOTAL ACTIVO		18.512.348	18.152.040

Las Notas 1 a 20 descritas en la memoria adjunta forman parte integrante del balance consolidado al 31 de diciembre de 2011.

BALANCE CONSOLIDADO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2011 (Miles de Euros)				
PATRIMONIO NETO Y PASIVO	Notas de la Memoria	Ejercicio 2011	Ejercicio 2010	
PATRIMONIO NETO:				
Fondos propios-	Nota 12	3.131.539	3.157.981	
Patrimonio		3.099.018	3.099.018	
Reservas de la Entidad Pública Empresarial Dominante-		28.563	180.571	
Legal y estatutarias		451.196	451.196	
Otras reservas		289.249	284.144	
Resultados de ejercicios anteriores		(711.882)	(554.769)	
Reservas en sociedades consolidadas		3.905	(2.937)	
Reservas en sociedades puestas en equivalencia		26.684	26.421	
Resultados del ejercicio atribuibles a la Entidad Pública Empresarial Dominante-		(26.631)	(145.092)	
Resultado consolidado		(26.227)	(145.040)	
Resultado atribuido a socios externos		(404)	(52)	
Ajustes por cambios de valor-		(30.727)	(19.577)	
Operaciones de cobertura	Nota 10	(24.785)	(20.258)	
Diferencias de conversión de sociedades puestas en equivalencia	Nota 12	(5.942)	681	
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	Nota 12	465.860	449.270	
Socios externos	Nota 12	773	359	
<b>Total Patrimonio Neto</b>		<b>3.567.445</b>	<b>3.588.033</b>	
PASIVO NO CORRIENTE:				
Provisiones a largo plazo-	Nota 13.1	510.804	635.319	
Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal		248.868	417.278	
Actuaciones medioambientales		99.033	161.801	
Otras provisiones		162.903	56.240	➔

BALANCE CONSOLIDADO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2011 (Miles de Euros)				
PATRIMONIO NETO Y PASIVO	Notas de la Memoria	Ejercicio 2011	Ejercicio 2010	
Deudas a largo plazo-	Nota 14	11.655.967	11.767.503	
Deudas con entidades de crédito		11.636.859	11.750.592	
Acreeedores por arrendamiento financiero		2.124	2.589	
Derivados	Nota 10	12.381	12.072	
Otros pasivos financieros	Nota 14	4.603	2.250	
Pasivos por impuesto diferido	Nota 15.1	202.278	220.154	
Periodificaciones a largo plazo		1.397	1.225	
<b>Total Pasivo No Corriente</b>		<b>12.370.446</b>	<b>12.624.201</b>	
<b>PASIVO CORRIENTE:</b>				
Provisiones a corto plazo	Nota 13.2	436.960	186.040	
Deudas a corto plazo-	Nota 14	1.687.069	1.323.867	
Deudas con entidades de crédito		961.605	520.608	
Acreeedores por arrendamiento financiero		465	441	
Derivados	Nota 10	23.574	18.996	
Otros pasivos financieros		701.425	783.822	
Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo-		19.778	17.955	
Deudas con sociedades puestas en equivalencia	Nota 9.2	19.778	17.955	
Acreeedores comerciales y otras cuentas a pagar-		430.627	411.921	
Proveedores		1.485	978	
Acreeedores varios	Nota 9.2	297.545	254.671	
Personal		33.901	32.850	
Pasivos por impuesto corriente		-	1.466	
Otras deudas con las Administraciones Públicas	Nota 15.1	55.112	42.324	

BALANCE CONSOLIDADO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2011 (Miles de Euros)				
PATRIMONIO NETO Y PASIVO	Notas de la Memoria	Ejercicio 2011	Ejercicio 2010	
Anticipos de clientes		42.584	79.632	
Periodificaciones a corto plazo		23	23	
Total Pasivo Corriente		2.574.457	1.939.806	
TOTAL PASIVO		18.512.348	18.152.040	

Las Notas 1 a 20 descritas en la memoria adjunta forman parte integrante del balance consolidado al 31 de diciembre de 2011.

CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA DEL EJERCICIO 2011 (Miles de Euros)				
	Notas de la Memoria	Ejercicio 2011	Ejercicio 2010	
OPERACIONES CONTINUADAS				
Importe neto de la cifra de negocios	Nota 16.a	3.234.260	2.972.401	
Trabajos realizados por el grupo para su activo	Nota 6	9.624	9.282	
Aprovisionamientos	Nota 16.b	(105.798)	(61.882)	
Consumo de materias primas y otras materias consumibles		(703)	(372)	
Trabajos realizados por otras empresas		(105.095)	(61.510)	
Otros ingresos de explotación		17.851	15.625	
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente		14.764	13.348	
Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio		3.087	2.277	
Gastos de personal		(967.211)	(978.445)	
Sueldos, salarios y asimilados		(786.940)	(779.036)	
Cargas sociales	Nota 16.c	(164.810)	(183.759)	
Provisiones		(15.461)	(15.650)	
Otros gastos de explotación		(1.108.908)	(1.122.466)	



Cuenta de Pérdidas y Ganancias Consolidada del Ejercicio 2011 (Miles de Euros)			
	Notas de la Memoria	Ejercicio 2011	Ejercicio 2010
Servicios exteriores	Nota 16.d	(903.789)	(913.453)
Tributos		(135.161)	(140.072)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales		(29.253)	(56.217)
Otros gastos de gestión corriente		(40.705)	(12.724)
Amortización del inmovilizado	Notas 5, 6 y 7	(964.019)	(872.519)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras		40.101	32.845
Excesos de provisiones	Nota 16.f	187.056	48.375
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado		(15.537)	(22.231)
Otros resultados		(3.991)	10.091
<b>RESULTADO DE EXPLOTACIÓN</b>		<b>323.428</b>	<b>31.076</b>
Ingresos financieros		2.765	4.310
De participaciones en instrumentos de patrimonio		1.912	-
De valores negociables y de créditos del activo inmovilizado		853	4.310
Gastos financieros		(368.070)	(253.058)
Por deudas con terceros		(397.780)	(257.393)
Por actualización de provisiones		(6.335)	(36.589)
Activación gastos financieros	Notas 5 y 6	36.045	40.924
Variación de valor razonable en instrumentos financieros		(13.003)	38
Diferencias de cambio		101	239
Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros		-	(6)
<b>RESULTADO FINANCIERO</b>	Nota 16.e	<b>(378.207)</b>	<b>(248.477)</b>
Participación en beneficios (pérdidas) de sociedades puestas en equivalencia	Nota 9.1	11.954	17.897
<b>RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>		<b>(42.825)</b>	<b>(199.504)</b>

→

CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA DEL EJERCICIO 2011 (Miles de Euros)			
	Notas de la Memoria	Ejercicio 2011	Ejercicio 2010
Impuesto sobre beneficios	Nota 15.3	16.598	54.464
RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS		(26.227)	(145.040)
RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO		(26.227)	(145.040)
Resultado atribuido a socios externos		404	52
Resultado atribuido a la Entidad Pública Empresarial Dominante		(26.631)	(145.092)

Las Notas 1 a 20 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2011.

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO 2011 A) ESTADO DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS CONSOLIDADO (Miles de Euros)			
	Notas de la Memoria	Ejercicio 2011	Ejercicio 2010
A) Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada		(26.227)	(145.040)
Ingresos y gastos imputados directamente en el patrimonio neto			
Por coberturas de flujos de efectivo	Nota 10	(17.327)	(30.154)
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	Nota 12.g	61.853	71.744
Diferencias de conversión	Nota 9.1	(6.623)	8.186
Efecto impositivo		(13.358)	(12.477)
B) Total ingresos y gastos imputados directamente en el patrimonio neto consolidado		24.545	37.299
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada			
Por coberturas de flujos de efectivo	Nota 10	12.810	(530)
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	Nota 12.g	(40.102)	(32.845)
Efecto impositivo		8.187	10.015

→

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO 2011			
A) ESTADO DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS CONSOLIDADO (Miles de Euros)			
	Notas de la Memoria	Ejercicio 2011	Ejercicio 2010
C) Total transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada		(19.105)	(23.360)
TOTAL DE INGRESOS Y GASTOS CONSOLIDADOS RECONOCIDOS (A + B + C)		(20.787)	(131.101)
Total de ingresos y gastos atribuidos a socios externos		404	52
Total de ingresos y gastos atribuidos a la Entidad Pública Empresarial dominante		(21.191)	(131.153)

Las Notas 1 a 20 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del estado de cambios en el patrimonio neto consolidado al 31 de diciembre de 2011.

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO DEL EJERCICIO 2011													
B) ESTADO TOTAL DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO (Miles de Euros)													
	Patrimonio y Patrimonio en Adscripción	Reservas Estatutarias	Reserva Revalorización R.D.L. 7/1996	Otras Reservas Entidad dominante	Reservas consolidadas Entidad dominante	Resultados Negativos de Ejercicios anteriores	Reservas en Sociedades Consolidadas	Reservas en Sociedades puestas en equivalencia	Resultado del Ejercicio atribuido a la Entidad dominante	Ajustes por cambio de valor	Subvenciones donaciones y legados recibidos	Socios Externos	Total Patrimonio
SALDO FINAL DEL AÑO 2009	3.099.018	479.917	273.417	(28.721)	33.186	(201.870)	(443)	13.349	(345.860)	(6.284)	422.038	13.496	3.751.243
Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	-	-	-	-	-	-	(145.092)	(13.293)	27.232	52	(131.101)
Distribución de dividendos	-	-	-	-	13.196	-	(1.215)	(11.981)	-	-	-	-	-
Otras variaciones del patrimonio neto	-	(28.721)	-	28.721	(24.137)	-	(6.889)	12.106	-	-	-	(13.189)	(32.109)
Aplicación resultado 2009	-	-	-	-	(11.518)	(352.899)	5.610	12.947	345.860	-	-	-	-
SALDO FINAL DEL AÑO 2010	3.099.018	451.196	273.417	-	10.727	(554.769)	(2.937)	26.421	(145.092)	(19.577)	449.270	359	3.588.033
Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	-	-	-	-	-	-	(26.631)	(11.150)	16.590	404	(20.787)
Distribución de dividendos	-	-	-	-	15.873	-	(1.112)	(14.761)	-	-	-	-	-



ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO DEL EJERCICIO 2011													
B) ESTADO TOTAL DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO (Miles de Euros)													
	Patrimonio y Patrimonio en Adscripción	Reservas Estatutarias	Reserva Revalorización R.D.L. 7/1996	Otras Reservas Entidad dominante	Reservas consolidadas Entidad dominante	Resultados Negativos de Ejercicios anteriores	Reservas en Sociedades Consolidadas	Reservas en Sociedades puestas en equivalencia	Resultado del Ejercicio atribuido a la Entidad dominante	Ajustes por cambio de valor	Subvenciones donaciones y legados recibidos	Socios Externos	Total Patrimonio
Otras variaciones del patrimonio neto	-	-	-	-	1.264	-	1.798	(2.873)	-	-	-	10	199
Aplicación resultado 2010	-	-	-	-	(12.032)	(157.113)	6.156	17.897	145.092	-	-	-	-
SALDO FINAL DEL AÑO 2011	3.099.018	451.196	273.417	-	15.832	(711.882)	3.905	26.684	(26.631)	(30.727)	465.860	773	3.567.445

Las Notas 1 a 20 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del estado de cambios en el patrimonio neto consolidado del ejercicio 2011.

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO 2011		
	Ejercicio 2011	Ejercicio 2010
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN (I)	869.282	570.795
Resultado del ejercicio antes de impuestos	(42.825)	(199.504)
Ajustes al resultado:	1.229.551	1.222.464
- Amortización del inmovilizado	964.019	872.519
- Correcciones valorativas por deterioro	29.107	56.167
- Variación de provisiones	(71.715)	87.077
- Imputación de prima de arrendamiento	(23)	(23)
- Imputación de subvenciones	(40.101)	(32.845)
- Resultados por bajas y enajenaciones de inmovilizado	15.537	22.550
- Resultados por bajas y enajenaciones de instrumentos financieros	1.093	6
- Ingresos financieros	(43)	(4.310)
- Gastos financieros	326.328	231.330



	ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO 2011	
	Ejercicio 2011	Ejercicio 2010
- Diferencias de cambio	(101)	(239)
- Variación de valor razonable en instrumentos financieros	3.679	(38)
- Otros ingresos y gastos	(10.183)	(27.627)
- Participación en beneficios (pérdidas) de sociedades puestas en equivalencia	11.954	17.897
Cambios en el capital corriente	30.126	(153.918)
- Existencias	396	(861)
- Deudores y otras cuentas a cobrar	(145.730)	(121.077)
- Otros activos corrientes	(12.944)	2.943
- Acreedores y otras cuentas a pagar	13.636	(27.083)
- Otros pasivos corrientes	438.555	(7.840)
- Otros activos y pasivos no corrientes	(263.787)	-
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	(347.570)	(298.247)
- Pagos de intereses	(374.673)	(297.371)
- Cobros de dividendos	1.912	-
- Cobros de intereses	1.318	4.241
- Cobros (pagos) por impuesto sobre beneficios	24.274	(5.117)
- Otros Cobros (pagos)	(401)	-
<b>FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN (II)</b>	<b>(1.221.369)</b>	<b>(1.732.502)</b>
Pagos por inversiones	(1.224.387)	(1.732.918)
- Inmovilizado intangible	(62.518)	(72.186)
- Inmovilizado material	(1.159.828)	(1.660.028)
- Inversiones Inmobiliarias	(1.524)	-
- Otros activos financieros	(517)	(704)



ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO 2011		
	Ejercicio 2011	Ejercicio 2010
Cobros por desinversiones	3.018	416
- Inmovilizado material	-	260
- Otros activos financieros	3.018	156
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN (III)	351.881	1.156.058
Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio	29.450	69.453
- Subvenciones, donaciones y legados recibidos	29.450	69.453
Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero	322.431	1.086.605
- Emisión de deudas con entidades de crédito	660.171	1.530.000
- Devolución y amortización de deudas con entidades de crédito	(335.773)	(441.056)
- Otros (-)	(1.967)	(2.339)
EFFECTO DE LAS VARIACIONES DE LOS TIPOS DE CAMBIO (IV)	101	236
AUMENTO/DISMINUCIÓN NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES (I+II+III+IV)	105	(5.413)
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio	8.617	14.030
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio	8.512	8.617

Las Notas 1 a 20 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del estado de flujos de efectivo consolidado correspondiente al ejercicio 2011.



## 1. Actividad y estructura del Grupo

La entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), se creó en virtud del artículo 82 de la Ley 4/1990, de 29 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para 1990. Su constitución efectiva tuvo lugar el 19 de junio de 1991, una vez entrado en vigor su Estatuto, aprobado por el Real Decreto 905/1991 de 14 de junio.

La entidad pública empresarial se configura como una entidad de derecho público adscrita al Ministerio de Fomento, con personalidad jurídica propia e independiente de la del Estado, realizando su actividad dentro del marco de la política general de transportes del Gobierno.

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

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

1. La ordenación, dirección, coordinación, explotación, conservación y administración de los aeropuertos públicos de carácter civil, de los servicios afectos a los mismos, así como la coordinación, explotación, conservación y administración de las zonas civiles de las bases aéreas abiertas al tráfico civil.
2. Proyecto, ejecución, dirección y control de las inversiones en infraestructuras e instalaciones de los aeropuertos.

3. La ordenación, dirección, coordinación, explotación, conservación y administración de las instalaciones y redes de sistemas de telecomunicaciones aeronáuticas, de ayudas a la navegación y de control de la circulación aérea.
4. Proyecto, ejecución, dirección y control de las inversiones en infraestructuras, instalaciones y redes de sistemas de telecomunicaciones aeronáuticas, de ayudas a la navegación y control de la circulación aérea.
5. Propuesta de planificación de nuevas infraestructuras aeroportuarias y de navegación aérea, así como de modificaciones del espacio aéreo.
6. Desarrollo de los servicios de orden y seguridad en los aeropuertos y centros de control, así como la participación en las enseñanzas específicas relacionadas con el transporte aéreo, y sujetas al otorgamiento de licencia oficial, todo ello sin detrimento de las atribuciones asignadas a la Dirección General de Aviación Civil.
7. Participación en el capital de otras sociedades 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 aeronáutica.

#### 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:

#### Ejercicio 2011

Sociedad y Domicilio Social	Actividad	Participación			Método de Consolidación	
		Directo	Indirecto	Valor Neto según Libros de la Participación		
Sociedades dependientes:						
Aena Aeropuertos, S.A. (a) Arturo Soria, 109 Madrid (1)	Explotación, conservación, gestión y administración de infraestructuras aeroportuarias, así como los servicios complementarios.	100	-	2.600.868	EPE AENA	Integración global
Centro de Referencia Investigación, Desarrollo e Innovación ATM. A.I.E. (CRIDA) (a) Juan Ignacio Luca de Tena, 14 Madrid (2)	Realización de actividades de I+D+i en el ámbito ATM encaminadas a mejorar las prestaciones en seguridad, capacidad y eficiencia económica y medioambiental del sistema de Navegación Aérea.	66,66 -	- 7,64	480 120	EPE AENA Indirecto INECO	Integración global
Aena Desarrollo Internacional, S.A. (a) Arturo Soria, 109 Madrid (1)	Explotación, conservación, gestión y administración de infraestructuras aeroportuarias, así como los servicios complementarios.	100	-	84.870	Aena Aeropuertos S.A.	Integración global
Centros Logísticos Aeroportuarios, S.A. (CLASA) (a) Edificio de Servicios Generales Aeropuerto de Madrid – Barajas Madrid (2)	Promoción, construcción, gestión, explotación y conservación de los centros de carga aérea aeroportuarios, o instalaciones equivalentes, y actividades mercantiles relacionadas.	100	-	42.468	Aena Aeropuertos S.A.	Integración global
Concesionaria del Aeropuerto de Madrid-Barajas S.A.U.	Gestión concesión aeroportuaria.	100	-	61	Aena Aeropuertos S.A.	Integración global
Concesionaria del Aeropuerto de Barcelona El Prat S.A.U.	Gestión concesión aeroportuaria.	100	-	61	Aena Aeropuertos S.A.	Integración global

Sociedad y Domicilio Social	Actividad	Participación		Valor Neto según Libros de la Participación	Titular de la Participación	Método de Consolidación
		Directo	% Indirecto			
Sociedades asociadas:						
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO) (a) Paseo de la Habana, 138 Madrid (2)	Estudios y trabajos de consultoría e ingeniería, en especial los relacionados con el transporte y sus infraestructuras.	45,85	-	3.783	EPE AENA	Puesta en equivalencia
Restauración de Aeropuertos Españoles, S.A. (RAESA) (a) Aeropuerto de Madrid-Barajas Madrid (2)	Explotación de la restauración del Aeropuerto de Madrid-Barajas.	48,99	-	1.353	Aena Aeropuertos S.A.	Puesta en equivalencia
Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A. de CV (AMP) (a) México DF (2)	Operador aeropuertos del Pacífico GAP.	-	33,33	84.121	Aena Desarrollo Internacional	Puesta en equivalencia
Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. (SACSA) (a) Aeropuerto Rafael Núñez Cartagena de Indias – Colombia (2)	Explotación Aeropuerto de Cartagena.	-	37,89	690	Aena Desarrollo Internacional	Puesta en equivalencia
Aeropuertos del Caribe, S.A. (ACSA) (a) Aeropuerto Ernesto Cortissoz Barranquilla – Colombia (2)	Explotación Aeropuerto de Barranquilla.	-	40	159	Aena Desarrollo Internacional	Puesta en equivalencia
Aerocali, S.A. (a) Aeropuerto Alfons Bonilla Aragón Cali - Colombia (2)	Explotación del Aeropuerto de Cali.	-	33,33	1.659	Aena Desarrollo Internacional	Puesta en equivalencia

## Ejercicio 2010

Sociedad y Domicilio Social	Actividad	Participación		Valor Neto según Libros de la Participación	Titular de la Participación	Método de Consolidación
		%				
		Directo	Indirecto			
<b>Sociedades dependientes:</b>						
Aena Desarrollo Internacional, S.A. (a) Arturo Soria, 109 Madrid (1)	Explotación, conservación, gestión y administración de infraestructuras aeroportuarias, así como los servicios complementarios.	100	-	83.184	AENA	Integración global
Centros Logísticos Aeroportuarios, S.A. (CLASA) (a) Edificio de Servicios Generales Aeropuerto de Madrid – Barajas Madrid (2)	Promoción, construcción, gestión, explotación y conservación de los centros de carga aérea, o instalaciones equivalentes en los aeropuertos, así como cuantas actividades mercantiles estén directa o indirectamente relacionadas con lo anterior.	100	-	24.137	AENA	Integración global
Centro de Referencia Investigación, Desarrollo e Innovación ATM. A.I.E. (CRIDA) (a) Juan Ignacio Luca de Tena, 14 Madrid (2)	Realización de actividades de I+D+i en el ámbito ATM encaminadas a mejorar las prestaciones (en particular seguridad, capacidad y eficiencia económica y medioambiental) del sistema de Navegación Aérea español como parte integrante de un sistema global.	66,66 -	- 7,64	480 120	AENA Indirecto INECO	Integración global

Sociedad y Domicilio Social	Actividad	Participación		Valor Neto según Libros de la Participación	Titular de la Participación	Método de Consolidación
		%				
		Directo	Indirecto			
<b>Sociedades asociadas:</b>						
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO) (a) Paseo de la Habana, 138 Madrid (2)	Estudios y trabajos de consultoría e ingeniería, en especial los relacionados con el transporte y sus infraestructuras.	45,85	-	3.783	AENA	Puesta en equivalencia

Sociedad y Domicilio Social	Actividad	Participación		Valor Neto según Libros de la Participación	Titular de la Participación	Método de Consolidación
		% Directo	% Indirecto			
Sociedades asociadas:						
Restauración de Aeropuertos Españoles, S.A. (RAESA) (a) Aeropuerto de Madrid-Barajas Madrid (2)	Explotación de la restauración del Aeropuerto de Madrid-Barajas.	48,99	-	294	AENA	Puesta en equivalencia
Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A. de CV (AMP) (a) México DF (2)	Operador aeropuertos del Pacífico GAP.	-	33,33	84.121	Aena Desarrollo Internacional	Puesta en equivalencia
Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. (SACSA) (a) Aeropuerto Rafael Núñez Cartagena de Indias – Colombia (2)	Explotación Aeropuerto de Cartagena.	-	37,89	690	Aena Desarrollo Internacional	Puesta en equivalencia
Aeropuertos del Caribe, S.A. (ACSA) (a) Aeropuerto Ernesto Cortisoz Barranquilla – Colombia (2)	Explotación Aeropuerto de Barranquilla.	-	40	159	Aena Desarrollo Internacional	Puesta en equivalencia
Aerocali, S.A. (a) Aeropuerto Alfons Bonilla Aragón Cali - Colombia (2)	Explotación del Aeropuerto de Cali.	-	33,33	1.659	Aena Desarrollo Internacional	Puesta en equivalencia

(a) Datos obtenidos de las cuentas anuales formuladas del ejercicio 2011 y 2010.

(1) Sociedades auditadas por la red PwC.

(2) Sociedad auditada por otros auditores.

Al 31 de diciembre de 2011 y 2010 ninguna de estas sociedades cotiza en bolsa.

Con fecha 24 de febrero del 2006, Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A. (compañía participada por AMP) comenzó a cotizar en la bolsa de Méjico y de Nueva York a través de una OPV realizada por el Gobierno Mexicano (propietario anterior del 85% restante del capital). Adicionalmente, Aeropuertos Mexicanos del Pacífico adquirió en la Bolsa un 2,296% de Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A. por importe de 286.297.895 pesos mexicanos (MXN), hasta alcanzar el 17,296% de su capital. En el mes de mayo de 2008 se adquirieron en la bolsa 640.000 acciones por un importe de 26.229.376 pesos mexicanos (MXN), un 0,11396%, alcanzando un 17,40996% de Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A. El precio medio de adquisición de las acciones que Aeropuertos Mexicanos del Pacífico posee de Grupo Aeroportuario del Pacífico asciende a 23,12 pesos mexicanos (MXN), mientras que el valor de la cotización a 31 de diciembre de 2011 fue de 47,25 pesos mexicanos (MXN).

## 2. Bases de presentación

### A) MARCO NORMATIVO DE INFORMACIÓN FINANCIERA APLICABLE AL GRUPO

Estas cuentas anuales consolidadas han sido preparadas de acuerdo con el marco normativo de información financiera aplicable al Grupo, que es el establecido en:

- a) Código de comercio y la restante legislación mercantil.
- b) Las Normas para la formulación de cuentas anuales consolidadas aprobadas por el Real Decreto 1159/2010 y el Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007 y sus adaptaciones sectoriales.
- c) Las normas de obligado cumplimiento aprobadas por el Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas en desarrollo del Plan General de Contabilidad y sus normas complementarias.
- d) El resto de la normativa contable española que resulta de aplicación.

### B) IMAGEN FIEL

Las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2011 han sido obtenidas de los registros contables de la entidad dominante y de sus sociedades participadas y se presentan de acuerdo con el marco normativo de información financiera que le resulta de aplicación y en particular, los

principios y criterios contables en él contenidos, de forma que muestren la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera, de los resultados del Grupo y de los flujos de efectivo habidos durante el correspondiente ejercicio.

Estas cuentas anuales consolidadas, que han sido presentadas por el Presidente – Director General de la entidad dominante, 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 2010 fueron aprobadas por el Consejo de Administración de la entidad pública empresarial dominante celebrado el 23 de mayo de 2011.

### C) PRINCIPIOS CONTABLES 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.

El Grupo presenta al 31 de diciembre de 2011 un fondo de maniobra negativo de 2.004 millones de euros y un resultado consolidado negativo del ejercicio de 26 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 528,8 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 115 millones de euros, sujeta al resultado positivo de la evaluación de los proyectos para los que se solicita dicha financiación por parte del BEI.

Adicionalmente, ya se encuentran negociadas ampliaciones/renovaciones de pólizas de crédito/préstamos a corto plazo 175 millones de euros, así como la emisión de una línea de pagarés a corto plazo European Commercial Paper por 150 millones de euros.

En estas circunstancias, los administradores de la entidad pública empresarial dominante consideran que no existirán problemas para satisfacer todos sus compromisos de pago a corto plazo.

#### D) ASPECTOS CRÍTICOS DE LA VALORACIÓN Y ESTIMACIÓN DE LA INCERTIDUMBRE

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

- La evaluación de posibles pérdidas por deterioro de determinados activos (véase nota 4).
- La vida útil de los activos materiales e intangibles (véase nota 4).
- El cálculo de provisiones (véase nota 13).

- El valor de mercado de determinados instrumentos financieros (véase nota 10).

A pesar de que estas estimaciones se han realizado sobre la base de la mejor información disponible al cierre del ejercicio 2011, es posible que acontecimientos que puedan tener lugar en el futuro obliguen a modificarlas (al alza o a la baja) en los próximos ejercicios.

#### 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) PRINCIPIOS DE CONSOLIDACIÓN

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

1. Se consideran entidades dependientes aquellas vinculadas con la entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) por una relación de control (porcentaje de participación directo más indirecto superior al 50%). Las cuentas anuales de las entidades dependientes se consolidan por el método de integración global.

2. Se consideran entidades asociadas aquellas en las que la entidad tiene capacidad para ejercer una influencia significativa. Se presupone que existe influencia significativa cuando el porcentaje de participación en la filial supera el 20% sin alcanzar el 50%. Dichas entidades se incluyen en la consolidación por el método de puesta en equivalencia.

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 2011.

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

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

**Saldos y transacciones entre sociedades incluidas en el perímetro de consolidación**

Los saldos deudores y acreedores y las transacciones significativas entre entidades consolidadas se han eliminado en el proceso de consolidación.

**Homogeneización de principios contables**

Los criterios y normas de valoración empleados por las distintas entidades consolidadas han sido homogeneizados con los del grupo en el proceso 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 consolidado y en el epígrafe “Resultado atribuido a socios externos” de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2011 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 patrimonio neto, incluido el resultado del ejercicio, de la sociedad extranjera han sido convertidas a los tipos de cambio históricos.

Las diferencias acumuladas a la fecha de transición del nuevo plan general contable, surgidas de la aplicación de este método de conversión, se consideran reservas de la sociedad inversora. Las diferencias de conversión generadas se incluyen dentro del epígrafe “Ajustes de valor” en el capítulo de “Patrimonio neto” del balance consolidado al 31 de diciembre de 2011 adjunto.

## G) MODIFICACIONES AL PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN

Con fecha 3 de diciembre de 2010 se aprobó el Real Decreto-ley 13/2010, de actuaciones en el ámbito fiscal, laboral y liberalizadoras para fomentar la inversión y la creación de empleo. Este Real Decreto abordaba el nuevo marco legal para la modernización y liberalización de la gestión de los 47 aeropuertos que integran la red de Aena. La nueva normativa procede a llevar a cabo la transformación del sistema aeroportuario español, gestionado desde el año 1990 por la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), para abrirlo a nuevas formas de gestión y a la colaboración del sector privado.

Para ello, se habilitaba al Gobierno para la creación, antes del 28 de febrero de 2011, de una sociedad mercantil estatal, Aena Aeropuertos, S.A., a la que se atribuye el conjunto de funciones y obligaciones que venía ejerciendo la entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) en materia de gestión y explotación de los servicios aeroportuarios, así como cualesquiera otras que la normativa nacional o internacional atribuya al gestor aeroportuario, en relación a la red de aeropuertos y helipuertos gestionados por Aena. Las competencias estatales en materia de Navegación Aérea continúan ejerciéndose desde el propio ente público empresarial, en el marco establecido por la Ley 9/2010, de 14 de abril.

Con la finalidad de dotar a Aena Aeropuertos S.A. de los bienes necesarios para el cumplimiento de sus fines, el Real Decreto-ley 13/2010, de 3 de diciembre establece la desafectación del patrimonio aeroportuario de la entidad pública empresarial Aena, de modo que los bienes de dominio público estatal adscritos a la Entidad Pública Empresarial

Aena que no estuvieren afectos a los servicios de Navegación Aérea, incluidos los destinados a los servicios de tránsito aéreo de aeródromo, pierden la condición de bienes de dominio público, sin que por ello se entienda alterado el fin expropiatorio, por lo que no procederá su reversión.

Autorizada la creación de la sociedad mercantil estatal Aena Aeropuertos, S.A. por acuerdo de Consejo de Ministros, de 25 de febrero de 2011, la constitución de la sociedad se realiza mediante la emisión de 61 acciones de 1.000 euros de valor nominal, suscritas y desembolsadas íntegramente por la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" que es su accionista único. La entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea conservará, en todo caso, la mayoría del capital social de Aena Aeropuertos, S.A. en los términos previstos por el artículo 7.1 segundo párrafo del Real Decreto Ley 13/2010 de 3 de diciembre, pudiendo enajenar el resto de conformidad con lo establecido en la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, de Patrimonio de las Administraciones Públicas.

El Consejo de Administración de Aena de 23 de mayo de 2011 acuerda autorizar la aportación a Aena Aeropuertos, S.A., de los bienes, derechos, deudas y obligaciones de la Entidad Pública Empresarial afectos al desarrollo de las actividades aeroportuarias, comerciales y a otros servicios estatales vinculados a la gestión aeroportuaria, incluidos los servicios de tránsito aéreo de aeródromo, y establece que queden integrados en Aena, conforme al apartado cuarto del Acuerdo de Consejo de Ministros de 25 de febrero de 2011, los bienes, derechos, obligaciones y deudas afectos a la actividad de aprobación de los proyectos constructivos en las inversiones aeroportuarias de las infraestructuras cuya explotación se atribuye a Aena Aeropuertos, S.A., y a la facili-

tación y coordinación de franjas horarias, así como a cualquier otra actividad relacionada con la gestión aeroportuaria que no forme parte del objeto social de Aena Aeropuertos, S.A.

La inscripción en el Registro mercantil de la constitución de la sociedad se realizó a partir del acuerdo del Consejo de Administración de fecha 23 de mayo de 2011 en el que se aprobó la aportación a la sociedad de la actividad y su valoración. La fecha real de inscripción en el Registro de la Sociedad es el 31 de mayo de 2011.

Se transmiten a Aena Aeropuertos, S.A. el conjunto de contratos, expedientes y pleitos en curso vinculados a la actividad aeroportuaria. Asimismo, también se transmite a la nueva Sociedad estatal el personal dedicado de manera principal a las actividades aeroportuarias, subrogándose la nueva sociedad estatal en la condición de empleador. Dicho personal se seguirá rigiendo por los convenios colectivos y demás pactos vigentes, respetándose su antigüedad y cualquier otro derecho que tuvieran consolidado.

Por acuerdo de Consejo de Ministros de 3 de junio de 2011, se autorizó la aportación de los bienes integrantes del patrimonio aeroportuario de la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) a la sociedad estatal Aena Aeropuertos, S.A., y se acordó la ampliación de su capital, suscrita íntegramente por Aena.

Por decisión de Aena, accionista único de Aena Aeropuertos, S.A., de 6 de junio de 2011, se procede a dar cumplimiento al acuerdo del Consejo de Ministros 3 de junio de 2011, aceptando la aportación de los bienes integrantes del patrimonio aeroportuario de Aena, la subrogación en todos los contratos de cualquier naturaleza que hu-

biera suscrito Aena relacionados con la actividad aeroportuaria, y la totalidad de los pleitos relacionados con el desarrollo de actividades aeroportuarias, comerciales y otros servicios estatales vinculados a la gestión aeroportuaria, incluidos los afectos a los servicios de tránsito aéreo de aeródromo.

Adicionalmente, la entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, accionista único de la sociedad, adoptó en dicha fecha de 6 de junio de 2011 las decisiones de socio único siguientes:

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

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

c) Se emiten como representativas del aumento de capital citado 149.993.900 acciones ordinarias nominativas de 10 euros de valor nominal cada una, con los mismos derechos y obligaciones que las anteriormente existentes. Estas acciones nuevas se emiten con una prima de emisión total de 1.100.868.000 euros (MIL CIEN MILLONES

OCHOCIENTOS SESENTA Y OCHO MIL EUROS), siendo por tanto el total importe a desembolsar en concepto de capital y prima de emisión de 2.600.807.000 euros (DOS MIL MILLONES OCHOCIENTOS SIETE MIL EUROS).

d) De acuerdo a lo previsto en el artículo 9 del RDL 13/2010 y en los acuerdos de 25 de febrero y 3 de junio de 2011, la entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, suscribe íntegramente y desembolsa la totalidad del valor nominal de las acciones y la prima de emisión mediante la aportación de la actividad aeroportuaria.

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

Con carácter adicional a lo anteriormente expuesto, cualquier diferencia que pudiera surgir en el periodo que transcurra desde la fecha de la

aportación hasta la fecha de transmisión a inversores privados de parte del capital de la sociedad, entre la estimación del valor de los activos y pasivos aportados en base a la cual se ha determinado la ampliación de capital necesaria en la sociedad y el valor de los activos y pasivos realmente aportados se ajustaría, en su misma cuantía, como mayor o menor saldo del crédito otorgado por la entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea a la sociedad, sin afectar en ningún caso dicho ajuste a la ampliación de capital.

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

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

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

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

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

De conformidad con lo establecido en la disposición transitoria segunda del Real Decreto-ley 13/2010, de 3 de diciembre, una vez delimitado el personal y el conjunto de bienes, derechos, contratos, expedientes y obligaciones de Aena que se integran en Aena Aeropuertos, S.A., realizada su aportación a la sociedad mercantil estatal y aceptada por ésta dicha aportación, por medio de la orden ministerial FOM/1525/2011, de 7 de junio, por la que se acuerda el inicio del ejercicio efectivo de funciones y obligaciones en materia de gestión aeroportuaria por Aena Aeropuertos, S.A., se procede a acordar el inicio efectivo de funciones y obligaciones en materia de gestión aeroportuaria por Aena Aeropuertos, S.A. en la fecha de 8 de junio de 2011, fecha a partir de la cual la entidad pública empresarial, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), deja de realizar la actividad de gestión aeroportuaria.

Adicionalmente, durante el ejercicio 2011 la sociedad dependiente Aena Aeropuertos S.A. ha constituido la sociedad concesionaria del Aeropuerto de Madrid-Barajas y la sociedad concesionaria del Aeropuerto de Barcelona-El Prat con un capital de 61 miles de euros cada una y sin actividad durante el ejercicio. De hecho, con fecha 25 de

enero de 2012 el Consejo de Administración acuerda renunciar a la celebración de los contratos relativos a los lotes I y II del "Procedimiento de licitación para la selección de socios que participan en el capital de las sociedades anónimas encargadas de la gestión de las concesiones de servicios aeroportuarios de los aeropuertos de Madrid – Barajas y Barcelona –El Prat (Véase Nota 19).

### 3. Aplicación del resultado

La aplicación del resultado del ejercicio 2011 presentada por el Presidente – Director General de la Entidad Pública Empresarial, de acuerdo con los estatutos, es la siguiente:

	Miles de Euros
Base de reparto:	
Pérdidas y ganancias (Pérdidas)	62.999
Aplicación:	
Reservas Estatutarias	62.999

### 4. Normas de valoración

Las principales normas de valoración utilizadas por la Entidad Pública Empresarial y sus sociedades dependientes (Grupo Aena) en la ela-



boración de sus cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2011, de acuerdo con las establecidas en el plan general de contabilidad, han sido las siguientes:

#### A) INMOVILIZACIONES INTANGIBLES

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

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

Los gastos de desarrollo, específicamente individualizados por proyectos, cuya rentabilidad económica-financiera y éxito técnico sea, o se prevea, satisfactorio, se activan y amortizan en un período de 4 años desde que concluyen. En caso de que varíen las circunstancias favorables del proyecto que permitieron activarlo, la parte pendiente de amortizar se lleva a resultados en el ejercicio en que cambian dichas condiciones.

En el epígrafe “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 sociedad dependiente Aena Aeropuertos, S.A. activa principalmente los planes directores de los aeropuertos y los estudios asociados a los mismos, que se amortizan en un periodo de 8 años.

#### Deterioro de valor de activos intangibles y materiales

Al menos al cierre de cada ejercicio, el Grupo procede a evaluar si existe algún indicio de deterioro del valor de algún elemento del inmovilizado material o intangible, en cuyo caso estima su valor recuperable.

El Grupo distingue entre activos generadores de flujos de efectivo y activos no generadores de flujo de efectivo. Los activos generadores de flujos de efectivo son los elementos de inmovilizado material, intangible o inmobiliario que se poseen con el fin de obtener un beneficio o generar un rendimiento comercial a través de la entrega de bienes o prestación de servicios, mientras que los activos no generadores de flujo de efectivo son aquellos elementos que se poseen con una finalidad distinta a la de obtener un rendimiento comercial. En ciertas ocasiones, un activo, aunque es mantenido principalmente para producir flujos económicos sociales que benefician a la colectividad, puede también proporcionar rendimientos comerciales a través de una parte de sus instalaciones o componentes, o bien a través de un uso incidental y diferente a su uso principal. Cuando el componente o uso generador de flujos de efectivo se pueda considerar como un todo, o bien no pueda operar o explotarse con independencia del resto de componentes e instalaciones integrantes del activo, éste se considera íntegramente como no generador de flujos de efectivo.

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

El procedimiento implantado por la Dirección para calcular el valor en uso, cuando proceda, es el siguiente:

- Los valores recuperables se calculan para cada unidad generadora de efectivo: la red de aeropuertos en su conjunto por un lado, y el conjunto de centros y torres de control a través de los cuales se presta el servicio de navegación aérea por otro.
- La Dirección prepara anualmente un plan de negocio (programa de Actuación Plurianual) abarcando generalmente un espacio temporal de tres ejercicios. Los principales componentes de dicho plan, que es la base del test de deterioro, son los siguientes:
  - » Proyecciones de resultados.
  - » Proyecciones de inversiones y capital circulante.
- Otras variables que influyen en el cálculo del valor recuperable son:
  - » Tipo de descuento a aplicar, entendiendo éste como la media ponderada del coste de capital, siendo las principales variables que influyen en su cálculo, el coste de los pasivos y los riesgos específicos de los activos.
  - » Tasa de crecimiento de los flujos de caja empleada para extrapolar las proyecciones de flujos de efectivo más allá del período cubierto por los presupuestos o previsiones.

- Los Programas de Actuación Plurianual son preparados en función de las mejores estimaciones disponibles y son aprobados por el Consejo de Administración.

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

Si una pérdida por deterioro de valor revierte posteriormente, el importe en libros del activo o de la unidad generadora de efectivo se incrementa con el límite como máximo del valor que tendría en el momento de la reversión de no haber sido reconocido el deterioro. Dicha reversión se reconoce como ingreso.

Como resultado del análisis anterior, durante el ejercicio 2011 no se ha detectado ningún problema de deterioro de valor significativo.

## B) INMOVILIZACIONES MATERIALES

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

El inmovilizado material en adscripción se halla valorado a su valor venal en el momento de la adscripción, considerando como tal el valor

real de utilización de acuerdo con una tasación independiente, ya que al tratarse de adscripciones al patrimonio de la entidad pública empresarial dominante no han existido contraprestaciones que permitieran determinar el coste de adquisición del mismo.

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

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

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

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

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

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

El Grupo amortiza su inmovilizado material una vez que está en condiciones de uso siguiendo el método lineal, distribuyendo el valor contable de los activos entre los años de vida útil estimada, salvo en el caso de los terrenos que se consideran activos de vida útil indefinida y no se amortizan. Para los elementos de inmovilizado en adscripción se estimó, en el momento de la adscripción, la vida útil en función del grado de utilización de los distintos elementos que componían cada epígrafe. Los plazos de vida útil estimada son los que figuran en el siguiente detalle:

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

### C) INVERSIONES INMOBILIARIAS

El epígrafe Inversiones Inmobiliarias del balance 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.

#### 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 consolidado según la naturaleza del bien objeto del contrato. El coste se calcula actualizando las cuotas a pagar previstas en el contrato incluyendo la correspondiente a la opción de compra y el tipo de interés efectivo contemplados en el acuerdo. Simultáneamente al reconocimiento del coste se registra un pasivo por el mismo importe. La carga financiera total del contrato se imputa a la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio en que se devenga, aplicando el tipo de interés efectivo. Las cuotas de carácter contingente se reconocen como gasto del ejercicio en que se incurren.

##### Arrendamiento operativo

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

Cuando el Grupo actúa como arrendador, el coste de adquisición de los bienes arrendados se presenta en el balance consolidado conforme a su naturaleza.

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

#### 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.
- b. Activos financieros mantenidos para negociar: son aquellos adquiridos con el objetivo de enajenarlos en el corto plazo. Esta categoría incluye también los derivados financieros no designados como instrumentos de cobertura.
- c. 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 y partidas a cobrar se valoran por su coste amortizado. Si el valor recuperable de estos activos se estima inferior a su coste amortizado tomando en consideración la solvencia del deudor y la antigüedad de la deuda, el Grupo constituye, por el importe de la diferencia, la provisión por deterioro correspondiente con cargo a la cuenta de pérdidas y ganancias.

Los activos financieros disponibles para la venta se valoran a su coste de adquisición cuando su valor razonable no puede ser determinado con fiabilidad. El deterioro se estima atendiendo a la evolución de la cuenta de resultados de la participada cuando se ponen de manifiesto pérdidas continuadas.

Las provisiones o reversiones de deterioros se cargan y abonan, respectivamente, a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en que se producen.

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 derechos inherentes a su propiedad.

#### e-2) Pasivos financieros

Los débitos y partidas a pagar se valoran inicialmente por el 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 expuestos sus flujos de efectivo futuros. Fundamentalmente, estos riesgos son originados por las variaciones de los tipos de cambio y tipos de interés.

Para que un instrumento financiero sea calificado como de cobertura contable, debe haber 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.

Los instrumentos financieros que cumplen las condiciones para su calificación como coberturas contables se valoran por su valor razonable y las variaciones de valor entre ejercicios se imputan transitoriamente en el patrimonio neto, imputándose en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada en el mismo periodo en que el elemento que está siendo objeto de cobertura afecta al resultado.

La contabilización de coberturas es interrumpida cuando el instrumento de cobertura vence, o es vendido, finalizado o ejercido, o deja de cumplir los criterios para la contabilización de coberturas. En ese momento,

cualquier beneficio o pérdida acumulada correspondiente al instrumento de cobertura se transfiere a los resultados del período.

#### G) 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). Posteriormente, si el valor neto de reposición de las existencias es inferior al precio de adquisición, se efectúan las correspondientes correcciones valorativas. Si las circunstancias que causaron la corrección del valor de las existencias dejan de existir, el importe de la corrección es objeto de reversión.

#### 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.

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

#### I) IMPUESTO SOBRE BENEFICIOS

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

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

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

En cambio, los activos por impuestos diferidos sólo se reconocen en la medida en que se considere probable que la entidad pública empresarial dominante vaya a disponer de ganancias fiscales futuras contra las que poder hacerlos efectivos.



Los activos y pasivos por impuestos diferidos, originados por operaciones con cargos o abonos directos en cuentas de patrimonio, se contabilizan también con contrapartida en el 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 2011 son las siguientes:

1. Aena Aeropuertos S.A.
2. Aena Desarrollo Internacional, S.A.
3. 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 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.

#### 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.

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

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

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

#### 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.

Concretamente, el balance consolidado adjunto recoge las siguientes provisiones para compromisos laborales adquiridos:

#### Premios de permanencia

El artículo 138 del I Convenio Colectivo del grupo de empresas Aena (entidad pública empresarial Aena y Aena Aeropuertos S.A) 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. El Grupo provisiona el valor actual de la mejor estimación posible de las obligaciones comprometidas a futuro, en base a un cálculo actuarial. Las hipótesis más relevantes tenidas en cuenta para la obtención del cálculo actuarial son las siguientes:

Tipo de interés técnico:	4,60%
Crecimiento salarial:	2,0%
Tabla de mortalidad:	PERM/F2000
Sistema financiero utilizado:	Capitalización individual
Método de devengo:	Projected Unit Credit
Edad de jubilación:	65 años
Tablas de invalidez:	OM 77

#### Premio de jubilación anticipada

El artículo 154 del I Convenio Colectivo del Grupo de empresas Aena (Entidad Pública Empresarial Aena y Aena Aeropuertos S.A) establece que todo trabajador con edad comprendida entre los 60 y los 64 años que, de conformidad con las disposiciones vigentes, tenga derecho a ello podrá jubilarse de forma voluntaria y anticipada y recibirá una indemnización tal que, sumada a los derechos consolidados en el plan de pensiones, en el momento de la extinción de su contrato, sea equivalente a cuatro mensualidades de la base de cálculo y del complemento de antigüedad para cada año que le reste para cumplir los 64, o la parte proporcional correspondiente.

