



Aena S.M.E., S.A. y sociedades dependientes

Cuentas Anuales Consolidadas

31 de diciembre de 2019

Informe de Gestión Consolidado

Ejercicio 2019

(Junto con el Informe de Auditoría)



KPMG Auditores, S.L.
Paseo de la Castellana, 259 C
28046 Madrid

Informe de Auditoría de Cuentas Anuales Consolidadas emitido por un Auditor Independiente

A los accionistas de Aena S.M.E., S.A.:

INFORME SOBRE LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS

Opinión

Hemos auditado las cuentas anuales consolidadas de Aena S.M.E., S.A. (la Sociedad dominante) y sus sociedades dependientes (el Grupo), que comprenden el estado de situación financiera a 31 de diciembre de 2019, la cuenta de resultados, el estado del resultado global, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo y las notas, todos ellos consolidados, correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha.

En nuestra opinión, las cuentas anuales consolidadas adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera del Grupo a 31 de diciembre de 2019, así como de sus resultados y flujos de efectivo, todos ellos consolidados, correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera, adoptadas por la Unión Europea (NIIF-UE), y demás disposiciones del marco normativo de información financiera que resultan de aplicación en España.

Fundamento de la opinión

Hemos llevado a cabo nuestra auditoría de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España. Nuestras responsabilidades de acuerdo con dichas normas se describen más adelante en la sección *Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de las cuentas anuales consolidadas* de nuestro informe.

Somos independientes del Grupo de conformidad con los requerimientos de ética, incluidos los de independencia, que son aplicables a nuestra auditoría de las cuentas anuales consolidadas en España, según lo exigido por la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas. En este sentido, no hemos prestado servicios distintos a los de la auditoría de cuentas ni han concurrido situaciones o circunstancias que, de acuerdo con lo establecido en la citada normativa reguladora, hayan afectado a la necesaria independencia de modo que se haya visto comprometida.

Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para nuestra opinión.

Cuestiones clave de la auditoría

Las cuestiones clave de la auditoría son aquellas cuestiones que, según nuestro juicio profesional, han sido de la mayor significatividad en nuestra auditoría de las cuentas anuales consolidadas del periodo actual. Estas cuestiones han sido tratadas en el contexto de nuestra auditoría de las cuentas anuales consolidadas en su conjunto, y en la formación de nuestra opinión sobre éstas, y no expresamos una opinión por separado sobre estas cuestiones.

Reconocimiento de ingresos aeronáuticos

Véanse notas 2.21, 4 y 5 de las cuentas anuales consolidadas

<i>Cuestión clave de la auditoría</i>	<i>Cómo se abordó la cuestión en nuestra auditoría</i>
<p>Los ingresos aeronáuticos, regulados por el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) aprobado con fecha 27 de enero de 2017, han ascendido durante el ejercicio 2019, a 2.768.380 miles de euros. Dichos ingresos son generados en su mayor parte por el uso de la infraestructura aeroportuaria, por parte de las líneas aéreas y pasajeros, y se encuentran netos de bonificaciones e incentivos.</p> <p>Debido a la significatividad de estos ingresos aeronáuticos, a la complejidad de los sistemas y procesos que el Grupo emplea para su control, y a la gran cantidad de transacciones de diferente tipo e importe que dan lugar a los ingresos aeronáuticos en muy diversos aeropuertos, esta partida se ha considerado una cuestión clave de auditoría.</p>	<p>Nuestros procedimientos de auditoría han comprendido, entre otros, los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la evaluación, en colaboración con nuestros especialistas en sistemas de la información, del diseño e implementación de los controles más relevantes establecidos por la dirección del Grupo sobre el proceso de reconocimiento de dichos ingresos aeronáuticos. Asimismo, hemos evaluado la efectividad operativa de dichos controles. - la evaluación de los criterios, normas y políticas contables utilizadas por el Grupo en el registro de estos ingresos aeronáuticos. - la realización de recálculos de dichos ingresos aeronáuticos registrados en el ejercicio 2019, considerando los servicios prestados y las tarifas establecidas. - la obtención de confirmación por parte de terceros de una muestra de facturas correspondientes a saldos de clientes pendientes de cobro al cierre del ejercicio. - la realización de pruebas de detalle para la validación de los criterios e hipótesis utilizados en el cálculo de las bonificaciones e incentivos. - la evaluación de si la información revelada en las cuentas anuales consolidadas cumple con los requerimientos del marco normativo de información financiera aplicable al Grupo.

Otra información: Informe de gestión consolidado

La otra información comprende exclusivamente el informe de gestión consolidado del ejercicio 2019, cuya formulación es responsabilidad de los administradores de la Sociedad dominante y no forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas.

Nuestra opinión de auditoría sobre las cuentas anuales consolidadas no cubre el informe de gestión consolidado. Nuestra responsabilidad sobre la información contenida en el informe de gestión consolidado se encuentra definida en la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas, que establece dos niveles diferenciados sobre la misma:

- a) Un nivel específico que resulta de aplicación al estado de la información no financiera consolidado, así como a determinada información incluida en el Informe Anual de Gobierno Corporativo, según se define en el art. 35.2. b) de la Ley 22/2015, de Auditoría de Cuentas, que consiste en comprobar únicamente que la citada información se ha facilitado en el informe de gestión consolidado, o en su caso, que se haya incorporado en éste la referencia correspondiente al informe separado sobre la información no financiera en la forma prevista en la normativa, y en caso contrario, a informar sobre ello.
- b) Un nivel general aplicable al resto de la información incluida en el informe de gestión consolidado, que consiste en evaluar e informar sobre la concordancia de la citada información con las cuentas anuales consolidadas, a partir del conocimiento del Grupo obtenido en la realización de la auditoría de las citadas cuentas y sin incluir información distinta de la obtenida como evidencia durante la misma, así como evaluar e informar de si el contenido y presentación de esta parte del informe de gestión consolidado son conformes a la normativa que resulta de aplicación. Si, basándonos en el trabajo que hemos realizado, concluimos que existen incorrecciones materiales, estamos obligados a informar de ello.

Sobre la base del trabajo realizado, según lo descrito anteriormente, hemos comprobado que la información mencionada en el apartado a) anterior se facilita en el informe de gestión consolidado y que el resto de la información que contiene el informe de gestión consolidado concuerda con la de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2019 y su contenido y presentación son conformes a la normativa que resulta de aplicación.

Responsabilidad de los administradores y de la comisión de auditoría en relación con las cuentas anuales consolidadas

Los administradores de la Sociedad dominante son responsables de formular las cuentas anuales consolidadas adjuntas, de forma que expresen la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados consolidados del Grupo, de conformidad con las NIIF-UE y demás disposiciones del marco normativo de información financiera aplicable al Grupo en España, y del control interno que consideren necesario para permitir la preparación de cuentas anuales consolidadas libres de incorrección material, debida a fraude o error.

En la preparación de las cuentas anuales consolidadas, los administradores de la Sociedad dominante son responsables de la valoración de la capacidad del Grupo para continuar como empresa en funcionamiento, revelando, según corresponda, las cuestiones relacionadas con empresa en funcionamiento y utilizando el principio contable de empresa en funcionamiento excepto si los citados administradores tienen intención de liquidar el Grupo o de cesar sus operaciones, o bien no exista otra alternativa realista.

La comisión de auditoría de la Sociedad dominante es responsable de la supervisión del proceso de elaboración y presentación de las cuentas anuales consolidadas.

Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de las cuentas anuales consolidadas

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de que las cuentas anuales consolidadas en su conjunto están libres de incorrección material, debida a fraude o error, y emitir un informe de auditoría que contiene nuestra opinión.

Seguridad razonable es un alto grado de seguridad pero no garantiza que una auditoría realizada de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España siempre detecte una incorrección material cuando existe. Las incorrecciones pueden deberse a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influyan en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose en las cuentas anuales consolidadas.

Como parte de una auditoría de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España, aplicamos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante toda la auditoría. También:

- Identificamos y valoramos los riesgos de incorrección material en las cuentas anuales consolidadas, debida a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada para proporcionar una base para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una incorrección material debida a fraude es más elevado que en el caso de una incorrección material debida a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionadamente erróneas, o la elusión del control interno.
- Obtenemos conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias, y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno del Grupo.
- Evaluamos si las políticas contables aplicadas son adecuadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por los administradores de la Sociedad dominante.