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

El Grupo registra en el balance el activo o pasivo que puede surgir por la diferencia entre el valor actual de las retribuciones comprometidas y el valor actual de los activos afectos al fondo externalizado. Las principales hipótesis actuariales utilizadas han sido las siguientes:

Tipo de interés técnico:	2,58%
Crecimiento salarial:	3,00%
Rentabilidad Fondo de aportación definida:	4,00%
Tipo garantizado Mapfre:	3,10%
Tabla de mortalidad:	PERM/F2000
Sistema financiero utilizado:	Capitalización individual
Método de devengo:	Projected Unit Credit
Edad de jubilación:	65 años

#### Primas de participación y otros

En dicho epígrafe se registran conceptos salariales devengados y no abonados correspondientes a retribuciones derivadas de acuerdos celebrados entre Aena y la Unión Sindical de Controladores Aéreos en ejercicios anteriores con anterioridad al Real Decreto Ley 1/2010, de 5 de febrero. Estas provisiones se encuentran valoradas a su valor nominal, por no diferir significativamente de su valor actual.

#### Licencia especial retribuida (LER) y situación de Reserva Activa (RA)

Esta provisión recoge el pasivo actuarial que valora los compromisos adquiridos con aquellos empleados del colectivo de controladores aéreos que se encuentran acogidos a la situación de Licencia especial retribuida, así como la mejor estimación de los empleados que podrían acogerse a futuro a la situación de Reserva Activa.

Las principales hipótesis actuariales utilizadas para el cálculo son las siguientes:

Factor de actualización financiera:	Curva IBOXX Corporate AA correspondiente a la fecha 31/12/2011 conforme a la duración de las obligaciones del colectivo.
Crecimiento salarial:	3,0%
Tabla de mortalidad:	PERM/F2000P
Sistema financiero utilizado:	Capitalización individual
Método de devengo:	Projected Unit Credit

Al no tratarse de una retribución post-empleo, los impactos generados por cambios en las hipótesis actuariales son registrados en la cuenta de pérdidas y ganancias.

#### Provisión para complemento de productividad

Dicha provisión recoge la diferencia entre la masa salarial autorizada para el colectivo de controladores durante un ejercicio y las retribuciones devengadas en el mismo. Dicho importe se destina a satisfacer un complemento de productividad, que se abona dentro de los doce meses posteriores al cierre.

#### L) INDEMNIZACIONES POR DESPIDO

De acuerdo con la reglamentación de trabajo vigente, el Grupo está obligado 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 y comunica a los interesados la decisión de despido. Los administradores no prevén despidos en el futuro que hagan necesaria la dotación de una provisión significativa por este concepto.

#### M) ACTIVIDADES CON INCIDENCIA EN MEDIO AMBIENTE

Se considera actividad medioambiental cualquier operación cuyo propósito principal sea prevenir, reducir o reparar el daño sobre el medio ambiente.

En este sentido, las inversiones derivadas de actividades medioambientales se valoran a su coste de adquisición y se activan como mayor coste del inmovilizado en el ejercicio en el que se incurren, siguiendo los criterios descritos en el apartado b) de esta misma nota.

Los gastos derivados de la protección y mejora del medio ambiente se imputan a resultados en el ejercicio en que se devenguen, con independencia del momento en el que se produzca la corriente monetaria o financiera derivada de ellos.

Las provisiones relativas a responsabilidades probables o ciertas, litigios en curso e indemnizaciones u obligaciones pendientes de cuantía indeterminada de naturaleza medioambiental, no cubiertas por las pólizas de seguros suscritas, se constituyen en el momento del nacimiento de la responsabilidad o de la obligación que determina la indemnización o pago, según se indica en el apartado k) de esta misma nota.

#### N) SUBVENCIONES, DONACIONES Y LEGADOS RECIBIDOS

Las subvenciones, donaciones y legados de capital no reintegrables se contabilizan como tales cuando existe un acuerdo individualizado de concesión de la subvención, se hayan cumplido las condiciones establecidas para su concesión y no existan dudas razonables sobre su recepción. Desde el ejercicio 2009, como consecuencia de la aprobación de la Orden EHA/733/2010, de 25 de marzo, por la que se aprueban aspectos contables de empresas públicas que operan en determinadas circunstancias, en el caso de subvenciones concedidas para la construcción de un activo cuya ejecución no se haya completado, la subvención se califica como no reintegrable en proporción a la obra ejecutada siempre que no existan dudas razonables de que concluirá la construcción según las condiciones establecidas en el acuerdo de concesión. Con carácter general, se valoran por el valor razonable del importe o del bien concedido y se contabilizan en el patrimonio neto, deducido el efecto fiscal, imputándose a resultados en proporción a la depreciación experimentada por los activos financiados por dichas subvenciones, salvo que se trate de activos no depreciables, en cuyo caso se imputan a resultados del ejercicio en que se produzca la enajenación o la corrección valorativa de los mismos. Las subvenciones oficiales concedidas para compensar costes se reconocen como ingresos sobre una base sistemática, a lo largo de los períodos en los que se extiendan los costes que pretenden equilibrar.

Las subvenciones, donaciones y legados que tengan carácter de reintegrables se registrarán como pasivos hasta que adquieran la condición de no reintegrables o se produzca su reintegro.

Las subvenciones de explotación se abonan a resultados en el momento en que se conceden. Si se conceden para financiar gastos específicos la imputación se realizará a medida que se devenguen los gastos financiados registrándose, entre tanto, como pasivo o como patrimonio neto en función de su consideración de reintegrables o no.

#### O) TRANSACCIONES CON VINCULADAS

La entidad pública empresarial y sociedades dependientes realizan todas sus operaciones con vinculadas a valores de mercado. Adicionalmente, los precios de transferencia se encuentran adecuadamente soportados, por lo que los administradores de la entidad pública empresarial y sociedades dependientes consideran que no existen riesgos significativos por este aspecto de los que puedan derivarse pasivos de consideración en el futuro.

Con carácter general, las operaciones entre empresas del grupo se contabilizan en el momento inicial por su valor razonable. En su caso, si el precio acordado difiere de su valor razonable, la diferencia se registra atendiendo a la realidad económica de la operación. La valoración posterior se realiza conforme con lo previsto en las correspondientes normas.

No obstante lo anterior, en las operaciones de fusión, escisión o aportación no dineraria de un negocio los elementos constitutivos del negocio adquirido se valoran por el importe que corresponde a los mismos, una vez realizada la operación, en las cuentas anuales consolidadas del grupo o subgrupo.

Cuando no intervenga la empresa dominante, del grupo o subgrupo, y su dependiente, las cuentas anuales a considerar a estos efectos serán las del grupo o subgrupo mayor en el que se integren los elementos patrimoniales cuya sociedad dominante sea española.

En estos casos la diferencia que se pudiera poner de manifiesto entre el valor neto de los activos y pasivos de la sociedad adquirida, ajustado por el saldo de las agrupaciones de subvenciones, donaciones y legados recibidos y ajustes por cambios de valor, y cualquier importe del capital y prima de emisión, en su caso, emitido por la sociedad absorbente se registra en reservas.

#### P) COMBINACIONES DE NEGOCIOS

Las operaciones de fusión, escisión y aportación no dineraria de un negocio entre empresas del grupo se registra conforme con lo establecido para las transacciones entre partes vinculadas (Nota 4.o).

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

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

## 5. Inmovilizado intangible

Los movimientos habidos en el epígrafe inmovilizado intangible en los ejercicios 2011 y 2010 han sido los siguientes:

### EJERCICIO 2011

	Miles de euros			
	Desarrollo	Otro Inmovilizado Intangible	Aplicaciones Informáticas	Total
COSTE:				
Saldo al 31 de diciembre de 2010	102.147	148.160	412.695	663.002
Entradas	15.121	5.205	43.354	63.680
Salidas / bajas	(56)	(322)	(18.920)	(19.298)
Traspasos (Nota 6)	(8.376)	(9.655)	14.680	(3.351)
Saldo al 31 de diciembre de 2011	108.836	143.388	451.809	704.033
AMORTIZACIÓN:				
Saldo al 31 de diciembre de 2010	(16.048)	(130.401)	(241.361)	(387.810)
Dotaciones	(15.429)	(1.843)	(46.108)	(63.380)
Salidas / bajas	55	205	18.307	18.567
Traspasos (Nota 6)	2	10.301	(17)	10.286
Saldo al 31 de diciembre de 2011	(31.420)	(121.738)	(269.179)	(422.337)
Neto:	77.416	21.650	182.630	281.696



## EJERCICIO 2010

	Miles de euros			
	Desarrollo	Otro Inmovilizado Intangible	Aplicaciones Informáticas	Total
COSTE:				
Saldo al 31 de diciembre de 2009	96.796	208.310	334.267	639.373
Pérdida de control (véase Nota 2.h)	-	-	(1.895)	(1.895)
Entradas	18.881	4.803	56.802	80.486
Salidas / bajas	-	(12.012)	(10.238)	(22.250)
Traspasos (Notas 6 y 7)	(13.530)	(52.941)	33.759	(32.712)
Saldo al 31 de diciembre de 2010	102.147	148.160	412.695	663.002
AMORTIZACIÓN:				
Saldo al 31 de diciembre de 2009	(10.176)	(135.566)	(211.071)	(356.813)
Pérdida de control (véase Nota 2.h)	-	-	1.254	1.254
Dotaciones	(5.600)	(2.376)	(41.796)	(49.772)
Salidas / bajas	-	7.130	10.064	17.194
Traspasos (Notas 6 y 7)	(272)	411	188	327
Saldo al 31 de diciembre de 2010	(16.048)	(130.401)	(241.361)	(387.810)
Neto:	86.099	17.759	171.334	275.192

### Principales adiciones

Las principales adiciones del ejercicio 2011 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 el Grupo Aena se han activado un total de 0,62 millones de euros de gastos financieros incurridos durante el período de construcción del inmovilizado intangible. En el ejercicio 2010 se activaron un total de 0,95 millones de euros por este concepto.

### Inmovilizado intangible en curso

Del total de los costes activados al 31 de diciembre de 2011 y 2010 en las distintas clases de inmovilizado intangible, se incluyen activos en curso de acuerdo con el siguiente detalle:

Descripción	Miles de Euros	
	2011	2010
Desarrollo	19.766	23.998
Aplicaciones informáticas	33.530	55.763
Otro inmovilizado intangible	22.136	19.531
Total	75.432	99.292

### Bienes totalmente amortizados

Al 31 de diciembre de 2011 existe inmovilizado intangible en uso con un coste original de 317,76 millones de euros (292,91 millones de euros al 31 de diciembre de 2010), que está totalmente amortizado. El detalle de los ejercicios 2011 y 2010 es el siguiente:

Descripción	Miles de Euros	
	2011	2010
Desarrollo	12.424	11.713
Aplicaciones informáticas	181.681	151.097
Otro inmovilizado intangible	123.652	130.098
Total	317.757	292.908

## 6. Inmovilizado material

Los movimientos habidos en las cuentas incluidas en inmovilizado material en los ejercicios 2011 y 2010 han sido los siguientes:

### Ejercicio 2011

	Miles de euros					
	Terrenos y Construcciones	Instalaciones Técnicas y Maquinaria	Otras Instalaciones, Utillaje y Mobiliario	Inmovilizado en Curso	Otro Inmovilizado	Total
COSTE:						
Saldo al 31 de diciembre de 2010	14.389.582	1.953.057	3.736.004	2.118.048	442.228	22.638.919
Entradas	571.461	45.202	119.171	649.113	31.932	1.416.879
Salidas / bajas	(51.590)	(56.008)	(20.892)	(107.281)	(31.429)	(267.200)
Traspasos (Nota 5)	702.334	106.986	297.617	(1.137.923)	34.337	3.351
Saldo al 31 de diciembre de 2011	15.611.787	2.049.237	4.131.900	1.521.957	477.068	23.791.949
AMORTIZACIÓN ACUMULADA:						
Saldo al 31 de diciembre de 2010	(3.393.232)	(1.098.643)	(1.387.702)	-	(303.091)	(6.182.668)
Dotaciones	(455.175)	(138.258)	(266.670)	-	(37.074)	(897.177)
Salidas / bajas	20.757	54.517	15.670	-	31.043	121.987
Traspasos (Nota 5)	(13.017)	2.541	(199)	-	389	(10.286)
Saldo al 31 de diciembre de 2011	(3.840.667)	(1.179.843)	(1.638.901)	-	(308.733)	(6.968.144)
Neto:	11.771.120	869.394	2.492.999	1.521.957	168.335	16.823.805

## Ejercicio 2010

	Miles de euros					
	Terrenos y Construcciones	Instalaciones Técnicas y Maquinaria	Otras Instalaciones, Utillaje y Mobiliario	Inmovilizado en Curso	Otro Inmovilizado	Total
COSTE:						
Saldo al 31 de diciembre de 2009	13.119.063	1.845.419	3.285.836	2.697.781	402.965	21.351.064
Pérdida de control (véase Nota 2.h)	(13.191)	(3.883)	(2.988)	-	(2.741)	(22.803)
Entradas	318.682	44.794	115.193	944.956	32.637	1.456.262
Salidas / bajas	(57.168)	(37.358)	(25.019)	(34.617)	(23.655)	(177.817)
Traspasos (Notas 5 y 7)	1.022.196	104.085	362.982	(1.490.072)	33.022	32.213
Saldo al 31 de diciembre de 2010	14.389.582	1.953.057	3.736.004	2.118.048	442.228	22.638.919
AMORTIZACIÓN ACUMULADA:						
Saldo al 31 de diciembre de 2009	(2.998.681)	(999.518)	(1.173.155)	-	(303.266)	(5.474.620)
Pérdida de control (véase Nota 2.h)	4.223	2.290	1.990	-	1.368	9.871
Dotaciones	(420.878)	(135.210)	(237.724)	-	(25.519)	(819.331)
Salidas / bajas	22.046	34.636	21.481	-	23.576	101.739
Traspasos (Notas 5 y 7)	58	(841)	(294)	-	750	(327)
Saldo al 31 de diciembre de 2010	(3.393.232)	(1.098.643)	(1.387.702)	-	(303.091)	(6.182.668)
Neto:	10.996.350	854.414	2.348.302	2.118.048	139.137	16.456.251

El Grupo posee inmuebles cuyos valores por separado de la construcción y del terreno, al cierre de los ejercicios 2011 y 2010, son los siguientes:

Inmuebles	Miles de euros	
	2011	2010
Terrenos	3.599.752	3.313.319
Construcciones	12.012.035	11.076.263
Total	15.611.787	14.389.582

Al cierre de los ejercicios 2011 y 2010 la sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional, S.A. 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".

Durante el ejercicio 2011 se han activado un total de 35,42 millones de euros de gastos financieros devengados en el ejercicio correspondientes a la financiación del inmovilizado en curso, así como 6,7 millones de euros de trabajos internos realizados por la entidad dominante y la sociedad dependiente Aena Aeropuertos S.A. para su inmovilizado material. Durante el ejercicio 2010 se activaron un total de 39,97 millones de euros de gastos financieros devengados en el ejercicio correspondientes a la financiación del inmovilizado en curso, así como 7,11 millones de euros de trabajos internos realizados por la entidad dominante para su inmovilizado material.

#### Adiciones de inmovilizado

Las principales adiciones que se han registrado en el ejercicio 2011 se detallan a continuación:

##### Terrenos y construcciones

Las adiciones en terrenos ascienden a 286 millones de euros y corresponden, principalmente, a los terrenos adquiridos para llevar a cabo ampliaciones en diversos aeropuertos.

En lo que respecta a construcciones, las principales altas del ejercicio 2011 corresponden a activos del aeropuerto de Vigo correspondientes a la obra edificio aparcamiento de vehículos, urbanización y bloque técnico, obras del nuevo área terminal y adecuación del campo de vuelos en el Aeropuerto de Alicante, obras de ampliación de la plataforma en el Aeropuerto de Reus-Costa Brava, aparcamientos en el Aeropuerto de Girona y A Coruña y nueva terminal de pasajeros en el Aeropuerto de Santander.

##### Inmovilizado en curso

Las principales adiciones del ejercicio 2011 corresponden a las ampliaciones de los aeropuertos de Santiago, Málaga-Costa del Sol, Valencia, Ibiza y Palma de Mallorca, así como instalaciones técnicas de Navegación Aérea.

##### Instalaciones y otro inmovilizado

Las adiciones del ejercicio 2011 corresponden, principalmente, a sistemas de detección de incendios y gestión integral de instalaciones en el Aeropuerto de Alicante, instalación de climatización y ventilación e instalación de detección de incendios en el Aeropuerto de Menorca,

adecuación de ventilación del túnel de servicio aeroportuario y acometida eléctrica en el módulo de carga sur para el Aeropuerto de Madrid-Barajas, climatización del edificio terminal, sistema de gestión y control para el tratamiento de equipajes y ampliación en la capacidad para el suministro eléctrico en el Aeropuerto de La Palma, así como mejoras en la fiabilidad del sistema eléctrico y obras efectuadas en el edificio terminal procesador del Aeropuerto de Barcelona.

#### Bajas

Las principales bajas del ejercicio corresponden a los retiros derivados de instalaciones y otros activos en los Aeropuertos de Madrid-Barajas, La Palma, Gran Canaria, Tenerife Sur y Barcelona-El Prat, así como a las renovaciones de equipos informáticos y otras instalaciones de los servicios centrales de Navegación Aérea y de la División Regional Centro – Norte. Por otra parte, destaca la baja del aparcamiento modular provisional en el Aeropuerto de Vigo.

Dentro de las bajas del ejercicio, se incluyen, fundamentalmente, los siguientes conceptos que no han generado un cargo a la cuenta de pérdidas y ganancias:

- Reversiones de provisiones dotadas en ejercicios anteriores por riesgos medioambientales por importe de 39.126 miles de euros para cumplir con la normativa vigente (véase Nota 13.1).

#### Deterioro

La entidad dominante no ha considerado que existan indicios de deterioro al cierre del ejercicio 2011 que pongan de manifiesto la necesidad de incluir una provisión por deterioro.

La sociedad dependiente Aena Aeropuertos S.A. ha efectuado el test de deterioro del inmovilizado no identificando ajuste al 31 de diciembre de 2011.

#### Subvenciones recibidas

A 31 de diciembre de 2011, el Grupo ha percibido subvenciones afectas a su inmovilizado material e intangible por un importe acumulado de 465,9 millones de euros neto de impuestos (450,4 millones de euros en 2010) de las cuales 45,2 millones de euros (50,0 millones en 2010) corresponden a adiciones del ejercicio (véase Nota 12-g). El coste bruto de los activos afectos a estas subvenciones es de 2.319,4 millones de euros, de los cuales 2.304,7 millones de euros corresponden a inmovilizado material, y 14,7 millones de euros corresponden a inmovilizado intangible.

Adicionalmente el Grupo tiene subvenciones comprometidas y no ejecutadas por importe de 102.601 miles de euros.

#### 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 sin declaración de innecesariedad o gravamen.

Los terrenos, edificios y construcciones aportados a la Sociedad dependiente Aena Aeropuertos S.A. han perdido la condición de bienes de dominio público por efecto de la desafectación realizada por el artículo 9 del Real-Decreto Ley 13/2011, de 3 de diciembre, en el que



se establece que todos los bienes de dominio público estatal adscritos a la entidad pública empresarial Aena que no estén afectos a los servicios de Navegación Aérea, incluidos los destinados a los servicios de tránsito aéreo de aeródromo, dejarán de tener naturaleza de bienes de dominio público, sin que por ello se entienda alterado el fin expropiatorio, por lo que no procederá su reversión.

#### Bienes totalmente amortizados

Al 31 de diciembre de 2011 existe inmovilizado material en uso con un coste original de 1.790,87 millones de euros (1.582,52 millones de euros al 31 de diciembre de 2010), que está totalmente amortizado y que sigue en uso, con el siguiente detalle:

Descripción	Miles de euros	
	2011	2010
Construcciones	760.217	603.919
Instalaciones técnicas y maquinaria	460.661	443.489
Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	401.569	357.426
Otro inmovilizado	168.426	177.687
Total	1.790.873	1.582.521

#### Compromisos

Las inversiones pendientes de ejecutar al 31 de diciembre de 2011 ascienden a 1.019 millones de euros (784 millones de euros al 31 de diciembre de 2010), aproximadamente, entre las que se encuentran las pendientes de formalizar y las firmes pendientes de ejecutar.

#### Pólizas de seguro

La política del Grupo es formalizar pólizas de seguro para cubrir adecuadamente los posibles riesgos a que están sujetos los diversos elementos de su inmovilizado material. Al 31 de diciembre de 2011 y 2010 no existía déficit de cobertura.

## 7. Inversiones inmobiliarias

Las inversiones inmobiliarias se corresponden principalmente con inmuebles destinados a su explotación en régimen de alquiler, a excepción de la superficie usada por la Sociedad dependiente Centros Logísticos Aeroportuarios, S.A. para el desarrollo de su actividad.

El movimiento habido en este capítulo del balance en los ejercicios 2011 y 2010, así como la información más significativa que afecta a este epígrafe han sido los siguientes:

## Ejercicio 2011

	Miles de euros			
	Terrenos y Construcciones	Instalaciones técnicas	Otras instalaciones	Total
COSTE:				
Saldo al 31 de diciembre de 2010	111.533	5.319	26	116.878
Entradas	788	734	-	1.522
Saldo al 31 de diciembre de 2011	112.321	6.053	26	118.400
AMORTIZACIÓN:				
Saldo al 31 de diciembre de 2010	(26.518)	(2.332)	(17)	(28.867)
Dotaciones	(3.155)	(305)	(2)	(3.462)
Saldo al 31 de diciembre de 2011	(29.673)	(2.637)	(19)	(32.329)
Neto:	82.648	3.416	7	86.071

## Ejercicio 2010

	Miles de euros			
	Terrenos y Construcciones	Instalaciones técnicas	Otras instalaciones	Total
COSTE:				
Saldo al 31 de diciembre de 2009	111.343	4.940	26	116.309
Entradas	95	286	-	381
Salidas / bajas o reducciones	(251)	(60)	-	(311)
Traspasos (Notas 5 y 6)	346	153	-	499
Saldo al 31 de diciembre de 2010	111.533	5.319	26	116.878
AMORTIZACIÓN:				
Saldo al 31 de diciembre de 2009	(23.405)	(2.085)	(14)	(25.504)
Dotaciones	(3.136)	(277)	(3)	(3.416)
Salidas / bajas o reducciones	23	30	-	53
Saldo al 31 de diciembre de 2010	(26.518)	(2.332)	(17)	(28.867)
Neto:	85.015	2.987	9	88.011

#### Adiciones de inversiones inmobiliarias

Las principales adiciones del ejercicio 2011 se corresponden con instalaciones de tecnologías asociadas a la eficiencia energética y al desarrollo sostenible, y de otras instalaciones técnicas en los edificios de servicios centrales de la sociedad dependiente Centros Logísticos Aeroportuarios, S.A.

#### Garantías

Al cierre del ejercicio 2011, no existen elementos de inversiones inmobiliarias sujetas a garantías, ni compromisos de compras relacionados con las mismas.

#### Pólizas de seguro

La política del Grupo es formalizar pólizas de seguros para cubrir los posibles riesgos a que están sujetos los diversos elementos de sus inversiones inmobiliarias. Al cierre del ejercicio 2011 el Grupo tiene razonablemente cubiertos dichos riesgos.

#### Inversiones inmobiliarias totalmente amortizadas

Al 31 de diciembre de 2011 y 2010 no existen inversiones inmobiliarias totalmente amortizadas.

## 8. Arrendamientos

### ARRENDAMIENTOS FINANCIEROS

Al cierre del ejercicio 2011 la sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional, S.A. tiene suscrito un contrato de arrendamiento financiero con sobre un sistema automatizado de inspección en vuelo (consola) que se encuentra registrado como "Inmovilizado material" del balance consolidado al 31 de diciembre de 2011 adjunto (véase Nota 6).

Al 31 de diciembre de 2011 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 es el siguiente:

Arrendamiento Financiero Cuotas Mínimas	Miles de euros	
	2011	2010
Menos de un año	465	441
Entre uno y cinco años	2.124	2.016
Más de cinco años	-	574
Total	2.589	3.031

Al 31 de diciembre de 2011 el importe de los intereses de este contrato que vencerán en los próximos ejercicios es el siguiente:

Intereses – vencimiento	Miles de euros	
	2011	2010
Menos de un año	43	41
Entre uno y cinco años	77	93
Más de cinco años	-	3
<b>Total</b>	<b>120</b>	<b>137</b>

## ARRENDAMIENTOS OPERATIVOS

La entidad dominante utiliza en régimen de arrendamiento operativo a terceros diversos activos entre los que destacan los detallados a continuación, junto con las principales características de los contratos correspondientes:

Activo	Localización	Fecha de vencimiento	Renta Anual sin IVA (en miles de euros)	Observaciones
Edificio Pegaso (*)	Madrid	15/11/2016	1.987	El incremento se pacta en contrato. En 2012 es del 5,55%.
Edificio Juan Ignacio Luca de Tena	Madrid	15/12/2011	2.246	En 2011 finaliza el contrato.
Edificio Merrimack 4	Madrid	30/11/2011	2.063	En 2011 finaliza el contrato.

(\*) No se empezará a pagar hasta febrero de 2012.

La Sociedad dependiente Aena Aeropuertos S.A. utiliza en régimen de arrendamiento operativo a terceros diversos activos entre los que destacan los detallados a continuación, junto con las principales características de los contratos correspondientes:

Activo	Localización	Fecha de vencimiento	Renta Anual sin IVA (en miles de euros)	Observaciones
Edificio Piovera	Madrid	31/01/2016	3.874	Renta revisable en función del IPC
Edificio 2 SENASA	Madrid	31/12/2012	140	Renta revisable en función del IPC

Los pagos mínimos totales futuros por los arrendamientos operativos no cancelables son los siguientes:

Arrendamientos Operativos	Miles de euros
	2011
Menos de un año	4.014
Entre uno y cinco años	20.069
<b>Total</b>	<b>24.083</b>

La sociedad dependiente Aena Aeropuertos S.A. cede en alquiler varias tiendas y almacenes bajo contratos no cancelables de arrendamiento operativo. Estos contratos tienen una duración de entre cinco y diez años, siendo la mayor parte de los mismos renovables a su vencimiento en condiciones de mercado.

Los cobros mínimos totales futuros por los arrendamientos operativos no cancelables son los siguientes:

Arrendamientos Operativos	Miles de euros 2011
Menos de un año	673.707
Entre uno y cinco años	3.197.297
Total	3.871.004

Al cierre del ejercicio, la sociedad dependiente CLASA tiene contratadas con los arrendatarios las siguientes cuotas de arrendamiento mínimas, de acuerdo con los actuales contratos en vigor, sin tener en cuenta repercusión de gastos comunes, incrementos futuros por IPC, ni actualizaciones futuras de rentas pactadas contractualmente:

Arrendamientos Operativos Cuotas Mínimas	Miles de euros	
	2011	2010
Menos de un año	2.148	1.621
Entre uno y cinco años	8.962	2.512
Más de cinco años	432.346	410.845
Total	443.456	414.978

Dichos arrendamientos corresponden, principalmente, a los bienes incluidos dentro del epígrafe “Inversiones Inmobiliarias” con un coste original de 118.400 miles de euros (116.878 miles de euros en 2010), teniendo unos ingresos anuales en concepto de alquileres por importe de 17.710 miles de euros (18.158 miles de euros en 2010), y siendo los gastos de explotación por todos los conceptos relacionados de 5.116 miles de euros (4.776 miles de euros en 2010). El total de la superficie construida asciende a 137 miles de m<sup>2</sup>.

## 9. Inversiones financieras

### 9.1. INVERSIONES EN EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS A LARGO PLAZO

#### Participaciones en sociedades puestas en equivalencia

El detalle y movimiento de los ejercicios 2011 y 2010 del epígrafe “Participaciones en sociedades puestas en equivalencia” es el siguiente:

## Ejercicio 2011

Sociedad	Miles de euros					Saldo al 31.12.11
	Saldo al 31.12.10	Participación en resultados de Sociedades Puestas en equivalencia	Dividendos Repartidos	Diferencias de Conversión	Otros	
RAESA	2.129	828	(1.062)	-	-	1.895
AMP	70.336	2.869	(5.121)	(6.625)	(96)	61.363
SACSA	1.699	1.410	(586)	(14)	45	2.554
ACSA	1.002	1.708	(1.609)	(36)	26	1.091
AEROCALI	2.070	891	(920)	52	(66)	2.027
INECO	41.620	4.248	(7.241)	-	-	38.627
	118.856	11.954	(16.539)	(6.623)	(91)	107.557

Las diferencias de conversión generadas en el ejercicio 2011 por (6.623) miles de euros corresponden a la diferencia entre el saldo por este concepto en los ejercicios 2010 (681 miles de euros) y 2011 (pérdida de 5.942 miles de euros). Véase Nota 12.f.

## Ejercicio 2010

Sociedad	Miles de euros					Saldo al 31.12.10
	Saldo al 31.12.09	Participación en resultados de Sociedades Puestas en equivalencia	Dividendos Repartidos	Diferencias de Conversión	Otros	
RAESA	2.862	1.306	(2.039)	-	-	2.129
AMP	56.588	5.966	-	7.920	(138)	70.336
SACSA	1.308	1.516	(1.507)	130	252	1.699
ACSA	628	1.817	(1.588)	19	126	1.002
AEROCALI	1.865	987	(1.082)	117	183	2.070
INECO	-	6.305	(8.062)	-	43.377	41.620
TIFSA	16.507	-	-	-	(16.507)	-
	79.758	17.897	(14.278)	8.186	27.293	118.856



El saldo a 31 de diciembre de 2011 y 2010 recoge el fondo de comercio de consolidación de sociedades puestas en equivalencia, neto de amortización acumulada, surgido en la adquisición en 2006 del 7,83% adicional de AMP por importe de 2.126 miles de euros.

## 9.2. INVERSIONES FINANCIERAS A LARGO PLAZO

El saldo de las cuentas del epígrafe “Inversiones financieras a largo plazo” al cierre de los ejercicios 2011 y 2010 es el siguiente:

Inversiones financieras a largo plazo	Miles de euros	
	2011	2010
Instrumentos de patrimonio	58.333	58.351
Derivados (Nota 10)	-	1.219
Depósitos y fianzas a largo plazo	1.388	1.388
Total	59.721	60.958

### a) Instrumentos de patrimonio

Un detalle de los instrumentos de patrimonio más significativos es el siguiente:

Nombre y Domicilio	Actividad	Fracción del Capital Directo (%)	Titular de la Participación
Barcelona Regional Agencia Metropolitana de Desarrollo Urbanístico e Infraestructuras, S.A. Edificio Centreservei, Zona Franca Carrer 60, 25-27. Barcelona	Realización de análisis y prospecciones sobre aspectos urbanísticos, territoriales y medioambientales. Proyección, promoción, gestión, desarrollo, dirección, asesoramiento, ejecución y explotación de todo tipo de obras, edificaciones e infraestructuras y sistemas urbanos en el área metropolitana.	11,76	Aena Aeropuertos S.A.
GroupEAD Europe S.L Juan Ignacio Luca de Tena 14 Madrid	Explotación de un sistema de base de datos para sistemas de información aeronáuticas. Desarrollo e implantación de cambios y mejoras en la base de datos así como los servicios de consultoría afines.	36	EPE AENA
Grupo Navegación por Satélite Sistemas y Servicios, S.L. C/ Gobelos nº41 Madrid	Desarrollo, implantación, operación, explotación y comercialización de servicios del sistema de navegación global por satélite denominado en la actualidad Galileo.	19,30	EPE AENA
Airport Concessions and Development Limited (ACDL). 10, Upper Bank St- London – U.K.	Gestión de activos financieros del grupo aeroportuario TBI.	10	Aena Desarrollo Internacional S.A.

Nombre y Domicilio	Actividad	Fracción del Capital Directo (%)	Titular de la Participación
European Satellite Service Provider, SAS (ESSP SAS). Toulouse - Francia	Explotación del sistema de navegación por satélite.	16,67	Aena Desarrollo Internacional S.A.

El detalle y movimiento de los instrumentos de patrimonio del balance consolidado del ejercicio 2011 adjunto es el siguiente:

	Saldo al 31.12.10	Miles de euros Bajas	Saldo al 31.12.11
Instrumentos de patrimonio-			
Activos financieros disponibles para la venta valorados a coste			
Coste			
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
Barcelona Regional Agencia Metropolitana de Desarrollo Urbanístico e Infraestructuras, S.A.	180	-	180
GroupEAD Europe S.L.	360	-	360
Grupo Navegación por Satélite Sistemas y Servicios, S.L.	198	-	198
Empresa para la Gestión de Residuos Industriales, S.A.U. (EMGRISA)	6	-	6
Deterioro de valor:			
Airport Concessions and Development Limited (ACDL)	(21.174)	-	(21.174)
Total inversiones en "Instrumentos de patrimonio"	58.351	(18)	58.333

El 23 de diciembre de 2011 tuvo lugar la liquidación de ESSP EEIG, participada de la sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional, S.A.

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 al 31 de diciembre de 2011 y 2010 es el siguiente:

#### Ejercicio 2011

	Miles de euros					
	Deudor	Deudas con sociedades puestas en equivalencia	Acreedores varios	Adquisición de inmovilizado	Ingresos Prestación de servicios	Gastos Servicios recibidos
INECO	199	19.778	13.902	37.824	222	31.122
RAESA	4.949	-	159	-	17.933	576
ACSA	27	-	-	-	298	-
SACSA	52	-	-	-	417	-
AMP	1.146	-	-	-	3.196	-
AEROCALI	15	-	-	-	256	-
	6.388	19.778	14.061	37.824	22.322	31.698

#### Ejercicio 2010

	Miles de euros					
	Deudor	Deudas con sociedades puestas en equivalencia	Acreedores varios	Adquisición de inmovilizado	Ingresos Prestación de servicios	Gastos Servicios recibidos
INECO	24	15.045	10.606	39.594	207	27.797
RAESA	5.182	-	94	-	18.009	594
ACSA	24	-	-	-	320	-
SACSA	30	-	-	-	445	-
AMP	915	2.910	-	-	2.820	-
AEROCALI	15	-	-	-	433	-
GAP	37	-	-	-	40	-
	6.227	17.955	10.700	39.594	22.274	28.391

### 9.3 INVERSIONES FINANCIERAS A CORTO PLAZO

El saldo de las cuentas del epígrafe “Inversiones financieras a corto plazo” al cierre de los ejercicios 2011 y 2010 es el siguiente:

Inversiones financieras a corto plazo	Miles de euros	
	2011	2010
Créditos a empresas	511	1.540
Fianzas y depósitos a corto plazo	4.393	4.966
Otros activos financieros	5.054	8.136
<b>Total</b>	<b>9.958</b>	<b>14.642</b>

En la cuenta “Otros activos financieros” se recoge un saldo de 44 miles de euros de una cuenta corriente de la sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional, S.A. con empresas vinculadas, así como el saldo de las siguientes imposiciones a corto plazo, y sus intereses devengados y no cobrados, algunas de las cuales denominadas en dólares estadounidenses y contratadas con las siguientes entidades bancarias, todas ellas con vencimiento inferior a un año y remuneradas a un tipo de interés de mercado:

#### EJERCICIO 2011

	Miles de USD	Miles de euros
Banco Popular	1.339	1.720
Banesto	968	1.550
Banco Madrid	-	719
Bankinter	-	1.018
<b>Total</b>	<b>2.307</b>	<b>5.007</b>

#### EJERCICIO 2010

	Miles de USD	Miles de euros
Banco popular	2.550	1.925
Banesto	6.780	5.092
<b>Total</b>	<b>9.330</b>	<b>7.017</b>

### 9.4 INFORMACIÓN SOBRE NATURALEZA Y NIVEL DE RIESGO DE LOS INSTRUMENTOS FINANCIEROS

El principio fundamental de la política financiera de las sociedades que integran el Grupo Aena se basa en la centralización de la misma en la Dirección de Administración y Finanzas, de modo que la totalidad de los pasivos y activos financieros se contratan y gestionan desde dicha Dirección. 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, S.A.), por lo que el riesgo de gasto financiero se centra en el tipo de interés en el caso de la entidad dominante, siendo las variables de riesgo el euribor a tres meses (utilizado para la deuda a largo plazo) y el Euribor a un mes (usado en pólizas de crédito).

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

El Grupo ha contratado en los ejercicios 2011 y 2010 las operaciones de cobertura de tipos de interés descritas en la Nota 10.

#### b) Riesgo de liquidez

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

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

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

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

#### c) Riesgo de crédito

La variable de riesgo es la calidad crediticia de la contraparte, por lo que el objetivo se centra en minimizar el riesgo de incumplimiento de las contrapartes. El Grupo mantiene su tesorería y activos líquidos equivalentes en entidades financieras de alto nivel crediticio.

#### d) Riesgo de tipo de cambio

La sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional, S.A. está expuesta a fluctuaciones de tipo de cambio que pueden afectar a sus ventas, resultados, fondos propios y flujos de caja. En este sentido, dicha sociedad posee un instrumento financiero de cobertura contable sobre los flujos de efectivo por variaciones de tipo de cambio que se detalla en la Nota 10 de esta memoria.

## 10. Instrumentos financieros derivados

El Grupo utiliza instrumentos financieros derivados para cubrir los riesgos a los que se encuentran expuestas sus actividades, operaciones y flujos de efectivo futuros.

#### TIPO DE CAMBIO

El Grupo posee un instrumento financiero de cobertura contable sobre los flujos de efectivo por variaciones de tipo de cambio, que tiene como

finalidad cubrir el riesgo asociado al flujo de efectivo en U.S. \$ entre los cobros que la Sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional, S.A. recibe en U.S. \$ 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 U.S. \$ con el BSCH y que se encuentra registrado en la cuenta "Operaciones de cobertura" del epígrafe "Patrimonio neto" del balance consolidado al 31 de diciembre de 2011 y 2010 adjunto, cuyo detalle es el siguiente:

#### Ejercicio 2011

Clasificación		Vencimiento (*)	Ineficacia registrada en resultados financieros en el ejercicio 2011 (Miles de euros)	Valor razonable registrado en el "Patrimonio Neto" al 31.12.11 (Miles de euros)
Derivado de tipo de cambio	Cobertura de tipo de cambio	08.10.2014	8	349

(\*) 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.

#### Ejercicio 2010

Clasificación		Vencimiento (*)	Ineficacia registrada en resultados financieros en el ejercicio 2010 (Miles de euros)	Valor razonable registrado en el "Patrimonio Neto" al 31.12.10 (Miles de euros)
Derivado de tipo de cambio	Cobertura de tipo de cambio	08.10.2014	3	562

(\*) El vencimiento de este instrumento de cobertura contable coincide con el ejercicio en el cual se espera que ocurran los flujos de efectivo y que afecten estos a la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada.

En los ejercicios 2011 y 2010, la sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional, S.A. ha cumplido con los requisitos que se detallan en la Nota 4.f de esta memoria, para poder clasificar dicho instru-

mento financiero como cobertura contable. En concreto, han sido designados formalmente como tales, y se ha verificado que la cobertura resulta eficaz.



### TIPO DE INTERÉS

La sociedad dependiente Aena Desarrollo internacional, S.A. contrató con fecha 1 de octubre de 2007 con “La Caixa” un derivado de tipos de interés, con la finalidad de controlar y disminuir el potencial impacto negativo de las oscilaciones de los tipos de interés variables en sus resultados. En particular este derivado cubre el efecto de las oscilaciones de los tipos de interés en la carga financiera asociada al préstamo

concedido a la sociedad por “La Caixa”. Este instrumento 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 corriente y no corriente del balance al 31 de diciembre de 2011 y 2010 respectivamente.

Las principales características de este instrumento financiero derivado son las siguientes:

#### Ejercicio 2011

	Clasificación	Tipo	Valor nominal (Miles de euros)	Vencimiento	Valor Razonable registrado en el “Pasivo Corriente” al 31-12-11 (Miles de euros)
Swap de tipo de interés	Cobertura de tipo de interés	Swap de tipo de interés fijo al 4,83% contra tipo de interés variable	2.000	01.10.2012	49

#### Ejercicio 2010

	Clasificación	Tipo	Valor nominal (Miles de euros)	Vencimiento	Valor Razonable registrado en el “Pasivo Corriente” al 31-12-10 (Miles de euros)
Swap de tipo de interés	Cobertura de tipo de interés	Swap de tipo de interés fijo al 4,83% contra tipo de interés variable	2.000	01.10.2012	105

Al cierre del ejercicio 2011 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 56 miles de euros (38 miles de euros a 31 de diciembre de 2010) 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 2011 adjunta.

La entidad dominante tiene contratados en los ejercicios 2011 y 2010 determinados instrumentos financieros de cobertura de tipos de interés según el siguiente detalle:

## Ejercicio 2011

	Clasificación	Tipo	Valor nominal (Miles de euros)	Vencimiento	Valor razonable registrado en el "Pasivo corriente" al 31-12-11 (Miles de euros)	Valor razonable registrado en el "Pasivo no corriente" al 31-12-11 (Miles de euros)	Valor razonable registrado en el "Patrimonio neto" al 31-12-11 (Miles de euros)
Swap de tipo de interés	Cobertura de tipo de interés	Variable (Euribor 3M) a Fijo (2,8025%)	1.194.391	15.03.2012	23.525	12.381	(25.134)
Swap de tipo de interés	Cobertura de tipo de interés	Variable (Euribor 3M) a Fijo (2,8025%)	1.119.147	15.03.2013			
Swap de tipo de interés	Cobertura de tipo de interés	Variable (Euribor 3M) a Fijo (2,57%)	255.000	15.03.2016			

## Ejercicio 2010

	Clasificación	Tipo	Valor nominal (Miles de euros)	Vencimiento	Valor razonable registrado en el "Pasivo corriente" al 31-12-10 (Miles de euros)	Valor razonable registrado en el "Pasivo no corriente" al 31-12-10 (Miles de euros)	Valor razonable registrado en el "Activo no corriente" al 31-12-10 (Miles de euros)	Valor razonable registrado en el "Patrimonio neto" al 31-12-10 (Miles de euros)
Swap de tipo de interés	Cobertura de tipo de interés	Swap de tipo de interés fijo al 4,83% contra tipo de interés variable	2.000	01.10.2012	-	105	-	-
Swap de tipo de interés	Cobertura de tipo de interés	Variable (Euribor 3M) a Fijo (2,8025%)	1.194.391	15.03.2012	18.996	11.967	1.219	(20.820)
Swap de tipo de interés	Cobertura de tipo de interés	Variable (Euribor 3M) a Fijo (2,8025%)	1.119.147	15.03.2013				
Swap de tipo de interés	Cobertura de tipo de interés	Variable (Euribor 3M) a Fijo (2,57%)	255.000	15.03.2016				

## 11. Existencias

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

	Miles de euros	
	2011	2010
Repuestos	6.505	6.901
Provisión por deterioro de existencias	(134)	(134)
Anticipos a Proveedores	26	-
Total	6.397	6.767

## 12. Patrimonio neto y fondos propios

### a) Patrimonio y patrimonio en adscripción

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

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

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

### b) Reservas estatutarias

Han sido dotadas de conformidad con los estatutos de la entidad pública empresarial dominante, y tienen como finalidad financiar inversiones futuras en infraestructuras aeroportuarias y de navegación aérea.

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

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

### d) Reservas en sociedades consolidadas y en sociedades puestas en equivalencia

El desglose por sociedades al 31 de diciembre de 2011 y 2010 de los epígrafes reservas en sociedades consolidadas por integración global y reservas en sociedades puestas en equivalencia es el siguiente:

Sociedad	Miles de euros	
	2011	2010
Sociedades consolidadas:		
CRIDA	587	406
CLASA	16.383	15.921
Aena Desarrollo Internacional	(13.065)	(19.264)
	3.905	(2.937)
Sociedades puestas en equivalencia:		
INECO	12.632	13.568
SACSA	1.056	606
AMP	10.920	10.171
ACSA	6	6
AEROCALI	561	561
RAESA	1.509	1.509
	26.684	26.421
	30.589	23.484

#### e) Resultado atribuible a la entidad pública empresarial

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

#### Ejercicio 2011

	Miles de euros		
	Beneficios (Pérdidas) Consolidados	Resultados Atribuidos a Socios Externos	Resultados Atribuidos a la Sociedad Dominante
EPE AENA	48.961	-	48.961
Aena Aeropuertos, S.A.	(94.622)	-	(94.622)
Aena Desarrollo Internacional, S.A.	1.712	-	1.712
CRIDA	1.573	(404)	1.169
CLASA	4.195	-	4.195
	(38.181)	(404)	(38.585)
Participación en resultados de sociedades por puesta en equivalencia:			
RAESA	828	-	828
AMP	2.869	-	2.869
SACSA	1.410	-	1.410
ACSA	1.708	-	1.708
AEROCALI	891	-	891
INECO	4.248	-	4.248
	11.954	-	11.954
Total	(26.227)	(404)	(26.631)

## Ejercicio 2010

	Beneficios (Pérdidas) Consolidados	Miles de euros Resultados Atribuidos a Socios Externos	Resultados Atribuidos a la Sociedad Dominante
AENA	(169.145)	-	(169.145)
Aena Desarrollo Internacional, S.A.	1.256	-	1.256
CRIDA	204	(52)	152
CLASA	4.748	-	4.748
	(162.937)	(52)	(162.989)
Participación en resultados de sociedades por puesta en equivalencia:			
RAESA	1.306	-	1.306
AMP	5.966	-	5.966
SACSA	1.516	-	1.516
ACSA	1.817	-	1.817
AEROCALI	987	-	987
INECO	6.305	-	6.505
	17.897	-	17.897
Total	(145.040)	(52)	(145.092)

## f) Diferencias de conversión

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

	Miles de euros	
	2011	2010
AMP	(6.426)	199
AEROCALI	226	173
SACSA	200	215
ACSA	58	94
Total	(5.942)	681

## g) Subvenciones, donaciones y legados recibidos

Este epígrafe presenta al 31 de diciembre de 2011 y 2010 el siguiente desglose:

	Miles de euros	
	2011	2010
Subvenciones de capital de Organismos oficiales Europeos	463.495	446.916
Otros	2.365	2.354
	465.860	449.270

#### Subvenciones de capital de organismos oficiales europeos

Los movimientos, netos de impuestos, habidos en este epígrafe durante 2011 y 2010 han sido los siguientes:

	Miles de euros	
	2011	2010
Saldo inicial	446.916	419.494
Ajustes	(2.108)	-
Adiciones Subvenciones FEDER	45.405	49.977
Adiciones Otras Subvenciones	1.840	194
Bajas Otras Subvenciones	(426)	-
Imputado a resultados	(28.132)	(22.749)
Saldo final	463.495	446.916

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

#### Subvenciones FEDER

El detalle de las subvenciones brutas por programas operativos que han sido cobradas durante los ejercicios 2011 y 2010 es el siguiente:

Concepto	Cobros (Miles de euros)	
	2011	2010
Otros Feder	6	-
Prog Oper. C. Andalucía	11.937	888
Prog Oper. C. Extremadura	626	4.366
Prog Oper. C. Galicia	23.938	8.377
Prog Oper. C. Canarias	42.906	25.305
Prog. Oper. C. Castilla-León	-	10.099
Prog. Oper. C. Murcia	91	10.719
Prog. Oper. C. Valencia	-	9.265
Total Fondos Feder Cobros	79.504	69.019

Al cierre de los ejercicios 2011 y 2010 el Grupo Aena había cumplido con todos los requisitos necesarios para la percepción y disfrute de las subvenciones detalladas anteriormente.

#### h) Socios externos

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

##### Ejercicio 2011

Sociedad	Miles de euros			
	Saldo al 31.12.10	Participación en Resultados	Otros	Saldo al 31.12.11
CRIDA	359	404	10	773
	359	404	10	773

##### Ejercicio 2010

Sociedad	Miles de euros			
	Saldo al 31.12.09	Participación en Resultados	Pérdida de control (véase Nota 2.h)	Saldo al 31.12.10
INECO	13.220	-	(13.220)	-
CRIDA	276	52	31	359
	13.496	52	(13.189)	359

## 13. Provisiones y contingencias

### 13.1 PROVISIONES A LARGO PLAZO

El movimiento habido en el ejercicio 2011 en las cuentas incluidas bajo este epígrafe ha sido el siguiente:

	Miles de euros			
	Provisión para Compromisos Laborales	Otras Provisiones	Actuaciones Medioambientales	Total
Saldo inicial 2011	417.278	56.240	161.801	635.319
Adiciones	35.579	133.356	8.193	177.128
Reversiones / Excesos	(175.896)	(8.919)	(39.126)	(223.941)
Aplicaciones	(593)	(28.922)	-	(29.515)
Traspaso a otras cuentas	-	11.148	-	11.148
Traspaso a Corto Plazo	(27.500)	-	(31.835)	(59.335)
Saldo final 2011	248.868	162.903	99.033	510.804

El Grupo sigue la política de reclasificar al corto plazo los conceptos registrados bajo el epígrafe de provisiones para riesgos y gastos del balance consolidado adjunto cuando es previsible que sean exigibles a lo largo del siguiente ejercicio. En este sentido, los traspasos de las provisiones por compromisos laborales y actuaciones medioambientales se han registrado en el epígrafe "Provisiones a corto plazo" del balance consolidado adjunto al 31 de diciembre de 2011 (véase Nota 13.2).



## a) Provisión para compromisos laborales

El movimiento durante el ejercicio 2011 ha sido el siguiente:

	Miles de euros			
	Premios	Participación	Retribuida y Reserva Activa	Total
Saldo inicial 2011	9.636	55.841	351.801	417.278
Adiciones	971	-	34.608	35.579
Reversiones	(1.203)	(25.166)	(149.527)	(175.896)
Aplicaciones	(593)	-	-	(593)
Traspaso a Corto Plazo	-	-	(27.500)	(27.500)
Saldo final 2011	8.811	30.675	209.382	248.868

Premios

El saldo corresponde, principalmente, a la provisión registrada por premios de permanencia, cuya dotación del ejercicio 2011 ha ascendido a 971 miles de euros, de los que 402 miles de euros corresponden al coste financiero.

Primas de participación y otros

Este epígrafe contiene la totalidad de los saldos devengados en ejercicios anteriores a 2010 correspondientes a retribuciones derivadas de acuerdos celebrados entre la entidad dominante y la Unión Sindical de Controladores Aéreos con anterioridad al Real Decreto Ley 1/2010, de 5 de febrero. No se estima que las retribuciones pendientes al cierre del ejercicio sean abonadas en los doce próximos meses.

Licencia especial retribuida (LER) y situación de ReservaActiva (RA)

Parte del colectivo de controladores aéreos está acogido a la situación de licencia especial retribuida de acuerdo con lo previsto en anteriores convenios colectivos, y por cumplir determinados requisitos los trabajadores acogidos a esta situación tienen derecho a recibir su retribución básica actualizada anualmente, hasta la edad de jubilación.

Como consecuencia de la publicación del laudo arbitral del 27 de febrero de 2011 y la aprobación de un nuevo convenio colectivo, la situación de licencia especial retribuida ha sido sustituida por la situación de reserva activa. Los requisitos exigidos a los trabajadores para acogerse a esta situación son más restrictivos y, adicionalmente, las prestaciones a percibir se reducen a un 75% del salario ordinario fijo de los últimos doce meses con ciertos límites.

De acuerdo con los estudios actuariales disponibles, el pasivo al 31 de diciembre de 2011 devengado por el colectivo acogido a la situación de Licencia Especial Retribuida asciende a 140.106 miles de euros.

Asimismo la entidad dominante ha estimado el porcentaje de trabajadores en activo que se acogerán a la nueva situación de reserva especial y, en función de ello y del estudio actuarial correspondiente calculado, el pasivo actuarial por este concepto devengado al 31 de diciembre de 2011 asciende a 96.776 miles de euros.

Al 31 de diciembre de 2011 existe una provisión registrada por este concepto de 209.382 miles de euros a largo plazo, así como 27.500 miles de euros a corto plazo (véase nota 13.2).

Otros compromisos laborales

El artículo 150 del III convenio colectivo establecía que al producirse la jubilación o al causar baja definitiva por enfermedad, los trabajadores percibirían 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 la entidad dominante 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.

Todo trabajador que acredite un mínimo de 360 días naturales de servicio reconocido en la entidad dominante podrá convertirse en partícipe del plan de pensiones de los empleados de la entidad dominante. Dicho plan cubre las contingencias de jubilación, incapacidad (en sus grados de permanente total, absoluta y gran invalidez) y fallecimiento.

Durante el ejercicio 2011 la entidad dominante y la sociedad dependiente Aena Aeropuertos S.A. han realizado aportaciones a dicho fondo de pensiones por valor de 7,5 millones de euros.

## b) Otras provisiones

El movimiento durante el ejercicio 2011 ha sido el siguiente:

	Miles de euros			
	Provisión para Responsabilidades	Provisión para Impuestos	Expropiaciones e intereses de demora	Total
Saldo inicial 2011	2.307	53.933	-	56.240
Adiciones	4.019	16.872	112.465	133.356
Reversiones	(2.222)	(6.697)	-	(8.919)
Aplicaciones	(1.371)	(27.551)	-	(28.922)
Traspaso a otras cuentas	-	11.148	-	11.148
Saldo final 2011	2.733	47.705	112.465	162.903

#### Provisión para responsabilidades

Por otro lado, este epígrafe recoge, por importe de 2.733 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 del Grupo consideran que la provisión es suficiente para hacer frente a los riesgos por litigios, responsabilidades y compromisos en curso conocidos a la fecha de formulación de estas cuentas y no estiman que, del conjunto de reclamaciones en curso, puedan surgir pasivos adicionales que afectasen significativamente a las cuentas anuales del ejercicio 2011.

#### Provisión para impuestos

Se corresponde, por una parte, por importe de 47.705 miles de euros al cierre del ejercicio 2011, con los tributos locales para los que la Sociedad dependiente Aena Aeropuertos S.A. no está de acuerdo con las liquidaciones recibidas por la administración. Dichas liquidaciones han sido recurridas siendo incierto, al 31 de diciembre de 2011, el importe definitivo y la fecha en que finalmente se producirá la liquidación definitiva.

#### Provisión para expropiaciones e intereses de demora

La provisión de expropiaciones e intereses de demora recoge el importe de la diferencia entre los justiprecios pagados en las expropiaciones de los terrenos adquiridos en las ampliaciones de los aeropuertos y las estimaciones de los precios que habría que pagar en caso de que las reclamaciones sobre algunos de los justiprecios pagados, prosperasen en los tribunales. Asimismo, se han registrado intereses de demora sobre

dichas diferencias en los justiprecios, tomando como base de cálculo el tipo de interés legal del dinero vigente en cada año. Adicionalmente, en las cuentas de provisiones de riesgos y gastos a corto plazo (véase Nota 13.2) se encuentra registrada una provisión por importe de 230,4 millones de euros para cubrir dichos pasivos con vencimiento inferior a 12 meses.

#### c) Provisión para actuaciones medioambientales

Al cierre del ejercicio 2011, en este epígrafe se incluyen 99 millones de euros para cubrir los costes previstos para llevar a cabo las obras de aislamiento acústico necesarias para cumplir con la normativa vigente y los compromisos adquiridos en materia de medioambiente. Adicionalmente, en las cuentas de provisiones de riesgos y gastos a corto plazo (véase Nota 13.2) se encuentra registrada una provisión por importe de 39 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.

### 13.2 PROVISIONES A CORTO PLAZO

El movimiento de este epígrafe durante el ejercicio 2011 ha sido el siguiente:

	Miles de euros					
	Licencia Especial Retribuida (Nota 13.1)	Retribuciones control	Expropiaciones e intereses de demora (Nota 13.1)	Otras provisiones	Actuaciones Medioambien- tales (Nota 13.1)	Total
Saldo inicial 2011	30.500	40.903	82.252	10.071	22.314	186.040
Adiciones	-	61.951	170.561	39.175	1.196	272.883
Reversiones / Excesos	(1.829)	-	-	-	-	(1.829)
Aplicaciones	(28.671)	(5.416)	(22.446)	(6.796)	(16.033)	(79.362)
Traspaso a otras cuentas	-	-	-	(67)	(40)	(107)
Traspaso a Corto Plazo	27.500	-	-	-	31.835	59.335
Saldo final 2011	27.500	97.438	230.367	42.383	39.272	436.960

#### a) Provisión para retribuciones control

El 13 de agosto de 2010 la entidad dominante llegó a un acuerdo de bases en la negociación del nuevo convenio con el colectivo de controladores por el que se aseguraba a los controladores operativos una masa salarial en 2010 de 480 millones de euros. Adicionalmente, se establecía que en el caso de que, al final del ejercicio, no se alcanzase el mencionado tope, la diferencia hasta alcanzarlo se destinaría a satisfacer un complemento de productividad cuya composición y distribución será acordada por las partes.

Con la publicación del laudo arbitral del pasado 27 de febrero de 2011 y la aprobación del nuevo convenio colectivo, se establece una retribución garantizada, para los controladores operativos con antigüedad anterior al 5 de febrero de 2010, de una media salarial de 200 miles de euros brutos para los controladores operativos y un salario al menos equivalente al percibido durante el año 2010 para los no operativos, lo que supone en su conjunto una masa salarial máxima de 480 millones de euros para el ejercicio 2011, tal como se estipula en el acuerdo de bases suscrito por las partes el 13 de agosto de 2010. Para el cálculo

de esta masa salarial anual, además de los importes anteriormente referidos, se dotarán las nuevas incorporaciones de controladores en cada ejercicio.

La diferencia hasta alcanzar la masa salarial garantizada se ha estimado a 31 de diciembre de 2011 en 97,4 millones de euros, quedando constituida la provisión de remanente por 36,1 millones correspondientes al ejercicio 2010 y 61,3 millones correspondientes al ejercicio 2011.

#### b) Otras provisiones

Corresponde, principalmente, al importe de ciertas subvenciones otorgadas a las compañías aéreas que operan en los aeropuertos de Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla. Dichas subvenciones fueron incluidas en los Presupuestos Generales del Estado de 2010 y 2011 como medidas de fomento del transporte aéreo en dichas regiones.

### 13.3 ACTIVOS CONTINGENTES

#### Mecanismo corrector

Este concepto recoge los derechos (u obligaciones) surgidos de las desviaciones entre los resultados estimados con los que se fijan las tarifas unitarias de ayuda a la navegación en ruta y los resultados reales finalmente originados por la prestación de servicios de navegación aérea en ruta. Dichos derechos y obligaciones revierten a través de dichas tarifas en un periodo entre dos a seis años de su origen. La entidad dominante considera que este tipo de activo no cumple todos los requisitos para poder ser reconocido en el balance, en la medida en la que se tra-

ta de un activo que depende para su recuperabilidad de hechos futuros como son la evolución de las tarifas y el tráfico aéreo.

Al 31 de diciembre de 2011 el activo contingente por este concepto asciende a 62.503 miles de euros (98.582 miles de euros al 31 de diciembre de 2010).

Adicionalmente, según el Reglamento (CE) 1794/2006, de 6 de diciembre de 2006, revisado por el Reglamento (CE) 1191/2010, por el que se establece el sistema de tarificación de los servicios de navegación aérea, los efectos no recurrentes producidos como consecuencia de la implantación de las Normas Internacionales de Contabilidad pueden imputarse a la tarifa de ruta en un plazo máximo de hasta 15 años. Como consecuencia, al cierre del ejercicio 2011, la entidad dominante espera poder recuperar a través de tarifas futuras 64.000 miles de euros (243.304 miles de euros al 31 de diciembre de 2010).

## 14. Pasivos financieros

### a) Deudas a largo plazo y deudas a corto plazo

El detalle de los epígrafes “Deudas a largo plazo” y “Deudas a corto plazo” del pasivo del balance consolidado al 31 de diciembre de 2011 se muestra a continuación:

	Miles de euros			
	2011		2010	
	Largo plazo	Corto Plazo	Largo plazo	Corto Plazo
Préstamos	11.636.859	663.853	11.750.592	334.645
Créditos	-	216.224	-	108.492
Intereses devengados no vencidos	-	81.528	-	77.471
Acreedores por arrendamiento financiero (Nota 8)	2.124	465	2.589	441
Derivados (Nota 10)	12.381	23.574	12.072	18.996
Proveedores de inmovilizado	-	682.413	-	766.536
Fianzas y depósitos recibidos	4.601	19.011	2.164	17.286
Otros pasivos financieros	2	1	86	-
<b>Total</b>	<b>11.655.967</b>	<b>1.687.069</b>	<b>11.767.503</b>	<b>1.323.867</b>

Los préstamos y créditos están formalizados en un 59%, aproximadamente, a tipos de interés fijos que oscilan entre un 1,70% y 4,88% anual y el porcentaje restante está formalizado a tipos variables generalmente referenciados al Euribor.

La entidad dominante se ha comprometido al cumplimiento de determinadas obligaciones de carácter general para evitar la cancelación anticipada de los mencionados préstamos y créditos. Los administradores de la entidad dominante consideran que al cierre de los ejercicios 2011 y 2010 se cumplían todas las obligaciones relacionadas con estos préstamos.

El calendario de vencimiento de las cuotas pendientes de pago de los préstamos y créditos al cierre de los ejercicios 2011 y 2010 es el siguiente:

### Ejercicio 2011

Cuotas con Vencimiento	Miles de euros
2012	880.542
2013	836.152
2014	932.034
2015	984.407
2016	967.769
Siguientes	7.918.621
<b>Total</b>	<b>12.519.525</b>

## Ejercicio 2010

Cuotas con Vencimiento	Miles de euros
2011	443.578
2012	664.278
2013	805.696
2014	901.577
2015	949.227
Siguientes	8.432.403
Total	12.196.759

El detalle de importes dispuestos y no dispuestos de las deudas con entidades de crédito por entidad al cierre de los ejercicios 2011 y 2010 es el siguiente:

## Ejercicio 2011

Entidad	Miles de euros		
	Dispuesto	No Dispuesto	Total
La Caixa	2.000	100.000	102.000
FMS	1.000.000	-	1.000.000
Barclays	25.000	-	25.000
Banco Europeo de Inversiones	5.416.460	225.000	5.641.460
Instituto de Crédito Oficial	2.650.948	-	2.650.948
Depfa Bank	1.633.330	-	1.633.330
SCH	6.304	-	6.304
Bankinter	240.847	9.153	250.000

Entidad	Miles de euros		
	Dispuesto	No Dispuesto	Total
Unicaja	149.280	720	150.000
KFW IPEX-Bank	166.670	-	166.670
Banco Sabadell	150.000	50.000	200.000
Dexia Sabadell	150.000	-	150.000
BBVA	928.686	143.907	1.072.593
Total	12.519.525	528.780	13.048.305

## Ejercicio 2010

Entidad	Miles de euros		
	Dispuesto	No Dispuesto	Total
La Caixa	3.524	102.809	106.333
Banesto	1.249	2.751	4.000
Banco Europeo de Inversiones	5.153.395	100.000	5.253.395
Instituto de Crédito Oficial	2.721.223	-	2.721.223
Depfa Bank	2.750.000	-	2.750.000
SCH	8.285	-	8.285
Bankinter	117.727	82.273	200.000
Unicaja	88.323	11.677	100.000
KFW IPEX-Bank	200.000	-	200.000
Banco Sabadell	150.000	-	150.000
Dexia Sabadell	150.000	-	150.000
BBVA	853.033	150.000	1.003.033
Total	12.196.759	449.510	12.646.269



Los intereses devengados y no pagados al cierre de los ejercicios 2011 y 2010 ascienden a 81.528 miles de euros y 77.471 miles de euros, respectivamente.

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

	Denominada en Dólares USA Contravalor en Miles de euros	
	2011	2010
Vencimiento l/p	2.534	3.680
Vencimiento c/p	1.267	1.227
Total deudas con entidades de crédito	3.801	4.907

b) Información sobre los aplazamientos de pago efectuados a proveedores.

Al 31 de diciembre de 2011 un importe de 7.461 miles de euros (36.104 miles de euros a 31 de diciembre de 2010) del saldo pendiente de pago a los proveedores acumulaba un aplazamiento superior al plazo legal de pago (85 días).

Este saldo hace referencia a los proveedores que por su naturaleza son suministradores de bienes y servicios, de modo que incluye los datos relativos a las partidas "Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar" y "Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo" del pasivo corriente del balance consolidado.

El detalle de los pagos por operaciones comerciales realizados durante el ejercicio y pendientes de pago al cierre en relación con los plazos máximos legales previstos en la Ley 15/2010 es el siguiente:

	2011	
	Miles de Euros	%
Pagos del ejercicio dentro del plazo máximo legal	1.048.142	99,29
Resto	7.461	0,71
Total pagos del ejercicio	1.055.603	100,00
Medio de Pago Excedidos (Días)	30	
Saldo pendiente de pago al cierre que sobrepase el plazo máximo legal	2.114	

## 15. Administraciones públicas y situación fiscal

### 15.1. SALDOS CON LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

La composición de los saldos con las administraciones públicas al 31 de diciembre de 2011 y 2010 es la siguiente:

#### Saldos deudores

	Miles de euros	
	2011	2010
Activos por impuesto diferido	184.487	255.320
Créditos fiscales por bases imponibles negativas	398.167	342.147
Total "Activos por impuesto diferido" (Nota 15.4)	582.654	597.467
Activos por impuesto corriente	359	24.684
Total "Activos por impuesto corriente"	359	24.684
Hacienda Pública deudora por IVA	114.897	60.875
Hacienda Pública deudora por subvenciones concedidas	34.868	50.467
Total "Otros créditos con las Administraciones Públicas"	149.765	111.342

El activo por impuesto corriente surge de la estimación de la liquidación del gasto por Impuesto sobre sociedades correspondiente al ejercicio 2011. El saldo deudor con Hacienda Pública por IVA refleja el saldo a cobrar de las administraciones públicas, relativos a las cuotas a devolver por el Impuesto sobre el Valor Añadido.

El saldo deudor por subvenciones concedidas surge por las subvenciones no reintegrables concedidas a la Sociedad dependiente Aena Aeropuertos S.A. por fondos europeos FEDER que, al cierre del ejercicio 2011 estaban pendientes de cobro.

#### Saldos acreedores

	Miles de euros	
	2011	2010
Pasivos por impuesto diferido (Nota 15.6)	202.278	220.154
Total "Pasivos por impuesto diferido"	202.278	220.154
Pasivos por impuesto corriente	-	1.466
Total "Pasivos por impuesto corriente"	-	1.466
Hacienda Pública acreedora por otros impuestos	1.314	3.608
Hacienda Pública acreedora por Impuestos locales	5.110	-
Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas	30.828	23.709
Impuesto sobre el Valor Añadido	4.162	91
Organismos de la Seguridad Social acreedores	13.698	14.916
Total "Otras deudas con las Administraciones Públicas"	55.112	42.324

## 15.2 CONCILIACIÓN RESULTADO CONTABLE Y BASE IMPONIBLE FISCAL

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

### Ejercicio 2011

	Miles de euros		
	Aumentos	Disminuciones	Neto
Resultado antes de impuestos			(42.825)
Diferencias permanentes:			
Con origen en el ejercicio actual	10.369	-	10.369
Con origen en ejercicios anteriores	-	(23.842)	(23.842)
Con origen en los ajustes de consolidación	10.851	-	10.851
Diferencias temporarias:			
Con origen en el ejercicio actual	114.515	-	114.515
Con origen en ejercicios anteriores	-	(275.288)	(275.288)
Con origen en los ajustes de consolidación	271	(17.173)	(16.902)
Base imponible (Resultado fiscal)			(223.122)

### Ejercicio 2010

	Miles de euros		
	Aumentos	Disminuciones	Neto
Resultado antes de impuestos			(199.504)
Diferencias permanentes:			
Con origen en el ejercicio actual	8.674	-	8.674
Con origen en ejercicios anteriores	-	(10.533)	(10.533)
Con origen en los ajustes de consolidación	-	(401)	(401)
Diferencias temporarias:			
Con origen en el ejercicio actual	98.390	-	98.390
Con origen en ejercicios anteriores	-	(126.866)	(126.866)
Con origen en los ajustes de consolidación	159	(15.034)	(14.875)
Base imponible (Resultado fiscal)			(245.115)

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 provisiones de riesgos y gastos de personal.

### 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:

	Miles de euros	
	2011	2010
Resultado contable antes de impuestos	(42.825)	(199.504)
Diferencias permanentes	(2.622)	(2.260)
Base imponible	(45.447)	(201.764)
Cuota al 30%	(13.634)	(60.529)
Ajustes a la imposición sobre beneficios	(2.964)	6.065
Ingreso por impuesto reconocido en la cuenta de pérdidas y ganancias	(16.598)	(54.464)

### 15.4 ACTIVOS POR IMPUESTO DIFERIDO REGISTRADOS

La entidad 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 al 31 de diciembre de 2011 por importe de 398.167 miles de euros (342.147 miles de euros al 31 de diciembre de 2010).

#### a) Créditos fiscales por bases imponibles negativas

Las bases imponibles negativas pendientes de compensar de la entidad dominante al cierre de los ejercicios 2011 y 2010 y sus correspondientes importes y plazos máximos de compensación son los siguientes:

#### Ejercicio 2011

Ejercicio en que se Generaron	Miles de Euros	Plazo Máximo para Compensar
2006	77.880	2024
2007	23.443	2025
2008	288.102	2026
2009	509.637	2027
2010	220.470	2028
2011	207.927	2029
	1.327.459	

#### Ejercicio 2010

Ejercicio en que se Generaron	Miles de Euros	Plazo Máximo para Compensar
2006	83.970	2021
2007	28.426	2022
2008	282.472	2023
2009	519.968	2024
2010	241.302	2025
	1.156.138	

## b) Diferencias temporarias activadas

El detalle de las diferencias temporarias que han generado los activos por impuesto diferido registrados en el balance consolidado es el siguiente:

	Miles de euros	
	2011	2010
Amortización de activos y provisión de activos	55.255	82.999
Provisión por deterioro de créditos comerciales	13.845	12.516
Retribuciones a largo plazo de personal	657	491
Provisión compromisos laborales	73.060	103.532
Actualización de provisiones	950	1.096
Impuestos	-	15.201
Mecanismo Corrector	27.982	29.142
Derivados de cobertura	10.773	9.229
Otros	1.965	1.114
<b>Total</b>	<b>184.487</b>	<b>255.320</b>

Los activos por impuesto diferido indicados anteriormente han sido registrados en el balance 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.

## 15.5 ACTIVOS POR IMPUESTO DIFERIDO NO REGISTRADOS

La entidad dominante tiene deducciones pendientes de compensar de ejercicios anteriores al cierre de los ejercicios 2011 y 2010, las cuales se generaron en los ejercicios presentados a continuación:

## Ejercicio 2011

Año	Miles de euros				
	Deducciones por Doble Imposición	Deducciones por Investigación y desarrollo	Deducciones por Inversiones en Canarias	Deducciones por Donaciones	Otras deducciones
2006	2.005	4.137	6.687	914	424
2007	2.459	3.249	2.933	834	336
2008	3.630	2.518	2.210	944	342
2009	3.996	3.933	3.233	695	190
2010	3.030	3.721	2.502	740	89
2011	2.301	-	17	718	-
<b>Total</b>	<b>17.421</b>	<b>17.558</b>	<b>17.582</b>	<b>4.845</b>	<b>1.381</b>

## Ejercicio 2010

Año	Miles de euros					
	Deducciones por Doble Imposición	Deducciones por Investigación y desarrollo	Deducciones por inversiones medioambientales	Deducciones por Inversiones en Canarias	Deducciones por Donaciones	Otras deducciones
2004	-	-	-	5.687	-	-
2005	-	-	-	18.416	-	-
2006	2.005	6.630	730	27.799	914	949
2007	2.459	3.249	771	33.146	834	917
2008	3.630	2.518	-	23.089	944	940
Total	8.094	12.397	1.501	108.137	2.692	2.806

Al cierre de los ejercicios 2011 y 2010, la entidad dominante no tiene reconocidas en el balance 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.

Al cierre del ejercicio 2011, la sociedad dependiente Aena Aeropuertos S.A. no tiene reconocidas en el balance las siguientes 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.

## Ejercicio 2011

Año	Miles de euros	
	Deducciones por inversiones medioambientales	Deducciones por Inversiones en Canarias
2006	730	21.112
2007	771	30.214
2008	-	20.880
2009	-	38.523
2010	-	57.386
2011	-	38.819
Total	1.501	206.934

La sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional, S.A. tiene bases imponibles negativas pendientes de compensar y deducciones pendientes de aplicar no registradas según el siguiente desglose:

Año	Miles de euros				
	Bases Imponibles Negativas	Deducciones por Doble Imposición	Deducciones por Actividades de Exportación	Deducciones por Actividades de Formación	Deducciones por planes de pensiones
1997	253	-	-	-	-
1998	576	-	-	-	-
1999	1.590	-	-	-	-
2001	573	-	7	7	-
2002	766	29	-	-	-
2003	-	236	-	1	-
2004	-	232	-	-	-
2005	-	-	-	-	-
2006	-	320	2	2	-



Año	Bases Imponibles Negativas	Deducciones por Doble Imposición	Miles de euros		
			Deducciones por Actividades de Exportación	Deducciones por Actividades de Formación	Deducciones por planes de pensiones
2007	3.449	536	1	1	-
2008	14.866	308	-	-	-
2009	-	267	1	1	-
2010	-	312	1	1	1
2011	-	350	-	-	-
	22.073	2.590	12	13	1

## 15.6 PASIVOS POR IMPUESTO DIFERIDO

El detalle de las diferencias temporarias que han generado los pasivos por impuesto diferido registrados en balance consolidado es el siguiente:

	Miles de euros	
	2011	2010
Provisión Inmovilizado	3.131	16.536
Provisión compromisos laborales	-	6.340
Provisión Responsabilidades	-	3.455
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	-	598
Derivados de cobertura	150	546
Impuestos	-	54
Subvenciones	198.967	191.909
Otros	30	716
Total	202.278	220.154

## 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.

Aunque el proceso de inspección abierto por la AEAT a la entidad dominante en el año 2009 para el periodo 2002-2006 finalizó en el año 2010, el impuesto sobre sociedades permanece abierto desde el 2002 como consecuencia de los ajustes pendientes de reversión y compensación de la base imponible.

Por lo que respecta a IVA e IRPF se puede entender que están cerrados, estando abiertos los ejercicios desde 2007 y desde 2008 para el IGIC e IPSI.

Finalmente respecto a la tributación local, con carácter general, están abiertos desde 2008.

Al cierre del ejercicio 2011, las sociedades dependientes Aena Desarrollo Internacional y CLASA tienen abiertos a inspección los ejercicios 2008 y siguientes del impuesto sobre sociedades y los ejercicios 2008 y siguientes para los demás impuestos que les son de aplicación. Asimismo, la sociedad dependiente Aena Aeropuertos S.A. tiene abierto el período comprendido entre el 31 de mayo y 31 de diciembre de 2011 para todos los impuestos.

Los administradores de la entidad dominante y sociedades dependientes consideran que se han practicado adecuadamente las liquidacio-



nes 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.

Al cierre del ejercicio 2011, la Agrupación de Interés Económico CRIDA tiene abiertos a inspección los ejercicios 2008 y siguientes del impuesto sobre sociedades y los ejercicios 2008 y siguientes para los demás impuestos que le son de aplicación. En opinión de los administradores de la A.I.E, así como de sus asesores fiscales, no existen contingencias fiscales de importes significativos que pudieran derivarse, en caso de inspección, de posibles interpretaciones diferentes de la normativa fiscal aplicable a las operaciones realizadas por la A.I.E.

## 16. Ingresos y gastos

### A) DISTRIBUCIÓN DEL IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIOS

El importe neto de la cifra de negocios correspondiente a las actividades ordinarias del Grupo Aena se obtiene en el territorio nacional, salvo por las actividades de desarrollo internacional (véase nota 20), según el siguiente desglose:

	Miles de euros	
	2011	2010
Ingresos aeroportuarios:		
Ingresos aeronáuticos-		
Aterrizajes	509.534	371.527
Estacionamientos	19.694	7.593
Utilización de infraestructuras	629.905	500.604
Pasarelas telescópicas	122.971	127.219
Manipulación de mercancías	10.517	15.346
Tasa de seguridad	202.284	130.671
Otros	333	392
Subtotal ingresos aeronáuticos	1.495.238	1.153.352
Ingresos no aeronáuticos:		
Servicios de comida a bordo	10.704	9.948
Alquiler de locales, terrenos y mostradores	25.446	24.294
Mostradores de facturación	26.263	23.725
Servicios a Concesionarios	23.721	24.808
Autorización paso zonas restringidas	539	547
Utilización salas y zonas no determinadas	11.995	11.028
Handling de rampa	75.233	71.261
Otros	5.760	3.928
Subtotal ingresos no aeronáuticos	179.661	169.539
Ingresos comerciales:		
Carburantes	29.382	26.041

	Miles de euros	
	2011	2010
Alquiler de locales y terrenos	41.813	39.893
Explotaciones comerciales	220.063	202.684
Bares y Restaurantes	81.346	75.038
Coches de Alquiler	96.055	96.621
Aparcamiento de vehículos	97.364	104.548
Publicidad	28.323	27.783
Servicios a concesionarios	18.536	16.184
Otros	1.249	1.228
Subtotal ingresos comerciales	614.131	590.020
Navegación Aérea:		
Ayudas a la Navegación en ruta	813.900	832.590
Ayudas a la Navegación en aproximación	93.036	192.572
Publicaciones y otros servicios	10.389	7.152
Subtotal Navegación Aérea	917.325	1.032.314
Otras líneas de negocio:		
Logística aeroportuaria	23.314	22.591
Desarrollo Internacional	4.472	4.445
I+D+i	119	140
	27.905	27.176
Total cifra de negocios	3.234.260	2.972.401

Las ventas en moneda extranjera que se han efectuado en dólares USA y pesos colombianos tienen un contravalor de 4.211 miles de euros.

#### b) Aprovisionamientos

El desglose del epígrafe de aprovisionamientos de los ejercicios 2011 y 2010 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2011	2010
Compras de otros aprovisionamientos	270	1.233
Variación de existencias de otros aprovisionamientos	433	(861)
Trabajos realizados por otras empresas	105.095	61.510
Total	105.798	61.882

Los trabajos realizados por otras empresas incluyen, entre otros, los servicios prestados por el Ministerio de Defensa, la Dirección General de Aviación Civil y el Instituto Nacional de Meteorología.

#### c) Cargas sociales

Las cargas sociales se desglosan de la forma siguiente:

	Miles de euros	
	2011	2010
Seguridad Social a cargo de la empresa	132.538	132.221
Aportaciones a compromisos laborales	7.542	6.579
Otros gastos sociales	24.730	44.959
Total	164.810	183.759

d) Servicios exteriores

El desglose de este epígrafe es el siguiente:

	Miles de euros	
	2011	2010
Gastos de I+D	8	9
Arrendamientos y cánones	12.330	13.402
Reparaciones y conservación	336.128	338.398
Servicios profesionales independientes	65.585	57.904
Primas de seguros	17.586	18.119
Transportes	381	443
Servicios bancarios	1.629	1.746
Publicidad y relaciones públicas	14.123	13.761
Suministros	123.787	103.315
Servicios vigilancia y seguridad	131.075	129.951
Otros servicios	201.157	236.405
Total	903.789	913.453

e) Resultados financieros

Los resultados financieros obtenidos en los ejercicios 2011 y 2010 han sido los siguientes:

	Miles de euros	
	2011	2010
Ingresos financieros:		
Ingresos derivados de participaciones en capital	1.912	-
Otros intereses e ingresos asimilados	853	4.310
Total resultados financieros positivos	2.765	4.310
Gastos financieros:		
Gastos financieros de préstamos	(397.780)	(257.319)
Otros gastos financieros	-	(74)
Actualización de provisiones	(6.335)	(36.589)
Activación gastos financieros (Notas 5 y 6)	36.045	40.924
Total resultados financieros negativos	( 368.070)	(253.058)
Variación del valor razonable en instrumentos financieros	(13.003)	38
Diferencias de cambio:		
Diferencias positivas de cambio	967	1.748
Diferencias negativas de cambio	(866)	(1.509)
	101	239
Pérdidas de instrumentos financieros	-	(6)
Resultados financieros netos	(378.207)	(248.477)

El epígrafe “Actualización de provisiones” recoge, fundamentalmente, los ajustes de carácter financiero como consecuencia de la actualización de provisiones y el pago de intereses de demora. En concreto, se han registrado 51.943 miles de euros en concepto de intereses de demora de expropiaciones (14.892 miles de euros en 2010), cuya provisión asociada se describe en la Nota 13.1.

f) Exceso de provisiones

El importe más significativo incluido en el epígrafe “Excesos de provisiones” corresponde, por importe de 149.527 miles de euros, al impacto de la actualización de las hipótesis actuariales derivadas de la provisión por licencia especial retribuida (véase Nota 13.1).

g) Otra información

El número de empleados al 31 de diciembre de 2011 y 2010 por categorías y sexos ha sido el siguiente:

Categoría Profesional	Número de empleados al 31.12.2011 (*)			Número de empleados al 31.12.2010 (*)		
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
Alta Dirección	16	3	19	14	4	18
Directivos y Titulados	1.327	855	2.182	1.298	787	2.085
Coordinadores	1.268	400	1.668	1.278	399	1.677
Técnicos	4.226	2.074	6.300	4.268	2.039	6.307
Personal de apoyo	427	388	815	455	392	847
Controladores	1.652	726	2.378	1.681	738	2.419
Total	8.916	4.446	13.362	8.994	4.359	13.353

(\*) El número de empleados eventuales del Grupo Aena a 31 de diciembre de 2011 asciende a 1.746 y a 1.536 a 31 de diciembre de 2010.

La plantilla media por categoría ha sido la siguiente:

Categoría Profesional	Número (*)	
	2011	2010
Alta Dirección	18	17
Directivos y Titulados	2.165	2.007
Coordinadores	1.668	1.659
Técnicos	6.309	6.345
Personal de apoyo	827	856
Controladores	2.386	2.401
Total	13.373	13.285

(\*) El número de medio de empleados eventuales del Grupo Aena en el ejercicio 2011 asciende a 1.807, siendo en 2010 de 1.597.

En cuanto a los miembros del Consejo de Administración del Grupo, está formado por 34 personas, 27 hombres y 7 mujeres.

El número medio de personas empleadas por el Grupo Aena durante el ejercicio 2011, con discapacidad mayor o igual del 33%, desglosado por categorías, es el siguiente:

Categoría profesional	Número	
	2011	2010
Directivos y Titulados	12	11
Coordinadores	17	2
Técnicos	74	107
Personal de apoyo	17	2
Controladores	7	7
Total	127	129

#### Retribución de los administradores y la Alta Dirección

Las retribuciones percibidas durante el ejercicio 2011 por los administradores y la Alta Dirección del Grupo clasificadas por conceptos, han sido las siguientes (en miles de euros):

#### Ejercicio 2011

	Sueldos	Dietas	Otros conceptos	Planes de pensiones	Primas de seguros	Total
Alta Dirección (*)	1.863	43	3	16	24	1.949
Consejo de Administración	-	239	-	-	-	239

(\*) Incluye los sueldos de aquellos miembros de la Alta Dirección que son a su vez Consejeros del Grupo.

No existen anticipos ni créditos concedidos. Asimismo, no existen obligaciones en materia de pensiones contraídas con antiguos o actuales administradores.

#### Ejercicio 2010

	Sueldos	Dietas	Otros conceptos	Planes de pensiones	Primas de seguros	Total
Alta Dirección (*)	1.835	41	4	15	21	1.916
Consejo de Administración	-	214	-	-	-	214

(\*) Incluye los sueldos de aquellos miembros de la Alta Dirección que son a su vez Consejeros del Grupo.

#### Honorarios de auditoría

Los honorarios correspondientes a la auditoría de cuentas de la entidad dominante son asumidos por el Ministerio de Economía y Hacienda (IGAE).

Asimismo, los honorarios devengados correspondientes a la auditoría de las cuentas anuales de ciertas sociedades dependientes han ascendido a 69 miles de euros (50 miles de euros en 2010).

## 17. Aavales y otras garantías concedidos

La entidad pública empresarial dominante tenía aavales entregados y en vigor al cierre de los ejercicios 2011 y 2010 por un valor total de 508 miles de euros y 352 miles de euros, respectivamente. Los administradores de la entidad dominante no esperan que se generen pasivos de consideración por estos aavales.

Adicionalmente, la entidad pública empresarial dominante es garante solidario en algunos de los préstamos y créditos que su sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional, S.A., mantiene con las entidades bancarias. El detalle de estos préstamos y créditos al cierre de los ejercicios 2011 y 2010 es el siguiente:

Entidad	Miles de Euros		Moneda
	2011	2010	
BSCH	2.853	3.684	Dólar USA
BSCH	3.451	4.601	Euro
ICO	948	1.223	Dólar USA

Por último, la sociedad dependiente CLASA tiene aavales entregados por clientes por un importe de 218 miles de euros (13.495 miles de euros en 2010).

## 18. Compromisos medioambientales

La Entidad Pública Empresarial dominante y la sociedad dependiente Aena Aeropuertos, S.A, fieles a su compromiso de preservación del medio ambiente y de la calidad de vida de su entorno, vienen acometiendo inversiones en este área, que permiten la minimización del impacto medioambiental de sus actuaciones y la protección y mejora del medio ambiente.

El inmovilizado material al 31 de diciembre de 2011 incluye inversiones de carácter medioambiental por importe de 518,9 millones de euros (514,1 millones de euros al 31 de diciembre de 2010), cuya amortización acumulada ascendía a 139,5 millones de euros al 31 de diciembre de 2011 (119,5 millones de euros al 31 de diciembre de 2010).

Las inversiones medioambientales realizadas durante los ejercicios 2011 y 2010 han ascendido a 24,8 millones de euros y 155,5 millones de euros, respectivamente, según el siguiente desglose:

### EJERCICIO 2011

Miles de euros	
Palma de Mallorca	665
Barcelona	3.903
Madrid/Barajas	2.487
Tenerife Norte	893
Alicante	1.497
Bilbao	784
Málaga	3.248
Gran Canaria	167
Ibiza	165
Menorca	2.847
Girona	2.041
Sevilla	1.132
Melilla	812
Valladolid	421
SSCC Aeropuertos	500
Resto divisiones	3.214
<b>Total</b>	<b>24.776</b>

### EJERCICIO 2010

Miles de euros	
A Coruña	64.135
Madrid/Barajas	20.013
Tenerife Norte	17.941
Alicante	17.804
Bilbao	13.070
Málaga	4.585
Gran Canaria	4.454
Ibiza	3.952
Vigo	2.658
Barcelona	2.059
Palma de Mallorca	1.386
Resto divisiones	3.472
<b>Total</b>	<b>155.529</b>



La cuenta de pérdidas y ganancias consolidada de los ejercicios 2011 y 2010 incluye los siguientes gastos incurridos de carácter medioambiental detallados por conceptos:

	Miles de euros	
	2011	2010
Reparaciones y conservación	7.001	9.205
Servicios profesionales independientes	2.396	1.587
Otros servicios externos	1.712	3.998
Total	11.109	14.790

Las provisiones y contingencias de naturaleza medioambiental se detallan en las Notas 13.1, 13.2 y 13.3. Los administradores de la entidad pública empresarial y la sociedad dependiente Aena Aeropuertos S.A. no esperan que se produzcan pasivos o contingencias adicionales por este concepto que pudieran ser significativos.

En relación con el Plan Barajas y en función de lo especificado en las resoluciones de 10 de abril de 1996 de la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental, y de 30 de noviembre de 2001 de la Secretaría General de Medio Ambiente, la Sociedad dependiente Aena Aeropuertos S.A., está llevando a cabo el aislamiento acústico de una serie de viviendas en el entorno del aeropuerto de Madrid-Barajas, lo que ha supuesto al 31 de diciembre de 2011, la insonorización de 12.703 viviendas.

Conforme a las declaraciones de impacto ambiental pertenecientes a los proyectos de ampliación de los aeropuertos de Alicante y Málaga-Costa del Sol, la sociedad dependiente Aena Aeropuertos S.A. está ejecutando los planes de aislamiento acústico asociados a dichas declaraciones, lo que ha supuesto que a finales del año 2011, se hayan insonorizado 1.681 viviendas en Alicante y 783 viviendas en Málaga.

Además, desde el ejercicio 2007 se ha iniciado la tramitación de expedientes de aislamiento acústico en viviendas localizadas en el entorno de los aeropuertos de Gran Canaria, La Palma, Menorca, Palma de Mallorca, Tenerife Norte, Valencia, Bilbao, Ibiza, Pamplona, Barcelona, Sabadell, Santiago de Compostela, Vigo, la Coruña, Melilla y Gerona los cuales continuaban en ejecución al cierre de 2011.

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

## 19. Hechos posteriores al cierre

Con fecha 25 de enero de 2012 el Consejo de Administración acuerda renunciar a la celebración de los contratos relativos a los lotes I y II del “Procedimiento de licitación para la selección de socios que participan en el capital de las sociedades anónimas encargadas de la gestión de las concesiones de servicios aeroportuarios de los aeropuertos de Madrid – Barajas y Barcelona – El Prat.

En Consejo de Ministros celebrado el 16 de marzo de 2012 se aprobó el plan de reestructuración y racionalización del sector público empresarial y fundacional estatal, con el fin principal de configurar un sector más reducido, más racional y más eficiente inmerso en el actual contexto de austeridad y necesidad de control del gasto público. En su conjunto, el plan aprobado por el Gobierno contempla la supresión, desinversión o agilización de la liquidación de un total de ochenta sociedades mercantiles, entre las cuales se encuentran Aena Desarrollo Internacional, S.A. y Centros Logísticos Aeroportuarios, S.A., que son empresas poseídas en un 100% por la sociedad dependiente Aena Aeropuertos S.A. En este sentido, los órganos de dirección de la sociedad tienen pensado materializar esta decisión a través de una fusión por absorción por parte de la Sociedad Aena Aeropuertos, S.A.

## 20. Información segmentada

El Grupo identifica sus segmentos operativos en base a los informes internos que son base de revisión, discusión y evaluación regular por el Consejo de Administración, pues es la máxima autoridad en el proceso de toma de decisiones con el poder de destinar los recursos a los segmentos y evaluar su rendimiento.

De este modo, los segmentos que se han definido son los siguientes: Aeropuertos, Navegación Aérea y otros. Éste último integra la unidad corporativa de la entidad dominante y las actividades desarrolladas por las sociedades dependientes que integran el Grupo Aena: Desarrollo Internacional, Centros Logísticos Aeroportuarios e I+D+i ATM.

Los precios de transferencia en las ventas inter-segmentos son los precios aplicados que, como se indica en la Nota 4-o, son precios de mercado.