- Concluimos sobre si es adecuada la utilización, por los administradores de la Sociedad dominante, del principio contable de empresa en funcionamiento y basándonos en la evidencia de auditoría obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con hechos o con condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad del Grupo para continuar como empresa en funcionamiento. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en las cuentas anuales consolidadas o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, los hechos o condiciones futuros pueden ser la causa de que el Grupo deje de ser una empresa en funcionamiento.
- Evaluamos la presentación global, la estructura y el contenido de las cuentas anuales consolidadas, incluida la información revelada, y si las cuentas anuales consolidadas representan las transacciones y hechos subyacentes de un modo que logran expresar la imagen fiel.
- Obtenemos evidencia suficiente y adecuada en relación con la información financiera de las entidades o actividades empresariales dentro del grupo para expresar una opinión sobre las cuentas anuales consolidadas. Somos responsables de la dirección, supervisión y realización de la auditoría del Grupo. Somos los únicos responsables de nuestra opinión de auditoría.

Nos comunicamos con la comisión de auditoría de la Sociedad dominante en relación con, entre otras cuestiones, el alcance y el momento de realización de la auditoría planificados y los hallazgos significativos de la auditoría, así como cualquier deficiencia significativa del control interno que identificamos en el transcurso de la auditoría.

También proporcionamos a la comisión de auditoría de la Sociedad dominante una declaración de que hemos cumplido los requerimientos de ética aplicables, incluidos los de independencia, y nos hemos comunicado con la misma para informar de aquellas cuestiones que razonablemente puedan suponer una amenaza para nuestra independencia y, en su caso, de las correspondientes salvaguardas.

Entre las cuestiones que han sido objeto de comunicación a la comisión de auditoría de la Sociedad dominante, determinamos las que han sido de la mayor significatividad en la auditoría de las cuentas anuales consolidadas del periodo actual y que son, en consecuencia, las cuestiones clave de la auditoría.

Describimos esas cuestiones en nuestro informe de auditoría salvo que las disposiciones legales o reglamentarias prohíban revelar públicamente la cuestión.

INFORME SOBRE OTROS REQUERIMIENTOS LEGALES Y REGLAMENTARIOS

Informe adicional para la comisión de auditoría de la Sociedad dominante ____

La opinión expresada en este informe es coherente con lo manifestado en nuestro informe adicional para la comisión de auditoría de la Sociedad dominante de fecha 25 de febrero de 2020.



Periodo de contratación

La Junta General Ordinaria de Accionistas celebrada el 28 de junio de 2016 nos nombró como auditores del Grupo por un período de tres años, contados a partir del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2017.

KPMG Auditores, S.L.
Inscrito en el R.O.A.C. nº S0702

Manuel Martín Barbón
Inscrito en el R.O.A.C. nº 16239

25 de febrero de 2020



KPMG AUDITORES, S.L.

2020 Núm. 01/20/03247

SELLO CORPORATIVO: 96,00 EUR

.....
Informe de auditoría de cuentas sujeto
a la normativa de auditoría de cuentas
española o internacional
.....

AENA S.M.E., S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Cuentas Anuales Consolidadas e Informe de Gestión Consolidado correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2019.

	Página
Cuentas anuales consolidadas	1
Notas a las cuentas anuales consolidadas	7
1 Información general	7
2 Resumen de las principales políticas contables	10
3 Gestión de riesgos operativos y financieros	55
4 Estimaciones y juicios contables	63
5 Información financiera por segmentos	65
6 Inmovilizado material	73
7 Activos intangibles	80
8 Inversiones inmobiliarias	86
9 Inversiones en asociadas	88
10 (a) Instrumentos financieros por categoría	90
10 (b) Calidad crediticia de los activos financieros	91
10 (c) Concentración riesgo de crédito	92
11 Otros Activos financieros	93
12 Instrumentos financieros derivados	93
13 Clientes y cuentas a cobrar	96
14 Existencias	98
15 Efectivo y equivalentes al efectivo	98
16 Capital y prima de emisión	99
17 Ganancias y pérdidas acumuladas	100
18 Participaciones no dominantes y otras reservas	102
19 Proveedores y otras cuentas a pagar	104
20 Deuda financiera	106
21 Impuestos diferidos	121
22 Prestaciones a los empleados	124
23 Provisiones y contingencias	131
24 Subvenciones	139
25 Otros pasivos a largo plazo	140
26 Compromisos	140
27 Otras (pérdidas) / ganancias – netas	142
28 Gastos por prestaciones a los empleados	142
29 Otros ingresos de explotación	144
30 Aprovisionamientos y Otros gastos de explotación	144
31 Ingresos y gastos financieros	145
32 Impuesto sobre las ganancias	146
33 Resultados por acción	148
34 Transacciones y saldos con partes vinculadas	148
35 Otra información	153
36 Hechos posteriores a la fecha de estado de situación financiera	155