### Información geográfica de ventas

La distribución del importe neto de la cifra de negocios correspondiente a los ejercicios 2011 y 2010, distribuida por mercados geográficos, es la siguiente:

Mercados Geográficos	Miles de euros	
	2011	2010
España	3.229.820	2.968.094
Resto de países de la Unión Europea	229	188
Otros (Nota 16.a)	4.211	4.119
Total	3.234.260	2.972.401

### Información sobre principales clientes

El desglose de ventas a clientes externos a los que se les ha facturado durante el ejercicio importes iguales o superiores al 10% del importe neto de la cifra de negocios es el siguiente:

Actividades	Volumen de negocio (Miles de euros)	
	2011	2010
Eurocontrol	794.710	819.336
Iberia	326.506	311.676
Total	1.121.216	1.131.012

ESTADOS FINANCIEROS SEGMENTADOS 2011 (MILES DE EUROS)

Conceptos	Segmentos				TOTAL
	Servicios Aeroportuarios	Servicios Navegación Aérea	Otros Segmentos	Eliminaciones y Ajustes	
Importe neto de la cifra de negocios-	2.304.105	1.070.604	33.782	(174.231)	3.234.260
Clientes externos	2.291.471	917.019	25.870		3.234.360
Intersegmentos	12.634	153.585	7.912	(174.131)	
Aprovisionamientos	(133.914)	(93.701)	7	121.810	(105.798)
Gastos de personal	(378.943)	(572.376)	(15.892)		(967.211)
Amortización del inmovilizado	(829.927)	(129.755)	(6.568)	2.231	(964.019)
Pérdidas, deterioros y variación de provisiones-					
Corrientes	(25.156)	(15.027)	10.930		(29.253)
No Corrientes	(3.100)	178.789	(4.170)		171.519
RESULTADO DE LA EXPLOTACIÓN	26.823	284.426	8.897	3.282	323.428
Ingresos financieros	14.263	3.808	191.658	(206.964)	2.765
Gastos financieros	(342.611)	(24.012)	(191.803)	190.356	(368.070)
Variación de valor razonable en instrumentos financieros, diferencias de cambio y Resultado por enajenación de instrumentos financieros	(12.895)	(163)	156		(12.902)
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	(314.420)	264.059	15.786	(8.250)	(42.825)
Activos del segmento	16.933.827	1.253.639	15.264.074	(14.939.192)	18.512.348
Pasivos del segmento	13.988.466	598.959	12.594.617	(12.237.139)	14.944.903
Flujos netos de efectivo de las actividades de:					
Operación	766.497	350.857	(235.853)	(12.219)	869.282
Inversión	(1.084.428)	(130.444)	59.183	(65.680)	(1.221.369)
Financiación	317.112	(220.416)	177.327	77.858	351.881
Adquisiciones de activos no corrientes en el ejercicio	1.334.545	130.434	25.275	(8.571)	1.481.683

ESTADOS FINANCIEROS SEGMENTADOS 2010 (MILES DE EUROS)

Conceptos	Segmentos				TOTAL
	Servicios Aeroportuarios	Servicios Navegación Aérea	Otros Segmentos	Eliminaciones y Ajustes	
Importe neto de la cifra de negocios-	1.918.775	1.032.314	34.880	(13.568)	2.972.401
Clientes externos	1.912.912	1.032.314	27.175		2.972.401
Intersegmentos	5.863		7.705	(13.568)	
Aprovisionamientos	(532)	(61.350)			(61.882)
Gastos de personal	(373.108)	(598.555)	(6.782)		(978.445)
Amortización del inmovilizado	(741.918)	(128.494)	(4.340)	2.233	(872.520)
Pérdidas, deterioros y variación de provisiones-					
Corrientes	(47.660)	(8.507)	(50)		(56.217)
No Corrientes	(14.051)	40.203	(8)		26.144
RESULTADO DE LA EXPLOTACIÓN	(169.883)	187.942	10.375	2.642	31.076
Ingresos financieros	18.221	920	172	(15.003)	4.310
Gastos financieros	(225.090)	(27.297)	(1.498)	827	(253.058)
Variación de valor razonable en instrumentos financieros, diferencias de cambio y Resultado por enajenación de instrumentos financieros	(15)		286		271
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	(376.767)	161.565	27.232	(11.534)	(199.504)
Activos del segmento	16.596.561	1.419.202	315.159	(178.882)	18.152.040
Pasivos del segmento	13.442.411	1.029.010	185.210	(92.624)	14.564.007
Flujos netos de efectivo de las actividades de:					
Operación	355.114	226.263	10.637	(21.219)	570.795
Inversión	(1.557.679)	(152.603)	(19.380)	(2.840)	(1.732.502)
Financiación	1.197.826	(73.651)	18.490	13.393	1.156.058
Adquisiciones de activos no corrientes en el ejercicio	1.365.588	162.457	13.968	(468)	1.541.545

AENA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL

## Estados financieros individuales

## BALANCE DE SITUACIÓN AL 31 DE DICIEMBRE DE 2011 (MILES DE EUROS)

ACTIVO	Notas de la Memoria	Ejercicio 2011	Ejercicio 2010
ACTIVO NO CORRIENTE:			
Inmovilizado Intangible-	Nota 5	194.803	281.506
Desarrollo		75.084	86.297
Aplicaciones informáticas		119.505	171.365
Otro inmovilizado intangible		214	23.844
Inmovilizado Material-	Nota 6	730.055	16.483.624
Terrenos y construcciones		154.210	11.008.649
Instalaciones técnicas y maquinaria		309.714	855.439
Otras instalaciones, utillaje y mobiliario		88.832	2.351.265
Otro inmovilizado material		15.578	134.032
Inmovilizado en curso		161.721	2.134.239
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo-		13.749.776	187.806
Instrumentos de patrimonio	Nota 8.1-a	2.605.131	111.878
Créditos a empresas	Nota 8.1-b	11.144.645	75.928

## 4

Memoria 2011

Información legal

Estados financieros individuales

→ ACTIVO	Notas de la Memoria	Ejercicio 2011	Ejercicio 2010
Inversiones financieras a largo plazo-		814	2.245
Instrumentos de patrimonio	Nota 8.1-a	564	744
Derivados	Nota 9	-	1.219
Otros activos financieros		250	282
Activos por impuesto diferido	Nota 13.1	511.964	575.817
<b>Total Activo No Corriente</b>		<b>15.187.412</b>	<b>17.530.998</b>
<b>ACTIVO CORRIENTE:</b>			
Existencias	Nota 10	1.173	6.767
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar-		207.204	517.188
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	Nota 8.1-c	127.637	368.746
Clientes, empresas del grupo, y asociadas	Nota 8.1-b	77.471	12.259
Deudores varios		-	361
Personal		1.241	2.343
Activos por impuesto corriente	Nota 13.1	359	24.685
Otros créditos con las Administraciones Públicas	Nota 13.1	496	108.794
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo-	Nota 8.1-b	1.067.306	5.357
Créditos a empresas		869.997	4.219
Otros activos financieros		197.309	1.138
Inversiones financieras a corto plazo-	Nota 8.1-d	429	6.431
Otros activos financieros		429	6.431
Periodificaciones a corto plazo		10.652	9.377
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes		1.826	3.800
<b>Total Activo Corriente</b>		<b>1.288.590</b>	<b>548.920</b>
<b>TOTAL ACTIVO</b>		<b>16.476.002</b>	<b>18.079.918</b>



## BALANCE DE SITUACIÓN AL 31 DE DICIEMBRE DE 2011 (MILES DE EUROS)

PATRIMONIO NETO Y PASIVO	Notas de la Memoria	Ejercicio 2011	Ejercicio 2010
PATRIMONIO NETO:			
FONDOS PROPIOS-	Nota 11	3.189.502	3.111.749
Patrimonio		3.099.018	3.099.018
Reservas-		739.367	724.613
Estatutarias		451.196	451.196
Otras reservas		288.171	273.417
Resultados negativos de ejercicios anteriores		(711.882)	(554.769)
Resultado del ejercicio		62.999	(157.113)
AJUSTES POR CAMBIOS DE VALOR-		(1.281)	(20.820)
Operaciones de cobertura	Nota 9	(1.281)	(20.820)
SUBVENCIONES, DONACIONES Y LEGADOS RECIBIDOS-	Nota 11-e	3.294	450.411
Subvenciones, donaciones y legados recibidos		3.294	450.411
<b>Total Patrimonio Neto</b>		<b>3.191.515</b>	<b>3.541.340</b>
PASIVO NO CORRIENTE:			
Provisiones a largo plazo-	Nota 12.1	243.643	635.246
Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal		243.643	417.279
Actuaciones medioambientales		-	161.801
Otras provisiones		-	56.166
Deudas a largo plazo-		11.642.739	11.753.426
Deudas con entidades de crédito	Nota 8.2-a	11.630.358	11.741.460
Derivados	Nota 9	12.381	11.966
Pasivos por impuesto diferido	Nota 13.1	4.543	220.456
<b>Total Pasivo No Corriente</b>		<b>11.890.925</b>	<b>12.609.128</b>

## 4

Memoria 2011

Información legal

Estados financieros individuales

➔ PATRIMONIO NETO Y PASIVO	Notas de la Memoria	Ejercicio 2011	Ejercicio 2010
PASIVO CORRIENTE:			
Provisiones a corto plazo	Nota 12.2	125.425	185.957
Deudas a corto plazo-	Nota 8.2-a	1.059.893	1.318.171
Deudas con entidades de crédito		958.755	515.332
Derivados		23.525	18.996
Otros pasivos financieros		77.613	783.843
Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	Nota 8.1-b	50.564	15.444
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar-	Nota 8.2-b	157.680	409.878
Proveedores		-	97
Acreedores varios	Nota 8.1-b	106.155	254.763
Personal		14.997	32.569
Pasivos por impuesto corriente	Nota 13.1	-	1.466
Otras deudas con las Administraciones Públicas	Nota 13.1	31.438	42.009
Anticipos de clientes		5.090	78.974
Total Pasivo Corriente		1.393.562	1.929.450
TOTAL PASIVO		16.476.002	18.079.918

## CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS DEL EJERCICIO 2011 (MILES DE EUROS)

	Notas de la Memoria	Ejercicio 2011	Ejercicio 2010
OPERACIONES CONTINUADAS			
Importe neto de la cifra de negocios	Nota 14-b	1.070.975	1.032.314
Aprovisionamientos-	Nota 14-a	(93.694)	(61.350)
Consumo de materias primas y otras materias consumibles		(759)	(262)
Trabajos realizados por otras empresas		(92.935)	(61.088)
Otros ingresos de explotación-		3.536	11.850
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente		2.776	10.715
Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio		760	1.135
Gastos de personal-	Nota 14-c	(581.360)	(598.555)
Sueldos, salarios y asimilados		(506.560)	(506.085)
Cargas sociales		(62.319)	(82.259)
Provisiones		(12.481)	(10.211)
Otros gastos de explotación-		(159.714)	(110.323)
Servicios exteriores	Nota 14-d	(149.549)	(96.643)
Tributos		(4.692)	(4.875)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	Nota 8.1-c	(3.950)	(8.523)
Otros gastos de gestión corriente		(1.523)	(282)
Amortización del inmovilizado	Notas 5 y 6	(131.856)	(128.495)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras		1.280	1.636
Excesos de provisiones	Nota 12	176.811	42.214
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado	Notas 5 y 6	(2.193)	(2.006)

→	Notas de la Memoria	Ejercicio 2011	Ejercicio 2010
Otros resultados		647	657
<b>RESULTADO DE EXPLOTACIÓN</b>		<b>284.432</b>	<b>187.942</b>
Ingresos financieros-		193.532	920
De participaciones en instrumentos de patrimonio-	Nota 8.1-b	4.202	478
- En empresas del grupo y asociadas		4.202	478
De valores negociables y otros instrumentos financieros-		189.330	442
- De empresas del grupo y asociadas	Nota 8.1-b	188.773	28
- De terceros		557	414
Gastos financieros-		(213.733)	(27.297)
Por deudas con terceros		(217.250)	(34.015)
Activación gastos financieros		3.517	6.718
Diferencias de cambio		(3)	
Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros		(163)	
<b>RESULTADO FINANCIERO</b>	Nota 14-e	<b>(20.367)</b>	<b>(26.377)</b>
<b>RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>		<b>264.065</b>	<b>161.565</b>
Impuestos sobre beneficios	Nota 13.4	(74.569)	(43.611)
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS</b>		<b>189.496</b>	<b>117.954</b>
<b>OPERACIONES INTERRUMPIDAS</b>			
Resultado del ejercicio procedente de operaciones interrumpidas neto de impuestos	Nota 17	(126.497)	(275.067)
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO</b>		<b>62.999</b>	<b>(157.113)</b>

Las Notas 1 a 18 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante de la cuenta de pérdidas y ganancias correspondiente al ejercicio 2011.

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO DEL EJERCICIO 2011  
A) ESTADO DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS (MILES DE EUROS)

	Notas de la Memoria	Ejercicio 2011	Ejercicio 2010
A) Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias		62.999	(157.113)
Ingresos y gastos imputados directamente en el patrimonio neto			
Por coberturas de flujos de efectivo	Nota 9	(19.223)	(30.154)
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	Nota 11-e	61.853	71.396
Efecto impositivo	Nota 13.3	(12.789)	(12.373)
B) Total ingresos y gastos imputados directamente en el patrimonio neto		29.841	28.869
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias			
Por coberturas de flujos de efectivo	Nota 9	13.060	-
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	Nota 11-e	(17.494)	(32.993)
Efecto impositivo	Nota 13.3	1.330	9.898
C) Total transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias		(3.104)	(23.095)
TOTAL DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS (A + B + C)		89.736	(151.339)

Las Notas 1 a 18 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del estado de ingresos y gastos reconocidos correspondiente al ejercicio 2011.

ESTADO DE CAMBIOS EN PATRIMONIO NETO DEL EJERCICIO 2011  
 B) ESTADO TOTAL DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO (MILES DE EUROS)

	Patrimonio y Patri- monio en Adscripción	Reservas Estatutarias	Otras Reservas	Resultados Negativos de Ejercicios anteriores	Resultado del Ejercicio	Ajustes por cambios de valor	Subven- ciones donaciones y legados recibidos	Total Patrimonio
SALDO, FINAL DEL EJERCICIO 2009	3.099.018	479.917	244.696	(201.870)	(352.899)	288	423.529	3.692.679
Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	-	-	(157.113)	(21.108)	26.882	(151.339)
Aplicación resultado 2009	-	-	-	(352.899)	352.899	-	-	-
Reclasificación de reservas	-	(28.721)	28.721	-	-	-	-	-
SALDO, FINAL DEL EJERCICIO 2010	3.099.018	451.196	273.417	(554.769)	(157.113)	(20.820)	450.411	3.541.340
Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	-	-	62.999	(4.314)	31.051	89.736
Aplicación resultado 2010	-	-	-	(157.113)	157.113	-	-	-
Aportación no dineraria a Aena Aeropuertos SA	-	-	-	-	-	23.853	(478.168)	(454.315)
Incremento Reservas derivado de la puesta a valores consolidados de participaciones objeto de Aportación no dineraria a Aena Aeropuertos SA	-	-	14.754	-	-	-	-	14.754
SALDO, FINAL DEL EJERCICIO 2011	3.099.018	451.196	288.171	(711.882)	62.999	(1.281)	3.294	3.191.515

Las Notas 1 a 18 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del estado total de cambios en el patrimonio correspondiente al ejercicio 2011.

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO DEL EJERCICIO 2011 (MILES DE EUROS)

	Ejercicio 2011	Ejercicio 2010
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN (I)	207.330	566.021
Resultado del ejercicio antes de impuestos	85.370	(215.202)
Ajustes al resultado:	522.911	1.214.686
- Amortización del inmovilizado	474.391	870.413
- Correcciones valorativas por deterioro	23.228	56.167
- Variación de provisiones	(62.296)	87.043
- Imputación de subvenciones	(18.214)	(32.993)
- Resultados por bajas y enajenaciones de inmovilizado	10.510	22.542
- Resultados por bajas y enajenaciones de instrumentos financieros	1.093	6
- Ingresos financieros	(205.708)	(19.141)
- Gastos financieros	309.723	230.658
- Diferencias de cambio	(2)	(9)
- Variación del valor razonable en instrumentos financieros	163	
- Otros ingresos y gastos	(9.977)	
Cambios en el capital corriente	(293.407)	(158.277)
- Existencias	561	(861)
- Deudores y otras cuentas a cobrar	(187.126)	(118.857)
- Otros activos corrientes	(205.471)	(2.166)
- Acreedores y otras cuentas a pagar	95.391	(28.553)
- Otros pasivos corrientes	3.238	(7.840)
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	(107.544)	(275.186)
- Pagos de intereses	(324.959)	(296.771)
- Cobros de dividendos	12.015	14.176



→	Ejercicio 2011	Ejercicio 2010
- Cobros de intereses	178.637	4.960
- Cobros (pagos) por impuesto sobre beneficios	26.763	2.449
<b>FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN (II)</b>	<b>(563.683)</b>	<b>(1.727.148)</b>
Pagos por inversiones	(756.503)	(1.738.677)
- Empresas del grupo y asociadas	(125.061)	(6.400)
- Inmovilizado intangible	(38.678)	(74.378)
- Inmovilizado material	(591.773)	(1.657.899)
- Otros activos financieros	(991)	-
Cobros por desinversiones	192.820	11.529
- Empresas del grupo y asociadas	192.820	11.528
- Inmovilizado material		-
- Otros activos financieros		1
<b>FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN (III)</b>	<b>354.379</b>	<b>1.163.652</b>
Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio	28.111	69.198
- Subvenciones, donaciones y legados recibidos	28.111	69.198
Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero	326.268	1.094.454
- Emisión de deudas con entidades de crédito	660.171	1.530.000
- Emisión de otras deudas		
- Devolución de deudas con entidades de crédito	(331.936)	(433.207)
- Devolución de otras deudas	(1.967)	(2.339)
<b>EFFECTO DE LAS VARIACIONES DE LOS TIPOS DE CAMBIO (IV)</b>		<b>9</b>
<b>AUMENTO/DISMINUCIÓN NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES (I+II+III+IV)</b>	<b>(1.974)</b>	<b>2.534</b>
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio	3.800	1.266
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio	1.826	3.800

Las Notas 1 a 18 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del estado de flujos de efectivo correspondiente al ejercicio 2011.

AENA AEROPUERTOS S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

# Informe de auditoría de cuentas consolidadas

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

Informe de auditoría, cuentas anuales consolidadas  
e informe de gestión consolidado correspondientes al ejercicio  
comprendido entre el 31 de mayo de 2011 y el 31 de diciembre de 2011



## INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS

Al Accionista Único de Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal)

Hemos auditado las cuentas anuales consolidadas de Aena Aeroportuario, S.A.U. (la Sociedad dominante) y sociedades dependientes (el Grupo), que comprenden el balance consolidado al 31 de diciembre de 2011, 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 comprendido entre el 31 de mayo de 2011 y el 31 de diciembre de 2011. Los Administradores de la Sociedad dominante son los responsables de la formulación de las cuentas anuales consolidadas, de acuerdo con el marco normativo de información financiera aplicable a la entidad (que se identifica en la Nota 3 de la memoria consolidada adjunta) y, en particular, con los principios y criterios contables contenidos en el mismo. Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre las citadas cuentas anuales consolidadas en su conjunto, basada en el trabajo realizado de acuerdo con la Ley 15/2007, de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España, que requiere el examen, mediante la realización de pruebas selectivas, de la evidencia justificativa de las cuentas anuales consolidadas y la evaluación de si su presentación, los principios y criterios contables utilizados y las estimaciones realizadas, están de acuerdo con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación.

En nuestra opinión, las cuentas anuales consolidadas adjuntas del ejercicio 2011 expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio consolidado y de la situación financiera consolidada de Aena Aeropuertos, S.A.U. y sociedades dependientes al 31 de diciembre de 2011, así como de los resultados consolidados de sus operaciones y de sus flujos de efectivo consolidados correspondientes al ejercicio comprendido entre el 31 de mayo de 2011 y el 31 de diciembre de 2011, de conformidad con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación y, en particular, con los principios y criterios contables contenidos en el mismo.

El informe de gestión consolidado adjunto del ejercicio 2011 contiene las explicaciones que los Administradores de la Sociedad dominante consideran oportunos sobre la situación del Grupo, la evolución de sus negocios y sobre otros asuntos y no forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión consolidado concuerda con la de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2011. Nuestro trabajo como auditores se limita a la verificación del informe de gestión consolidado con el fin de asegurar la pertinencia en este mismo párrafo y no incluye la revisión de información distinta de la obtenida a partir de los registros contables de Aena Aeropuertos, S.A.U. y sociedades dependientes.

PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L.



Alejandro García López  
Socio – Auditor de Cuentas

19 de junho de 2012

PriceWaterhouseCoopers Auditores, S.L., Torre PuO, Pº de la Castellana 259 B, 28046 Madrid, España  
Tel.: +34 915 684 300 / +34 902 021 111, Fax: +34 913 053 566, [www.pwc.com/es](http://www.pwc.com/es)

<sup>1</sup> M. M. Madsen, *Prog. Polym. Sci.*, **1985**, *10*, 171; *ibid.* **1987**, *12*, 654; *ibid.* **1990**, *15*, 1049; *ibid.* **1991**, *16*, 117; *ibid.* **1992**, *17*, 1043; *ibid.* **1993**, *18*, 1037.

INSTITUTO DE  
CENSORES JURADOS  
DE CUENTAS DE ESPAÑA

PRICewaterhouseCOOPERS  
AUGUST 2004

An. 2012 N° 01/12/13852  
 COPIA GRATUITA

Esta obra se publica con sujeción a la tesis  
aplicativa establecida en la  
Ley 44/2002 de 27 de noviembre.

AENA AEROPUERTOS S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

# Informe de gestión consolidado del año 2011

El nuevo modelo de gestión del sistema aeroportuario, (Decreto-Ley Real Decreto Ley 13/2010, de 3 de diciembre), constituye el nuevo marco legal para la modernización del sistema aeroportuario español, y contempla la separación de las funciones de gestión aeroportuaria y las de navegación aérea.

Mediante la creación de la sociedad mercantil estatal Aena Aeropuertos, S.A. (Acuerdo del Consejo de Ministros de 25 de febrero de 2011), Aena Aeropuertos, S.A. asume el conjunto de funciones y obligaciones en materia de gestión y explotación de los servicios aeroportuarios en relación a la red de aeropuertos integrada por los 47 aeropuertos y 2 helipuertos. A la sociedad, cuya puesta en funcionamiento tuvo lugar el 8 de junio de 2011 (acuerdo del Consejo de Ministros de 3 de junio de 2011), se han adscrito el patrimonio, los bienes y la gestión de los aeropuertos que gestionaba Aena.

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

## 1. Evolución de la actividad

En cuanto a cifras (según datos provisionales), en el período junio-diciembre 2011 de actividad de Aena Aeropuertos S.A., los aeropuertos españoles registraron casi 129,4 millones de pasajeros, operaron casi 1,3 millones de vuelos y se transportaron más de 398.500 toneladas de mercancías.

## 2. Seguridad

El Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) contemplaba el reforzamiento de las inspecciones de seguridad por parte de la autoridad aeronáutica, y de las condiciones y controles de seguridad en los aeropuertos. Igualmente, hacía referencia a la implantación del Plan General de Seguridad de Aena de forma que se aborde de forma integral la seguridad en su triple perspectiva: seguridad de las operaciones aeronáuticas (safety), seguridad para la protección de personas y bienes contra actos ilícitos (security) y finalmente la seguridad para la prevención de los riesgos laborales.

Destaca por su relevancia y carácter integrador la aprobación y ejecución satisfactoria del Plan General de Seguridad de Aena, que ha servido para articular bajo un único punto de vista global e integrador todas las perspectivas que constituyen la seguridad, además de permitir aglutinar y coordinar todas las actividades e iniciativas orientadas a la mejora continua de ésta.

### 2.1. SEGURIDAD OPERACIONAL Y DE AUTOPROTECCIÓN

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

#### Sistema de gestión de la seguridad operacional

Durante 2011 se ha finalizado la implantación del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SGSO) en los 9 aeropuertos (Santander,

Madrid-Cuatro Vientos, El Hierro, Murcia-San Javier, Valladolid, Salamanca, Albacete, León y Badajoz) y 2 helipuertos (Ceuta y Algeciras) que estaban pendientes de finalizar dicho proceso. Por tanto, el SGSO está ya implantado en todos los aeropuertos de la red de Aena Aeropuertos.

Además, como parte del proceso de mejora continua de los SGSO se ha procedido a realizar supervisiones internas en 23 aeropuertos en los que ya estaba implantado el SGSO: Fuerteventura, Menorca, Tenerife Norte, Girona-Costa Brava, Jerez, Santiago, Sevilla, Almería, La Palma, FGL Granada-Jaén, Asturias, A Coruña, Vigo, Reus, Logroño-Agoncillo, Vitoria, Melilla, San Sebastián, Pamplona, Burgos, Sabadell, Madrid-Cuatro Vientos y Córdoba.

#### Proceso de certificación de aeropuertos de la red de Aena

En lo relativo al plan de certificación de aeropuertos, durante 2011 se ha obtenido el certificado del Aeropuerto de Ibiza, que se añade a los que ya lo obtuvieron en 2010 (Aeropuerto de Madrid-Barajas y el Helipuerto de Algeciras).

A lo largo de 2011 se ha continuado con los procesos de Jerez y Barcelona-El Prat, mientras que también se ha solicitado ante AESA el inicio del proceso de certificación de los aeropuertos de La Gomera, FGL Granada-Jaén, Málaga-Costa del Sol, Palma de Mallorca, Sabadell y Huesca-Pirineos.

#### Auditorías de la comisión europea y de la agencia estatal de seguridad (AESA)

La Comisión Europea auditó el Aeropuerto de Alicante durante el mes

de octubre, con resultado favorable. Además la Comisión Europea, junto con AESA, estuvo en los aeropuertos de Madrid-Barajas y Valencia realizando ensayos para el análisis y nuevas propuestas normativas relacionadas con la seguridad aeroportuaria.

Por otro lado, la Agencia Española de Seguridad Aérea (AESA) ha realizado un total de 31 actuaciones de seguridad aeroportuaria, de las cuales 9 han sido auditorías y 22 inspecciones de seguridad aeroportuaria en distintos aeropuertos de la red: Albacete, Alicante, Almería, Barcelona-El Prat, Bilbao, Burgos, Madrid-Cuatro Vientos, El Hierro, Fuerteventura, Girona-Costa Brava, Gran Canaria, FGL Granada-Jaén, Ibiza, Lanzarote, Madrid-Barajas en dos ocasiones, Málaga-Costa del Sol, Melilla, Menorca, Murcia-San Javier, Palma de Mallorca, San Sebastián, Santander, Santiago, Sevilla, Tenerife Norte, Tenerife Sur, Valencia, Valladolid, Vigo y Vitoria.

Además, AESA también realizó una visita para comprobar las instalaciones de seguridad aeroportuaria, antes de la apertura de las nuevas terminales de Alicante, La Palma y Santiago.

Por otra parte, se han realizado verificaciones del cumplimiento del Programa Nacional de Seguridad en 24 aeropuertos: Alicante, Almería, Bilbao, Burgos, El Hierro, Fuerteventura, Girona-Costa Brava, Gran Canaria, Jerez, La Gomera, La Palma, León, Madrid-Barajas, Málaga-Costa del Sol, Pamplona, Reus, Salamanca, Santander, Santiago, Tenerife Norte, Tenerife Sur, Madrid-Torrejón y Valladolid.

Asimismo, se han realizado actuaciones no programadas, encaminadas a la revisión de nuevas instalaciones, en visitas de obra, necesidades operativas, elaboración e implantación de medidas de mejora, realiza-

ción de ensayos, implantación de acciones correctoras y optimización de los recursos empleados para la realización del servicio de seguridad de los aeropuertos.

## 2.2. PROTECCIÓN DE PERSONAS Y BIENES

### Inversiones en equipamiento de seguridad

En lo referente al equipamiento de seguridad, en 2011, se ha continuado con el gran esfuerzo inversor en el suministro de nuevo equipamiento y sistemas de seguridad en todos los aeropuertos de la red, de acuerdo a la normativa vigente, tanto para nuevas infraestructuras como para la renovación programada de equipos de seguridad.

En total se han instalado 109 nuevos arcos detectores de metales, 11 detectores de metales en calzado, 44 equipos de rayos x convencionales, 7 equipos automáticos EDS y 12 equipos detectores de trazas.

Entre las principales actuaciones destacan la puesta en explotación del equipamiento de las nuevas terminales de Alicante, La Palma y Santiago, así como de la ampliación de la terminal y nuevo edificio de equipajes del Aeropuerto de Fuerteventura.

En cuanto al empleo de nuevas tecnologías, durante 2011 se han comenzado a utilizar los equipos detectores de trazas de explosivos (ETD). Estos equipos hacen más cómodo el paso por los controles de seguridad a las personas que utilizan sillas de ruedas y además permiten reforzar la seguridad en determinados vuelos y facilitando el examen de bultos abandonados.

Siguiendo con el despliegue progresivo del Sistema de Gestión de Seguridad Aeroportuaria (GSA), se han realizado implantaciones en los aeropuertos de Santander, Jerez, Alicante, La Palma, A Coruña, Santiago y Reus que les permiten tener un sistema de seguridad de control de accesos y Circuito Cerrado de TV (CCTV) propiedad de Aena Aeropuertos, y normalizado para toda la red.

#### Servicio de seguridad privada

Como es preceptivo, se realizaron las labores de seguimiento y análisis de la evolución de los expedientes de seguridad privada, además de un seguimiento del control de gestión de los expedientes, tanto desde el punto de vista económico, como desde la perspectiva de la calidad, ajustando los valores estándar de los distintos indicadores establecidos en los pliegos de prescripciones técnicas de los servicios de seguridad de cada aeropuerto, para obtener y realizar el servicio en procesos de mejora continua, así como para mejorar la futura elaboración de nuevos pliegos.

Como actuaciones destacadas con respecto a ejercicios anteriores destacan las siguientes:

- Se han contratado los servicios de seguridad privada del Helipuerto de Ceuta y el Aeropuerto de Burgos.
- Se han puesto en marcha en el Aeropuerto de Madrid-Barajas dos nuevos servicios de seguridad: el servicio Fast Track, que permite reducir el tiempo empleado en los filtros de seguridad para determinados pasajeros, y los servicios de seguridad “Vuelos USA”, en los que se extremen las medidas de seguridad para los vuelos con destino a los Estados Unidos de América.
- Se analizó el proceso de formación de cada una de las empresas de seguridad privada contratadas por Aena Aeropuertos, revisando los contenidos formativos y el registro de la documentación generada durante el proceso de formación de cada uno de los vigilantes asignados en los aeropuertos.

#### Formación en seguridad aeroportuaria

Para cumplir con los requisitos formativos en materia de seguridad aeroportuaria establecidos en el Programa Nacional de Formación ha sido necesario durante el año 2011 impartir formación al personal de Aena Aeropuertos mediante la realización de tres cursos presenciales en materia de seguridad aeroportuaria.

La formación impartida en estos cursos fue realizada por personal de Aena Aeropuertos con responsabilidad en la seguridad aeroportuaria, a propuesta de los responsables de seguridad de cada aeropuerto, tales como jefes de seguridad de los aeropuertos, directores o ejecutivos de servicio.

La edición correspondiente al curso inicial en formación de seguridad avanzada en seguridad aeroportuaria se realizó en el mes de abril, mientras que en octubre se impartieron las dos ediciones correspondientes a la formación de actualización en seguridad aeroportuaria.

Además, se ha impartido formación on line para todos los trabajadores de Aena Aeropuertos que no requieren formación específica en seguridad aeroportuaria, y se ha trabajado en la actualización de estos cursos.

Durante 2011 se ha llevado a cabo la primera convocatoria del curso on line de Actualización en Seguridad Aeroportuaria, para cumplir con



la exigencia normativa de recibir formación de actualización periódica en materia de seguridad aeroportuaria.

### 2.3. PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

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 6,63, lo que supone una reducción significativa (26,4%), con respecto a 2010.

Asimismo, se han cumplido los objetivos marcados en el Plan Operativo 2011 respecto al número de evaluaciones de riesgos y reconocimientos médicos realizados.

La formación impartida en prevención de riesgos laborales en Aena ha supuesto 53.780 horas lectivas, para los dos convenios colectivos, lo que supone un incremento del 61,3%, con respecto a 2010.

## 3. Calidad y medio ambiente

### 3.1. CALIDAD

En el año 2011 se han obtenido los siguientes resultados:

- Las Unidades Corporativas de Aena han superado satisfactoriamente la primera auditoría de renovación del Sistema de Gestión de la Calidad de acuerdo con esta norma. Actualmente, 42 aeropuertos

y un helipuerto ostentan también esta certificación actualizada a la norma de 2008.

- En formación en calidad, medio ambiente y excelencia en gestión, se han impartido cursos en estas materias al personal de las unidades corporativas. Para ello, se ha contado fundamentalmente con el apoyo y colaboración de AENOR, del Club de Excelencia en Gestión, de la Asociación Española para la Calidad (AEC), del Club de Excelencia en Sostenibilidad y del Foro para la Gestión Ética Empresarial (FORÉTICA).
- Respecto a la utilización como marco de referencia en gestión del Modelo Europeo de Excelencia (EFQM), durante el ejercicio 2011 se ha modificado totalmente el Sistema de Autoevaluación de Aena, creando un modelo "simplificado" y otro "completo" de autoevaluación, diseñando nuevos formularios y registros de datos de resultados, actualizando al modelo 2010 de la EFQM en su aplicación a Aena y desarrollando un cuestionario propio, validándolo por el Club de Excelencia en Gestión y difundiendo a toda la organización. Se han realizado cuatro autoevaluaciones completas de los Aeropuertos de Madrid-Barajas, Girona, Murcia- San Javier y Jerez y una autoevaluación parcial del eje personas del modelo europeo en el Aeropuerto de Asturias.
- El Aeropuerto de Lanzarote ha obtenido el Sello de Excelencia Europea 300+ del Club de Excelencia en Gestión.

### Responsabilidad Corporativa (RC)

Tras la aprobación por el Consejo de Administración de Aena de una política y estrategia en responsabilidad social corporativa (RC), en no-

viembre de ese ejercicio se creó un área específica dedicada a desplegar la política y estrategia de Aena en esta materia (RC). Durante 2011, Aena ha dado continuidad a las actividades en RC sobre la base de los resultados alcanzados en 2010.

#### I+D+i

En el área de la gestión de la I+D+i, se ha realizado un elevado esfuerzo en materia de investigación, desarrollo e innovación, y se han orientado estas actividades y proyectos hacia el desarrollo sostenible de la organización, mediante la búsqueda permanente de una mayor eficiencia en procesos, productos y servicios reforzando la responsabilidad social corporativa y el compromiso de la organización con sus grupos de interés y con la sociedad a la que finalmente ofrece sus servicios.

Anualmente se realiza el seguimiento de estas actividades, mediante informes periódicos que analizan el grado de ejecución y desarrollo de las mismas, tanto para la alta dirección como para los ministerios de Fomento, Ciencia e Innovación y actualmente para el Ministerio de Economía y Competitividad.

Aena, a través de Ministerio de Fomento ha colaborado durante el último trimestre del 2011 con el Ministerio de Ciencia e Innovación, de cara a coordinar internamente las actividades necesarias para dar respuesta a las expectativas del Gobierno recogidas en el plan para el fomento de la “Compra Pública Innovadora”.

Durante el ejercicio 2011 se ha dado continuidad a las actividades orientadas a mejorar los instrumentos de seguimiento y medición de los resultados de las actividades de I+D+i, mediante el análisis de los resultados de acuerdo con la batería de indicadores definidos para me-

dir el grado de cumplimiento de los objetivos de la actividad de I+D+i, llevándose a cabo, como en otros ejercicios, una nueva depuración de los mismos y un análisis de tendencias que permita, la revisión y, en su caso, actualización de los objetivos de la “Estrategia de Gestión Tecnológica e Innovación”:

Otras actuaciones en materia de gestión de la innovación han sido:

- Coordinación de la participación de Aena y Aena Aeropuertos en la III Conferencia Iberoamericana del Transporte Aéreo de la Red Iberoamericana de Investigación del Transporte Aéreo (RIDITA III).
- Participación de Aena en los premios europeos European Business Awards a los que se presentó la candidatura del “Centro de Referencia de Investigación, Desarrollo e Innovación ATM” (CRIDA)

Esta orientación hacia las nuevas tecnologías y la innovación en Aena se traduce en la generación de numerosos proyectos, donde por áreas, destacan los siguientes:

- Otros ámbitos: Sistema Aeroportuario de Ortoimágenes Satélite (SAOS), los proyectos orientados a la racionalización del consumo de energía y la utilización de energías renovables en el marco de eficiencia energética, los dirigidos a la mejora de la seguridad de las personas e instalaciones a través de nuevas tecnologías de la información o planes de facilitación de información y servicios especiales a personas de movilidad reducida (PMR).
- Centro de Referencia de I+D+i en Gestión de Tráfico Aéreo (CRIDA): creado con misión de analizar y evaluar conceptos, procedimientos y sistemas para que sean introducidos como instrumentos para la provisión de servicios de tránsito aéreo.

### 3.2. MEDIO AMBIENTE

En relación con la protección del medio ambiente, objetivo estratégico de Aena implementado en todos sus ámbitos de trabajo, durante el año 2011 se han desarrollado las siguientes actuaciones:

#### Certificación medioambiental

Respecto a la certificación ambiental conforme a la norma UNE-EN ISO 14001:2004, todos los aeropuertos de la red de Aena se encuentran certificados (excepto Madrid-Torrejón y el Helipuerto de Algeciras), al igual que todos los edificios de los Servicios Centrales de Aena dentro de su Sistema Integrado de Gestión.

#### Planes de aislamiento acústico

En 2011, se han llevado a cabo numerosas actuaciones encaminadas a la insonorización y aislamiento acústico en entornos aeroportuarios, con el aislamiento acústico de 1.022 viviendas.

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

Durante el año 2011 se ha obtenido la declaración de impacto ambiental (DIA) del proyecto de ampliación del Aeropuerto de Girona-Costa Brava, así como las resoluciones ambientales de los proyectos de infraestructuras en los aeropuertos de Alicante, Gran Canaria, Lanzarote, El Hierro, Sevilla y Tenerife Norte.

Asimismo se han revisado más de 150 proyectos de infraestructuras aeroportuarias, analizando las características de la actuación y el marco legal de aplicación, asesorando sobre la necesidad o no de someter los

citados proyectos a algún tipo de trámite en relación con la evaluación de impacto ambiental y, en su caso, señalando cuál es el procedimiento más adecuado.

En relación con la evaluación ambiental estratégica se han obtenido las memorias ambientales de los planes directores de los aeropuertos de Córdoba y Son Bonet, se continúa con la evaluación ambiental de los planes directores de los aeropuertos de Alicante, Fuerteventura, El Hierro, La Palma, San Sebastián y Tenerife Norte y se ha iniciado la evaluación ambiental de las propuestas de revisión de los planes directores de: A Coruña, Bilbao y Gran Canaria.

#### Evaluaciones acústicas y atmosféricas

En aplicación de la Ley 5/2010 se sometió a información pública la propuesta de delimitación de servidumbres acústicas y plan de acción asociado de los aeropuertos de Alicante, Gran Canaria, Palma de Mallorca, Tenerife Norte y Sevilla.

Asimismo, se procedió a elaborar la documentación correspondiente a las servidumbres aeronáuticas acústicas para los aeropuertos de Bilbao, Ibiza, Málaga-Costa del Sol y Valencia, que se someterán a información pública próximamente.

A lo largo del año 2011 se continuó con el desarrollo e implantación de un Sistema Corporativo de Monitorizado de Ruido y Sendas de vuelo (SCMRS) para los aeropuertos de Alicante y Málaga-Costa del Sol, así como la sustitución y mejora del Sistema de Monitorizado de Ruido en el aeropuerto de Palma de Mallorca (SIRPA), instalando un total de 24 sonómetros en el entorno de estos aeropuertos.

Además, en virtud del Real Decreto 1257/2003, en junio de 2011 se publicó Resolución de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se introducen restricciones operativas en el Aeropuerto de Barcelona-El Prat, siguiendo el procedimiento de «enfoque equilibrado» adoptado por la OACI, por la que se regulan una serie de procedimientos que permitan reducir el ruido en el entorno del citado aeropuerto.

En cuanto a las evaluaciones atmosféricas, el año 2011 ha supuesto un hito en cuanto a la evaluación de las emisiones asociadas a la actividad aeropuerto que suponen un efecto global sobre la atmósfera. Se han calculado las huellas de carbono (emisiones de CO<sub>2</sub>) de los aeropuertos de Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat y Lanzarote, con vistas a obtener la certificación Airport Carbon Accreditation (ACA). Dicha acreditación es el estándar que los aeropuertos de la Unión Europea están utilizando para certificar sus esfuerzos en la gestión de emisiones de carbono y que les permite obtener reconocimiento público en este sentido. Las huellas de carbono de los citados aeropuertos han sido verificadas por la Asociación Española de Normalización y Certificación (AENOR), conforme al estándar UNE ISO 14064, a fin de obtener los certificados de participación correspondientes al Nivel 1 (mapping), en el caso de Lanzarote y Barcelona-El Prat, y al Nivel 2 (reduction), en Madrid-Barajas, de acuerdo con los requisitos del programa ACA.

En lo que se refiere a evaluaciones de la calidad del aire local, en 2011 se ha llevado a cabo un estudio de caracterización de la contaminación atmosférica en el Aeropuerto de Ibiza y se han realizado diferentes simulaciones de calidad del aire para el Aeropuerto de Palma de Mallorca, con el objeto de contrastar los datos obtenidos con las mediciones de calidad del aire que realiza el propio aeropuerto.

#### Caracterización y gestión de suelos

Durante el año 2011, han continuado las labores iniciadas en años anteriores para preservar la calidad de los suelos de los aeropuertos de la red de Aena Aeropuertos.

Con la finalización de los estudios de caracterización, se dispone actualmente en cada aeropuerto de una red de piezómetros que permite realizar un control y seguimiento periódico para poder prevenir futuros episodios de contaminación.

Asimismo, en el año 2011, han continuado los trabajos de descontaminación de suelos del Aeropuerto de Palma de Mallorca, hasta eliminarse el 95% del hidrocarburo sobrenadante del subsuelo de las antiguas instalaciones de CLH del aeropuerto, situado en el actual aparcamiento del aeropuerto.

Del mismo modo, se han llevado a cabo estudios de caracterización de suelos y agua de las parcelas donde se iban a realizar nuevas instalaciones de combustible, al objeto de establecer blancos ambientales y determinar la calidad de partida del suelo para las nuevas instalaciones.

En este sentido, los responsables ambientales de cada aeropuerto están realizando actuaciones de seguimiento y control de las parcelas concesionarias, especialmente en las instalaciones de combustible, al objeto de evitar contaminaciones cruzadas que puedan afectar a terrenos de Aena Aeropuertos.

### Energías renovables

Durante el año 2011, se han realizado las siguientes actuaciones:

- Redacción del pliego de prescripciones técnicas para la concesión de planta fotovoltaica en el Aeropuerto de Lanzarote, donde se desplegará una instalación de hasta 2 mW de potencia nominal. Se ha llevado a cabo además un estudio de viabilidad económica para documentar la conveniencia de plantear el contrato de concesión.
- Estudio de viabilidad de conexión de la Instalación fotovoltaica en el Aeropuerto de Madrid - Cuatro Vientos.
- Estudio para la realización de PPT de un sistema de control de generadores desde fuentes renovables en la red de Aena Aeropuertos. Este estudio se centrará en la gestión de la información energética de cada una de las fuentes de energía renovable que tenemos actualmente operativas en aeropuertos.

### Eficiencia energética

Durante el año 2011 se han realizado estudios energéticos de los edificios terminales de los aeropuertos de Bilbao, Córdoba, Fuerteventura, Menorca, Pamplona, Reus, Santander y Sevilla. Además se hicieron estudios de los bloques técnicos de los aeropuertos de Fuerteventura, Córdoba y Zaragoza. De igual forma se realizó el estudio energético de los edificios: Multiservicios, Central Eléctrica y Servicio de Extinción de Incendios (SEI) del Aeropuerto de Reus.

Para los aeropuertos en los que se realizó el estudio energético el año anterior se han planificado y realizado actuaciones que mejoran el uso de la energía. Entre ellas destacan: sustitución de equipos de produc-

ción de frío poco eficientes además de evitar refrigerantes no permitidos; sustitución de calderas por otras más eficientes de condensación y alimentadas con gas natural; mejoras del sistema de alumbrado, especialmente sustitución de lámparas por otras más eficientes e instalación y regulación de detectores de presencia en diferentes zona; actualización del sistema de gestión de instalaciones; regulación de las temperaturas de consigna de instalaciones de climatización.

## 4. Servicios

### 4.1. SERVICIOS AEROPORTUARIOS

#### Atención a personas con movilidad reducida (PMR)

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

Desde el punto de vista de la demanda, en 2011 se han realizado 1.091.099 asistencias en toda la red de Aena Aeropuertos. La valoración del servicio por parte de los PMR fue muy positiva. El esfuerzo realizado por Aena Aeropuertos ha sido reconocido en distintos premios en materia de accesibilidad y asistencia universal de ámbito nacional e internacional. En julio de 2011 el Ministerio de Política Territorial y Administración Pública concedió a Aena el Premio Ciudadanía 2010 a las

Buenas Prácticas en los Servicios Públicos por el Servicio de Asistencia a Personas con Movilidad Reducida.

#### Modificaciones de horarios operativos

Durante el año 2011 se ha procedido a la modificación del horario operativo de los Aeropuertos de Lanzarote, Murcia-San Javier, Pamplona, Santander y Vigo.

Desde abril de 2011, el horario operativo del Aeropuerto de Lanzarote ha pasado de ser de 07:00 a 24:00 (más 1 hora PPR) a ser de 07:00 a 02:00 horas locales todos los días del año.

Asimismo, los Aeropuertos de Santander (desde marzo 2011), Pamplona (desde abril 2011) y Vigo (desde noviembre 2011) han incorporado para todo el año la posibilidad de extender su horario operativo, previa autorización, a 2 horas, 1 hora y 2 horas y 30 minutos (sólo para vuelos cargueros) respectivamente.

Por último, señalar que desde marzo 2011 el Aeropuerto de Murcia-San Javier ha ampliado las franjas horarias en las que es posible la operación de aeronaves civiles, por lo que se han reducido el número de franjas horarias restringidas únicamente a la operación militar.

#### Marketing aeroportuario

En lo que respecta al marketing aeroportuario, se ha avanzado en una de las áreas más destacadas de esta disciplina: la redacción de planes de marketing. Durante el año 2011, se han elaborado los planes de marketing de siete aeropuertos: Murcia-San Javier, Valencia, Alicante, Asturias, Santander, Tenerife Norte y Tenerife Sur. Además, la unidad

de Marketing Aeroportuario ha celebrado encuentros con un gran número de compañías aéreas y agentes locales, con el fin de proponer nuevas rutas. En el año 2011 se ha participado en tres foros internacionales destacados: FITUR, Routes Europeo y Mundial, y las Conferencias de Slots de IATA.

Desde el área de Gestión de Clientes, se han mantenido igualmente numerosos contactos con compañías aéreas que operan en aeropuertos españoles, con el fin de facilitarles su labor y resolver aquellos temas que son considerados relevantes en el desarrollo de su actividad.

Finalmente, se ha seguido contribuyendo en el Programa SESAR (Single European Sky ATM Research), que actualmente se encuentra en fase de desarrollo. Aena Aeropuertos es miembro de la empresa común creada para ejecutar dicha fase (SESAR Joint Undertaking), y ostenta el liderazgo en la gestión de la unidad de operaciones aeroportuarias. Aena Aeropuertos participa en 18 proyectos, de un total de 300, principalmente, en el área de gestión aeroportuaria.

#### Instalación de desfibriladores.

Los aeropuertos de la red de Aena Aeropuertos (excepto Madrid-Cuatro Vientos, Madrid-Torrejón, Córdoba, Sabadell y Son Bonet) cuentan con 270 Puntos de rescate cardiaco, para auxiliar a los usuarios en caso de paro cardiaco y ofrecer al pasajero los mejores servicios de atención dentro de sus instalaciones. Se trata de un plan nacional a nivel de red que Aena Aeropuertos mantiene para dotar a todos los aeropuertos de puntos de soporte vital.

La cobertura de los contratos contempla la instalación y el mantenimiento de las distintas columnas de rescate cardiaco, así como la

formación del personal para conseguir la acreditación como espacio cardioprotectado.

En total hay 270 desfibriladores instalados en 44 aeropuertos de la red de Aena Aeropuertos para su uso por personal no médico. Se han instalado desde 65 equipos en el Aeropuerto de Madrid-Barajas y 46 en el Aeropuerto de Barcelona-El Prat, hasta 1 equipo en aeropuertos pequeños como Badajoz o Albacete.

Prestación del servicio de información de vuelo de aeródromo (AFIS)

En el ejercicio 2011, y dentro del proceso de estructuración de los servicios de navegación aérea que se está llevando a cabo desde Aena Aeropuertos, se ha continuado con la implantación del Servicio de Información de Vuelo de Aeródromo (AFIS), en cumplimiento de lo establecido en la Ley 9/2010 de 14 de abril, en los siguientes aeropuertos:

- Aeropuerto de La Gomera: Desde el 29 de julio de 2010.
- Aeropuerto de El Hierro: Servicio AFIS desde el 23 de septiembre, y servicio mixto AFIS y ATC desde el 16 de diciembre de 2010.
- Aeropuerto de Burgos desde el 16 de febrero de 2011.
- Aeropuerto de Huesca-Pirineos, desde el 15 de diciembre de 2011.

Liberalización del servicio de control de tránsito de aeródromo

A principios de 2011, y de acuerdo con la Orden FOM/3352/2010 por la que se determinaban los trece aeródromos para los que se debía iniciar la contratación de proveedores civiles de tránsito aéreo de aeródromo, se inició el concurso público para contratar este servicio en los siguientes aeropuertos, divididos en tres lotes:

- Lote 1: Alicante, Valencia, Ibiza y Sabadell.
- Lote 2: Sevilla, Jerez, Vigo, A Coruña, Melilla y Madrid-Cuatro Vientos.
- Lote 3: La Palma, Fuerteventura y Lanzarote.

El concurso público, que se desarrolló en dos fases, se adjudicó en septiembre de 2011 a las empresas FerroNats (Lotes 1 y 2) y SAERCO, (Lote 3); estas dos empresas obtuvieron las calificaciones técnicas y económicas más altas, además de haber sido certificadas por AESA como proveedores de servicios de control de tránsito aéreo de aeródromo.

Los contratos se firmaron en noviembre de 2011 y, en ese mismo mes, Aena Aeropuertos solicitó a la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), de acuerdo con lo establecido en la ley 9/2010, la designación de estos nuevos proveedores en sus respectivos aeropuertos.

## 5. Infraestructuras y sistemas

### 5.1. PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS

Durante el año 2011 se han aprobado los planes directores de Córdoba y Son Bonet y se ha continuado el proceso de revisión y actualización de los de los aeropuertos de la red de Aena, con la elaboración de las propuestas de los nuevos planes directores para los aeropuertos de A Coruña, Almería, Asturias, Gran Canaria, Huesca-Pirineos, La Gomera, Logroño, Melilla, Zaragoza y la elaboración de la una propuesta de estudio de planeamiento del Aeropuerto de Valladolid.



Se ha continuado realizando la actualización de las previsiones de tráfico a medio y largo plazo de todos los aeropuertos de la red de Aena, que tienen como fin el 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 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, durante el 2011, se ha logrado la aprobación definitiva de los planes especiales de los aeropuertos de Almería, la Palma y Sevilla; la aprobación provisional de los de los aeropuertos de Málaga-Costa del Sol y Pamplona; y se ha iniciado la tramitación urbanística de los planes especiales de los aeropuertos de Ibiza, Federico García Lorca Granada-Jaén, Menorca, Santander, Santiago, Valencia, Vigo y plan especial de protección aeroportuaria de Barcelona-El Prat. Asimismo, se ha continuado el proceso de formulación de los planes especiales, una vez aprobados los nuevos planes directores, en este caso con la elaboración de las propuestas de los planes especiales de los aeropuertos de Córdoba y Son Bonet.

Además, se ha continuado colaborando con las diversas administraciones públicas para la aprobación definitiva del resto de planes especiales aeroportuarios actualmente en tramitación.

También, y para conseguir la integración territorial del aeropuerto en su entorno, se han seguido elaborando los numerosos informes urba-

nísticos solicitados, referentes tanto por la administraciones central, como por las territoriales y locales, a la vez que se ha colaborado con la Dirección General de Aviación Civil en sus informes a los planeamientos urbanísticos y territoriales.

Se han elaborado y aprobado por el Ayuntamiento de Madrid, los proyectos de ordenación: 4ª modificación del estudio de detalle del centro de carga y su texto refundido, Nave-Almacén de Productos de Consumo a Bordo APM IB y de la plataforma tecnológica de experimentación con microalgas, todas ellas relativas al Aeropuerto de Madrid-Barajas.

Durante el año 2011 se han elaborado las propuestas de servidumbres aeronáuticas de los aeropuertos de A Coruña, Córdoba, Santiago, Barcelona-El Prat, Almería, Jerez, Logroño y Menorca.

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 implantado dentro del Sistema de Información Geográfico de Recursos Aeroportuarios (SIGRA) un nuevo módulo señalización en los Aeropuertos de Barcelona-El Prat, Madrid-Barajas y Málaga-Costa del Sol; un módulo de medio ambiente en los aeropuertos de Barcelona-El Prat y Palma de Mallorca y un módulo comercial en el Aeropuerto de Barcelona-El Prat.

Se ha generado la cartografía, necesaria para poder realizar el cálculo de las servidumbres aeroportuarias y radioeléctricas, de los aeropuertos de Algeciras, Ibiza, Logroño, Menorca, Sevilla, Palma de Mallorca, Son Bonet y Tenerife Sur.

Se ha puesto en producción el Sistema Aeroportuario de Ortoimágenes Satélite (SAOS) global (v4), en el que se incluyen, entre otros elementos, productos cartográficos de toda España.

Como parte de la implantación de la Red de Control Topográfica Aeroportuaria (RCTA) se han efectuado actuaciones en los Aeropuertos de A Coruña, Alicante, Almería, Badajoz, Bilbao, Córdoba, Gran Canaria, Ibiza, Jerez, León, Logroño, Madrid-Barajas, Melilla, Menorca, Murcia-San Javier, Palma de Mallorca, Pamplona, Sabadell, Salamanca, San Sebastián, Santander, Sevilla, Son Bonet, Tenerife Sur, Vigo y Vitoria.

## 5.2. INFRAESTRUCTURAS

Las inversiones en inmovilizado no financiero realizadas por el Grupo Aena Aeropuertos en 2011 ascienden a 593,1 millones de euros, según criterio de pagos.

La apuesta decidida por la creación y el desarrollo de las infraestructuras aeroportuarias, garantiza que los aeropuertos de Aena Aeropuertos puedan seguir creciendo para poder absorber tanto la demanda existente como el incremento futuro que sin duda se producirá. Con este fin, se ha continuado redactando proyectos y ejecutando las obras e instalaciones planificadas, contribuyendo en la mejora de la calidad y en el desarrollo de las infraestructuras aeroportuarias de su competencia, manteniendo los más altos niveles de seguridad en la prevención de los riesgos laborales, de las personas y los bienes, garantizando el cumplimiento de las prescripciones contenidas en las declaraciones de impacto ambiental y contribuyendo en el incremento de los recursos generados, garantizando su viabilidad económica y cumpliendo cuan-

tas normas y directrices le sean de aplicación, conforme a la legislación vigente.

Además, los planes especiales de aeropuertos: Plan Barcelona (Aeropuerto de Barcelona-El Prat), Plan Levante (aeropuertos de Alicante y Valencia) y Plan Málaga (Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol) son los responsables de desarrollar y ejecutar las infraestructuras necesarias para la ampliación y adecuación de los aeropuertos de su competencia; por lo que, durante el año 2011, han continuado desarrollando y avanzando en el cumplimiento de los objetivos fijados, contribuyendo en la modernización y acondicionamiento de las instalaciones, junto con la mejora de imagen que percibe los usuarios y la sociedad en general de estos aeropuertos.

### 5.2.1 Principales actuaciones inversoras puestas en servicio

Las actuaciones de ampliación y modernización abarcan, sin excepción, a todos los aeropuertos de la red Aena. Las principales actuaciones inversoras puestas en servicio durante el año 2011 han sido:

TÍTULO	IMPORTE ACTUACIÓN (millones de €)
Ampliación campo de vuelos. Obra civil del Plan Málaga	363,42 M€
Nuevo área Terminal de Alicante	308,50 M€
Nueva área terminal de Santiago	125,84 M€
Edificio aparcamiento de vehículos, urbanización y bloque técnico en Vigo	41,45 M€
Ampliación campo de vuelos. Balizamientos e instalaciones eléctricas. Plan Málaga	37,58 M€



TÍTULO	IMPORTE ACTUACIÓN (millones de €)
Adecuación y mejoras operativas edificio terminal en el aeropuerto de Bilbao	24,90 M€
Estacionamiento aeronaves zona sur. Santiago	23,46 M€
Ampliación de pista. Córdoba	21,86 M€
Ampliación aparcamiento vehículos en Sevilla	14,95 M€

### 5.2.2 Principales actuaciones inversoras en curso

Las principales actuaciones inversoras en ejecución durante el año 2011 han sido:

TÍTULO	IMPORTE ACTUACIÓN (millones de €)
Ampliación del edificio terminal de Gran Canaria	124,65 M€
Adecuación del edificio terminal al diseño funcional de Ibiza	59,37 M€
Ampliación pista en A Coruña	59,36 M€
Ampliación edificio terminal del aeropuerto de Vigo	45,31 M€
Remodelación plataforma A (Fase II) en Palma de Mallorca	19,84 M€
Construcción de un edificio de aparcamiento P-3 de Gran Canaria	10,42 M€
Adecuación del campo de vuelos de Vigo	9,98 M€
Mejora de las losas de la plataforma en Tenerife Norte	8,37 M€

TÍTULO	IMPORTE ACTUACIÓN (millones de €)
Adecuación del campo de vuelos de Bilbao	7,83 M€
Ampliación plataforma norte/sur en el aeropuerto de Gran Canaria	6,89 M€

## 6. Eficiencia económica y viabilidad financiera

Los objetivos vinculados al área económica y que resumen los principales aspectos económico-financieros de la gestión de Aena son:

- Aumentar los ingresos
- Reducir los costes
- Controlar la deuda

### 6.1. MEDIDAS DE CONTROL Y REDUCCIÓN DE GASTOS

Los planes de optimización y reducción de gastos iniciados en 2008 han tenido su continuidad en años sucesivos y en 2011 han supuesto un importante ahorro respecto al presupuesto aprobado en las partidas de otros gastos de explotación.

La reducción ha afectado prácticamente a la totalidad de los conceptos de gasto y ha tenido especial incidencia en las partidas de reparación

y conservación, de limpieza, reparaciones informáticas, asistencias técnicas, suministros, el grupo de otros servicios, en los que se consigue un gran ahorro principalmente gracias a la austeridad aplicada en las partidas de seguridad e información al público. Por otra parte, también se ha producido una reducción en tributos debido a la bajada del gravamen de protección civil en Cataluña.

Entre las medidas adoptadas, cabe destacar la introducción del concepto de variabilidad del coste en función del tráfico, la negociación de las condiciones económicas con los proveedores de servicios, las políticas de optimización de recursos, el retraso en el tiempo de las actuaciones no imprescindibles, la disminución de asistencias técnicas, y un mayor control de los gastos fijos y no fijos (publicidad, material de oficina, locomoción).

#### Subvención de tarifas

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

1. Subvención en el pago de la tarifa de pasajeros en un 100% a aquellas compañías aéreas que durante el año 2011 transportaron más pasajeros que en el año anterior, en el conjunto de los aeropuertos canarios, de los aeropuertos de las Islas Baleares y en Ceuta y Melilla.
2. Subvención de un 50% en las tarifas de aterrizaje, pasajeros y seguridad en las operaciones que supongan un incremento de frecuencias respecto a las mismas temporadas de programación del año anterior, en el conjunto de los aeropuertos de Canarias, Baleares, y en Ceuta y Melilla.

3. Subvención de las tarifas de aterrizaje, pasajeros y seguridad, en un porcentaje de entre el 20% y el 50%, en las operaciones que supongan la apertura de nuevas rutas con origen o destino en los aeropuertos de Canarias, Baleares, y en Ceuta y Melilla.
4. Subvención del 50% de las tarifas de aterrizaje y pasajeros para vuelos comunitarios e internacionales, realizados en los "días valle" de la semana de cada aeropuerto de las islas Canarias.
5. Subvención del 30% de la tasa de aterrizaje y de la tarifa de pasajeros para los vuelos que efectúen una escala comercial en las islas Canarias con origen o destino en países no pertenecientes al Espacio Económico Europeo.

Estas subvenciones sobre las tarifas aeroportuarias han supuesto para Aena Aeropuertos menos ingresos, por importe de 38,4 millones de euros.

#### 6.2. ACTUACIONES RELATIVAS A LOS ESPACIOS Y SERVICIOS COMERCIALES

En el mes de junio, se produjo la transformación del ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea a la sociedad mercantil estatal Aena Aeropuertos S.A., con la consiguiente transformación de todos los contratos de concesión a contratos de arrendamiento. Para ello, ha sido necesaria la aceptación por parte de los concesionarios comerciales del cambio de titularidad y régimen jurídico que les afectaba. El 98% de ellos lo aceptaron. Respecto a aquellos contratos en que las empresas renunciaron al cambio, se han vuelto a licitar y se ha realizado la adjudicación.

En lo relativo al desarrollo de infraestructuras comerciales, en el año 2011 destacan las siguientes actuaciones:

- Con el inicio de operaciones de la Nueva Área Terminal del Aeropuerto de Alicante el 24 de marzo de 2011, se ha incrementado la oferta comercial hasta un total de 8.736 m<sup>2</sup>, lo que ha supuesto un incremento del 51%.

Del total de esta superficie, 4.579 m<sup>2</sup> se han dedicado a 19 establecimientos de retail con una oferta comercial actual y variada, en los que destacan moda, complementos y tecnología. Junto a ello, se han dedicado 2.946 m<sup>2</sup> a restauración (con 16 puntos de venta) con un consistente surtido de marcas nacionales e internacionales, que además dispone de una zona de sitting compartida. También se han destinado otros 7 expedientes a oferta comercial que recoge cambio de moneda, máquinas retractiladoras, máquinas vending, cajeros, etc.

- Se inauguró, en el mes de julio de 2011, del Nuevo Área Terminal del Aeropuerto de La Palma. Como consecuencia de ello, la oferta comercial ha incrementado su superficie un 125% en este aeropuerto, hasta un total de 2.412 m<sup>2</sup>. La nueva terminal cuenta actualmente con 3 tiendas, 4 puntos de restauración y una farmacia. En el año 2012 se prevé la adjudicación de una tienda adicional y está pendiente la puesta en funcionamiento de una administración de loterías.

Respecto a los aparcamientos, se ha ampliado la oferta anterior con los estacionamientos bajo el edificio terminal, que cuentan con 448 plazas de aparcamiento público, 552 plazas de rent a car, 96 plazas para empleados y que, sumados a la oferta anterior, hacen un total de 2.452

plazas. Así mismo, en la actualidad se dispone de una bolsa de taxis de 48 plazas, 45 plazas para autobuses y 11 para microbuses.

- En el mes de octubre de 2011, se puso en funcionamiento la nueva área terminal del Aeropuerto de Santiago. Tras su entrada en funcionamiento, la zona comercial ha incrementado su superficie hasta un total de 2.767 m<sup>2</sup> (un aumento de un 49%), de los cuales 363 m<sup>2</sup> corresponden a 6 tiendas, 310 m<sup>2</sup> a una tienda libre de impuestos (la zona de retail recoge actividades de multitienda, tienda de gastronomía típica regional, librería y prensa, artesanía y platería, y moda y complementos) y 1.785 m<sup>2</sup> a 3 establecimientos de restauración.

El aeropuerto además cuenta con otros establecimientos comerciales, que recogen actividades complementarias como son cajeros bancarios, cabinas telefónicas, máquinas vending, internet y plastificado de equipajes.

Igualmente, hay una superficie total en aparcamientos de alrededor de 140.000 m<sup>2</sup>, con un total de 3.496 plazas, 10 exprés, 18 para autobuses y 44 en remoto.

- Con la puesta en marcha del Módulo C del Aeropuerto de Palma de Mallorca, se han inaugurado 3.202 m<sup>2</sup> de tiendas, repartidos en un punto de Duty free y 5 de retail. En la restauración, se han inaugurado 2.454 m<sup>2</sup>, repartidos en 4 puntos.

También en Palma de Mallorca han iniciado su actividad dos de los concesionarios de las FBO (Operadores de Base Fija). La FBO 1 ha sido adjudicada en julio de 2011 a la UTE Iberia/Gestair, mientras que la FBO 2 ha sido adjudicada a Mallorcair S.L. y ha comenzado sus actividades en junio de 2011.

Dentro de las principales actuaciones comerciales, durante el 2011 se han adjudicado 16 expedientes de restauración (que corresponden a 32 puntos) y 24 expedientes de tiendas (que corresponden a 26 locales).

Se han firmado diversos convenios en materia de desarrollo de uso de terrenos con:

- La Asociación de Parques Científicos y Tecnológicos de España (APTE), para la catalogación de determinados terrenos aeroportuarios como parques tecnológicos.
- La Agencia de Innovación y Desarrollo de Andalucía (IDEA) relativa al desarrollo de los terrenos de los Aeropuertos de Jerez y Sevilla.
- La Generalitat Valenciana para la gestión del campo de golf situado en los terrenos del Aeropuerto de Valencia.

En materia de ingresos, los ingresos comerciales, en el 2011, se han incrementado (cifras provisionales) un 4,14% frente al año anterior (24,67 millones de euros más), alcanzando los 620,48 millones de euros. Teniendo en cuenta que el tráfico comercial se incrementó un 6,05% en 2011, el ratio de ingresos comerciales por pasajero comercial ha sido de 3,05 euros.

El ratio de los ingresos comerciales frente a los ingresos aeroportuarios en el año 2011 ha sido del 27,03%.

En líneas generales, cabe destacar la aportación en los ingresos comerciales en el año 2011 de los 7 primeros aeropuertos de la red, que ha supuesto un 76,91% del total de ingresos comerciales (Madrid-Barajas 26,91%, Barcelona- El Prat 20,13%, Málaga-Costa del Sol 7,39%, Palma de Mallorca 7,74%, Alicante 5,60%, Tenerife Sur 4,60% y Gran Canaria 4,55%).

El conjunto de la actividad comercial agrupada por líneas de negocio, ordenadas según el peso relativo sobre el total de ingresos comerciales, se ha repartido de la siguiente manera:

Línea de negocio	Variación (%) 2011 / 2010	Peso (%) s/ total ingresos comerciales
Tiendas DF + DP	9,49%	18,94%
Tiendas + Explotaciones comerciales	8,89%	16,73
Aparcamientos	-6,87%	15,69%
Alquiler de vehículos	-0,59%	15,48%
Restauración	8,41%	13,11%
Arrendamientos	2,64%	7,56%
Combustibles	12,83%	4,74%
Publicidad	1,94%	4,56%
Consumos	14,57%	2,99%
Salas	-2,97%	0,16%
Otros (Exp. Agricol. Film)	30,34%	0,04%
Total	4,14%	100,00%

Respecto al control de los ingresos, se ha puesto en marcha la implantación del nuevo sistema de control basado en TPV (SAVIA), con la finalidad de mejorar el conocimiento y control de las ventas. El objetivo del sistema es un mejor conocimiento tanto del volumen de ventas como del tipo de producto vendido.

En el año 2011, se ha implantado el sistema en los Aeropuertos de Madrid-Barajas, Alicante, Barcelona-El Prat, La Palma y Santiago.

### 6.3. CONTRATACIÓN

Las contrataciones más significativas con centros destino de aeropuertos durante el ejercicio 2011 referentes a contratos de inversión son las que a continuación se detallan:

TÍTULO	Neto Adjudicado(€)
Ampliación pista. Aeropuerto de A Coruña	59.357.214,32
Contrato marco suministro con instalación de pasarelas de embarque y equipos de servicios a aeronaves en varios aeropuertos	58.500.000,00
Acuerdo marco 2011-2014 para el suministro de vehículos auto-extintores de 10.000 litros de agua para varios aeropuertos	18.000.000,00
Adecuación de canales de drenaje y resas en el campo de vuelo del aeropuerto de Barcelona.	13.446.164,49
Regeneración de plataforma. Aeropuerto de Sevilla	10.864.172,00
Acondicionamiento de áreas de aparcamiento. Aeropuerto de Reus	10.191.491,50
Nueva central eléctrica en el aeropuerto de Asturias	10.180.379,39
Adecuación del campo de vuelos del aeropuerto de Vigo	9.978.830,17
Eliminación de obstáculos en el interior del SGA. Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol	9.368.279,69
Adecuación plataforma de estacionamiento de aeronaves. Aeropuerto de Zaragoza	8.178.256,34

## 7. Personas

El reto fundamental en el área de los recursos humanos es fomentar la motivación, el compromiso y el desarrollo profesional de todos sus trabajadores y hacer más eficaz y eficiente la organización, con el fin de contribuir a satisfacer las necesidades de los clientes y prestar un servicio de calidad en el ámbito de la gestión de la actividad aeroportuaria y aeronáutica.

Para ello, siendo las personas el principal activo de Aena, los objetivos, se centran en:

- Mejorar el desarrollo de la personas.
- Aumentar su motivación y compromiso.
- Desarrollar el control de gestión del área de recursos humanos optimizando los resultados.



En el año 2011 el objetivo más importante ha sido contribuir, en el ámbito de organización y recursos humanos (adaptación organizativa, delimitación y asignación de la plantilla, negociación sindical, etc.), al desarrollo del nuevo modelo de gestión del sistema aeroportuario, en cumplimiento de lo dispuesto en el Real Decreto-ley 13/2010, de 3 de diciembre, que constituye el nuevo marco legal para la modernización del sistema aeroportuario español.

El I convenio colectivo del Grupo Aena fue firmado el 14 de julio de 2011 para sustituir al V convenio colectivo de Aena, con una duración pactada hasta el 31 de diciembre de 2018. Este convenio será de aplicación tanto al personal de la entidad pública empresarial Aena (excepto controladores), como al de Aena Aeropuertos, S.A.

#### Plantilla

El número total de trabajadores en el Grupo Aena Aeropuertos, a 31 de diciembre de 2011, es de 8.766 trabajadores, incluyendo las Unidades Corporativas y la Dirección General de Aena Aeropuertos.

#### Sistemas de gestión de recursos humanos

Las acciones más relevantes, llevadas a cabo por el área de sistema de gestión, han sido las siguientes:

- Gestión de la tramitación del pase a la nueva sociedad mercantil estatal: creación de centros de trabajo, nuevos códigos de cuenta de cotización, cartas de comunicación a los trabajadores, tramitación de la nueva situación de excedencia a ex funcionarios con el Ministerio de Fomento, etc., alta y baja de usuarios en Contrat@/Certific@2, realización centralizada de la afiliación con motivo de la subrogación a Aena Aeropuertos S.A.

- Participación en el proceso de segregación de empresas en la aplicación corporativa SAP, para adecuar el sistema al nuevo modelo organizativo de 2011.
- Elaboración y gestión de nuevos contratos laborales con posibilidad de bonificación /reducción en Aena Aeropuertos y otras bonificaciones.
- En el ámbito del Plan de Austeridad 2010-13, en relación al objetivo de contención del gasto y mejorar la productividad de los Recursos Humanos, se ha conseguido:
  - » Reducir el gasto total de comisiones de servicio un 3,5% respecto a 2010.
  - » Situar el indicador de absentismo de actuación en el año 2011, en un 4,77, por debajo de la media de absentismo en España.
  - » Reducir la realización de horas extras en un 10% respecto a 2010, consiguiendo igualar los niveles de 2002.

#### Organización

En relación con las acciones más relevantes llevadas a cabo en el área organizativa de Aena se pueden destacar las siguientes:

- Tras el inicio efectivo de las funciones y obligaciones de Aena Aeropuertos S.A. el día 8 de junio de 2011, se ha llevado a cabo el desarrollo organizativo del nuevo modelo de gestión aeroportuaria. Este desarrollo se ha producido en dos fases, el 8 de junio y el 1 de noviembre y se han realizado todas las medidas necesarias dentro del contexto de austeridad actual, con criterios de eficiencia, sin

incremento de coste adicional y sin incremento neto del número de puestos de estructura.

- El Sistema de Gestión del Desempeño (SGD) se ha consolidado como un sistema de referencia para mejorar y medir el desempeño de los directivos y el personal de estructura de Aena. 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 Aena.
- Se está avanzando en el desarrollo e implantación de un sistema de control de gestión de las principales magnitudes e indicadores del área de recursos humanos de los aeropuertos, que permita identificar y analizar los problemas, realizar su seguimiento y proponer soluciones que mejoren la gestión.

## 8. Actividad internacional

En el ámbito internacional, hay que señalar las visitas y reuniones de delegaciones extranjeras que han pasado por nuestros aeropuertos, tales como el Presidente de OACI; la Directora Regional de OACI para Norteamérica, Centroamérica y Caribe; los Ministros de Transportes de la Federación Rusa, Portugal y Vietnam; una delegación de miembros del Parlamento Europeo encabezada por Magdalena Álvarez; así como varios aeropuertos europeos y de otros continentes.

Por otra parte, durante 2011, el Presidente-Director General de Aena ha continuado su participación activa en las reuniones como miembro del Consejo Mundial de Aeropuertos, ACI Governing Board, y el Director de Aeropuertos Españoles, como miembro del Consejo Europeo de ACI EUROPE.

### 8.1. AENA INTERNACIONAL

Durante 2011 Aena Internacional ha continuado participando activamente en la gestión bajo diferentes esquemas, en los aeropuertos en Latinoamérica (México, Colombia y Bolivia), CEE (Reino Unido y Suecia) y Estados Unidos de Norteamérica y ha realizado una oferta para la concesión de tres aeropuertos brasileños: Aeropuerto Internacional de Guarulhos/SaoPaulo (GRU), Aeropuerto Internacional de Viracopos/Campinas/SaoPaulo (VCP), Aeropuerto Internacional de Brasilia/Brasilia (BSB).

#### 8.2.1. Servicios aeroportuarios

##### a) 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).

##### Asesoramiento y Consultoría de Aena Internacional

Se ha desarrollado el Plan de Transferencia de Tecnología previsto con especial aporte en formación en sistemas aeroportuarios y soporte a los departamentos técnicos de GAP (diagnostico de situación de con-

trol de fauna, control de calidad percibida, metodología para previsiones de tráfico, etc.).

#### b) Colombia

##### Aeropuerto de Cartagena de Indias

El Aeropuerto de la ciudad de Cartagena de Indias lo gestiona la Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. (SACSA). En ella, Aena Internacional participa como socio operador con un 38% de su capital.

##### Aeropuerto de Barranquilla

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

##### Aeropuerto de Cali

El Aeropuerto de Cali se gestiona a través de la sociedad Aerocali, S. A., de la que Aena Internacional posee un 33,34%.

#### c) TBI

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

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

Aena Internacional posee un 10% de las acciones de ACDL.

En TBI se ha continuado aplicando una política de contención de inversión dedicándose los recursos fundamentalmente a actuaciones de mantenimiento.

## 9. Participaciones empresariales

Aena Aeropuertos S.A. participa directamente en las sociedades mercantiles Aena Desarrollo Internacional, S.A. y Centros Logísticos Aeroportuarios, S.A. (CLASA); posee participación minoritaria en las sociedades mercantiles Restauración de Aeropuertos Españoles, S.A. (RAESA) y Barcelona Regional Agencia Metropolitana de Desarrollo Urbanístico y de Infraestructuras, S.A.; por último, tiene participación indirecta en sociedades anónimas en las que participan las empresas citadas.

- Aena Desarrollo Internacional S.A., Sociedad Unipersonal cuyo objeto social principal es la explotación, conservación, gestión y administración de infraestructuras aeroportuarias, así como los servicios complementarios a las mismas y los de asistencia a aeronaves, pasajeros, carga aérea y tripulaciones; planificación y elaboración de proyectos, dirección y control de ejecución de obras para infraestructuras e instalaciones aeroportuarias y de navegación aérea; construcción, ampliación, remodelación y equipamiento de infraestructuras aeroportuarias, así como realización de estudios, asesorías, ingenierías, consultorías, elaboración y evaluación de proyectos relacionados directamente con el negocio aeronáutico, aeroportuario y de navegación aérea.

- Centros Logísticos Aeroportuarios, S.A. (CLASA), sociedad unipersonal cuyo objeto social es la promoción, construcción, gestión, explotación y conservación de los centros de carga aérea o instalaciones equivalentes existentes en los aeropuertos. Asimismo, puede desarrollar cuantas actividades mercantiles estén directamente o indirectamente relacionadas con su objeto social, tales como los estudios de asistencia técnica, de mercado, de viabilidad económica para proyectos de centros de carga, logísticos, intermodales o integrados en el campo de la consultoría.
- Restauración de Aeropuertos Españoles, S.A. (RAESA), sociedad participada por Aena Aeropuertos S.A. (48,99%) y ÁREAS S.A. (51,01%). El objeto social de la sociedad es la explotación de la restauración del Aeropuerto de Madrid-Barajas.
- Barcelona Regional Agencia Metropolitana de Desarrollo Urbanístico y de Infraestructuras, S.A., Sociedad participada por el Ayuntamiento de Barcelona (17,65%), Aena Aeropuertos S.A. (11,76%), Consorcio de la zona franca (11,76%), Sociedad Urbanística Metropolitana de Rehabilitación y Gestión S.A. (REGESA) (11,76%), Puerto de Barcelona (11,76%), Empresa Metropolitana de Saneamientos y Servicios S.A. (7,84%), Mancomunidad de municipios del área metropolitana de Barcelona (7,84%), ADIF (5,88%), Mercados de Abastecimientos de Barcelona S.A. (MERCABARNA) (5,88%), Ferrocarril Metropolitano de Barcelona, S.A. (3,92%) y Transportes de Barcelona S.A. (3,92%). Su objeto social es la realización de estudios, análisis y prospecciones sobre aspectos urbanísticos, territoriales y medioambientales; la proyección, promoción, gestión, desarrollo, asesoramiento, ejecución y explotación de todo tipo de obras, edificaciones y sistemas urbanísticos.

## 10. Centros de carga aérea

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

Al cierre del ejercicio 2011 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.

El resultado de CLASA del ejercicio 2011 ha sido positivo, con un beneficio, antes de impuestos, de 6.023.948 euros. El importe neto de la cifra de negocios ascendió a 24.356.082 euros, un 95% de la cifra de ingresos; correspondiendo a ingresos por arrendamientos de las edificaciones propias (73%) y a ingresos por canon de suelo urbanizado (27%).

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

Centro de Carga Aérea	Naves	Nº clientes	Superficie parcela m²	Superficie construida m²
Madrid-Barajas	Naves en alquiler	4	62.630	34.848
	Naves en cesión	34	209.783	114.768
Barcelona	Naves en alquiler	3	50.819	27.234
	Naves en cesión	3	27.036	21.353
Valencia	Naves en alquiler	5+PIF	20.099	9.367
	Naves en cesión	2	17.094	7.597
			387.461	215.167

Por su parte la distribución y uso de los edificios de centrales de Servicios Generales es la siguiente:

Edificios centrales	Naves	m² totales	Superficie arrendada m²	Superficie arrendada %	Arrendados	Libres	Nº Clientes
Madrid-Barajas	Oficinas	15.210	10.107	66,45	117	80	102
	Locales	1.547	1.312	84,81	5	3	5
Barcelona	Oficinas	9.392	5.885	62,66	92	45	92
	Locales	710	597	84,05	2	1	2
Valencia	Oficinas	1.544	962	62,31	20	23	13
		28.403	18.863	66,41	236	152	214

## 11. Resultados económicos y evolución previsible de los negocios

El grupo Aena se constituyó durante el ejercicio 2011 por lo que no existen saldos y resultados comparativos. Adicionalmente, Aena Aeropuertos fue constituida el 31 de mayo de 2011, y la información financiera y resultado se presentan al 31 de diciembre de 2011, y por el periodo comprendido entre el 31 de mayo y el 31 de diciembre de 2011, por lo que no son representativos. Los resultados de explotación fueron positivos y ascendieron a 103,9 millones de euros. Las pérdidas que finalmente arroja su cuenta de resultados consolidada (-84,4 millones de euros) son causadas principalmente por el elevado endeudamiento con el que se constituyó (véase apartados de la memoria relativos a este aspecto), que da lugar a un resultado financiero negativo de -234,9 millones de euros.

En lo relativo a la evolución previsible de los negocios, en línea con lo planteado en la introducción de este informe, a partir del nuevo modelo de gestión aeroportuaria y su revisión, Aena Aeropuertos, S.A. busca la puesta en valor del grupo aplicando criterios de eficiencia, y pretende consolidar y reforzar su viabilidad económico-financiera mediante el desarrollo de un Plan Estratégico y de Negocio que contemple:

- Incremento de los ingresos, a través de:
  - » Actualización de las tarifas, que permita la plena recuperación de costes.
  - » Desarrollo u optimización de las actividades comerciales.

- Reducción de costes, mediante la:
  - » Implantación y seguimiento de planes de austeridad.
  - » Mejora de eficiencias facilitadas por el nuevo modelo de gestión.
- Reducción de la deuda y de su relación con el EBITDA con medidas tales como:
  - » Revisión del plan de inversiones a la baja con los criterios de racionalización y puesta en valor de las infraestructuras existentes.

En particular, y en lo que respecta a la actualización de tarifas, se ha llevado ya a cabo, a través de la Ley 1/2011, de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para Aviación Civil y se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio de la Seguridad Aérea, una profunda transformación del marco regulatorio de sus ingresos, a través del establecimiento de un procedimiento de actualización y modificación de sus tarifas, con sujeción a determinados procedimientos de transparencia, consulta y supervisión, que posibilitará en el futuro la recuperación plena de sus costes, incluyendo una rentabilidad adecuada de las inversiones.

Por todo ello, y por todo lo expuesto a lo largo de este informe, las perspectivas a largo plazo del Grupo son satisfactorias en todas las líneas de negocio por las expectativas de crecimiento en sus actividades, lo cual permitirá maximizar el valor de la compañía 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.

## 12. Hechos posteriores al cierre

1. Con fecha 25 de enero de 2012 el Consejo de Administración acuerda renunciar a la celebración de los contratos relativos a los lotes I y II del "Procedimiento de licitación para la selección de socios que participan en el capital de las sociedades anónimas encargadas de la gestión de las concesiones de servicios aeroportuarios de los aeropuertos de Madrid – Barajas y Barcelona –El Prat.
2. El Consejo de Ministros celebrado el 16 de marzo de 2012 aprobó el plan de reestructuración y racionalización del sector público empresarial y fundacional estatal, con el fin principal de configurar un sector más reducido, más racional y más eficiente inmerso en el actual contexto de austeridad y necesidad de control del gasto público. En su conjunto, el plan aprobado por el Gobierno contempla la supresión, desinversión o agilización de la liquidación de un total de ochenta sociedades mercantiles, entre las cuales se encuentran Aena Desarrollo Internacional, S.A. y Centros Logísticos Aeroportuarios, S.A., que son empresas poseídas en un 100% por la sociedad.

Según la información manejada por la sociedad, se está contemplando la fusión, por absorción, de Clase y Aena Desarrollo Internacional por la entidad matriz Aena Aeropuertos, S.A.

AENA AEROPUERTOS S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

# Cuentas anuales consolidadas

BALANCE CONSOLIDADO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2011 (Expresado en miles de euros)

ACTIVO	Notas	Al 31 de diciembre de 2011
ACTIVO NO CORRIENTE:		
Inmovilizado Intangible	7	93.003
Investigación y Desarrollo		604
Aplicaciones Informáticas		45.029
Otro Inmovilizado Intangible		5.532
Inmovilizado en curso		41.838
Inmovilizado Material	8	16.126.440
Terrenos y Construcciones		11.629.445
Instalaciones técnicas y otro inmovilizado material		3.119.832
Inmovilizado en curso y anticipos		1.377.163
Inversiones Inmobiliarias	9	86.071
Construcciones		82.654
Instalaciones técnicas		3.417
Inversiones en empresas asociadas a largo plazo	11	68.929
Participaciones Puestas en Equivalencia		68.929
Inversiones financieras a largo plazo	12 y 13	58.907
Activos por impuesto diferido	20	58.995
Total Activo No Corriente		16.492.344



→ ACTIVO	Notas	Al 31 de diciembre de 2011
ACTIVO CORRIENTE:		
Existencias	17	5.224
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	12 y 14	403.516
Clientes por ventas y prestación de servicios		240.727
Clientes empresas del grupo	11	10.697
Empresas puestas en equivalencia	11	6.189
Deudores varios		7.568
Personal		1.462
Otros Créditos con las Administraciones Públicas	20	136.873
Inversiones en empresas del grupo y asociadas	12	44.619
Créditos a empresas del grupo		44.619
Inversiones financieras a corto plazo	12	9.529
Créditos a empresas		472
Otros activos financieros		9.057
Periodificaciones a corto plazo		63
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes		3.317
Total Activo Corriente		466.268
TOTAL ACTIVO		16.958.613

Las notas 1 al 25 de la memoria consolidada adjunta son parte integrante de estas cuentas anuales consolidadas.

BALANCE CONSOLIDADO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2011 (Expresado en miles de euros)

PATRIMONIO NETO Y PASIVO	Notas	Notas Al 31 de diciembre de 2011
<b>PATRIMONIO NETO:</b>		
Fondos propios	18	2.516.434
Capital social		1.500.000
Prima de emisión de acciones		1.100.868
Resultados del ejercicio atribuibles a la Sociedad Dominante		(84.434)
Resultado consolidado		(84.434)
Ajustes por cambios de valor		(29.461)
Operaciones de cobertura	18	(24.149)
Diferencias de conversión de sociedades puestas en equivalencia	18	(5.312)
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	18	460.958
Total Patrimonio Neto		2.947.931
<b>PASIVO NO CORRIENTE:</b>		
Provisiones a largo plazo	19	371.278
Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal		5.225
Actuaciones medioambientales		99.033
Otras provisiones		267.020
Deudas a largo plazo	12 y 15	11.531
Deudas con entidades de crédito		6.501
Acreedores por arrendamiento financiero		2.124
Derivados		49
Otros pasivos financieros		2.857
Deudas con empresas del grupo a l/p	12 y 15	11.144.645

PATRIMONIO NETO Y PASIVO	Notas	Notas Al 31 de diciembre de 2011
Pasivos por impuesto diferido	20	197.735
Periodificaciones a largo plazo		1.397
Total Pasivo No Corriente		11.726.586
<b>PASIVO CORRIENTE:</b>		
Provisiones a corto plazo	19	207.335
Deudas a corto plazo-	12	628.867
Deudas con entidades de crédito		2.846
Acreedores por arrendamiento financiero		465
Otros pasivos financieros		625.556
Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	12 y 15	1.087.277
Deudas con empresas del grupo		1.087.277
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	12	360.594
Proveedores		1.485
Acreedores varios	11	278.957
Personal		18.904
Pasivos por impuesto corriente	20	168
Otras Deudas con las Administraciones Públicas	20	23.596
Anticipos de clientes		37.484
Periodificaciones a corto plazo		23
Total Pasivo Corriente		2.284.096
<b>TOTAL PASIVO</b>		<b>16.958.613</b>

Las notas 1 al 25 de la memoria consolidada adjunta son parte integrante de estas cuentas anuales consolidadas.

**CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA CORRESPONDIENTE AL PERIODO  
ENTRE EL 31 DE MAYO Y EL 31 DE DICIEMBRE DE 2011 (Expresado en miles de euros)**

	Notas	2011
<b>OPERACIONES CONTINUADAS</b>		
Importe neto de la cifra de negocios	21.b	1.458.931
Aumento de la valoración de trabajos ejecutados pendientes de facturar		
Trabajos realizados por la empresa para su activo	8	3.689
Aprovisionamientos	21.a	(131.663)
Consumo de materias primas y otras materias consumibles		169
Trabajos realizados por otras empresas		(131.832)
Otros ingresos de explotación		6.685
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente		6.166
Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio		519
Gastos de personal	21.c	(220.821)
Sueldos, salarios y asimilados		(160.679)
Cargas sociales	16.c	(59.890)
Provisiones		(252)
Otros gastos de explotación		(553.028)
Servicios exteriores	21.d	(451.238)
Tributos		(67.407)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales		(6.044)
Otros gastos de gestión corriente		(28.339)
Amortización del inmovilizado	7, 8 y 9	(490.000)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	18.e	21.950

→	Notas	2011
Excesos de provisiones	21.e	9.204
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado		(5.027)
Otros resultados		3.987
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN		103.907
Ingresos financieros	21.e	1.936
De participaciones en instrumentos de patrimonio		1.936
Gastos financieros	21.e	(224.340)
Por deudas con empresas del grupo		(188.775)
Por deudas con terceros		(52.462)
Por actualización de provisiones		(3.572)
Activación gastos financieros		20.469
Variación de valor razonable en instrumentos financieros	15 y 21.e	(12.869)
Diferencias de cambio	21.e	349
RESULTADO FINANCIERO	21.e	(234.924)
Resultado de asociadas por el método de la participación		6.085
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS Y PARTICIPADAS		(124.932)
Impuesto sobre beneficios	20	40.498
RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS		(84.434)
RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO		(84.434)
RESULTADO ATRIBUIDO A LA ENTIDAD DOMINANTE		(84.434)

Las notas 1 al 25 de la memoria consolidada adjunta son parte integrante de estas cuentas anuales consolidadas.

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CONSOLIDADO PARA EL PERIODO COMPRENDIDO  
 ENTRE EL 31 DE MAYO DE 2011 Y EL 31 DE DICIEMBRE DE 2011 (Expresado en miles de euros)

A) ESTADO DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS CONSOLIDADO

	Nota	2011
A) Estado de ingresos y gastos reconocidos consolidado		
Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidado		(84.434)
Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto		
Por coberturas de flujos de efectivo		(46.971)
Subvenciones, donaciones y legados recibidos		-
Diferencias de conversión	Nota 19	(5.312)
Efecto impositivo		14.092
Total ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto		(38.191)
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias		
Por coberturas de flujos de efectivo		12.896
Subvenciones, donaciones y legados recibidos		(22.755)
Efecto impositivo		1.380
Total transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias		(8.479)
TOTAL DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS CONSOLIDADO		(131.104)

Las notas 1 al 25 de la memoria consolidada adjunta son parte integrante de estas cuentas anuales consolidadas.