Estado de situación financiera consolidado a 31 de diciembre de 2019

	Nota	2019	2018
ACTIVOS			
Activos no corrientes			
Inmovilizado material	6.a	12.670.706	12.872.781
Activos intangibles	7	1.009.244	506.996
Inversiones Inmobiliarias	8	140.928	138.183
Activos por derecho de uso	6.b	61.725	-
Inversiones en empresas asociadas y con control conjunto	9	63.783	65.433
Otros activos financieros	10	80.123	72.854
Instrumentos financieros derivados	10, 12	-	1.144
Activos por impuestos diferidos	21	106.929	124.944
Otras cuentas por cobrar	13	4.363	3.259
		14.137.801	13.785.594
Activos corrientes			
Existencias	14	6.841	7.258
Clientes y otras cuentas a cobrar	13	505.304	454.838
Efectivo y equivalentes al efectivo	15	240.597	651.380
		752.742	1.113.476
Total activos		14.890.543	14.899.070
PATRIMONIO NETO Y PASIVOS			
Patrimonio neto			
Capital ordinario	16	1.500.000	1.500.000
Prima de emisión	16	1.100.868	1.100.868
Ganancias/(pérdidas) acumuladas	17	3.938.336	3.534.635
Diferencias de conversión acumuladas	18	(21.575)	(20.301)
Otras reservas	18	(111.827)	(80.333)
Participaciones no dominantes	18	(23.926)	(11.064)
		6.381.876	6.023.805
Pasivos			
Pasivos no corrientes			
Deuda financiera	20	5.675.036	6.573.078
Instrumentos financieros derivados	12	95.672	56.543
Subvenciones	24	461.690	495.594
Prestaciones a los empleados	22	44.639	46.622
Provisiones para otros pasivos y gastos	23	77.267	84.700
Pasivos por impuestos diferidos	21	58.386	70.995
Otros pasivos a largo plazo	25	15.462	49.241
		6.428.152	7.376.773
Pasivos corrientes			
Deuda financiera	20	1.238.403	732.428
Instrumentos financieros derivados	12	31.662	32.740
Proveedores y otras cuentas a pagar	19	679.879	613.049
Pasivos por impuesto corriente	19	10.165	24.889
Subvenciones	24	35.652	35.217
Provisiones para otros pasivos y gastos	23	84.754	60.169
		2.080.515	1.498.492
Total pasivos		8.508.667	8.875.265
Total patrimonio neto y pasivos		14.890.543	14.899.070

Las Notas adjuntas forman parte integrante de estas Cuentas anuales consolidadas.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Cuenta de resultados consolidada del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2019

	Nota	2019	2018
Actividades continuadas			
Ingresos ordinarios	5	4.443.560	4.201.406
Otros ingresos de explotación	29	10.067	11.107
Trabajos realizados por la empresa para su activo		5.261	4.981
Aprovisionamientos	30.a	(170.542)	(172.936)
Gastos de personal	28	(456.173)	(423.725)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	13	(13.809)	1.813
Otros gastos de explotación	30.b	(1.075.321)	(1.008.289)
Amortización del inmovilizado	6,7,8	(788.969)	(806.383)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	24	39.655	95.076
Excesos de provisiones		4.710	7.679
Deterioro de inmovilizado	4.a, 6, 7	-	(46.248)
Resultado por enajenaciones de inmovilizado	6,7, 8	(9.396)	(16.107)
Otras ganancias / (pérdidas) – netas	27	(11.764)	1.829
Resultado de explotación		1.977.279	1.850.203
Ingresos financieros	31	4.569	2.985
Gastos financieros	31	(124.786)	(135.248)
Otros ingresos/(gastos) financieros - netos	31	3.341	(742)
Gastos financieros – netos	31	(116.876)	(133.005)
Participación en el resultado de asociadas	9	22.446	20.155
Resultado antes de impuestos		1.882.849	1.737.353
Impuesto sobre las ganancias	32	(437.174)	(409.602)
Resultado del período consolidado		1.445.675	1.327.751
Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes		3.653	(131)
Resultado del ejercicio atribuible a los accionistas de la dominante	33	1.442.022	1.327.882
Resultados por acción (Euros por acción)			
Resultados básicos por acción para el resultado del ejercicio	33	9,61	8,85
Resultados diluidos por acción para el resultado del ejercicio	33	9,61	8,85