B) ESTADOS DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CONSOLIDADO

	Capital	Prima de emisión	Resultado del ejercicio	Ajustes por cambios de valor	Subvenciones donaciones y legados	TOTAL
Saldo al 31 de mayo de 2011	61	-	-	-	-	61
Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	(84.434)	(29.461)	(17.209)	(131.104)
Operaciones con socios o propietarios	-	-	-	-	-	-
- Incremento del patrimonio neto por aportación no dineraria	1.499.939	1.100.868	-	-	478.167	3.078.974
Otras variaciones del patrimonio neto	-	-	-	-	-	-
Saldo al 31 de diciembre de 2011	1.500.000	1.100.868	(84.434)	(29.461)	460.958	2.947.931

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO PARA EL PERIODO COMPRENDIDO  
ENTRE EL 31 DE MAYO DE 2011 Y EL 31 DE DICIEMBRE DE 2011 (Expresado en miles de euros)

	Notas	2011
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN (I)		659.947
Resultado del ejercicio antes de impuestos		(124.932)
Ajustes del resultado-		703.185
Amortización del inmovilizado	7, 8 y 9	490.000
Correcciones valorativas por deterioro		6.044
Imputación de subvenciones	18.e	(21.950)
Resultados por bajas y enajenaciones del inmovilizado		5.027
Ingresos financieros		(1.907)
Gastos financieros		224.055



	Notas	2011
Diferencias de cambio		(284)
Ingresos por dividendos		1.774
Variación de valor razonable en instrumentos financieros		3.545
Exceso de provisiones		(9.204)
Participación en el resultado de sociedades por puesta en equivalencia		6.085
Cambios en el capital corriente-		289.412
Existencias		(165)
Deudores y otras cuentas a cobrar		13.692
Otros activos corrientes		(14.717)
Acreedores y otras cuentas a pagar		(83.294)
Otros pasivos corrientes		626.411
Otros activos y pasivos no corrientes		(252.516)
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación-		(207.718)
Pagos de intereses		(209.401)
Cobros de dividendos		2.986
Cobros de intereses		1.290
Cobros (pagos) por impuesto sobre beneficios		(2.440)
Otros cobros (pagos)		(153)
<b>FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN (II)</b>		<b>(589.546)</b>
Pagos por inversiones		(593.555)
Inmovilizado intangible		(23.922)
Inmovilizado material		(567.716)
Inversiones inmobiliarias		(1.524)
Otros activos financieros		(393)

→	Notas	2011
Cobros por desinversiones		4.009
Efectivo procedente de la aportación no dineraria		991
Otros activos financieros		3.018
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACION (III)		(67.733)
Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio		11
Emisión de instrumentos de patrimonio		61
Subvenciones, donaciones y legados recibidos		(50)
Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero		(59.438)
Emisión de deudas con empresas del grupo y asociadas		125.000
Devolución y amortización de deudas con entidades de crédito		575
Devolución y amortización de deudas con empresas del grupo y asociadas		(185.013)
Pagos por dividendos y remuneraciones de otros instrumentos de patrimonio		(8.306)
Dividendos		(8.306)
AUMENTO/DISMINUCIÓN NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES		2.668
EFECTIVO Y OTROS ACTIVOS LIQUIDOS EQUIVALENTES AL COMIENZO DEL PERIODO		649
EFECTIVO Y OTROS ACTIVOS LIQUIDOS EQUIVALENTES AL FINAL DEL PERIODO		3.317

Las notas 1 al 25 de la memoria consolidada adjunta son parte integrante de estas cuentas anuales consolidadas.

## 1. Sociedades del grupo

### 1.1. SOCIEDAD DOMINANTE

Aena Aeropuertos, S.A. se creó en virtud del artículo 7 del Real Decreto Ley 13/2010 de 3 de diciembre por el que se habilita al Consejo de Ministros para constituir la sociedad. La autorización para la constitución efectiva tuvo lugar el 25 de febrero de 2011 en el acuerdo del Consejo de Ministros de dicha fecha en el que autoriza la constitución de la sociedad mercantil estatal Aena Aeropuertos, S.A. de acuerdo con lo previsto en el artículo 166 de la Ley 33/2003 de 3 de noviembre del Patrimonio de las Administraciones Públicas (LPAP).

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

- La ordenación, dirección, coordinación, explotación, conservación, administración y gestión de los aeropuertos de interés general y titularidad estatal y de los helipuertos gestionados por Aena, y de los servicios afectos a ellos.
- La coordinación, explotación, conservación, administración y gestión de las zonas civiles de las bases aéreas abiertas al tráfico civil y de los aeropuertos de utilización conjunta.
- El diseño y elaboración de los proyectos, ejecución, dirección y control de las inversiones en infraestructuras e instalaciones a que se refieren los apartados anteriores y en bienes destinados a la prestación de los servicios de tránsito aéreo de aeródromo adscritos a dichas infraestructuras aeroportuarias.

- La evaluación de las necesidades y, en su caso, la propuesta de planificación de nuevas infraestructuras aeroportuarias y de las servidumbres aeronáuticas y acústicas vinculadas a los aeropuertos y servicios cuya gestión se atribuye a la sociedad.
- El desarrollo de los servicios de orden y seguridad en las instalaciones aeroportuarias que gestione, sin perjuicio de las atribuciones asignadas en esta materia al Ministerio de Interior.
- La formación en materias relacionadas con el transporte aéreo, incluida la formación de profesionales aeronáuticos sujetos a la obtención de licencias, títulos, autorizaciones o habilitaciones y la promoción, divulgación o fomento de la actividad aeronáutica o aeroportuaria.

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

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

La constitución de la sociedad se realiza mediante la emisión de 61 acciones de 1.000 euros de valor nominal, suscritas y desembolsadas íntegramente por la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" que es su accionista único. La entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea conservará, en

todo caso, la mayoría del capital social de Aena Aeropuertos, S.A. en los términos previstos por el artículo 7.1 segundo párrafo del Real Decreto Ley 13/2010 de 3 de diciembre, pudiendo enajenar el resto de conformidad con lo establecido en la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, de Patrimonio de las Administraciones Públicas.

La inscripción en el registro mercantil de la constitución de la sociedad se realizó a partir del acuerdo del Consejo de Administración de fecha 23 de mayo de 2011 en el que se aprobó la aportación a la sociedad de la actividad y su valoración, llevándose a cabo con fecha 31 de mayo de 2011.

Posteriormente, por medio del acuerdo de Consejo de Ministros de fecha 3 de junio de 2011, se aprueba la realización, para dar contenido a la actividad de la sociedad y de acuerdo con el artículo 9 del Real Decreto Ley 13/2010 de 3 de diciembre, de la ampliación de capital de la sociedad por la cual el accionista aportará la totalidad de bienes, derechos, deudas y obligaciones afectos al desarrollo de las actividades aeroportuarias, comerciales y a otros servicios estatales vinculados a la gestión aeroportuaria, incluidos los servicios de tránsito aéreo de aeródromo. Dicha ampliación de capital se realiza mediante una aportación de capital no dineraria valorada conforme a las normas contables en vigor, en concreto el Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007 de 16 de noviembre, modificado posteriormente por el Real Decreto 1159/2010 de 17 de septiembre. Ver el detalle de la aportación no dineraria en la nota 4.

La tutela funcional de la sociedad corresponde al Ministerio de Fomento así como la propuesta de nombramiento de un tercio de los miembros del Consejo de Administración.

Aena Aeropuertos, S.A., se constituye como beneficiaria de las expropiaciones vinculadas con las infraestructuras atribuidas a su gestión.

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

A efectos de la preparación de las cuentas anuales consolidadas, se entiende que existe un grupo cuando la dominante tiene una o más entidades dependientes, siendo éstas aquellas sobre las que la dominante tiene el control, bien de forma directa o indirecta. Los principios aplicados en la elaboración de las cuentas anuales consolidadas del Grupo, así como el perímetro de consolidación se detallan en la Nota 1.2.

El Grupo está controlado por la entidad pública empresarial “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea”, que 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.

## 1.2. SOCIEDADES DEPENDIENTES

Dependientes son todas las entidades, incluidas las entidades de propósito especial, sobre las que el Grupo ostenta o pueda ostentar, directa o indirectamente, el control, entendiendo este como el poder de dirigir las políticas financieras y de explotación de un negocio con la finalidad de obtener beneficios económicos de sus actividades. A la hora de evaluar si el Grupo controla otra entidad se considera la existencia y el efecto de los derechos potenciales de voto que sean actualmente ejercitables o convertibles. Las dependientes se consolidan a partir de la fecha en que se transfiere el control al Grupo, y se excluyen de la consolidación en la fecha en que cesa el mismo.

El detalle de sociedades dependientes del Grupo al 31 de diciembre de 2011 es el siguiente:

Sociedad y Domicilio Social	Actividad	%		Titular de la Participación	Método de Consolidación
		Directo	Indirecto		
Sociedades dependientes:					
Aena Desarrollo Internacional, S.A. (a) Arturo Soria, 109 Madrid (1)	Explotación, conservación, gestión y administración de infraestructuras aeroportuarias, así como los servicios complementarios.	100	-	Aena Aeropuertos, S.A.	Integración global
Centros Logísticos Aeroportuarios, S.A. (CLASA) (a) Edificio de Servicios Generales Aeropuerto de Madrid – Barajas Madrid (2)	Promoción, construcción, gestión, explotación y conservación de los centros de carga aérea, o instalaciones equivalentes en los aeropuertos, así como cuantas actividades mercantiles estén directa o indirectamente relacionadas con lo anterior.	100	-	Aena Aeropuertos, S.A.	Integración global
Concesionaria del Aeropuerto de Madrid-Barajas, S.A.U Aeropuerto Madrid-Barajas, Avenida de la Hispanidad SN 28042 Madrid		100	-	Aena Aeropuertos, S.A	Integración global
Concesionaria del Aeropuerto Barcelona-El Prat, Aeropuerto Barcelona-El Prat, Prat de Llobregat SN 08820 Barcelona		100	-	Aena Aeropuertos, S.A	Integración global

(a) Datos obtenidos de la aportación no dineraria realizada el 8 de junio de 2011.

(1) Sociedades auditadas por la red PwC.

(2) Sociedad auditada por otros auditores.

Al 31 de diciembre de 2011 ninguna de estas sociedades cotiza en bolsa.

Los supuestos por los que se consolidan estas sociedades, corresponden a las situaciones contempladas en el Art. 2 de las NOFCAC, que se indican a continuación:

1. Cuando la sociedad dominante se encuentre, en relación con otra sociedad (dependiente) en alguna de las siguientes situaciones:
  - a. Que la sociedad dominante posea la mayoría de los derechos de voto.
  - b. Que la sociedad dominante tenga la facultad de nombrar o destituir a la mayoría de los miembros del órgano de administración.
  - c. Que la sociedad dominante pueda disponer, en virtud de acuerdos celebrados con otros socios, de la mayoría de los derechos de voto.
  - d. Que la sociedad dominante haya designado con sus votos la mayoría de los miembros del órgano de administración, que desempeñen su cargo en el momento en que deban formularse las cuentas consolidadas y durante los dos ejercicios inmediatamente anteriores. Esta circunstancia se presume cuando la mayoría de los miembros del órgano de administración de la sociedad dominada sean miembros del órgano de administración o altos directivos de la sociedad dominante o de otra dominada por ésta.
- e. Cuando una sociedad dominante posea la mitad o menos de los derechos de voto, incluso cuando apenas posea o no posea participación en otra sociedad, o cuando no se haya explicitado el poder de dirección (entidades de propósito especial), pero participe en los riesgos y beneficios de la entidad, o tenga capacidad para participar en las decisiones de explotación y financieras de la misma.

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

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

## 2. Sociedades asociadas y multigrupo

Asociadas son todas las entidades sobre las que alguna de las sociedades incluidas en la consolidación ejerce influencia significativa. Se entiende que existe influencia significativa cuando el Grupo tiene participación en la sociedad y poder para intervenir en las decisiones de política financiera y de explotación de ésta, sin llegar a tener control.

El detalle de sociedades asociadas al 31 de diciembre de 2011 es el siguiente:

Sociedad y Domicilio Social	Actividad	%		Valor Neto según Libros	Titular de la Participación	Método de Consolidación
		Directo	Indirecto			
Sociedades asociadas y multigrupo:						
Restauración de Aeropuertos Españoles, S.A. (RAESA) (a) Aeropuerto de Madrid-Barajas Madrid (1)	Explotación de la restauración del Aeropuerto de Madrid-Barajas.	48,99	-	1.353	Aena Aeropuertos, S.A.	Puesta en equivalencia
Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A. de CV (AMP) (a) México DF (1)	Operador aeropuertos del Pacífico GAP.	-	- 33,33	84.121	Aena Desarrollo Internacional, S.A.	Puesta en equivalencia
Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. (SACSA) (a) Aeropuerto Rafael Núñez Cartagena de Indias – Colombia (1)	Explotación Aeropuerto de Cartagena.	-	37,89	690	Aena Desarrollo Internacional, S.A.	Puesta en equivalencia
Aeropuertos del Caribe, S.A. (ACSA) (a) Aeropuerto Ernesto Cortisoz Barranquilla – Colombia (1)	Explotación Aeropuerto de Barranquilla.	-	40	159	Aena Desarrollo Internacional, S.A.	Puesta en equivalencia
Aerocali, S.A. (a) Aeropuerto Alfons Bonilla Aragón Cali - Colombia (1)	Explotación del Aeropuerto de Cali.	-	33,33	1.659	Aena Desarrollo Internacional, S.A.	Puesta en equivalencia
				87.982		

(a) Datos obtenidos de la aportación no dineraria realizada el 8 de junio de 2011.

(1) Sociedad auditada por otros auditores.

Al 31 de diciembre de 2011 ninguna de estas sociedades cotiza en bolsa.

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

te, Aeropuertos Mexicanos del Pacífico adquirió en la Bolsa un 2,296% de Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A. por importe de 286.297.895 pesos mexicanos (MXN), hasta alcanzar el 17,296% de su capital. En el mes de mayo de 2008 se adquirieron en la bolsa 640.000 acciones por un importe de 26.229.376 pesos mexicanos (MXN), un 0,11396%, alcanzando un 17,40996% de Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A. El



precio medio de adquisición de las acciones que Aeropuertos Mexicanos del Pacífico posee de Grupo Aeroportuario del Pacífico asciende a 23,12 pesos mexicanos (MXN), mientras que el valor de la cotización a 31 de diciembre de 2011 fue de 47,25 pesos mexicanos (MXN).

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

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

### 3. Bases de presentación de las cuentas anuales consolidadas

#### 3.1. IMAGEN FIEL

Las cuentas anuales consolidadas se han preparado a partir de los registros contables de Aena Aeropuertos S.A. y de las sociedades consolidadas e incluyen los ajustes y reclasificaciones necesarios para la homogeneización temporal y valorativa con los criterios contables establecidos por el Grupo.

Estas cuentas consolidadas se presentan de acuerdo con la legislación mercantil vigente, recogida en el Código de Comercio reformado conforme a la Ley 16/2007, de 4 de julio, de reforma y adaptación de la legislación mercantil en materia contable para su armonización internacional con base en la normativa de la Unión Europea, el RD 1514/2007,

de 20 de noviembre, por el que se aprueba el Plan General de Contabilidad, y el RD 1159/2010, de 17 de septiembre, por el que se aprueban las normas para la formulación de cuentas anuales consolidadas, en todo lo que no se opongan a lo establecido en la mencionada reforma mercantil, con objeto de mostrar la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados del Grupo, así como la veracidad de los flujos de efectivo incorporados en el estado de flujos de efectivo.

#### 3.2. PRINCIPIOS CONTABLES 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.

#### 3.3. EMPRESA EN FUNCIONAMIENTO

El Grupo presenta al 31 de diciembre de 2011 un fondo de maniobra negativo de 1.817.828 miles de euros y un resultado negativo del ejercicio de 84.434 millones de euros. Para poder atender a los compromisos de inversión y sus deudas en el corto plazo la sociedad cuenta con el apoyo financiero de su accionista. En estas circunstancias, los administradores de la sociedad consideran que no existirán problemas para satisfacer los compromisos de pago.

#### 3.4. ASPECTOS CRÍTICOS DE LA VALORACIÓN Y ESTIMACIÓN DE LA INCERTIDUMBRE

La preparación de las cuentas anuales consolidadas exige el uso por parte del Grupo de ciertas estimaciones y juicios en relación con el

futuro que se evalúan continuamente y se basan en la experiencia histórica y otros factores, incluidas las expectativas de sucesos futuros que se creen razonables bajo las circunstancias.

Las estimaciones contables resultantes, por definición, raramente igualarán a los correspondientes resultados reales. A continuación se explican las estimaciones y juicios que tienen un riesgo significativo de dar lugar a un ajuste material en los valores en libros de los activos y pasivos dentro del ejercicio financiero siguiente.

- La evaluación de posibles pérdidas por deterioro de determinados activos (Nota 5.3 y 5.4).
- La vida útil de los activos materiales e intangibles (Notas 5.3 y 5.4).
- El cálculo de provisiones (Nota 5.11).
- El valor de mercado de determinados instrumentos financieros (Nota 5.8).

A pesar de que estas estimaciones se han realizado sobre la base de la mejor información disponible al cierre del ejercicio 2011, es posible que acontecimientos que puedan tener lugar en el futuro obliguen a modificarlas (al alza o a la baja) en los próximos ejercicios.

### 3.5. COMPARACIÓN DE LA INFORMACIÓN

El Grupo se constituye durante el ejercicio 2011 (Nota 1) por lo que no existen saldos de apertura comparativos. Fue constituido el 1 de mayo de 2011, por lo que la información financiera y resultados se presentan al 31 de diciembre de 2011, y por el periodo comprendido entre el 31 de mayo y el 31 de diciembre de 2011 respectivamente.

### 3.6. AGRUPACIÓN DE PARTIDAS

Determinadas partidas del balance consolidado, 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.

## 4. Aportación no dineraria por parte del accionista único

De acuerdo con el contenido del artículo 9 del Real Decreto Ley 13/2010 de 3 de diciembre, y a partir del Acuerdo de Consejo de Ministros de fecha 3 de junio de 2011, se autoriza a la sociedad para la realización de una ampliación de capital que ha sido suscrita totalmente por su accionista único, la entidad pública empresarial “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea”. Dicha ampliación de capital se suscribe mediante la aportación de la totalidad de bienes, derechos, deudas y obligaciones afectos al desarrollo de las actividades aeroportuarias, comerciales y a otros servicios estatales vinculados a la gestión aeroportuaria, incluidos los servicios de tránsito aéreo de aeródromo. El Consejo de Administración de la entidad pública empresarial “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea” aprobó con fecha 23 de mayo de 2011 la aportación a la Sociedad de la actividad y su valoración preparada por sus servicios técnicos tomando como referencia el valor

neto patrimonial de la rama de actividad al 31 de mayo de 2011 conforme a las normas contables en vigor, y en concreto, el Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007 modificado parcialmente por el Real Decreto 1159/2010. Por este motivo, todos los activos y pasivos incorporados en la aportación no dineraria lo han sido a su valor neto contable excepto los activos correspondientes a las inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, multigrupo y asociadas que se han incorporado a su valor del consolidado de Grupo Aena al 8 de junio de 2011, fecha efectiva de la operación. Así mismo, de acuerdo con la norma de valoración 4-a y 4-b, los activos correspondientes al inmovilizado se muestran por su valor neto contable en el momento de la operación tal y como se desglosa en las notas de inmovilizado intangible e inmovilizado material.

La entidad pública empresarial “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea”, Accionista Único de la Sociedad, adoptó con fecha 6 de junio de 2011 las decisiones de socio único siguientes:

- a. Reducir el valor nominal de las acciones de la sociedad de MIL EUROS (1.000 €) por acción, mediante el desdoblamiento de las SESENTA y UNA acciones en circulación, en SEIS MIL CIEN nuevas acciones en la proporción de CIEN acciones nuevas por cada acción antigua, sin que se produzca variación en la cifra del capital social de la Sociedad. En consecuencia el capital social de la sociedad es de SESENTA Y UN MIL EUROS y está representado por SEIS MIL CIEN ACCIONES de DIEZ EUROS de valor nominal, siendo todas las acciones de una única clase con los mismos derechos políticos y económicos.
- b. Se amplía el capital social de la sociedad de 61.000 euros hasta la cifra de 1.500.000.000 euros (MIL QUINIENTOS MILLONES

DE EUROS), es decir la ampliación del capital social asciende a 1.499.939.000 euros.

- c. Se emiten como representativas del aumento de capital citado 149.993.900 acciones ordinarias nominativas de 10 euros de valor nominal cada una, con los mismos derechos y obligaciones que las anteriormente existentes. Estas acciones nuevas se emiten con una prima de emisión total de 1.100.868.000 euros (MIL CIEN MILLONES OCHOCIENTOS SESENTA Y OCHO MIL EUROS), siendo por tanto el total importe a desembolsar en concepto de capital y prima de emisión de 2.600.807.000 euros (DOS MIL SEISCIENTOS MILLONES OCHOCIENTOS SIETE MIL EUROS).
- d. De acuerdo a lo previsto en el artículo 9 del RDL 13/2010 y en los acuerdos de 25 de febrero y 3 de junio de 2011, la entidad pública empresarial “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea” suscribe íntegramente y desembolsa la totalidad del valor nominal de las acciones y la prima de emisión mediante la aportación de la actividad mencionada en el párrafo 1 de este apartado de la memoria.
- e. La entidad pública empresarial, “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea”, aporta a la sociedad el conjunto de la actividad como una unidad en funcionamiento en el estado en que se encuentra (titularidad, derechos de uso, situación, cargas, etc.) en los términos que resultan del RDL 13/2010. La entidad pública empresarial “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea” de conformidad con el artículo 66 de la Ley de Sociedades de Capital aprobada por el Real Decreto Legislativo 1/2010 de 2 de julio responde, en relación con la aportación, únicamente si el vicio o la evicción afectase a la totalidad o a una parte esencial de la actividad. A estos efectos, se

entenderá como parte esencial aquella que afecte al 20% o más del valor total de la actividad aportada o cuando afecte a un aeropuerto individualmente de manera que impida el ejercicio de su actividad aeroportuaria, todo ello sin perjuicio del control jurisdiccional sobre el régimen legal aplicable.

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

- f. Todo el personal de la entidad pública empresarial “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea” necesario para la prestación de los servicios de la actividad se aporta y se integra en la sociedad con los mismos convenios colectivos y pactos vigentes, respetándose la antigüedad y cualquier otro derecho que tengan consolidado cuando la sociedad comience a ejercer sus funciones.
- g. El Split y la valoración de la actividad aportada se aprueban en el Consejo de Administración de la entidad pública empresarial “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea” de fecha 23 de mayo de 2011 de acuerdo con el informe de valoración realizado que resulta en un importe de la Actividad traspasada de 2.600.807.000 euros.

Dicha valoración se ha realizado tomando como referencia el valor neto patrimonial de la rama de actividad aportada conforme a las normas contables en vigor y en concreto el Plan General de Contabilidad y ha cumplido con las exigencias del artículo 114 de la LPAP.

- h. De acuerdo con los artículos 70 y 300.1 de la Ley de Sociedades de Capital, los miembros del Consejo de Administración de la Sociedad han suscrito el informe que el accionista único ha examinado.
- i. La sociedad comenzará a ejercer la actividad de manera efectiva en la fecha determinada por la Orden del Ministro de Fomento prevista en la disposición transitoria segunda del RDL 13/2010.
- j. A la aportación de la actividad le es de aplicación el régimen especial establecido en el capítulo VIII del título VII del Real Decreto Legislativo 4/2004 de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre el Impuesto de Sociedades (TRLIS) de conformidad con lo establecido en la disposición adicional tercera 2 del RDL 13/2010.

La aportación no dineraria y la valoración preparada por los servicios técnicos se recoge en el “Informe de Valoración”, en el que se tomó como referencia el valor neto patrimonial de la rama de actividad a 31 de mayo de 2011 conforme a las normas contables en vigor y, en concreto, el Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre, modificado parcialmente por el Real Decreto 1159/2010, de 17 de septiembre, tal y como prevé el Acuerdo de 25 de febrero de 2011. A continuación se presentan las cifras del informe de valoración (en miles de euros):

	Aeropuertos (AE)	+/- Inmovili- zado de NA a traspasar a AE	Obras de arte a traspasar de AE a EPE	Créditos fisca- les por bases imponibles negativas	Valoración de activos y pasi- vos a valores consolidados	Estimación del Resultado 5 primeros meses de 2011	Subvenciones	Valor ajustado del patrimonio a aportar
Activos no corrientes								
Inmovilizado intangible	72.038	n.d.						72.038
Inmovilizado material	15.560.876	n.d.	(8.724)					15.552.152
Inversiones financieras a largo plazo	183.783				26.190			209.973
Activos por impuesto diferido	415.264			(342.147)				73.117
	16.231.961	202.523	(8.724)	(342.147)	26.190	-	-	16.109.803
Activos corrientes								
Existencias	5.168							5.168
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	346.307							346.307
Inversiones financieras a corto plazo	10.392							10.392
Efectivos y otros activos líquidos	2.732							2.732
	364.599	-	-	-	-	-	-	364.599
<b>Total activos</b>	<b>16.596.560</b>	<b>202.523</b>	<b>(8.724)</b>	<b>(342.147)</b>	<b>26.190</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>16.474.402</b>
Pasivo no corriente								
Provisiones a largo plazo	224.212							224.212
Deudas a largo plazo	11.364.118	202.523	(8.724)	(342.147)		127.315		11.343.085
Pasivos por impuesto diferido	211.505				7.857			219.362
<b>TOTAL PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>11.799.835</b>	<b>202.523</b>	<b>(8.724)</b>	<b>(342.147)</b>	<b>7.857</b>	<b>127.315</b>	<b>-</b>	<b>11.786.659</b>
Pasivo corriente								
Provisiones a corto plazo	114.486							114.486
Deudas a corto plazo	493.594							493.594
Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	12.499							12.499

	Aeropuertos (AE)	+/- Inmovili- zado de NA a traspasar a AE	Obras de arte a traspasar de AE a EPE	Créditos fisca- les por bases imponibles negativas	Valoración de activos y pasi- vos a valores consolidados	Estimación del Resultado 5 primeros meses de 2011	Subvenciones	Valor ajustado del patrimonio a aportar
Acreeedores comerciales y otras cuentas a pagar	313.348							313.348
Otros pasivos financieros	708.649							708.649
	1.642.576	-	-	-	-	-	-	1.642.576
Subvenciones, donaciones	0						444.360	444.360
Total pasivo	13.442.411	202.523	(8.724)	(342.147)	7.857	127.315	444.360	13.873.595
Patrimonio, reservas y resultado	2.709.789				18.333	(127.315)		2.600.807
Subvenciones, donaciones	444.360						(444.360)	-
Total patrimonio neto	3.154.149	-	-	-	18.333	(127.315)	(444.360)	2.600.807
Total patrimonio neto y pasivo	16.596.560	202.523	(8.724)	(342.147)	26.190	-	-	16.474.402

La aportación no dineraria efectuada a 8 de junio de 2011 se compone de los siguientes activos y pasivos:

	Miles de Euros
Activos no corrientes	
Inmovilizado intangible	81.257
Inmovilizado material	15.871.872
Inversiones financieras a largo plazo	201.051
Activos por impuesto diferido	51.502
	16.205.682
Activos corrientes	
Existencias	5.033

	Miles de Euros
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	410.469
Inversiones financieras a corto plazo	8.807
Ajustes por periodificación	1.172
Efectivos y otros activos líquidos	991
	426.472
Total activos	16.632.154
Pasivo no corriente	
Provisiones a largo plazo	228.598

	Miles de Euros
Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo	11.289.895
Pasivos por impuesto diferido	212.460
<b>TOTAL PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>11.730.953</b>
Pasivo corriente	
Provisiones a corto plazo	107.431
Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	677.494
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	440.668
Otros pasivos financieros	596.633
	1.822.226
<b>Total pasivo</b>	<b>13.553.179</b>
Patrimonio, reservas y resultado	2.600.807
Subvenciones, donaciones	478.168
<b>Total patrimonio neto</b>	<b>3.078.975</b>
<b>Total patrimonio neto y pasivo</b>	<b>16.632.154</b>

El inmovilizado material aportado corresponde a los derechos de cualquier naturaleza que correspondían a Aena sobre los terrenos, construcciones y equipamiento de los aeropuertos gestionados o utilizados por la actividad. Igualmente comprende los derechos de uso que correspondían a Aena sobre determinados terrenos situados en aeropuertos, aeródromos militares y bases aéreas. Los derechos aportados se refieren a los siguientes aeropuertos, aeródromos y bases aéreas:

- a. Aeropuertos de uso propio: La Coruña, Alicante, Almería, Asturias, Barcelona-El Prat, Bilbao, Burgos, Córdoba, El Hierro, Fuerteventura, Girona, Granada, Huesca Pirineos, Ibiza, Jerez de la Frontera,

La Gomera, La Palma, Logroño, Madrid-Barajas, Melilla, Menorca, Palma de Mallorca-Son Bonet, Pamplona, Reus, Sabadell, San Sebastián, Santander, Sevilla, Tenerife Sur, Valencia, Vigo y Vitoria.

- b. Parte civil de los aeropuertos de uso conjunto con el Ministerio de Defensa: Gran Canaria-Gando, Lanzarote, Tenerife Norte, Madrid-Cuatro Vientos, Málaga, Palma de Mallorca-Son Sant Joan, Santiago y Zaragoza.
- c. Bases aéreas y aeródromos militares abiertos al uso civil: Talavera La Real (Badajoz), Matacán (Salamanca), San Javier (Murcia), Villanubla (Valladolid), Los Llanos (Albacete), y Aeródromo Militar de León.
- d. Helipuertos: Helipuerto de Ceuta y de Algeciras.

El resultado que se incluye a continuación por el período comprendido entre el 1 de junio al 8 de junio de 2011 ha sido transferido al accionista a través de la deuda:

	Miles de Euros
<b>OPERACIONES CONTINUADAS</b>	
Importe neto de la cifra de negocios	46.667
Trabajos realizados por la empresa para su activo	127
Aprovisionamientos	(905)
Otros ingresos de explotación	11
Gastos de personal	(7.260)
Otros gastos de explotación	(17.100)
Amortización del inmovilizado	(16.134)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	720



	Miles de Euros
Excesos de provisiones	-
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado	1
<b>RESULTADO DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>6.127</b>
Ingresos financieros	196
Gastos financieros	(166)
<b>RESULTADO FINANCIERO</b>	<b>30</b>
<b>RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>6.157</b>
Impuestos sobre beneficios	-
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS</b>	<b>6.157</b>
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO</b>	<b>6.157</b>

Los 6.157 miles de euros fueron compensados a través de la minoración de la deuda con el ente público.

## 5. Normas de registro y valoración

### 5.1 DEPENDIENTES

#### 5.1.1. Adquisición de control

Las adquisiciones por parte de la sociedad dominante (u otra sociedad del Grupo) del control de una sociedad dependiente constituye una aportación no dineraria que se contabiliza de acuerdo con el método de adquisición. Este método requiere que la empresa adquirente contabilice, en la fecha de adquisición, los activos identificables adquiridos

y los pasivos asumidos en una aportación no dineraria, así como, en su caso, el correspondiente fondo de comercio o diferencia negativa. Las sociedades dependientes se consolidan a partir de la fecha en que se transfiere el control al Grupo, y se excluyen de la consolidación en la fecha en que cesa el mismo.

El coste de adquisición se determina como la suma de los valores razonables, en la fecha de adquisición, de los activos entregados, los pasivos incurridos o asumidos y los instrumentos de patrimonio emitidos por la adquirente y el valor razonable de cualquier contraprestación contingente que dependa de eventos futuros o del cumplimiento de ciertas condiciones, que deba registrarse como un activo, un pasivo o como patrimonio neto de acuerdo con su naturaleza.

Los gastos relacionados con la emisión de los instrumentos de patrimonio o de los pasivos financieros entregados no forman parte del coste de la aportación no dineraria, registrándose de conformidad con las normas aplicables a los instrumentos financieros (Nota 5.8). Los honorarios abonados a asesores legales u otros profesionales que intervengan en la aportación no dineraria se contabilizan como gastos a medida que se incurren. Tampoco se incluyen en el coste de la combinación los gastos generados internamente por estos conceptos, ni los que, en su caso, hubiera incurrido la entidad adquirida.

El exceso, en la fecha de adquisición, del coste de la aportación no dineraria, sobre la parte proporcional del valor de los activos identificables adquiridos menos el del pasivo asumido representativa de la participación en el capital de la sociedad adquirida se reconoce como un fondo de comercio. En el caso excepcional de que este importe fuese superior al coste de la aportación no dineraria, el exceso se contabilizará en la cuenta de pérdidas y ganancias como un ingreso.

### 5.1.2 Adquisición de control por etapas

Cuando el control sobre una sociedad dependiente se adquiere mediante varias transacciones realizadas en fechas diferentes, el fondo de comercio (o la diferencia negativa) se obtiene por diferencia entre el coste de la aportación no dineraria, más el valor razonable en la fecha de adquisición de cualquier inversión previa de la empresa adquirente en la adquirida, y el valor de los activos identificables adquiridos menos el de los pasivos asumidos.

Cualquier beneficio o pérdida que surja como consecuencia de la valoración a valor razonable en la fecha en que se obtiene el control de la participación previa de la adquirente en la adquirida, se reconoce en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada. Si, con anterioridad, la inversión se hubiera valorado por su valor razonable, los ajustes de valoración pendientes de ser imputados al resultado del ejercicio se transfieren a la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada.

### 5.1.3 Método de consolidación

Los activos, pasivos, ingresos, gastos, flujos de efectivo y demás partidas de las cuentas anuales del Grupo se incorporan a las cuentas consolidadas del Grupo por el método de integración global. Este método requiere lo siguiente:

**Homogeneización temporal.** Las cuentas anuales consolidadas se establecen en la misma fecha y periodo que las cuentas anuales de la sociedad obligada a consolidar.

La inclusión de las sociedades cuyo cierre de ejercicio sea diferente a aquel, se hace mediante cuentas intermedias referidas a la misma fecha y mismo periodo que las cuentas consolidadas.

**Homogeneización valorativa.** Los elementos del activo y del pasivo, los ingresos y gastos, y demás partidas de las cuentas anuales de las sociedades del Grupo se han valorado siguiendo métodos uniformes. Aquellos elementos del activo o del pasivo, o aquellas partidas de ingresos o gastos que se hubiera valorado según criterios no uniformes respecto a los aplicados en consolidación se han valorado de nuevo, realizándose los ajustes necesarios, a los únicos efectos de la consolidación.

**Agregación.** Las diferentes partidas de las cuentas anuales individuales previamente homogeneizadas se agregan según su naturaleza.

**Eliminación inversión-patrimonio neto.** Los valores contables representativos de los instrumentos de patrimonio de la sociedad dependiente poseídos, directa o indirectamente, por la sociedad dominante, se compensan con la parte proporcional de las partidas de patrimonio neto de la mencionada sociedad dependiente atribuible a dichas participaciones, generalmente, sobre la base de los valores resultantes de aplicar el método de adquisición descrito anteriormente. En consolidaciones posteriores al ejercicio en que se adquirió el control, el exceso o defecto del patrimonio neto generado por la sociedad dependiente desde la fecha de adquisición que sea atribuible a la sociedad dominante se presenta en el balance consolidado dentro de las partidas de reservas o ajustes por cambios de valor, en función de su naturaleza. La parte atribuible a los socios externos se inscribe en la partida de "Socios externos".

**Participación de socios externos.** La valoración de los socios externos se realiza en función de su participación efectiva en el patrimonio neto de la sociedad dependiente una vez incorporados los ajustes anteriores. El fondo de comercio de consolidación no se atribuye a los socios

externos. El exceso entre las pérdidas atribuibles a los socios externos de una sociedad dependiente y la parte de patrimonio neto que proporcionalmente les corresponda se atribuye a aquellos, aún cuando ello implique un saldo deudor en dicha partida.

Eliminaciones de partidas intragrupo. Los créditos y deudas, ingresos y gastos y flujos de efectivo entre sociedades del Grupo se eliminan en su totalidad. Asimismo, la totalidad de los resultados producidos por las operaciones internas se elimina y difiere hasta que se realice frente a terceros ajenos al Grupo.

## 5.2 ASOCIADAS Y MULTIGRUPO

### Método de puesta en equivalencia

Las sociedades asociadas se incluyen en las cuentas consolidadas aplicando el método de puesta en equivalencia.

Cuando se aplica por primera vez el procedimiento de puesta en equivalencia, la participación en la sociedad se valora por el importe que el porcentaje de inversión de las sociedades del Grupo represente sobre el patrimonio neto de aquella, una vez ajustados sus activos netos de a su valor razonable a la fecha de adquisición de la influencia significativa.

La diferencia entre el valor neto contable de la participación en las cuentas individuales y el importe mencionado en el párrafo anterior constituye un fondo de comercio que se recoge en la partida “participaciones puestas en equivalencia”. En el caso excepcional de que

la diferencia entre el importe al que la inversión esté contabilizada en las cuentas individuales y la parte proporcional del valor razonable de los activos netos de la sociedad fuese negativa, en cuyo caso, dicha diferencia se registra en la cuenta de pérdidas y ganancias, tras haber evaluado de nuevo la asignación de los valores razonables a los activos y pasivos de la sociedad asociada.

En general, salvo en el caso de que surja una diferencia negativa en la adquisición de influencia significativa, la inversión se valora inicialmente por su coste.

Los resultados generados por la sociedad puesta en equivalencia se reconocen desde la fecha en que se adquiere la influencia significativa.

El valor contable de la participación se modifica (aumenta o disminuye) en la proporción que corresponda a las sociedades del Grupo, por las variaciones experimentadas en el patrimonio neto de la sociedad participada desde la valoración inicial, una vez eliminada la proporción de resultados no realizados generados en transacciones entre dicha sociedad y las sociedades del Grupo.

El mayor valor atribuido a la participación como consecuencia de la aplicación del método de adquisición se reduce en ejercicios posteriores, con cargo a los resultados consolidados o a la partida del patrimonio neto que corresponda y a medida que se deprecien, causen baja o se enajenen a terceros los correspondientes elementos patrimoniales. Del mismo modo, procede el cargo a resultados consolidados cuando se producen pérdidas por deterioro de valor de elementos patrimoniales de la sociedad participada, con el límite de la plusvalía asignada a los mismos en la fecha de primera puesta en equivalencia.

Las variaciones en el valor de la participación correspondientes a resultados del ejercicio de la participada forman parte de los resultados consolidados, figurando en la partida "Participación en beneficios (pérdidas) de sociedades puestas en equivalencia". No obstante, si la sociedad asociada incurre en pérdidas, la reducción de la cuenta representativa de la inversión tendrá como límite el propio valor contable de la participación. Si la participación hubiera quedado reducida a cero, las pérdidas adicionales, y el correspondiente pasivo se reconocerán en la medida en que se haya incurrido en obligaciones legales, contractuales, implícitas o tácitas, o bien si el Grupo hubiera efectuado pagos en nombre de la sociedad participada.

Las variaciones en el valor de la participación correspondientes a otras variaciones en el patrimonio neto se muestran en los correspondientes epígrafes del patrimonio neto conforme a su naturaleza.

La homogeneización valorativa y temporal se aplica a las inversiones asociadas en la misma forma que para las sociedades dependientes.

#### Modificación de la participación

Para determinar el coste de una inversión en una sociedad multigrupo se considera el coste de cada transacción individual.

En una nueva adquisición de participaciones en la sociedad puesta en equivalencia, la inversión adicional y el nuevo fondo de comercio o diferencia negativa de consolidación se determinan del mismo modo que la primera inversión. No obstante, si en relación con una misma participada surge un fondo de comercio y una diferencia negativa de consolidación, ésta se reduce hasta el límite del fondo de comercio implícito.

En una reducción de la inversión con disminución de la participación pero sin pérdida de la influencia significativa, la nueva inversión se valora por los importes que correspondan al porcentaje de participación retenida.

#### Pérdida de la condición de sociedad asociada o multigrupo

Cualquier participación en el patrimonio neto de una sociedad que se mantenga tras la pérdida de la condición de ésta como sociedad multigrupo o asociada, se valora de acuerdo con las políticas contables aplicables a los instrumentos financieros (ver Nota 5.8), considerando que su coste inicial es el valor contable consolidado en la fecha en que dejan de pertenecer al perímetro de la consolidación.

Si la sociedad asociada o multigrupo pasa a ser dependiente, se aplica lo indicado en la Nota 1.2.

Si una sociedad asociada pasa a tener la calificación de multigrupo (y se aplica el método de integración proporcional) se mantienen las partidas de patrimonio neto atribuibles a la participación previa.

Si una sociedad multigrupo (consolidada por el método de integración proporcional) pasa a tener la calificación de asociada, se contabiliza por puesta en equivalencia inicialmente a partir de los activos y pasivos consolidados atribuibles a dicha participación, manteniéndose en el balance las partidas de patrimonio neto atribuibles a la participación retenida.

### 5.3. INMOVILIZADO INTANGIBLE

Los inmovilizados intangibles figuran contabilizados en el activo del balance a su precio de adquisición, coste de producción o valor venal de adscripción corregido por la amortización y las pérdidas por deterioro que hayan experimentado. La amortización se calcula según el método lineal en función de la vida útil de los distintos bienes utilizando los siguientes porcentajes:

Conceptos	Porcentaje
Desarrollo	25
Aplicaciones informáticas	16,5
Otro inmovilizado intangible	12,5-25

Los gastos de desarrollo están individualizados por proyectos y su activación se realiza en función de estudios que soportan su viabilidad y rentabilidad económica y que se revisan anualmente durante el periodo de desarrollo del proyecto. En caso de que varíen las circunstancias que permitieron capitalizar un proyecto, el coste acumulado se imputa a resultados.

En el epígrafe de “Aplicaciones informáticas” el Grupo recoge los importes satisfechos en relación con la adquisición y desarrollo de programas informáticos. Los costes de mantenimiento de las aplicaciones informáticas se registran en la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en que se incurren.

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

### Deterioro de valor de activos intangibles y materiales

Al menos al cierre de cada ejercicio, el Grupo procede a evaluar mediante el denominado “Test de deterioro” la posible existencia de pérdidas de valor que reduzcan el valor recuperable de sus activos materiales e intangibles a un importe inferior al de su valor en libros.

La sociedad distingue entre activos generadores de flujos de efectivo, que son aquellos que se poseen con la finalidad de obtener un rendimiento comercial y económico a través de su uso, y activos no generadores de flujo de efectivo que son aquellos que por la condición pública de una sociedad son mantenidos por ésta para producir externalidades o beneficios colectivos.

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

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

- Los valores recuperables se calculan para cada unidad generadora de efectivo; la sociedad considera como una unidad generadora de efectivo a la red de aeropuertos en su conjunto debido principalmente a las siguientes razones:
  - » Los aeropuertos individualmente no tienen independencia en la gestión de ingresos al ser la gestión conjunta y las tasas calculadas en función de la globalidad de la red.
  - » El control de la operativa aeroportuaria se realiza por parte de la gerencia de la sociedad de forma conjunta.

- » Las tasas o precio político que recibe la sociedad por la realización de su actividad son calculadas teniendo en cuenta prácticamente la totalidad de las actividades que realiza la sociedad y busca un equilibrio presupuestario de forma que el rentabilizar los ingresos comerciales, por ejemplo, podría generar una disminución de tarifas y los beneficiados serían los usuarios de la infraestructura.
- » Por último, el marco regulatorio establecido en la ley 1/2011 establece que las tarifas sean calculadas en función de la globalidad de la red permitiendo la recuperación de los costes de la red en su conjunto, no permitiendo la recuperación de los costes de los aeropuertos individualmente y, por lo tanto, los coeficientes correctores que minoran las tarifas de algunos aeropuertos, obligan, en orden a la recuperación plena de costes, a incrementar las tarifas del resto de aeropuertos de la Red.
- La Dirección prepara anualmente un plan de negocio (programa de Actuación Plurianual) abarcando generalmente un espacio temporal de tres ejercicios. Los principales componentes de dicho plan, que es la base del test de deterioro, son los siguientes:
  - » Proyecciones de resultados.
  - » Proyecciones de inversiones y capital circulante.
- Otras variables que influyen en el cálculo del valor recuperable son:
  - » Tipo de descuento a aplicar, entendiendo éste como la media ponderada del coste de capital, siendo las principales variables que influyen en su cálculo, el coste de los pasivos y los riesgos específicos de los activos.

- » Tasa de crecimiento de los flujos de caja empleada para extrapolar las proyecciones de flujos de efectivo más allá del período cubierto por los presupuestos o previsiones.

- Los programas de actuación plurianual son preparados en función de las mejores estimaciones disponibles y son aprobados por el Consejo de Administración.

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

Cuando una pérdida por deterioro de valor revierta posteriormente, el importe en libros de la unidad generadora de efectivo se incrementa con el límite del valor contable que tendrían en ese momento los activos de la unidad de no haberse reconocido el deterioro. Dicha reversión se reconoce como ingreso.

Como resultado del análisis anterior, durante el ejercicio 2011 no se ha detectado ningún problema de deterioro de valor significativo.

#### 5.4. INMOVILIZADO MATERIAL

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

El inmovilizado material en adscripción se halla valorado a su valor venal en el momento de la adscripción, determinado por una tasación independiente.

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

Los intereses y otras cargas financieras incurridos en la financiación de construcciones u otros activos mientras estén en proceso de fabricación y siempre que la duración de dicho proceso exceda de 12 meses, se consideran como mayor coste de los mismos.

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

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

El Grupo amortiza su inmovilizado material una vez que está en condiciones de uso siguiendo el método lineal, distribuyendo el valor contable de los activos entre los años de vida útil estimada, salvo en el caso de los terrenos que se consideran activos de vida útil indefinida y no se amortizan. Para los elementos de inmovilizado en adscripción se estimó la vida útil en el momento de la adscripción, en función del grado de utilización de los distintos elementos que componían cada epígrafe. La amortización se calcula según el método lineal en función de la vida útil de los distintos bienes utilizando los siguientes porcentajes:

	% de amortización
Construcciones	3,12 – 8,33
Instalaciones técnicas	2 – 25
Maquinaria	5 – 20
Otras instalaciones	8,3 – 16,6
Mobiliario	7,7 – 25
Otro inmovilizado	4 - 17

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

	% de amortización
Terminales de pasajeros y mercancías	3,13
Obra civil aeroportuaria	4
Equipamiento terminales	7,69 – 25
Transporte de pasajeros entre terminales	2 – 6,67
Equipamiento obra civil aeroportuaria	6,67

## 5.5. INVERSIONES INMOBILIARIAS

Las inversiones inmobiliarias comprenden edificios de oficinas en propiedad que se mantienen para la obtención de rentas a largo plazo y no están ocupadas por el Grupo. Los elementos incluidos en este epígrafe se presentan valorados por su coste de adquisición menos su correspondiente amortización acumulada y las pérdidas por deterioro que hayan experimentado.