Las Notas adjuntas forman parte integrante de estas Cuentas anuales consolidadas.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Estado de resultado global consolidado del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2019

	Nota	2019	2018
Resultado del ejercicio		1.445.675	1.327.751
Otro resultado global- Partidas que no se reclasifican al resultado del periodo		(6.517)	(637)
- Por ganancias y pérdidas actuariales y otros ajustes	32	(7.848)	(777)
- Participación en otro resultado global reconocidos por las inversiones en negocios conjuntos y asociadas	9	(4)	-
- Efecto impositivo	32	1.335	140
Otro resultado global- Partidas que pueden reclasificarse posteriormente al resultado del periodo		(31.036)	(775)
Coberturas de los flujos de efectivo	32	(38.375)	(4.425)
-Ganancias/(Pérdidas) por su valoración		(72.074)	(41.758)
- Importes transferidos a la cuenta de pérdidas y ganancias		33.699	37.333
Diferencias de conversión		(2.104)	2.368
-Ganancias/(Pérdidas) por su valoración		(2.104)	2.368
Efecto impositivo	32	9.443	1.282
Resultado global total del ejercicio		1.408.122	1.326.339
- Atribuidos a la entidad dominante		1.409.254	1.325.702
- Atribuidos a participaciones no dominantes		(1.132)	637

Las Notas adjuntas forman parte integrante de estas Cuentas anuales consolidadas.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Estado de cambios en el patrimonio neto consolidado del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2019

	Capital social (Nota 16)	Prima de emisión (Nota 16)	Ganancias acumuladas (Nota 17)	Diferencias de conversión acumuladas (Nota 18.b)	Otras reservas			Total	Participaciones no dominantes (Nota 18.a)	Total patrimonio neto
					Derivados de cobertura (Nota 18.c)	Ganancias y Pérdidas actuariales (Nota 18.b)	Participación en otro resultado global de asociadas (Nota 18.b)			
Saldo a 31 de diciembre de 2017	1.500.000	1.100.868	3.180.024	(22.523)	(64.225)	(11.729)	23	5.682.438	5.426	5.687.864
Ajustes por adopción de IFRS 9 (neto de impuestos)	-	-	(795)	-	-	-	-	(795)	-	(795)
Saldo a 1 de enero de 2018	1.500.000	1.100.868	3.179.229	(22.523)	(64.225)	(11.729)	23	5.681.643	5.426	5.687.069
Resultado del periodo	-	-	1.327.882	-	-	-	-	1.327.882	(131)	1.327.751
Otro resultado global del periodo	-	-	-	2.222	(4.040)	(362)	-	(2.180)	768	(1.412)
Resultado global total del ejercicio	-	-	1.327.882	2.222	(4.040)	(362)	-	1.325.702	637	1.326.339
Distribución de dividendos	-	-	(975.000)	-	-	-	-	(975.000)	(18.390)	(993.390)
Otros movimientos	-	-	2.524	-	-	-	-	2.524	1.263	3.787
Total aportaciones de y distribuciones a propietarios reconocido directamente en patrimonio neto	-	-	(972.476)	-	-	-	-	(972.476)	(17.127)	(989.603)
Saldo a 31 de diciembre de 2018	1.500.000	1.100.868	3.534.635	(20.301)	(68.265)	(12.091)	23	6.034.869	(11.064)	6.023.805
Resultado del periodo	-	-	1.442.022	-	-	-	-	1.442.022	3.653	1.445.675
Otro resultado global del periodo	-	-	-	(1.274)	(28.166)	(3.324)	(4)	(32.768)	(4.785)	(37.553)
Resultado global total del periodo	-	-	1.442.022	(1.274)	(28.166)	(3.324)	(4)	1.409.254	(1.132)	1.408.122
Distribución de dividendos	-	-	(1.039.500)	-	-	-	-	(1.039.500)	(11.730)	(1.051.230)
Otros movimientos	-	-	1.179	-	-	-	-	1.179	-	1.179
Total aportaciones de y distribuciones a propietarios reconocido directamente en patrimonio neto	-	-	(1.038.321)	-	-	-	-	(1.038.321)	(11.730)	(1.050.051)
Saldo a 31 de diciembre de 2019	1.500.000	1.100.868	3.938.336	(21.575)	(96.431)	(15.415)	19	6.405.802	(23.926)	6.381.876