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

## 5.6. EXISTENCIAS

Las existencias incluyen los repuestos y materiales diversos existentes en los Almacenes Centrales y en el Centro de Apoyo Logístico, y se valoran inicialmente al precio de adquisición (precio promedio ponderado). El coste de adquisición se determina en base al precio histórico para los elementos identificados en los expedientes de compra. Posteriormente, si el coste de reposición de las existencias es inferior al precio de adquisición, se efectúan las correspondientes correcciones valorativas. Si las circunstancias que causaron la corrección del valor de las existencias dejan de existir, el importe de la corrección es objeto de reversión.

## 5.7. ARRENDAMIENTOS

### Arrendamiento financiero

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

La carga financiera total se distribuye a lo largo del plazo de arrendamiento y se imputa a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en

que se devenga, aplicando el método del tipo de interés efectivo. Las cuotas contingentes son gasto del ejercicio en que se incurre en ellas. Las correspondientes obligaciones por arrendamiento, netas de cargas financieras se incluyen en "Acreedores por arrendamiento financiero". El inmovilizado adquirido en régimen de arrendamiento financiero se deprecia durante su vida útil o la duración del contrato, el menor de los dos.

### Arrendamiento operativo

- Los ingresos y gastos correspondientes a los acuerdos de arrendamiento operativo se registran en la cuenta de pérdidas y ganancias en el ejercicio en que se devengan.
- Cualquier cobro o pago que pudiera realizarse al contratar un arrendamiento operativo, se trata como un cobro o pago anticipado que se imputa a resultados a lo largo del periodo del arrendamiento.

## 5.8. INSTRUMENTOS FINANCIEROS

### Activos financieros

#### Clasificación -

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

- a) Préstamos y partidas a cobrar: son activos financieros no derivados con cobros fijos o determinables que no cotizan en un mercado activo. Se incluyen en activos corrientes, excepto para vencimientos superio-

res a 12 meses desde de la fecha del balance que se clasifican como activos no corrientes. Los préstamos y partidas a cobrar se incluyen en “Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar” en el balance.

Estos activos financieros se valoran inicialmente por su valor razonable, incluidos los costes de transacción que les sean directamente imputables, y posteriormente a coste amortizado reconociendo los intereses devengados en función de su tipo de interés efectivo, entendido como el tipo de actualización que iguala el valor en libros del instrumento con la totalidad de sus flujos de efectivo estimados hasta su vencimiento. No obstante lo anterior, los créditos por operaciones comerciales con vencimiento no superior a un año se valoran, tanto en el momento de reconocimiento inicial como posteriormente, por su valor nominal siempre que el efecto de no actualizar los flujos no sea significativo.

Al menos al cierre del ejercicio, se efectúan las correcciones valorativas necesarias por deterioro de valor si existe evidencia objetiva de que no se cobrarán todos los importes que se adeudan.

El importe de la pérdida por deterioro del valor es la diferencia entre el valor en libros del activo y el valor actual de los flujos de efectivo futuros estimados, descontados al tipo de interés efectivo en el momento de reconocimiento inicial. Las correcciones de valor, así como en su caso su reversión, se reconocen en la cuenta de pérdidas y ganancias.

b) Activos financieros mantenidos para negociar: son aquellos adquiridos con el objetivo de enajenarlos en el corto plazo o aquellos que forman parte de una cartera de la que existen evidencias de actuaciones recientes con dicho objetivo. Esta categoría incluye también los derivados financieros que no sean contratos de garantías financieras

(por ejemplo avales) ni han sido designados como instrumentos de cobertura. Al 31 de diciembre de 2011 no se han registrado activos de esta categoría.

c) Activos financieros disponibles para la venta: se trata instrumentos de patrimonio de otras empresas. En esta categoría se incluyen los valores representativos de deuda e instrumentos de patrimonio que no se clasifican en ninguna de las categorías anteriores. Se incluyen en activos no corrientes a menos que la dirección pretenda enajenar la inversión en los 12 meses siguientes a la fecha del balance. Se valoran por su valor razonable, registrando los cambios que se produzcan directamente en el patrimonio neto hasta que el activo se enajene o deteriore, momento en que las pérdidas y ganancias acumuladas en el patrimonio neto se imputan a la cuenta de pérdidas y ganancias, siempre que sea posible determinar el mencionado valor razonable. En caso contrario, se registran por su coste menos pérdidas por deterioro del valor. En el caso de los activos financieros disponibles para la venta, se efectúan correcciones valorativas si existe evidencia objetiva de que su valor se ha deteriorado como resultado de una reducción o retraso en los flujos de efectivo estimados futuros en el caso de instrumentos de deuda adquiridos o por la falta de recuperación del valor en libros del activo en el caso de inversiones en instrumentos de patrimonio. La corrección valorativa es la diferencia entre su coste o coste amortizado menos, en su caso, cualquier corrección valorativa previamente reconocida en la cuenta de pérdidas y ganancias y el valor razonable en el momento en que se efectúe la valoración. En el caso de los instrumentos de patrimonio que se valoran por su coste por no poder determinarse su valor razonable, la corrección de valor se determina del mismo modo que para las inversiones en el patrimonio de empresas del gru-

po, multigrupo y asociadas. Si existe evidencia objetiva de deterioro, la sociedad reconoce en la cuenta de pérdidas y ganancias las pérdidas acumuladas reconocidas previamente en el patrimonio neto por disminución del valor razonable. Las pérdidas por deterioro del valor reconocidas en la cuenta de pérdidas y ganancias por instrumentos de patrimonio no se revierten a través de la cuenta de pérdidas y ganancias. Los valores razonables de las inversiones que cotizan se basan en precios de compra corrientes. Si el mercado para un activo financiero no es activo (y para los títulos que no cotizan), la sociedad establece el valor razonable empleando técnicas de valoración que incluyen el uso de transacciones recientes entre partes interesadas y debidamente informadas, referencias a otros instrumentos sustancialmente iguales, métodos de descuento de flujos de efectivo futuros estimados y modelos de fijación de precios de opciones haciendo un uso máximo de datos observables del mercado y confiando lo menos posible en consideraciones subjetivas de la sociedad. Los activos financieros se dan de baja en el balance cuando se traspasan sustancialmente todos los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad del activo. En el caso concreto de cuentas a cobrar se entiende que este hecho se produce en general si se han transmitido los riesgos de insolvencia y de mora. Los activos que se designan como partidas cubiertas están sujetos a los requerimientos de valoración de la contabilidad de cobertura.

#### Pasivos financieros

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

Estas deudas se reconocen inicialmente a su valor razonable ajustado por los costes de transacción directamente imputables, registrándose posteriormente por su coste amortizado según el método del tipo de interés efectivo. Dicho interés efectivo es el tipo de actualización que iguala el valor en libros del instrumento con la corriente esperada de pagos futuros previstos hasta el vencimiento del pasivo.

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

En el caso de producirse renegociación de deudas existentes, se considera que no existen modificaciones sustanciales del pasivo financiero cuando el prestamista del nuevo préstamo es el mismo que el que otorgó el préstamo inicial y el valor actual de los flujos de efectivo, incluyendo las comisiones netas, no difiere en más de un 10% del valor actual de los flujos de efectivo pendientes de pagar del pasivo original calculado bajo ese mismo método.

#### Instrumentos derivados

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

La sociedad documenta las relaciones de cobertura y verifica al cierre de cada ejercicio que la cobertura es eficaz, es decir, que es esperable que los cambios en los flujos de efectivo de la partida cubierta se compensen casi completamente por los del instrumento de cobertura y que, retrospectivamente, los resultados de la cobertura hayan oscilado

dentro de un rango de variación del 80 al 125% respecto del resultado de la partida cubierta.

Los instrumentos financieros derivados calificados, de acuerdo con el párrafo anterior, como de cobertura se registran como activo o pasivo, según su signo, por su valor razonable, con contrapartida en la cuenta "Operaciones de cobertura" del patrimonio neto, hasta que tiene lugar su vencimiento, momento en que se imputan en la cuenta de pérdidas y ganancias a la vez que el elemento cubierto.

La contabilización de coberturas es interrumpida cuando el instrumento de cobertura vence, o es vendido, finalizado o ejercido, o deja de cumplir los criterios para la contabilización de coberturas. En ese momento, cualquier beneficio o pérdida acumulada correspondiente al instrumento de cobertura se transfiere a los resultados del período.

#### 5.9. PATRIMONIO NETO

El capital social está representado por acciones ordinarias. Los costes de emisión de nuevas acciones u opciones se presentan directamente contra el patrimonio neto, como menores reservas. Cuando cualquier sociedad del Grupo adquiere acciones de la sociedad (acciones propias), la contraprestación pagada, incluido cualquier coste incremental directamente atribuible, se deduce del patrimonio neto hasta su cancelación, emisión de nuevo o enajenación. Cuando estas acciones se venden o se vuelven a emitir posteriormente, cualquier importe recibido, neto de cualquier coste incremental de la transacción directamente atribuible, se incluye en el patrimonio neto.

#### 5.10. SUBVENCIONES, DONACIONES Y LEGADOS RECIBIDOS

Las subvenciones, donaciones y legados de capital no reintegrables se contabilizan como tales cuando existe un acuerdo individualizado de concesión de la subvención, se hayan cumplido las condiciones establecidas para su concesión y no existan dudas razonables sobre su recepción. Desde el ejercicio 2009, como consecuencia de la aprobación de la Orden EHA/733/2010, de 25 de marzo, por la que se aprueban aspectos contables de empresas públicas que operan en determinadas circunstancias, en el caso de subvenciones concedidas para la construcción de un activo cuya ejecución no se haya completado, la subvención se califica como no reintegrable en proporción a la obra ejecutada siempre que no existan dudas razonables de que concluirá la construcción según las condiciones establecidas en el acuerdo de concesión. Con carácter general, se valoran por el valor razonable del importe o del bien concedido y se contabilizan en el patrimonio neto, deducido el efecto fiscal, imputándose a resultados en proporción a la depreciación experimentada por los activos financiados por dichas subvenciones, salvo que se trate de activos no depreciables, en cuyo caso se imputan a resultados del ejercicio en que se produzca la enajenación o la corrección valorativa de los mismos. Las subvenciones oficiales concedidas para compensar costes se reconocen como ingresos sobre una base sistemática, a lo largo de los períodos en los que se extiendan los costes que pretenden equilibrar.

Las subvenciones, donaciones y legados que tengan carácter de reintegrables se registrarán como pasivos hasta que adquieran la condición de no reintegrables o se produzca su reintegro.

Las subvenciones de explotación se abonan a resultados en el momento en que se conceden. Si se conceden para financiar gastos específi-

cos la imputación se realizará a medida que se devenguen los gastos financiados registrándose entre tanto como pasivo o como patrimonio neto en función de su consideración de reintegrables o no.

#### 5.11. PROVISIONES Y CONTINGENCIAS

El Grupo en la presentación de las cuentas anuales 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 de la sociedad.

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

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.

#### 5.12. 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.

Concretamente, el balance consolidado adjunto recoge las siguientes provisiones para compromisos laborales adquiridos:

##### Premios de permanencia

El artículo 138 del I convenio colectivo de grupo de empresas Aena (entidad pública empresarial Aena y Aena Aeropuertos, S.A.) establece unos premios de permanencia por los servicios efectivamente prestados durante un período de 25, 30 o más años. La sociedad provisiona el valor actual de la mejor estimación posible de las obligaciones comprometidas a futuro, en base a un cálculo actuarial. Las hipótesis más relevantes tenidas en cuenta para la obtención del cálculo actuarial son las siguientes:

Tipo de interés técnico:	4,60%
Crecimiento salarial:	2,0%
Tabla de mortalidad:	PERM/F2000
Sistema financiero utilizado:	Capitalización individual
Método de devengo:	Projected Unit Credit
Edad de jubilación:	65 años
Tablas de invalidez:	OM 77

#### Premio de jubilación anticipada

El artículo 154 del I convenio colectivo de grupo de empresas Aena (entidad pública empresarial Aena y Aena Aeropuertos, S.A.) establece que todo trabajador con edad comprendida entre los 60 y los 64 años que, de conformidad con las disposiciones vigentes tenga derecho a ello podrá jubilarse de forma voluntaria y anticipada y recibirá una indemnización tal que, sumada a los derechos consolidados en el plan de pensiones, en el momento de la extinción de su contrato, sea equivalente a cuatro mensualidades de la base de cálculo y del complemento de antigüedad para cada año que le reste para cumplir los 64, o la parte proporcional correspondiente.

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

El Grupo registra en el balance el activo o pasivo que puede surgir por la diferencia entre el valor actual de las retribuciones comprometidas y el valor actual de los activos afectos al fondo externalizado. Las principales hipótesis actuariales utilizadas han sido las siguientes:

Tipo de interés técnico:	2,58%
Crecimiento salarial a largo plazo:	3,00%
Rentabilidad Fondo Aportación Definida:	4,00%
Tipo garantizado Mapfre:	3,10%
Tabla de mortalidad:	PERM/F2000
Sistema financiero utilizado:	Capitalización individual
Método de devengo:	Projected Unit Credit
Edad de jubilación:	65 años

#### 5.13. INDEMNIZACIÓN POR DESPIDO

De acuerdo con la reglamentación de trabajo vigente, el Grupo está obligada al pago de indemnizaciones a los empleados con quienes rescinda sus relaciones laborales en determinadas circunstancias. Las indemnizaciones por despido susceptibles de cuantificación razonable se registran como gasto en el ejercicio en el que se comunica a los interesados la decisión de despido. Los administradores del Grupo no prevén despidos en el futuro que hagan necesaria la dotación de una provisión significativa por este concepto.

#### 5.14. Impuesto sobre beneficios

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

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

El gasto o el ingreso por impuesto diferido se corresponde con el reconocimiento y la cancelación de los activos y pasivos por impuesto diferido. Éstos incluyen las diferencias temporarias que se identifican como aquellos importes que se prevén pagaderos o recuperables derivados de las diferencias entre los importes en libros de los activos y pasivos y su valor fiscal, así como las bases imponibles negativas pendientes de compensación y los créditos por deducciones fiscales no aplicadas fiscalmente. Dichos importes se registran aplicando a la diferencia temporaria o crédito que corresponda el tipo de gravamen al que se espera recuperarlos o liquidarlos.

Se reconocen pasivos por impuestos diferidos, en general, para todas las diferencias temporarias imponibles.

En cambio, los activos por impuestos diferidos sólo se reconocen en la medida en que se considere probable que la sociedad vaya a disponer de ganancias fiscales futuras contra las que poder hacerlos efectivos.

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

En cada cierre contable se reconsideran los activos por impuestos diferidos registrados, efectuándose las oportunas correcciones a los mismos

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

La sociedad tributa en régimen de consolidación fiscal en el perímetro de consolidación de su único accionista con determinadas sociedades filiales al cumplir con las condiciones establecidas para ello.

Las sociedades que integran el Grupo fiscal en el ejercicio 2011 son las siguientes:

1. La Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea".
2. Aena Aeropuertos, S.A.
3. Aena Desarrollo Internacional, S.A.
4. Centros Logísticos Aeroportuarios, S.A. (CLASA).

#### 5.15. TRANSACCIONES EN MONEDA EXTRANJERA

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

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



#### 5.16. 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 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 consolidadas.

#### 5.17. 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.

Los gastos derivados de la protección y mejora del medio ambiente se imputan a resultados en el ejercicio en que se devenguen, con independencia del momento en el que se produzca la corriente monetaria o financiera derivada de ellos.

Las provisiones relativas a responsabilidades probables o ciertas, litigios en curso e indemnizaciones u obligaciones pendientes de cuantía indeterminada de naturaleza medioambiental, no cubiertas por las pólizas de seguros suscritas, se constituyen en el momento del nacimiento de la responsabilidad o de la obligación que determina la indemnización.

#### 5.18. TRANSACCIONES CON VINCULADAS

La sociedad realiza todas sus operaciones con vinculadas a valores de mercado. Adicionalmente, los precios de transferencia se encuentran adecuadamente soportados, por lo que los administradores de la sociedad consideran que no existen riesgos significativos por este aspecto de los que puedan derivarse pasivos de consideración en el futuro.

Con carácter general, las operaciones entre empresas del grupo se contabilizan en el momento inicial por su valor razonable. En su caso, si el precio acordado difiere de su valor razonable, la diferencia se registra atendiendo a la realidad económica de la operación. La valoración posterior se realiza conforme con lo previsto en las correspondientes normas.

No obstante lo anterior, en las operaciones de fusión, escisión o aportación no dineraria de un negocio los elementos constitutivos del negocio adquirido se valoran por el importe que corresponde a los mismos, una vez realizada la operación, en las cuentas anuales consolidadas del grupo o subgrupo.

Cuando no intervenga la empresa dominante, del grupo o subgrupo, y su dependiente, las cuentas anuales a considerar a estos efectos serán

las del grupo o subgrupo mayor en el que se integren los elementos patrimoniales cuya sociedad dominante sea española.

En estos casos la diferencia que se pudiera poner de manifiesto entre el valor neto de los activos y pasivos de la sociedad adquirida, ajustado por el saldo de las agrupaciones de subvenciones, donaciones y legados recibidos y ajustes por cambios de valor, y cualquier importe del capital y prima de emisión, en su caso, emitido por la sociedad absorbente se registra en reservas.

#### 5.19. COMBINACIONES DE NEGOCIOS

Las operaciones de fusión, escisión y aportación no dineraria de un negocio entre empresas del grupo se registra conforme con lo establecido para las transacciones entre partes vinculadas (Nota 5.18).

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

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

## 6. Gestión del riesgo financiero

Las actividades del Grupo están expuestas a diversos riesgos financieros: riesgo de mercado, riesgo de crédito y riesgo de liquidez. El programa de gestión del riesgo global de la sociedad se centra en la incertidumbre de los mercados financieros y trata de minimizar los efectos potenciales adversos sobre su rentabilidad financiera. El consejo proporciona políticas para la gestión del riesgo global, así como para áreas concretas como riesgo de tipo de cambio, riesgo de tipo de interés, riesgo de liquidez, empleo de derivados y no derivados e inversión del exceso de liquidez.

El principio fundamental de la política financiera del Grupo se basa en la centralización de la misma en la Dirección de Administración y Finanzas de su matriz, la entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), de modo que la totalidad de los activos y pasivos financieros se contratan y gestionan desde dicha Dirección.

Existe un contrato de reconocimiento de deuda financiera entre Aena Aeropuertos, S.A. y su matriz, mediante el cual Aena Aeropuertos, S.A. reconoce el 94,9% de las deudas financieras de su matriz, que es quien mantiene y gestiona el 100% de la deuda con las entidades financieras.

A continuación se indican los principales riesgos de carácter financiero:

#### a) Riesgo de mercado

El objetivo del Grupo en la gestión del riesgo de tipo de interés es la optimización del gasto financiero dentro de los límites de riesgo esta-

blecidos. El Grupo no realiza habitualmente transacciones comerciales en divisa distinta del euro, por lo que el riesgo de gasto financiero se reduce al riesgo de tipo de interés, siendo las variables de riesgo el Euribor a tres meses (utilizado para la deuda a largo plazo) y el Euribor a un mes (usado en pólizas de crédito).

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

Los gastos financieros se deben principalmente a la deuda financiera reconocida con la empresa matriz. Asimismo, la empresa matriz tiene contratadas operaciones de cobertura de tipos de interés y que son transferidas a la sociedad descritas en la Nota 15. El coste del 94,9% de dichos derivados se está imputando a la sociedad, dado que cubren el riesgo del tipo de interés de dicha proporción de algunos préstamos.

#### 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 sociedades como el Instituto de Crédito Oficial y el Banco Europeo de Inversiones, así como la contratación de líneas de liquidez a corto y medio plazo. La entidad que obtiene la financiación con el exterior es la sociedad matriz, que financia a Aena Aeropuertos, S.A. mediante contratos de reconocimiento de deuda.

#### c) Riesgo de crédito

El riesgo de crédito es prácticamente inexistente, puesto que sus principales clientes son las compañías aéreas, y se suele cobrar al contado o por anticipado. En cuanto a los clientes comerciales, que mantienen arrendados locales en los distintos aeropuertos, se gestiona el riesgo a través de la obtención de avales y fianzas. La sociedad mantiene su tesorería y activos líquidos equivalentes bajo el control centralizado de la Dirección de Administración y Finanzas de la entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, mediante cuentas de cash-pooling (Nota 15).

## 7. Inmovilizado intangible

Los movimientos habidos en las cuentas incluidas en el Inmovilizado intangible para el ejercicio 2011 han sido los siguientes (en miles de euros):

Coste	Desarrollo	Aplicaciones informáticas	Otro inmovilizado intangible	Otro inmovilizado intangible en curso	Total
Saldo inicial	-	-	-	-	-
Altas por consolidación	-	315	-	-	315
Aportación no dineraria	787	35.018	5.532	39.920	81.257
Altas	9	13.941	137	9.843	23.930
Bajas	-	7.000	(252)	(7.925)	(1.177)
Traspasos (Nota 8)	-	(17)	-	-	(17)
Saldo final	796	56.257	5.417	41.838	104.308
Amortización					
Saldo inicial	-	-	-	-	-
Altas por consolidación	-	(31)	-	-	(31)
Altas	(186)	(10.861)	(1.165)	-	(12.212)
Ajuste de amortización(*)	(6)	(353)	(51)	-	(410)
Bajas	-	17	-	-	17
Traspasos (Nota 8)	-	-	1.331	-	1.331
Saldo final	(192)	(11.228)	115	-	(11.306)
Valor neto contable	604	45.029	5.532	41.838	93.003

(\*) Corresponde al gasto por amortización comprendido por el periodo entre el 1 de junio y el 8 de junio de 2011, fecha en el que fue transferido al accionista a través de la cuenta intercompañía sin afectar los saldos iniciales de la aportación no dineraria.

El coste de las altas y amortización acumulada de la aportación no dineraria asciende a 325.488 y 244.231 miles de euros, respectivamente.

El Grupo ha adquirido a empresas vinculadas durante el ejercicio 2011 los siguientes elementos de su inmovilizado intangible (en miles de euros):

	2011	
	Valor contable (bruto)	Amortización acumulada
Desarrollo	900	-
Aplicaciones informáticas	843	-
Otro inmovilizado intangible	4.062	(61)
Total	5.805	(61)

Las principales adiciones del ejercicio 2011 en el epígrafe de “Aplicaciones Informáticas” corresponden a adquisiciones, así como mejoras y desarrollos, de nuevas tecnologías para aplicaciones informáticas, relativas a los servicios centrales de aeropuertos.

Del total de los costes activados al 31 de diciembre de 2011 en las distintas clases de inmovilizado intangible, se incluyen activos en curso de acuerdo con el siguiente detalle (en miles de euros):

	2011
Desarrollo	1.709
Aplicaciones informáticas	18.207
Otro inmovilizado intangible	21.922
Total	41.838

Durante el ejercicio 2011 se han activado un total de 259 miles de euros de gastos financieros asociados al inmovilizado intangible.

Al 31 de diciembre de 2011 existe inmovilizado intangible en uso con un coste original de 225.410 miles de euros, que está totalmente amortizado. El detalle es el siguiente (en miles de euros):

	Valor contable (bruto)
Aplicaciones informáticas	101.775
Otro inmovilizado intangible	123.635
Total	225.410

## 8. Inmovilizado material

Los movimientos habidos en las cuentas incluidas en el Inmovilizado material durante el ejercicio 2011 han sido los siguientes (en miles de euros):

Coste	Terrenos y construcciones	Instalaciones técnicas y Maquinaria	Otras Instalaciones, Utillaje y Mobiliario	Otro inmovilizado	Inmovilizado en curso	Total
Saldo inicial	-	-	-	-	-	-
Altas por consolidación	1.646	6.766	389	60	680	9.541
Aportación no dineraria	11.122.695	555.149	2.393.063	131.205	1.669.760	15.871.872
Altas	515.090	23.566	87.024	25.473	219.291	870.444
Bajas	(38.299)	(9.367)	(9.678)	(23.397)	(103.490)	(184.231)
Traspasos (Nota 7)	285.745	27.189	83.195	12.966	(409.078)	17
Saldo final	11.886.877	603.303	2.553.993	146.307	1.377.163	16.567.643
Amortización						
Saldo inicial	-	-	-	-	-	-
Altas por consolidación	(436)	(1.749)	(244)	(78)	-	(2.507)
Altas	(257.620)	(46.870)	(6.502)	(162.921)	-	(473.913)
Ajuste de amortización (*)	(9.966)	(1.699)	(5.669)	(518)	-	(17.852)
Bajas	14.751	9.128	7.508	23.014	-	54.401
Traspasos (Nota 7)	(4.161)	2.846	(247)	230	-	(1.332)
Saldo final	(257.432)	(38.344)	(5.154)	(140.273)	-	(441.203)
Valor neto contable	11.629.445	564.959	2.548.839	6.034	-	16.126.440

(\*) Corresponde al gasto por amortización comprendido por el periodo entre el 1 de junio y el 8 de junio de 2011, fecha en el que fue transferido al Accionista a través de la cuenta intercompañía sin afectar los saldos iniciales de la aportación no dineraria (Nota 4).

El coste de las altas y amortización acumulada de la aportación no dineraria asciende a 21.686.940 y 5.815.068 miles de euros, respectivamente.

El Grupo posee inmuebles cuyo valor por separado de la construcción y del terreno, al cierre del ejercicio 2011 es el siguiente (en miles de euros):

	Valor contable (bruto)
Terrenos	3.577.555
Construcciones	8.309.322
Total	11.886.877

Durante el ejercicio 2011 el Grupo ha adquirido a empresas vinculadas los siguientes elementos de su inmovilizado material (en miles de euros):

	2011	
	Valor contable (bruto)	Amortización acumulada
Terrenos y construcciones	496	8
Instalaciones técnicas y Maquinaria	147	3
Otras Instalaciones, Utillaje y Mobiliario	-	-
Inmovilizado en curso	19.398	-
Otro inmovilizado	-	-
Total	20.041	11

Durante el ejercicio 2011 se han activado un total de 20.210 miles de euros de gastos financieros devengados en el ejercicio correspondientes a la financiación del inmovilizado en curso, 3.052 miles de euros por costes medioambientales y 230.156 miles de euros por justiprecio de las expropiaciones, así como 3.689 miles de euros de trabajos internos realizados por el Grupo para su inmovilizado material.

#### a) Adiciones de inmovilizado

Las principales adiciones que se han registrado en el ejercicio 2011 se detallan a continuación:

##### Terrenos y construcciones

Las adiciones ascienden a un importe de 515.090 miles de euros y, corresponden, principalmente, a los terrenos adquiridos para llevar a cabo ampliaciones en diversos aeropuertos.

En lo que respecta a construcciones, las principales altas del ejercicio 2011 corresponden a:

- Construcción de la nueva terminal del Aeropuerto de Santiago de Compostela.
- Edificio de aparcamiento de vehículos y bloque técnico en el Aeropuerto de Vigo.

##### Inmovilizado en curso

Los principales conceptos que se encuentran en curso para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2011 corresponden a la ampliación de campos de vuelos en Málaga, adecuación del edificio terminal en



Ibiza, ampliación de la Terminal T-2 en Gran Canaria y ampliación de pistas de vuelos en La Coruña.

#### Instalaciones y otro inmovilizado

Las adiciones del ejercicio 2011 corresponden, principalmente a:

- Sistemas de detección de incendios y gestión integral de instalaciones en el Aeropuerto de Alicante.
- Instalación de climatización y ventilación, e instalación de detección de incendios en el Aeropuerto de Menorca.
- Adecuación de ventilación del túnel de servicio aeroportuario y acometida eléctrica en el módulo de carga sur para el Aeropuerto de Madrid-Barajas.
- Climatización del edificio terminal, sistema de gestión y control para el tratamiento de equipajes y ampliación en la capacidad para el suministro eléctrico en el Aeropuerto de La Palma.
- Mejoras en la fiabilidad del sistema eléctrico y obras efectuadas en el edificio terminal procesador del Aeropuerto de Barcelona-El Prat.

#### b) Bajas

Las principales bajas del ejercicio corresponden a retiros derivados de instalaciones y otros activos en los aeropuertos de Madrid-Barajas, La Palma, Gran Canaria, Tenerife Sur y Barcelona-El Prat.

Dentro de las bajas del ejercicio, se incluyen, fundamentalmente, los siguientes conceptos que no han generado un cargo a la cuenta de pérdidas y ganancias consolidadas:

- Reversiones de provisiones dotadas en ejercicios anteriores por riesgos medioambientales por importe de 39.126 miles de euros para cumplir con la normativa vigente.

#### c) Deterioro

El Grupo ha efectuado el test de deterioro del inmovilizado no identificando ajuste al 31 de diciembre de 2011.

#### d) Subvenciones recibidas

A 31 de diciembre de 2011, el Grupo tiene subvenciones afectas al inmovilizado por importe de 460.987 miles de euros netos de impuestos (Nota 18-I). El coste bruto de los activos afectos a estas subvenciones es de 2.337 millones de euros, que corresponden a inmovilizado material.

Adicionalmente, el grupo tiene subvenciones concedidas y no ejecutadas por importe de 102.601 miles de euros.

#### e) Limitaciones

Los terrenos, edificios y construcciones aportados han perdido la condición de bienes de dominio público por efecto de la desafectación realizada por el artículo 9 del Real-Decreto Ley 13/2011, de 3 de diciembre, en el que se establece que todos los bienes de dominio público estatal adscritos a la entidad pública empresarial Aena que no estén afectos a los servicios de navegación aérea, incluidos los destinados a los servicios de tránsito aéreo de aeródromo, dejarán de tener naturaleza de bienes de dominio público, sin que por ello se entienda alterado el fin expropiatorio, por lo que no procederá su reversión.

#### f) Bienes totalmente amortizados

Al 31 de diciembre de 2011 existe inmovilizado material que está totalmente amortizado y que sigue en uso, de acuerdo con el siguiente detalle (en miles de euros):

	Valor contable (bruto)
Terrenos y construcciones	748.760
Instalaciones técnicas y Maquinaria	282.058
Otras Instalaciones, Utillaje y Mobiliario	374.107
Otro inmovilizado	133.433
Total	1.538.358

#### g) Compromisos

Las inversiones pendientes de ejecutar al 31 de diciembre de 2011 ascienden a 858 millones de euros aproximadamente, entre las que se encuentran las pendientes de formalizar y las firmes pendientes de ejecutar.

#### h) Activos por rama de negocio

El siguiente es un desglose de los activos por rama de negocio al 31 de diciembre de 2011 (en miles de euros):

Descripción	2011
Aeropuertos	15.449.053
Aparcamientos	620.913
Otro inmovilizado	56.474
Total	16.126.440

#### i) 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. Al cierre del ejercicio 2011 no existe déficit de cobertura.

#### j) Arrendamientos

El grupo arrienda parte de su inmovilizado material a terceros para la explotación comercial (Nota 10).

## 9. 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 Centros Logísticos Aeroportuarios, S.A. para el desarrollo de su actividad.

El movimiento ha sido el siguiente (en miles de euros):

	Construcciones	Instalaciones técnicas	Otras Instalaciones	Total
Saldo inicial	-	-	-	-
Altas por consolidación	111.533	5.323	26	116.882
Altas	789	731	-	1.520
Saldo final	112.322	6.054	26	118.402

	Construc- ciones	Instalaciones técnicas	Otras Instalaciones	Total
Amortizaciones				
Saldo inicial	-	-	-	-
Altas por consolidación	(26.519)	(2.332)	(16)	(28.867)
Altas	(3.156)	(306)	(2)	(3.464)
Saldo final	(29.675)	(2.638)	(18)	(32.331)
Valor neto contable	82.647	3.417	8	86.071

#### Adiciones de inversiones inmobiliarias

Las principales adiciones del ejercicio 2011 se corresponden con las instalaciones de tecnologías asociadas a la eficiencia energética y al desarrollo sostenible y de otras instalaciones técnicas en los edificios de servicios centrales de la sociedad dependiente Centros Logísticos Aeroportuarios, S.A.

#### Garantías

Al cierre del ejercicio 2011 no existen elementos de inversiones inmobiliarias sujetas a garantías.

#### Pólizas de seguros

La política del Grupo es formalizar pólizas de seguros para cubrir los posibles riesgos a que están sujetos a los diversos elementos de sus inversiones inmobiliarias. Al cierre del ejercicio 2011 el Grupo tiene razonablemente cubierto estos riesgos.

#### Inversiones inmobiliarias totalmente amortizadas

A 31 de diciembre de 2011 no existen inversiones inmobiliarias totalmente amortizadas.

## 10. Arrendamientos

#### Arrendamientos financieros

Al cierre del ejercicio 2011 la sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional, S.A. tiene suscrito un contrato de arrendamiento financiero de un sistema automatizado de inspección en vuelo (consola) que se encuentra registrado como "inmovilizado material" del balance consolidado a 31 de diciembre de 2011 (véase nota 8).

A 31 de diciembre de 2011 el importe de las cuotas mínimas de arrendamiento a pagar en el futuro, sin incluir incrementos de inflación u otras cuotas contingentes, derivado de dicho contrato de arrendamiento financiero es el siguiente (en miles de euros):

	2011	
	Cuotas mínimas	Intereses
Menos de un año	465	43
Entre uno y cinco años	2.124	77
Más de cinco años	-	-
Total	2.589	120

### Arrendamientos operativos

La entidad dominante utiliza en régimen de arrendamiento operativo a terceros diversos activos entre los que destaca los detallados a continuación junto con las principales características de los contratos correspondientes (miles de euros):

Activo	Localización	Fecha de vencimiento	Renta anual sin IVA	Observaciones
Edificio Piovera (1)	Madrid	31/01/2016	3.874	Renta revisable en función del IPC
Edificio 2 Senasa	Madrid	31/12/12 (prórroga automática anual hasta 5 años)	140	Renta revisable en función del IPC

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

Los pagos mínimos totales futuros por los arrendamientos operativos no cancelables son los siguientes (en miles de euros):

	2011
Menos de un año	4.014
Entre uno y cinco años	20.069
Total	24.083

La Sociedad Aena Aeropuertos, S.A cede en alquiler varias tiendas y almacenes bajo contratos no cancelables de arrendamiento operativo. Estos contratos tienen una duración de entre cinco y diez años, siendo

la mayor parte de los mismos renovables a su vencimiento en condiciones de mercado.

Los cobros mínimos totales futuros por los arrendamientos operativos no cancelables son los siguientes (en miles de euros):

	2011
Menos de un año	673.707
Entre uno y cinco años	3.197.297
Total	3.871.004

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 de IPC, ni actualizaciones futuras de rentas pactadas contractuales (en miles de euros):

	2011 Cuotas mínimas
Menos de un año	1.253
Entre uno y cinco años	5.228
Más de cinco años	252.202
Total	258.683

Dichos arrendamientos corresponden, principalmente, a los bienes incluidos dentro del epígrafe "Inversiones inmobiliarias" con un coste original de 116.838 miles de euros, teniendo unos ingresos anuales en concepto de alquileres por importe de 17.710 miles de euros. El total de superficie construida asciende a 137 miles de m<sup>2</sup>.

## 11. Participaciones puestas en equivalencias

Participaciones en sociedades puestas en equivalencia

El detalle y movimiento del epígrafe ha sido el siguiente (en miles de euros):

	Valor inicial de la participación	Aportación resultados ejercicios	Dividendos recibidos	Diferencias de conversión	Otros	Valor final de la participación
RAESA	1.353	1.277	(735)	-	-	1.895
SACSA	1.891	916	(289)	48	99	2.665
AMP	66.894	2.184	(2.421)	(5.405)	-	61.252
ACSA	677	1.150	(754)	17	-	1.090
AEROCALI	1.432	557	-	37	-	2.026
Total	72.247	6.084	(4.199)	(5.302)	99	68.929

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 al 31 de diciembre de 2011 es el siguiente (en miles de euros):

	Deudor	Acreedores varios	Ingresos Prestación de servicios	Gastos Servicios recibidos	Ingresos financieros
RAESA	4.949	156	11.087	345	735
ACSA	27	-	298	-	-
SACSA	52	-	417	-	-
AMP	1.145	-	3.196	-	-
Aerocali	15	-	256	-	-
Total	6.189	156	15.254	345	735

## 12. Instrumentos financieros

### Activos y pasivos financieros

#### Análisis por categorías

Los activos financieros salvo inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, multigrupo y asociadas.

El valor en libros de cada una de las categorías de instrumentos financieros establecidas en la norma de registro y valoración de "Instrumentos financieros" al 31 de diciembre de 2011, es el siguiente (en miles de euros):

Categorías / Clases	Largo plazo		Total
	Instrumentos de patrimonio	Otros	
Activos disponibles para la venta:	57.786	-	57.786
- Valorados a coste	57.769	-	57.786
Inversiones mantenidas hasta el vencimiento	-	1.138	1.121
Total	57.769	1.138	58.907
Categorías / Clases	Corto plazo		Total
	Créditos a empresas	Otros instrumentos financieros	
Préstamos y partidas a cobrar con el grupo	44.619	16.886	61.505
Préstamos y partidas a cobrar	472	258.814	259.286
Total	45.091	275.700	320.791

## Pasivos financieros

Categorías / Clases	Largo plazo		
	Deudas con entidades de crédito	Derivados y otros	Total
Débitos y partidas a pagar	6.501	11.149.675	11.156.176
Total	6.501	11.149.675	11.156.176
Categorías / Clases	Corto plazo		
	Deudas con entidades de crédito	Derivados y otros	Total
Débitos y partidas a pagar	2.846	2.050.128	2.052.974
Total	2.846	2.050.128	2.052.974

Análisis por vencimientos

Al 31 de diciembre de 2011, los importes de los instrumentos financieros con un vencimiento determinado o determinable clasificados por año de vencimiento son los siguientes (en miles de euros):

## Pasivos financieros

	2012	2013	2014	2015	2016 y otros	Total
Deudas con entidades de crédito	2.846	2.750	2.750	333	668	9.347
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	2.050.128	887.165	885.653	937.622	8.439.235	13.199.803
Total	2.052.974	889.915	888.403	937.955	8.439.903	13.209.150



## 13. Inversiones financieras a largo plazo

El detalle de las inversiones financieras a largo plazo es el siguiente (en miles de euros):

	2011
Activos financieros disponibles para la venta	57.769
Fianzas depositadas	1.138
	58.907

### Activos financieros disponibles para la venta

En este epígrafe se incluyen los valores representativos de deuda e instrumentos de patrimonio de otras empresas, en las cuales el grupo no posee control ni influencia significativa en la toma de decisiones de éstas. En particular, el Grupo recoge en esta categoría las participaciones minoritarias que posee en las sociedades que se detallan a continuación (en miles de euros):

Nombre y Domicilio	Actividad	Importe de la participación	Fracción del Capital Directo (%)	Titular de la participación
Agencia Barcelona Regional Edificio Centreservei, Zona Franca Carrer 60, 25-27 Barcelona (2)	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.	180	11,76	Aena Aeropuertos, S.A.
Airport Concessions and Development Limited (ACDL) 10, Upper Bank St- London – U.K. (1) (*)	Gestión de activos financieros del grupo aeroportuario TBI.	57.422	10	Aena Desarrollo, Internacional, S.A.

Nombre y Domicilio	Actividad	Importe de la participación	Fracción del Capital Directo (%)	Titular de la participación
European Satellite Service Provider, SAS (ESSP SAS) Toulouse – Francia (1)	Explotación del sistema de navegación por satélite.	167	16,67	Aena Desarrollo Internacional, S.A.
Total		57.769		

(\*) Esta sociedad tiene reconocida una provisión por deterioro de la participación por importe de 21.174 miles de euros, siendo el importe en libros de la participación 78.596 miles de euros.

(1) Sociedad auditada por otros auditores.

(2) Sociedad auditada por PwC.

Estas sociedades no cotizan en bolsa y al 31 de diciembre de 2011 no se ha podido estimar con fiabilidad su valor razonable. Por este motivo, estas participaciones se hallan valoradas a coste, habiéndose hallado la corrección valorativa aplicable, en su caso, como la diferencia entre el valor en libros de éstas y su valor recuperable.

## 14. Clientes por ventas y prestaciones de servicios

El saldo del epígrafe “clientes por ventas y prestaciones de servicios” del balance adjunto al cierre del ejercicio 2011 se desglosa de la siguiente manera (en miles de euros):

	2011
Clientes por prestación de servicios	240.727
Clientes de dudoso cobro	84.594
Menos: provisión por deterioro	(84.594)
Clientes, empresas del grupo, y asociadas	16.886
Deudores varios	7.568
Personal	1.462
Otros créditos con las Administraciones Públicas	136.873
Total	403.516

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

cobro la vía de apremio, cuya gestión se realizará por los órganos de recaudación de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

Una parte significativa de los saldos recogidos en el epígrafe de clientes por prestación de servicios pertenecen a las siguientes empresas (en miles de euros):

	2011
Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.	44.243
Aldeasa, S.A.	26.139
Vueling Airlines, S.A.	18.143
Air Europa Líneas Aéreas, S.A.	8.384
Dufry Islas Canarias, S.R.L.	7.050
Easy Jet Airlines Co. Ltd.	5.352
Publimedia Sistemas Publicitarios, S.L.	3.954
Otros	127.461
<b>Total</b>	<b>240.726</b>

Las pérdidas, deterioro y provisiones por operaciones comerciales en el ejercicios 2011 han sido las siguientes (en miles de euros):

	2011
Saldo inicial	-
Alta por combinación de negocio	124.300
Variación provisión deterioro	5.879
Otros movimientos	2.000
Ajuste apremio	(47.585)
<b>Total</b>	<b>84.594</b>

## 15. Deudas a largo plazo y deudas a corto plazo

El detalle de los epígrafes “Deudas a largo plazo” y “Deudas a corto plazo” del pasivo del balance al 31 de diciembre de 2011 se muestra a continuación (en miles de euros):

	2011	
	Largo plazo	Corto Plazo
Deudas con empresas del grupo	11.144.645	884.512
Deudas con entidades de crédito	6.501	2.846
Acreedores por arrendamiento financiero	2.124	465
Derivados	49	-
Proveedores de inmovilizado	2.857	625.556
Deudas con empresas del grupo y asociadas - Cash pooling	-	202.765
<b>Total</b>	<b>11.156.176</b>	<b>1.716.144</b>

## 15.1 OPERACIONES Y SALDOS CON PARTES VINCULADAS

El detalle de saldos deudores y acreedores mantenidos con empresas del Grupo y vinculadas al cierre del ejercicio 2011 es el siguiente (en miles de euros):

	Deudor	Créditos a corto plazo (Impuestos)	Deudas a largo plazo	Deudas a corto plazo	Proveedor Inmovilizado	Cuenta a pagar Cash Pooling	Otros Pasivos
Entidad dominante:							
Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea"	10.671	44.619	11.144.645	867.197	-	202.765	2.831
Operaciones con empresas puesta en equivalencia:							
Restauración de Aeropuertos Españoles, S.A. (RAESA)	4.949	-	-	-	-	-	-
ACSA	27	-	-	-	-	-	-
SACSA	52	-	-	-	-	-	-
AMP	1.145	-	-	-	-	-	-
Aerocali	15	-	-	-	-	-	-
Operaciones con partes vinculadas:							
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)	26	-	-	-	14.393	-	-
Centro de Referencia Investigación, Desarrollo e Innovación ATM A.I.E. (CRIDA)	-	-	-	-	91	-	-
Total	16.886	44.619	11.144.645	867.197	14.484	202.765	2.831

El detalle de las transacciones efectuadas en empresas del Grupo y vinculadas para el ejercicio 2011 son las siguientes (en miles de euros):

	Ingresos por prestación de servicios	Trasposos de inmovilizado (*)	Servicios recibidos	Adquisiciones de inmovilizado	Dividendos recibidos	Ingresos financieros	Pérdidas imputadas en instrumentos de cobertura	Gastos financieros
AENA (Ente Público)	11.847	(1.396)	153.576	-	-	-	12.896	188.773
CRIDA	2	-	-	900	-	-	-	-
INECO	85	-	10.246	24.947	-	-	-	-
Empresas Puesta en equivalencia:								
RAESA	11.087	-	345	-	-	(735)	-	-
ACSA	298	-	-	-	-	-	-	-
SACSA	417	-	-	-	-	-	-	-
AMP	3.196	-	-	-	-	-	-	-
Aerocali	256	-	-	-	-	-	-	-
Otras partes vinculadas:								
GAP	-	-	124	-	-	-	-	-
TBI	229	-	-	-	-	-	-	-
ACDL	-	-	-	-	1.744	-	-	-
Total	27.417	(1.396)	164.291	25.847	1.744	(735)	12.896	188.773

### Coberturas de flujos de efectivo

La entidad matriz, tiene contratados determinados instrumentos financieros de cobertura de tipos de interés, los cuales son transferidos a Aena Aeropuertos, S.A. para cubrir la deuda entre ambas sociedades. Al 31 de diciembre de 2011 el detalle es el siguiente (en miles de euros):

	Clasificación	Tipo	31/12/2011	Inicio	Vencimiento	Liquidación
Swap	Cobertura de tipo de interés	Variable (Euribor 3M) a Fijo (2,8025%)	1.194.391	15/03/2011	15/03/2013	Trimestral
Swap	Cobertura de tipo de interés	Variable (Euribor 3M) a Fijo (2,57%)	255.000	15/12/2011	15/03/2016	Trimestral
Swap	Cobertura de flujos de efectivo de tipo de cambio	Cobertura de flujos monetarios en USD	-	8/10/2014	8/10/2014	(*)

(\*) El vencimiento (amortizaciones parciales) de este instrumento de cobertura contable coincide con el ejercicio en el cual se espera que ocurran los flujos de efectivo cubiertos (cobros en USD) y que afecten estos a la cuenta de pérdidas y ganancias

Los importes del principal nominal de los contratos de permuta de tipo de interés pendientes a 31 de diciembre de 2011 ascienden a 1.449.391 miles de euros. A 31 de diciembre de 2011, los tipos de interés fijo varían entre un 2,57% y un 2,8025% y los principales tipos de interés variable son EURIBOR 3 meses. Estos préstamos y derivados de la matriz tienen como destino la financiación de los aeropuertos y por tanto, la matriz imputa a la sociedad los costes por intereses y amortizaciones de los mismos. Durante el ejercicio 2011 se han imputado a la cuenta de pérdidas y ganancias 12.896 miles de euros en concepto de pérdida por instrumentos de cobertura.