Las Notas adjuntas forman parte integrante de estas Cuentas anuales consolidadas.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Estado de flujos de efectivo consolidado del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2019

	Nota	2019	2018
Resultado antes de impuestos		1.882.849	1.737.353
Ajustes por:		909.616	918.553
- Depreciación y amortización	6,7,8	788.969	806.383
- Correcciones valorativas por deterioro		13.809	(1.813)
- Variación de provisiones		47.202	30.729
- Deterioro de inmovilizado		-	46.248
- Imputación de subvenciones	24	(39.655)	(95.076)
- (Beneficio)/pérdida por bajas de inmovilizado		9.396	16.107
- Correcciones valorativas por deterioro de instrumentos financieros	31	(863)	229
- Ingresos financieros	31	(4.569)	(2.985)
- Gastos financieros	31	91.087	97.915
- Diferencias de cambio	31	(2.478)	513
- Gastos financieros liquidación de derivados financieros	31	33.699	37.333
- Otros Ingresos y gastos		(4.535)	3.125
- Participación en beneficios (pérdidas) de sociedades puestas en equivalencia		(22.446)	(20.155)
Variaciones en capital circulante:		(140.604)	(180.504)
- Existencias		450	(211)
- Deudores y otras cuentas a cobrar		(64.320)	(115.020)
- Otros activos corrientes		6.292	(184)
- Acreedores y otras cuentas a pagar		(18.702)	(7.871)
- Otros pasivos corrientes		(62.974)	(56.427)
- Otros activos y pasivos no corrientes		(1.350)	(791)
Otro efectivo generado por las operaciones		(537.517)	(527.744)
Intereses pagados		(102.266)	(131.539)
Cobros de intereses		1.419	1.143
Impuestos pagados		(437.470)	(396.836)
Otros cobros (pagos)		800	(512)
Efectivo neto generado por actividades de explotación		2.114.343	1.947.658

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Estado de flujos de efectivo consolidado de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2019 y 31 de diciembre de 2018

	Nota	2019	2018
Flujos de efectivo de actividades de inversión			
Adquisiciones de inmovilizado material		(480.335)	(498.865)
Adquisiciones de activos intangibles		(544.421)	(21.328)
Adquisiciones de inversiones inmobiliarias		(7.660)	(4.410)
Pagos por adquisiciones de otros activos financieros		(8.561)	(12.905)
Cobros por desinversiones/préstamos a Empresas del grupo y asociadas	2.2	5.658	5.044
Cobros por desinversiones inmovilizado material		347	34
Cobros otros activos financieros		2.149	10.071
Dividendos recibidos	2.2, 34	23.245	20.052
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión		(1.009.578)	(502.307)
Flujos de efectivo de actividades de financiación			
Cobros de subvenciones	24	6.453	88.097
Aportaciones de socios		-	3.392
Emisión de deudas	20	801.139	32.779
Otros cobros	20	61.314	31.730
Devoluciones de deudas con entidades de crédito	20	(650.000)	-
Devoluciones de financiación del Grupo	20	(633.744)	(798.059)
Pagos de pasivos por arrendamientos		(7.178)	(3.072)
Dividendos pagados		(1.051.230)	(993.390)
Otros pagos	20	(41.380)	(10.385)
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación		(1.514.626)	(1.648.908)
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio		(922)	(40)
(Disminución)/aumento neto de efectivo y equivalentes al efectivo		(410.783)	(203.597)
Efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio		651.380	854.977
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio		240.597	651.380

Las Notas adjuntas forman parte integrante de estas cuentas anuales consolidadas.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Notas a las Cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2019

1. Información general

AENA S.M.E., S.A. (“la Sociedad”, o “AENA”) es la Sociedad dominante de un grupo de sociedades (el “Grupo”) que al cierre del ejercicio 2019 estaba integrado por 8 sociedades dependientes y 4 asociadas. AENA S.M.E., S.A. se creó como entidad legal independiente en virtud del artículo 7 del Real Decreto-ley 13/2010 de 3 de diciembre por el que se habilitó 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 se autorizó 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).

Con fecha 5 de julio de 2014, en virtud del artículo 18 del Real Decreto-ley 8/2014 (posteriormente refrendado por la Ley 18/2014, de 15 de octubre), se cambia la denominación de Aena Aeropuertos, S.A. a Aena, S.A. y la entidad pública empresarial “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea” pasa a denominarse ENAIRE (“Sociedad dominante última” o “matriz”). Adicionalmente, en el citado real decreto se establece la integridad de la red de aeropuertos en cuanto que su pervivencia asegura la movilidad de los ciudadanos y la cohesión económica, social y territorial, en términos de accesibilidad, suficiencia, idoneidad, sostenibilidad y continuidad. También se establece el marco al que quedan sujetos los servicios aeroportuarios básicos y las características y condiciones que dicha red debe ostentar para garantizar los objetivos de interés general. Así, se prohíbe el cierre o la enajenación, total o parcial, de cualquiera de las instalaciones o infraestructuras aeroportuarias necesarias para mantener la prestación de servicios aeroportuarios, salvo autorización del Consejo de Ministros o del Ministerio de Fomento, que sólo podrá concederse si no afecta a los objetivos de interés general que debe garantizar dicha red y siempre que no comprometa su sostenibilidad (la ausencia de dicha autorización se anuda a la sanción de nulidad de pleno derecho, todo ello como garantía del mantenimiento íntegro de la red aeroportuaria estatal); se definen las tarifas aeroportuarias y sus elementos esenciales, los servicios aeroportuarios básicos y el marco para determinar los estándares mínimos de calidad, capacidad y condiciones de prestación de los servicios e inversiones requeridas para su cumplimiento, así como las condiciones para la recuperación de los costes derivados de la provisión de estos servicios aeroportuarios básicos.

Como consecuencia de lo dispuesto en la Ley 40/2015 de 1 de octubre de Régimen Jurídico del Sector Público, en la Junta General de Accionistas de 25 de abril de 2017 se modifica la denominación social de la Sociedad a “AENA S.M.E., S.A.”.

Anteriormente a la constitución de la Sociedad, la actividad económica de gestión y explotación de los servicios aeroportuarios y las sociedades dependientes y asociadas que forman parte del perímetro de consolidación de AENA estaban integradas en la entidad pública empresarial “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea”, su accionista único y entidad controlante en ese momento. La entidad pública empresarial “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea” 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 constitución de la Sociedad se realizó 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”. 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 rama de actividad aeroportuaria y su valoración, llevándose a cabo con fecha 31 de mayo de 2011.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Posteriormente, por medio del Acuerdo de Consejo de Ministros de fecha 3 de junio de 2011, se aprobó 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 la entidad pública empresarial “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea” aportó, mediante una aportación de capital no dineraria, 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 (en adelante, la “Actividad”).

La entidad pública empresarial “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea”, accionista único de la Sociedad en ese momento, 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) Ampliar 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) Emitir 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 con lo previsto en el artículo 9 del Real Decreto-ley 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”.
- e) Aportar 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.
- f) 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 función de 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.
- g) 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.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- h) 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 realizó 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.
- i) 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 de los Administradores de Aena Aeropuertos, S.A., que el accionista único ha examinado.
- j) 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.
- k) 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 de AENA se recogió 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.

El inmovilizado material aportado corresponde a los derechos de cualquier naturaleza que correspondían a la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" sobre los terrenos, construcciones y equipamiento de los aeropuertos gestionados o utilizados por la actividad. Igualmente comprende los derechos de uso que correspondían a la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" 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, Bilbao, Burgos, Córdoba, El Hierro, Fuerteventura, Girona, Granada, Huesca Pirineos, Ibiza, Jerez de la Frontera, La Gomera, La Palma, Logroño, Adolfo Suárez 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.

No obstante, con fecha 15 de enero de 2019 se ha inaugurado el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM), habiendo comenzado el inicio de sus operaciones lo que ha supuesto el cierre de la rama civil en el Aeropuerto de Murcia San Javier que ha quedado destinado exclusivamente a la aviación militar (ver Nota 2.2 a).

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, de los helipuertos 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.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- 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.
- 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.

El domicilio social de AENA S.M.E., S.A. está ubicado en Madrid (España), calle Peonías, 12, tras el cambio del mismo adoptado por su Consejo de Administración con fecha 30 de octubre de 2018.

Por otra parte, en Consejo de Ministros de 11 de julio de 2014, se autoriza a la entidad pública empresarial “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea” a iniciar los trámites para el proceso de venta del capital social de AENA S.M.E., S.A. y a enajenar hasta un 49 por 100 de su capital.