Valor razonable registrado en el "Pasivo no corriente" a 31 de diciembre de 2011 (en miles de euros) a través de la deuda espejo	Valor razonable registrado en el "Pasivo corriente" a 31 de diciembre de 2011 (en miles de euros) a través de la deuda espejo
32.180	1.895

El epígrafe de “Deudas a largo plazo” registra un importe de 11.047.409 miles de euros de préstamos a pagar al grupo por la financiación de los aeropuertos con un calendario establecido, 65.056 miles de euros por cuentas a cobrar que corresponden al Ente Público y que no se habían ajustado en el saldo de la aportación no dineraria. Este saldo se encontraba provisionado y en envío de apremio. Así mismo, el epígrafe de “Deudas a corto plazo” registra un importe de 627.386 miles de euros de préstamos a corto plazo a pagar al grupo por este mismo concepto. Este mismo epígrafe registra el crédito dispuesto de las pólizas de crédito con el grupo por importe de 161.319 miles de euros y los intereses devengados y no vencidos por importe de 76.597 miles de euros a 31 de diciembre de 2011. De igual forma, las deudas a largo y corto plazo incluyen el efecto de los instrumentos de cobertura.

Adicionalmente, en este epígrafe se incluye el saldo de la cuenta de cash pooling con la entidad pública por importe de 197.264 miles de euros, que corresponden fundamentalmente a cuentas corrientes.

Dichas cuentas están remuneradas por el tipo medio de líneas de crédito.

La sociedad Aena Desarrollo internacional, S.A. contrató con fecha 1 de octubre de 2007 con “La Caixa” un derivado de tipos de interés, con la finalidad de controlar y disminuir el potencial impacto negativo de las oscilaciones de los tipos de interés variables en sus resultados. En particular este derivado cubre el efecto de las oscilaciones de los tipos de interés en la carga financiera asociada al préstamo concedido a la sociedad por “La Caixa”. Este instrumento 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 corriente y no corriente del balance al 31 de diciembre de 2011 y 2010 respectivamente.

Las principales características de este instrumento financiero derivado son las siguientes (en miles de euros):

Clasificación		Tipo	Importe Contratado (Miles Euros)	Vencimiento	Valor Razonable Registrado en el “Pasivo Corriente” al 31-12-11 (Euros) (Nota 11)
Swap de tipo de interés	Cobertura de tipo de interés	Swap de tipo de interés fijo al 4,83% contra tipo de interés variable	2.000	1-10-12	48.601

Deudas a largo y corto plazo:

Los préstamos y créditos están formalizados en un 47% aproximadamente a tipos de interés fijos que oscilan entre un 1,79% y 4,88% anual y el porcentaje restante está formalizado a tipos variables generalmente referenciados al Euribor.

Con motivo de la aportación no dineraria descrita en la Nota 4, la Sociedad dominante y su accionista único han firmado un contrato de financiación por el cual las deudas correspondientes a la rama de la actividad aportada en la ampliación de capital descrita en dicha Nota 4 se traspasan de la entidad pública empresarial “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea” a la sociedad dominante Aena Aeropuertos, S.A. En dicho contrato entre ambas partes



se reconoce la deuda inicial y las condiciones de cancelación futuras de dicha deuda así como el procedimiento para la liquidación de los intereses y repago de la deuda. También se especifica que la titularidad ante las instituciones financieras prestamistas le corresponde a la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea", sin embargo se reconoce que se obliga a satisfacer la deuda de cualesquiera pagos que la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" deba satisfacer a las entidades financieras y demás términos y condiciones previstos en los Acuerdos de Financiación.

Por lo tanto, la Sociedad contrae por medio de este contrato la totalidad de las obligaciones que están pactadas originalmente en los contratos con las entidades financieras por el importe que le corresponde según lo indicado en el párrafo anterior. Esto significa que los vencimientos y tipos de interés a pagar por la Sociedad dominante a la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" serán los mismos que se describen en los contratos con las instituciones financieras, siendo también de aplicación el cumplimiento de los ratios o causas de declaración de vencimiento anticipado y los posibles instrumentos financieros detallados en cada uno de los contratos.

En cuanto a los instrumentos financieros y su valoración, la entidad pública empresarial ha repercutido a la sociedad dominante 12.896 miles de euros en concepto de pérdida por instrumentos de cobertura.

En cuanto al cumplimiento de ratios o incumplimiento de causas de declaración de vencimiento anticipado, la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" como titular de los contratos de financiación no incumple ninguna de las condiciones de

vencimiento anticipado, por lo que no afectaría al balance al 31 de diciembre de 2011 de la sociedad

El calendario de vencimiento de las cuotas pendientes de pago de los préstamos y créditos al cierre del ejercicio 2011 es el siguiente (en miles de euros):

Cuotas con vencimiento	
2012	627.386
2013	792.240
2014	883.206
2015	935.175
2016	918.508
Siguientes	7.518.280
Total	11.674.795

#### Principales contratos

A continuación se enumeran los contratos que existen entre la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena)" y Aena Aeropuertos para el 2011:

- Procedimiento de prestación de servicios de centralización de tesorería.
- Acuerdo de prestación de servicios planificación aeroportuaria e integración territorial.
- Acuerdo de prestación de servicios: administrativos-financieros, gestión de la calidad, gestión de la contratación, gestión de infraestructura, gestión de medidas de protección de datos de carácter

personal, área de medio ambiente, procesos económico administrativos, promoción y apoyo a la excelencia, organización y recursos humanos, servicios generales, y servicios de T.I.C.

- Procedimiento de prestación de servicios de centralización de tesorería "cash pooling".
- Compromiso de prestación de servicios asociados a procesos/actividades estratégicas y estructurales de la Entidad Pública Empresarial y Aena Aeropuertos, S.A.
- Acuerdo de uso de instalaciones de aeropuertos.
- Acuerdo de STA

## 16. Información sobre los aplazamientos de pago efectuados a proveedores.

El detalle de los pagos por operaciones comerciales realizadas durante el ejercicio y pendientes de pago al cierre en relación con los plazos máximos legales previstos en la Ley 15/2010 es el siguiente:

	2011	
	Miles Euros	%
Pagos del ejercicio dentro del plazo máximo legal	503.690	99%
Resto	5.110	1%
Total pagos del ejercicio	508.800	
Plazo Medio de Pago Excedidos (Días)	53	
Saldo pendiente de pago al cierre que sobrepase el plazo máximo legal	942	

Este saldo hace referencia a los proveedores que por su naturaleza son suministradores de bienes y servicios, de modo que incluye los datos relativos a las partidas "Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar" del balance.

## 17. Existencias

El saldo del epígrafe de existencias se desglosa en las siguientes partidas (en miles de euros):

	2011
Repuestos	5.332
Provisión por deterioro de existencias	(134)
Anticipos de proveedores	26
Total	5.224

## 18. Patrimonio neto y fondos propios

### a) Capital Social

La Sociedad dominante del Grupo fue creada el 31 de mayo de 2011 con un capital inicial de 61.000 euros (1.000 euros por 61 acciones) aportadas en su totalidad por la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena)". El 6 de junio de 2011 la Junta de Accionistas de Aena aprueba una ampliación del capital con la aportación no dineraria de la rama de actividad aeroportuaria, donde se acuerda:

- Reducir el valor nominal mediante el desdoblamiento de las 61 acciones, quedando a 10 euros por acción, por lo que serían 6.100 acciones.
- Ampliar el capital social a 1.500.000 miles de euros, mediante la aportación de 1.499.939 miles de euros (se emiten 149.993.900 acciones a 10 euros c/u). Estas acciones se emiten con una prima de 1.100.868 euros. Por lo que el capital y la prima de emisión ascenderían a 2.600.807 miles de euros.

### b) Reservas

#### Prima de emisión

La prima de emisión de acciones es de libre disposición.

#### Reserva legal

La reserva legal se debe dotar de conformidad con el artículo 274 de la Ley de Sociedades de Capital. Este artículo exige que, en todo caso, una cifra igual al 10% del beneficio del ejercicio se destine a reserva legal, hasta que ésta alcance, al menos, el 20% del capital social,

La reserva legal, mientras no supere el límite indicado, solo podrá destinarse a la compensación de pérdidas en el caso de que no existan otras reservas disponibles para este fin.

### c) Ajustes por cambio de valor

La composición del epígrafe "Diferencia de conversión" es el siguiente (en miles de euros):

	2011
Saldo inicial	-
Operaciones de cobertura:	
- De la sociedad dominante	(23.852)
- De las sociedades consolidadas	(297)
Saldo final	(24.149)

### d) Diferencia de conversión de sociedades puestas en equivalencia

El movimiento del epígrafe "Diferencia de conversión" es el siguiente (en miles de euros):

	2011
Saldo inicial	-
Diferencias de conversión del periodo:	
- Sociedades consolidadas	-
- Sociedades puestas en equivalencia	(5.312)
Saldo final	(5.312)

## e) Subvenciones, donaciones y legados recibidos

El detalle y movimiento de este epígrafe al 31 de diciembre de 2011 es el siguiente (en miles de euros):

	Saldo inicial	Alta aportación no dineraria	Otros	Imputaciones a resultados	Saldo 31/12/2011
Subvenciones de capital de organismos oficiales europeos					
Importe	-	684.000	(1.845)	(21.950)	660.205
Efecto impositivo	-	(205.832)	-	6.585	(199.247)
Neto	-	478.168	(1.845)	(15.365)	460.958

Subvenciones FEDER

El detalle de las subvenciones brutas por programas operativos que han sido reconocidas en el patrimonio neto durante el ejercicio 2011 es el siguiente (en miles de euros):

Concepto	Cobros 2011
Prog Oper. C. Canarias	30.072
Prog Oper. C. Galicia	13.185
Prog Oper. C. Andalucía	8.001
Prog Oper. C. Extremadura	125
Prog Oper. C. Murcia	4
Otros Feder	6
Total Fondos Feder Cobros	51.393

Al cierre del ejercicio 2011 la sociedad entiende cumplidas todas las condiciones necesarias para la percepción y disfrute de las subvenciones detalladas anteriormente.

## f) Distribución del resultado de la sociedad dominante

La aplicación del resultado de la sociedad dominante del ejercicio 2011 propuesta por el Consejo de Administración, es la siguiente (en miles de euros):

Base de reparto	
Pérdidas y ganancias (Pérdidas)	(93.894)
Aplicación	
Resultados negativos de ejercicios anteriores	(93.894)

## 19. Provisiones y contingencias

El movimiento habido en el ejercicio 2011 en las cuentas incluidas bajo este epígrafe ha sido el siguiente (en miles de euros):

	Provisión para Compromisos Laborales	Expropiaciones e intereses de demora	Responsabili- dades	Impuestos	Actuaciones Medioambien- tales	Otras provisiones de explotación	Total
Saldo inicial	-	-	-	-	-	-	-
Alta por consolidación	-	-	-	-	-	74	74
Alta por combinación de negocio (Nota 3)	5.035	72.270	2.906	56.216	180.097	19.506	336.030
Dotaciones	207	281.980	3.287	13.036	3.052	28.849	330.411
Adiciones descuento	142	-	-	-	3.696	181	4.019
Reversiones / Excesos	(159)	-	(2.222)	(6.661)	(39.126)	-	(48.168)
Aplicaciones	-	(11.416)	(1.357)	(26.733)	(9.375)	(6.679)	(55.560)

	Provisión para Compromisos Laborales	Expropiaciones e intereses de demora	Responsabili- dades	Impuestos	Actuaciones Medioambien- tales	Otras provisiones de explotación	Total
Traspasos	-	-	-	11.847	(40)	-	11.807
Saldo final 2011	5.225	342.834	2.614	47.705	138.304	41.931	578.613
Corto plazo	-	126.252	-	-	39.270	41.931	207.453
Largo plazo	5.225	216.582	2.614	47.705	99.034	-	371.160

#### a) Provisión para compromisos laborales

El movimiento durante el ejercicio 2011 de los diferentes conceptos incluidos en la provisión para compromisos laborales ha sido el siguiente (en miles de euros):

	Premio de Permanencia
Saldo inicial	-
Altas por consolidación	-
Alta por combinación de negocio (Nota 5)	5.035
Dotaciones	207
Adiciones descuento	142
Aplicaciones	(159)
Saldo final 2011	5.225

#### Premios

El saldo corresponde, principalmente, a la provisión registrada por premios de permanencia, cuya dotación del ejercicio 2011 ha ascendido a 207 miles de euros, de los que 142 miles de euros corresponden al coste financiero.

#### Otros compromisos laborales

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 sociedad. Esta obligación se incluye en el epígrafe "Personal" de acreedores comerciales y otras cuentas a pagar.

Durante el ejercicio 2011 la sociedad ha realizado aportaciones a dicho fondo de pensiones por valor de 3,3 millones de euros.

#### b) Expropiaciones e intereses de demora

La provisión de expropiaciones e intereses de demora recoge el importe de la diferencia entre los justiprecios pagados en las expropiaciones de los terrenos adquiridos en las ampliaciones de los aeropuertos y las estimaciones de los precios que habría que pagar en caso de que las reclamaciones sobre algunos de los justiprecios pagados, prosperasen en los tribunales. Asimismo, se han registrado intereses de demora sobre dichas diferencias en los justiprecios, tomando como base de cálculo el tipo de interés legal del dinero vigente en cada año.

## c) Responsabilidades

El epígrafe recoge por importe de 2,6 millones 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 sociedad consideran que la provisión es suficiente para hacer frente a los riesgos por litigios, responsabilidades y compromisos en curso conocidos a la fecha de formulación de estas cuentas y no estiman que, del conjunto de reclamaciones en curso, puedan surgir pasivos adicionales que afectaran significativamente a las cuentas anuales del ejercicio 2011.

## d) Impuestos

Se corresponde con los tributos locales con los que la sociedad no está de acuerdo con las liquidaciones recibidas por la administración. Dichas liquidaciones han sido recurridas, siendo incierto a 31 de diciembre de 2011, el importe definitivo y la fecha en que finalmente se producirá la liquidación definitiva.

## e) Provisión para actuaciones medioambientales

Al cierre del ejercicio 2011, en este epígrafe se incluye principalmente 129,3 millones de euros para cubrir los costes previstos para llevar a cabo las obras de aislamiento acústico necesarias para cumplir con la normativa vigente y los compromisos adquiridos en materia de medioambiente. Adicionalmente, en las cuentas de provisiones de riesgos y gastos a corto plazo se encuentra registrada la provisión para cubrir dichos pasivos con vencimiento inferior a 12 meses. La dotación asociada a estas provisiones se activa como mayor coste de inversiones, al ser actuaciones necesarias para desarrollar los proyectos.

## f) Otras provisiones

La provisión muestra el importe de ciertas subvenciones otorgadas a las compañías aéreas que operan en los aeropuertos de Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla. Dichas subvenciones fueron incluidas en los Presupuestos Generales del Estado de 2010 y 2011 como medidas de fomento del transporte aéreo en dichas regiones.

## 20. Administraciones Públicas y situación fiscal

### Saldos con las Administraciones Públicas

La composición de los saldos deudores y acreedores con las Administraciones Públicas es la siguiente (en miles de euros):

Hacienda Pública, Deudora	Corriente	No Corriente
Activos por impuesto diferido	-	58.995
Hacienda Pública deudora por IVA	101.988	-
Hacienda Pública deudora por subvenciones concedidas	34.885	-
	136.873	58.995

El saldo deudor por subvenciones concedidas surge por las subvenciones no reintegrables concedidas a la sociedad por fondos europeos FEDER que, al cierre del ejercicio 2011, estaban pendientes de cobro (en miles de euros).



Hacienda Pública, Acreedora	Corriente	No Corriente
Pasivos por impuesto diferido	-	197.735
Hacienda Pública acreedora por IRPF	-	-
Hacienda Pública acreedora por impuestos locales	52	-
Organismos de la Seguridad Social acreedores	5.110	-
Hacienda pública acreedora por otros impuestos	8.511	-
Hacienda pública acreedora por IVA	9.923	-
<b>Total</b>	<b>23.596</b>	<b>197.735</b>

#### Conciliación resultado contable y base imponible fiscal

La conciliación entre el resultado contable y la base imponible del impuesto sobre sociedades en el ejercicio 2011 es la siguiente (en miles de euros):

	Cuenta de pérdidas y ganancias			Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto		
	Aumentos	Disminuciones	Total	Aumentos	Disminuciones	Total
Saldo ingresos y gastos del ejercicio			(84.434)			
Impuesto sobre Sociedades	-	-	(40.497)	-	-	-
Diferencias permanentes	283	(14.081)	(13.798)	-	-	-
Diferencias temporarias:						
- con origen en el ejercicio	44.837	-	44.837	93.456	(12.896)	80.560
- con origen en ejercicios anteriores	-	(54.097)	(54.097)	-	(22.306)	(22.306)
Compensación de bases imponibles negativas			-			-
<b>Base imponible (resultado fiscal)</b>			<b>(147.989)</b>			<b>58.254</b>

Las principales diferencias permanentes del ejercicio corresponden, fundamentalmente, a gastos no deducibles. En cuanto a las principales diferencias temporarias del ejercicio corresponden a la diferencia entre la amortización fiscal y contable, dotación a la provisión de insolvencias y provisiones de riesgos y gastos de personal.

El gasto por el impuesto sobre sociedades se compone de (en miles de euros):

	2011
Impuesto corriente	(44.396)
Impuesto diferido	2.778
Ajustes negativos en la imposición	1.120
Total	(40.498)

Un importe de 44.619 miles de euros correspondiente a la base imponible negativa de Aena Aeropuertos, S.A. ha sido reconocida como una cuenta a cobrar con empresas del grupo, debido a que la compañía está dentro del consolidado fiscal de Aena (ente público).

El impuesto sobre sociedades corriente resulta de aplicar un tipo impositivo del 30% sobre la base imponible. Las deducciones a la cuota aplicadas en el ejercicio 2011 han ascendido a 222 miles de euros.

#### Impuestos diferido

El detalle de los impuestos diferidos al 31 de diciembre de 2011 es el siguiente (en miles de euros):

Activos por impuestos diferidos:	
- Diferencias temporarias	58.995
	58.995
Pasivos por impuestos diferidos:	
- Diferencias temporarias	(197.735)
	(197.735)
Impuestos diferidos	(138.740)

El movimiento durante el ejercicio en los activos y pasivos por impuestos diferidos, sin tener en cuenta la compensación de saldos, ha sido como sigue (en miles de euros):

Activos por impuestos diferidos	Amortización	Pérdidas deterioro	Planes de pensiones	Derivado de cobertura	Actualizaciones de provisiones	Otros	Total
Saldo al inicio	-	-	-	-	-	-	-
Altas por aportación no dineraria	42.033	8.175	553	-	-	741	51.502
Cargo (abono) a cuenta de pérdidas y ganancias	1.527	(5.743)	57	10.282	950	420	7.493
Saldo a 31 de diciembre de 2011	43.560	2.432	610	10.282	950	1.161	58.995

Pasivos por impuestos diferidos	Subvenciones	Total
Saldo al inicio	-	-
Altas por aportación no dineraria	(204.929)	(204.929)
Cargo a patrimonio neto	7.194	7.194
Saldo a 31 de diciembre de 2011	(197.735)	(197.735)

#### Impuestos reconocidos en el patrimonio neto

Los impuestos reconocidos directamente en el patrimonio neto son los activos por derivados de cobertura por importe de 1.282 miles de euros y los pasivos por subvenciones por importe de 7.194 miles de euros.

#### 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 2011 la sociedad dominante tiene abierto el período comprendido entre el 31 de mayo y el 31 de diciembre de 2011 para todos los impuestos.

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

#### Activos por impuesto diferido no registrados

Al cierre del ejercicio 2011, la sociedad dominante no tiene reconocidas en el balance consolidado las siguientes 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 (en miles de euros):

## 21. Ingresos y gastos

### a) Aprovisionamientos

El desglose del epígrafe de aprovisionamientos del ejercicio 2011 es el siguiente (en miles de euros):

Compras de otros aprovisionamientos	169
Trabajos realizados por otras empresas	(131.832)
<b>Total</b>	<b>(131.663)</b>

Los trabajos realizados por otras empresas corresponden, principalmente, a los servicios prestados por el Ministerio de Defensa que ascienden a 8.425 miles de euros, así como los servicios de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS), servicios de tránsito aéreo (ATM), servicios de información aeronáutica (AIS) prestados por Aena (ente público) que ascienden a 121.810 miles de euros.

### b) Distribución del importe neto de la cifra de negocios

La actividad del grupo se desarrolla geográficamente en el territorio nacional, habiéndose obtenido los ingresos en el ejercicio 2011 que se detallan a continuación (en miles de euros):

	2011
Ingresos aeroportuarios:	
Ingresos aeronáuticos:	
Aterrizajes	347.445

	2011
Estacionamientos	15.815
Utilización de infraestructuras	386.656
Pasarelas telescópicas	70.497
Manipulación de mercancías	6.043
Tasa de seguridad	124.345
Otros	197
<b>Subtotal ingresos aeronáuticos</b>	<b>950.998</b>
Ingresos no aeronáuticos:	
Servicios de comida a bordo	6.487
Alquiler de locales, terrenos y mostradores	14.161
Mostradores de facturación	15.538
Servicios a Concesionarios	13.159
Autorización paso zonas restringidas	357
Utilización salas y zonas no determinadas	7.055
Handling de rampa	44.163
Otros	3.484
<b>Subtotal ingresos no aeronáuticos</b>	<b>104.404</b>
Ingresos comerciales:	
Carburantes	17.705
Alquiler de locales y terrenos	44.326
Explotaciones comerciales	20.596
Tiendas	122.090
Bares y Restaurantes	52.100
Coches de Alquiler	57.607

	2011
Aparcamiento de vehículos	54.800
Publicidad	16.917
Servicios a concesionarios	11.134
Otros	(2.260)
Subtotal ingresos comerciales	395.015
Ingresos por servicios a Aena (ente público)	8.514
Total cifra de negocios	1.458.931

#### c) Gastos de personal

Los gastos de personal en el ejercicio 2011 se desglosan de la forma siguiente (en miles de euros):

	2011
Sueldos y salarios e indemnizaciones	160.679
Seguridad Social a cargo de la empresa	46.909
Aportaciones a compromisos laborales	3.223
Otros gastos sociales	9.758
Variación provisiones prestación definida	252
Total	220.821

#### d) Servicios exteriores

El desglose de este epígrafe en el ejercicio 2011 es el siguiente (en miles de euros):

	2011
Arrendamientos y cánones	5.945
Reparaciones y conservación	177.449
Servicios profesionales independientes	24.138
Primas de seguros	50
Transportes	6
Servicios bancarios	865
Publicidad y relaciones públicas	1.961
Suministros	62.565
Servicios vigilancia y seguridad	72.274
Gastos con Ente público	29.227
Otros servicios	76.759
Total	451.238

#### e) Resultados financieros

Los resultados financieros obtenidos en el ejercicio 2011 han sido los siguientes (en miles de euros):

Ingresos financieros:	
De participaciones en instrumentos de patrimonio	1.744
De valores negociables	192
Total resultados financieros positivos	1.936
Gastos financieros:	
Gastos financieros y asimilados con terceros	(52.462)
Gastos financieros y asimilados con Aena (Ente Público)	(188.775)

Actualización de provisiones	(3.572)
Activación gastos financieros (Notas 7 y 8 )	20.469
Total resultados financieros negativos	(224.340)
Diferencias de cambio	349
Variación de valor razonable en Instrumentos Financieros:	
Pérdidas imputadas en instrumentos de cobertura	(12.869)
Resultados financieros netos	(234.924)

El Grupo recoge bajo el epígrafe “Actualización de provisiones” los ajustes de carácter financiero como consecuencia de la actualización de provisiones (Nota 19). Asimismo, en el epígrafe “Gastos financieros y asimilados con tercero” el Grupo ha registrado en 2011 un importe de 51.982 miles de euros en concepto de intereses de demora de expropiaciones, cuya provisión asociada se describe en la Nota 19.

#### Excesos de provisiones

Los importes más significativo incluidos en el epígrafe “Excesos de provisiones” corresponden, al exceso de provisión para impuestos por 6.981 miles de euros y al exceso de provisión para otras responsabilidades por 2.222 miles de euros (Nota 19).

#### f) Otra información

El número de empleados al cierre del ejercicio 2011 por categorías y sexos de las sociedad que integran por integración global ha sido la siguiente:

Categoría Profesional	Hombres	Mujeres	2011 (*)
			Total
Alta Dirección	9	2	11
Directivos y Titulados	941	585	1.526
Coordinadores	1.005	334	1.339
Técnicos	3.461	1.653	5.114
Personal de apoyo	394	382	776
Total	5.810	2.956	8.766

(\*) El número de empleados eventuales al cierre del ejercicio 2011 ascendió a 1.536.

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

Categoría Profesional	2011 (*)
Alta Dirección	11
Directivos y Titulados	1.512
Coordinadores	1.340
Técnicos	5.120
Personal de apoyo	787
Total	8.770

(\*) El número de medio de empleados eventuales en el ejercicio 2011 ascendía a 1.597.

En cuanto a los miembros del Consejo de Administración de la Sociedad dominante está formado a fecha de la formulación de las cuentas por 10 hombres.

A 31 de diciembre de 2011 cuenta con una plantilla de 94 empleados con discapacidad.

#### Retribución de los administradores y la alta dirección

Las retribuciones percibidas durante el ejercicio 2011 por los administradores y la alta dirección de la sociedad clasificadas por conceptos, han sido las siguientes (en miles de euros):

	Sueldos	Dietas	Planes de pensiones	Primas de seguros	Total
Alta Dirección	1.027	24	10	4	1.065
Consejo de Administración	-	59	-	-	59
	1.027	83	10	4	1.124

No existen anticipos ni créditos concedidos al cierre del ejercicio 2011. Asimismo, no existen obligaciones en materia de pensiones contraídas con antiguos o actuales administradores.

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

La información relativa a los cargos, participaciones y actividades de los consejeros que durante el ejercicio ocupaban cargos en el Consejo de Administración de la sociedad es la siguiente:

Administrador(*)	Sociedad con la misma, análoga o complementaria actividad	Cargo en la Sociedad	Participación Número de acciones /o porcentaje
D. Juan Ignacio Lema Devesa			
D <sup>a</sup> Ana María Fuertes Eugenio	-	-	-
D <sup>a</sup> Marisol Turro Homedes	-	-	-
D <sup>a</sup> María Paz Espinosa Alejos			
D. Antonio Bernabé García			
D. Juan Enrique Gradolph Cadierno	-	-	-
D. Raimundo Martínez Fraile	-	-	-
D. Miguel Aguiló Alonso	-	-	-
D. Jaime Terceiro Lomba			
D. José Manuel Vargas Gómez	-	-	-
D. Manuel Butler Halter			
D. Antonio Carrascosa Morales	-	-	-
D. Francisco Cal Pardo	-	-	-
D. Pablo Vázquez Vega			
D. Pedro Francisco Duque Duque			
D. José Jaume Pons	-	-	-
D. Jorge Andreu Arasa	-	-	-
D. Juan Ignacio Acha-Orbea Echeverría	-	-	-
D. Ginés de Rus Mendoza	-	-	-
D. Juan Ignacio Acha-Orbea Echeverría			

(\*)Consejeros en funciones para el ejercicio 2011 y a la fecha de la formulación de las presentes cuentas anuales.

Ningún consejero se ha dedicado durante el ejercicio, por cuenta propia o ajena, a actividades del mismo, análogo o complementario género de actividad del que constituye el objeto social de la sociedad.

#### Honorarios de auditoría

Los honorarios devengados durante el ejercicio por Pricewaterhouse-Coopers Auditores, S.L. por los servicios de auditoría de cuentas y por otros servicios de verificación, ascendieron a 78 miles de euros.

Por otra parte, los honorarios devengados durante el ejercicio por otros auditores de las sociedades dependientes por los servicios de auditoría de cuentas y por otros servicios de verificación ascienden a 51,8 miles de euros.

## 22. Compromisos y otras garantías

A 31 de diciembre de 2011 Aena Aeropuertos, S.A. no mantiene ningún aval o garantía concedidos a terceros. Es su accionista único quien tiene algunos avales entregados y en vigor para cubrir los compromisos que se generan en el negocio aeroportuario. Los administradores de la sociedad no esperan que se generen pasivos de consideración.

## 23. Compromisos medioambientales

La Dirección del Grupo, fiel a su compromiso de preservación del medio ambiente y de la calidad de vida de su entorno, viene acometiendo inversiones en esta área, que permiten la minimización del impacto medioambiental de sus actuaciones y la protección y mejora del medio ambiente.

El inmovilizado material al 31 de diciembre de 2011 incluye inversiones de carácter medioambiental por importe de 500.695 miles de euros, cuya amortización acumulada ascendía a 139.465 miles de euros.

Las inversiones medioambientales realizadas durante el ejercicio 2011 han ascendido a 18.728 miles de euros según el siguiente desglose (en miles de euros):

	2011
Málaga	2.844
Menorca	2.807
Madrid/Barajas	2.426
Barcelona	2.035
Girona	2.002
Alicante	1.265
Tenerife Norte	686
Palma Mallorca	570
SSCC Aeropuertos Españoles	500
Bilbao	465



→	2011
Melilla	357
Santiago	312
Gran Canaria	225
Ibiza	207
Pamplona	199
A Coruña	179
Córdoba	129
Sevilla	120
Resto Aeropuertos	1.400
Total	18.728

La cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2011 incluye los siguientes gastos incurridos de carácter medioambiental detallados por conceptos (en miles de euros):

	2011
Reparaciones y conservación	2.448
Servicios profesionales independientes	1.565
Total	4.013

Las provisiones y contingencias de naturaleza medioambiental se detallan en la Nota 19. Los administradores del Grupo no esperan que se produzcan pasivos o contingencias adicionales por este concepto que pudieran ser significativos.

En relación con el Plan Barajas y en función de lo especificado en las resoluciones de 10 de abril de 1996 de la Dirección General de Infor-

mación y Evaluación Ambiental, y de 30 de noviembre de 2001 de la Secretaría General de Medio Ambiente, la sociedad está llevando a cabo el aislamiento acústico de una serie de viviendas en el entorno del aeropuerto de Madrid-Barajas, lo que ha supuesto al 31 de diciembre de 2011, la insonorización de 12.703 viviendas.

Conforme a las declaraciones de impacto ambiental pertenecientes a los proyectos de ampliación de los aeropuertos de Alicante y Málaga, la sociedad está ejecutando los planes de aislamiento acústico asociados a dichas declaraciones, lo que ha supuesto que a finales del año 2011, se hayan insonorizado 1.681 viviendas en Alicante y 783 viviendas en Málaga.

Además, desde el ejercicio 2007 se ha iniciado la tramitación de expedientes de aislamiento acústico en viviendas localizadas en el entorno de los aeropuertos de Gran Canaria, La Palma, Menorca, Palma de Mallorca, Tenerife Norte, Valencia, Bilbao, Ibiza y Pamplona, Barcelona, Sabadell, Santiago de Compostela, Vigo, La Coruña, Melilla y Girona los cuales continuaban en ejecución al cierre de 2011.

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 la sociedad, se está llevando a cabo las medidas preventivas, correctoras y compensatorias que se indicaban en los estudios del impacto ambiental preceptivos y en las citadas declaraciones de impacto ambiental, cumpliendo con una serie de condiciones relacionadas principalmente con la protección del sistema hidrológico e hidrogeológico, protección y conservación de los suelos, protección de la calidad del aire, protección acústica, protección de la vegetación, fauna y hábitats naturales, protección del patrimonio

cultural, reposición servicios y vías pecuarias, ubicación de canteras, de zonas de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

## 24. Información segmentada

El Grupo identifica sus segmentos operativos según los informes internos que son base de revisión, discusión y evaluación regular por el Consejo de Administración, pues es la máxima autoridad en el proceso de toma de decisiones con el poder de destinar los recursos a los segmentos y evaluar su rendimiento. Los segmentos que se han definido son los siguientes: aeropuertos, desarrollo internacional y centros logísticos Aeroportuarios. La información financiera del Grupo desglosada por segmentos operativos para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2011 se muestra a continuación (en miles de euros):

Conceptos	Segmentos				Total	Grupo	Dif.
	Aeropuertos	Internacional	CLASA	Otros			
Importe neto de la cifra de negocios	1.444.360	17.785	24.356	(27.570)	1.458.931	1.458.931	0
Trabajos realizados por el grupo para su activo	3.689	-	-		3.689	3.689	0
Aprovisionamientos	(131.663)	-	-		(131.663)	-131.663	0
Otros ingresos de explotación	5.748	238	1.308	(609)	6.685	6.685	0
Gastos de personal	(217.855)	(2.804)	(2.373)	2.211	(220.821)	(220.821)	0
Otros gastos de explotación	(547.876)	(3.228)	(12.587)	10.663	(553.028)	(553.028)	0
Amortización de inmovilizado	(487.392)	(654)	(3.742)	1.788	(490.000)	(490.000)	0
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	22.035	-	-	(85)	21.950	21.950	0
Exceso de provisiones	9.204	-	-		9.204	9.204	0

Conceptos	Segmentos					Grupo	Dif.
	Aeropuertos	Internacional	CLASA	Otros	Total		
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado	(1.040)	-	-		(1.040)	-1.040	0
					-		0
<b>RESULTADO DE LA EXPLOTACIÓN</b>	<b>99.210</b>	<b>11.337</b>	<b>6.962</b>	<b>-13.602</b>	<b>103.907</b>	<b>103.907</b>	<b>0</b>
Ingresos financieros	1.948	1.922	1	(1.935)	1.936	192	1.744
Gastos financieros	(223.987)	(1.143)	(939)	1.729	(224.340)	(224.340)	0
Variación de valor razonable en instrumentos financieros	(12.896)	56	-	(29)	(12.869)	-12.869	0
Diferencias de cambio	-	103	-	246	349	349	0
Participación en beneficio de sociedades puestas en equivalencia	-	6.878	-	(793)	6.085	6.085	0
<b>RESULTADO DE OPERACIONES INTERRUMPIDAS</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>0</b>
<b>RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>(135.725)</b>	<b>19.153</b>	<b>6.024</b>	<b>(14.384)</b>	<b>(124.932)</b>	<b>-126.676</b>	<b>1.744</b>
Activos del segmento	16.933.827	137.989	95.851	(209.054)	16.958.613	16.958.613	0
Pasivos del segmento	13.988.466	54.941	51.221	(82.202)	14.012.426	14.012.426	0
Flujos netos de efectivo de las actividades de:							#REF!
- Operación	653.548	7.064	7.946	(8.613)	659.945		0
- Inversión	(592.674)	-	927	2.201	(589.546)		(589.546)
- Financiación	(59.952)	(5.363)	(8.830)	6.412	(67.733)		(67.733)
Adquisiciones de activos no corrientes en el ejercicio	591.586	6	2.856	(893)	593.555		

## 25. Hechos posteriores al cierre

- Con fecha 25 de enero de 2012 el Consejo de Administración acuerda renunciar a la celebración de los contratos relativos a los lotes I y II del "Procedimiento de licitación para la selección de socios que participan en el capital de las sociedades anónimas encargadas de la gestión de las concesiones de servicios aeroportuarios de los aeropuertos de Madrid – Barajas y Barcelona –El Prat.
- En Consejo de Ministros celebrado el 16 de marzo de 2012 se aprobó el Plan de restructuración y racionalización del sector público empre-

sarial y fundacional estatal, con el fin principal de configurar un sector más reducido, más racional y más eficiente inmerso en el actual contexto de austeridad y necesidad de control del gasto público. En su conjunto, el Plan aprobado por el Gobierno contempla la supresión, desinversión o agilización de la liquidación de un total de ochenta sociedades mercantiles, entre las cuales se encuentran Aena Desarrollo Internacional, S.A. y Centros Logísticos Aeroportuarios, S.A., que son empresas poseídas en un 100% por la Sociedad. En este sentido, los Órganos de Dirección de la Sociedad tienen pensado materializar esta decisión a través de una fusión por absorción por parte de Aena Aeropuertos, S.A.

AENA AEROPUERTOS, S.A. (SOCIEDAD UNIPERSONAL)

## Estados financieros individuales

### BALANCE AL 31 DE DICIEMBRE DE 2011 (MILES DE EUROS)

ACTIVO	Nota	Al 31 de diciembre 2011
ACTIVO NO CORRIENTE		
Inmovilizado intangible	6	92.772
Desarrollo		599
Aplicaciones informáticas		44.802
Otro inmovilizado intangible		5.533
Inmovilizado en curso		41.838
Inmovilizado material	7	16.119.765
Terrenos y construcciones		11.628.282
Instalaciones técnicas y maquinaria		560.427
Otras instalaciones, utillaje y mobiliario		2.406.462
Otro inmovilizado material		148.260
Inmovilizado en curso		1.376.334
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo		199.014
Instrumentos de patrimonio	9.1.1	128.814

→ ACTIVO	Nota	Al 31 de diciembre 2011
Créditos a empresas	9.1 - 9.1.2	70.200
Inversiones financieras a largo plazo	9.1	214
Instrumentos de patrimonio		180
Otros activos financieros		34
Activos por impuesto diferido	13.3	58.937
<b>TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE</b>		<b>16.470.702</b>
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>		
Existencias	10	5.198
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	9.1 - 9.1.3	406.674
Clientes por ventas y prestaciones de servicios		238.228
Clientes, empresas del grupo, y asociadas	9.1.2	22.613
Deudores varios		7.548
Personal		1.429
Otros créditos con las Administraciones Públicas	13.1	136.856
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo	9.1 - 9.1.2	45.921
Créditos a empresas		45.921
Inversiones financieras a corto plazo	9.1 - 9.1.2 - 9.1.4	4.403
Créditos a empresas		472
Otros activos financieros		3.931
Periodificaciones a corto plazo		7
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes		922
<b>TOTAL ACTIVO CORRIENTE</b>		<b>463.125</b>
<b>TOTAL ACTIVO</b>		<b>16.933.827</b>

Las notas 1 a 17 de la memoria adjunta son parte integrante de estas cuentas anuales

## BALANCE AL 31 DE DICIEMBRE DE 2011 (MILES DE EUROS)

PATRIMONIO NETO Y PASIVO	Nota	Al 31 de diciembre 2011
<b>PATRIMONIO NETO</b>		
Fondos propios	11	2.506.974
Capital		1.500.000
Prima de emisión	11-b	1.100.868
Resultado del ejercicio	11-c	(93.894)
Ajustes por cambios de valor		(23.852)
Operaciones de cobertura		(23.852)
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	11-d	462.239
<b>TOTAL PATRIMONIO NETO</b>		<b>2.945.361</b>
<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>		
Provisiones a largo plazo	12	371.160
Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal		5.225
Actuaciones medioambientales		99.034
Otras provisiones	9.1.2	266.901
Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo	9.1 - 9.1.2 - 9.2.1	11.144.645
Pasivos por impuesto diferido	13.3	204.426
<b>TOTAL PASIVO NO CORRIENTE</b>		<b>11.720.231</b>
<b>PASIVO CORRIENTE</b>		
Provisiones a corto plazo	12	207.081
Deudas a corto plazo	9.1.2 - 9.2.1	623.862
Otros pasivos financieros		623.862
Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	9.1 - 9.2.1	1.079.327
Acreeedores comerciales y otras cuentas a pagar		357.965

➔ PATRIMONIO NETO Y PASIVO	Nota	Al 31 de diciembre 2011
Proveedores		103
Proveedores, empresas del grupo y asociadas	9.1.2	87.517
Acreedores varios		190.914
Personal		18.589
Otras deudas con las Administraciones Públicas	13.1	23.433
Anticipos de clientes		37.409
<b>TOTAL PASIVO CORRIENTE</b>		<b>2.268.235</b>
<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</b>		<b>16.933.827</b>

Las notas 1 a 17 de la memoria adjunta son parte integrante de estas cuentas anuales



**CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS POR EL PERÍODO COMPRENDIDO ENTRE EL 31 DE MAYO DE 2011  
Y EL 31 DE DICIEMBRE DE 2011 (MILES DE EUROS)**

	Nota	2011
<b>OPERACIONES CONTINUADAS</b>		
Importe neto de la cifra de negocios	14	1.444.360
Trabajos realizados por la empresa para su activo	7	3.689
Aprovisionamientos	14	(131.663)
Consumo de materias primas y otras materias consumibles		170
Trabajos realizados por otras empresas		(131.833)
Otros ingresos de explotación		5.748
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente		5.229
Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio		519
Gastos de personal	14	(217.855)
Sueldos, salarios y asimilados		(158.427)
Cargas sociales		(59.228)
Provisiones		(200)
Otros gastos de explotación		(547.876)
Servicios exteriores	14	(447.299)
Tributos		(66.361)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales		(5.879)
Otros gastos de gestión corriente		(28.337)
Amortización del inmovilizado	6 y 7	(487.392)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	9.1.2	22.035

→	Nota	2011
Excesos de provisiones	7	9.204
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado		(1.040)
Deterioros y pérdidas		
Resultados por enajenaciones y otras		(5.027)
Otros resultados		3.987
<b>RESULTADO DE EXPLOTACIÓN</b>		<b>99.210</b>
Ingresos financieros	14	1.948
De participaciones en instrumentos de patrimonio-		
- En empresas del grupo y asociadas	9.1.2	735
De valores negociables y otros instrumentos financieros-		
- De empresas del grupo y asociadas		1.174
- De terceros		39
Gastos financieros		(223.987)
- Por deudas con empresas del grupo y asociadas.	14	(188.773)
- Por deudas con terceros.		(52.111)
- Por actualización de provisiones		(3.572)
- Activación de gastos financieros		20.469
Variación de valor razonable en instrumentos financieros	9.1.2 - 14	(12.896)
<b>RESULTADO FINANCIERO</b>	<b>14</b>	<b>(234.935)</b>
<b>RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>		<b>(135.725)</b>
Impuesto sobre beneficios	13.2	41.831
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS</b>		<b>(93.894)</b>
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO</b>		<b>(93.894)</b>

Las notas 1 a 17 de la memoria adjunta son parte integrante de estas cuentas anuales

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO DEL EJERCICIO 2011  
A) ESTADO DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS (MILES DE EUROS)

	Nota	2011
Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias		(93.894)
Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto		
Por coberturas de flujos de efectivo		(46.971)
Subvenciones, donaciones y legados recibidos		-
Por ganancias y pérdidas actuariales y otros ajustes		-
Efecto impositivo		14.092
Total ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto		(32.879)
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias		
Por coberturas de flujos de efectivo		12.896
Subvenciones, donaciones y legados recibidos		(22.755)
Efecto impositivo		2.958
Total transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias	11-d	(6.901)
TOTAL DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS		(133.674)

ESTADO DE CAMBIOS EN PATRIMONIO NETO DEL EJERCICIO 2011  
B) ESTADO TOTAL DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO (MILES DE EUROS)

	Capital escriturado	Prima de emisión	Resultado del ejercicio	Ajustes por cam- bio de valor	Subvenciones, donaciones y le- gados recibidos	TOTAL
Saldo al 31 de mayo de 2011	61	-	-	-	-	61
Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	(93.894)	(23.852)	(15.928)	(133.674)
Operaciones con socios o propietarios-						-
Incremento de patrimonio neto resultante de la aportación no dineraria (Nota 3)	1.499.939	1.100.868	-	-	478.167	3.078.974
Saldo al 31 de diciembre de 2011	1.500.000	1.100.868	(93.894)	(23.852)	462.239	2.945.361

Las notas 1 a 17 de la memoria adjunta son parte integrante de estas cuentas anuales

## ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO DEL EJERCICIO 2011 (MILES DE EUROS)

	Nota	2011
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN (I)		653.548
Resultado del ejercicio antes de impuestos		(135.725)
Ajustes del resultado-		689.098
Amortización del inmovilizado	6 - 7	487.392
Correcciones valorativas por deterioro		5.879
Imputación de subvenciones	11-d	(22.035)
Resultados por bajas y enajenaciones del inmovilizado		5.027
Ingresos financieros		(22.417)
Gastos financieros		240.884
Variación de valor razonable en instrumentos financieros		3.572
Exceso de provisiones		(9.204)
Cambios en el capital corriente-		320.615
Existencias		(165)
Deudores y otras cuentas a cobrar		18.424
Otros activos corrientes		4.341
Acreedores y otras cuentas a pagar		(82.711)
Otros pasivos corrientes		632.582
Otros activos y pasivos no corrientes		(251.856)
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación-		(220.440)
Pagos de intereses		(226.301)
Cobros de dividendos		4.761
Cobros de intereses		1.100



→	Nota	2011
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSION (II)		(592.674)
Pagos por inversiones		(593.665)
Inmovilizado intangible	6	(23.926)
Inmovilizado material	7	(567.538)
Otros activos financieros		(122)
Empresas del grupo y asociadas		(2.079)
Cobros por desinversiones		991
Efectivo procedente de la aportación no dineraria	3	991
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACION (III)		(59.952)
Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio		61
Emisión de instrumentos de patrimonio		61
Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero		(60.013)
Emisión:		
- Deudas con empresas del grupo y asociadas		125.000
Devolución y amortización de:		
- Deudas con empresas del grupo y asociadas		(185.013)
EFFECTO DE LAS VARIACIONES DE LOS TIPOS DE CAMBIO		-
AUMENTO/DISMINUCIÓN NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES		922
EFECTIVO Y OTROS ACTIVOS LIQUIDOS EQUIVALENTES AL COMIENZO DEL PERIODO		-
EFECTIVO Y OTROS ACTIVOS LIQUIDOS EQUIVALENTES AL FINAL DEL PERIODO		922

Las notas 1 a 17 de la memoria adjunta son parte integrante de estas cuentas anuales



**GOBIERNO  
DE ESPAÑA**

**MINISTERIO  
DE FOMENTO**