Dicho proceso culmina con la salida a Bolsa de AENA S.M.E., S.A. Las acciones de AENA S.M.E., S.A. están admitidas a cotización en las cuatro bolsas españolas, y cotizan en el mercado continuo desde el día 11 de febrero de 2015.

Inició su cotización en la Bolsa de Madrid tras dicha Oferta Pública de Venta por el 49 % de su capital, con un precio de salida de 58 euros por acción. Posteriormente, en junio de 2015, AENA entró a formar parte del Ibex 35, indicador que incluye a las 35 principales empresas españolas cotizadas en Bolsa.

2. Resumen de las principales políticas contables

A continuación, se describen las principales políticas contables adoptadas en la preparación de estas Cuentas Anuales Consolidadas. Estas políticas se han aplicado de manera uniforme para todos los años presentados, salvo que se indique lo contrario.

2.1 Bases de presentación

Tal y como se describe en la Nota 1 anterior, Aena Aeropuertos, S.A. se constituyó como entidad legal independiente y como grupo durante el ejercicio 2011 (23 de mayo de 2011 y 31 de mayo de 2011, respectivamente), en virtud del Real Decreto-ley 13/2010, por efecto de la aportación no dineraria de todos los activos y pasivos afectos a la actividad aeroportuaria. Anteriormente a la creación de Aena Aeropuertos, S.A., la actividad económica de gestión y explotación de los servicios aeroportuarios llevada a cabo por la Sociedad y sus sociedades dependientes y asociadas figuraba integrada en la entidad pública empresarial “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea”.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

En la preparación de las cuentas anuales consolidadas para los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2019, 2018, 2017, 2016, 2015, 2014, 2013, 2012 y 2011 de acuerdo con las NIIF-UE, la Sociedad, teniendo en cuenta el marco de reorganización de la actividad aeroportuaria establecido por el Real Decreto-ley 13/2010 anteriormente mencionado, contabilizó la aportación no dineraria como una reorganización empresarial en el ámbito de su accionista, la entidad pública empresarial “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea”. Esta contabilización responde al análisis y consideración por parte de la Dirección de la Sociedad de varios factores, teniendo en cuenta que este tipo de transacciones no están reguladas en el marco normativo de las NIIF, y concretamente en el marco de la NIIF 3, “Combinaciones de Negocios”, por lo que la Sociedad desarrolló una política contable para dicha transacción que reflejara la sustancia de la misma y de sus operaciones subyacentes. En este contexto, la Sociedad consideró que la combinación de una nueva entidad recientemente creada (Aena Aeropuertos, S.A. constituida el 23 de mayo de 2011) con una unidad de reporte previamente existente no constituye una combinación de negocios, al no ser la entidad de nueva creación ni el adquirente ni un negocio adquirido por la unidad de reporte preexistente.

En el desarrollo de la política contable adoptada por la Sociedad para esta transacción se ha tenido en cuenta que las operaciones aeroportuarias previamente integradas en la entidad pública empresarial “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea”, que se reportaban en la información financiera de ésta como un segmento de negocio separado, mantenían sus registros contables de manera segregada y constituían una unidad de reporte independiente, sujeta a un marco regulatorio específico aplicable, aunque integrada en ENAIRE y no en una entidad legal separada, lo cual permite asignar los diferentes elementos patrimoniales de forma fiable a la nueva entidad. Esta conclusión responde al espíritu del Real Decreto-ley 13/2010 cuya finalidad era dotar de la forma jurídica separada de la que hasta entonces carecía, al conjunto de funciones y obligaciones previamente ejercidas por la ENAIRE en materia de gestión y explotación de los servicios aeroportuarios con carácter histórico, como se ha indicado, por constituir dicho conjunto una unidad económica autónoma capaz de desarrollar una actividad empresarial independiente, en un supuesto de sucesión empresarial, configurada como una unidad en funcionamiento y por lo tanto una unidad de reporte separada y determinable desde un punto de vista de información financiera histórica, cuya gestión se ha llevado a cabo de la misma forma antes y después de la aportación no dineraria, manteniendo la continuidad en los puestos clave de dirección de Aena Aeropuertos, S.A.

En este contexto, la Sociedad consideró también que tener en cuenta a efectos de presentación de su información histórica la forma legal de la transacción hubiera alterado la presentación sustancial de las operaciones aeroportuarias, que se desarrollaron de la misma manera antes y después de la aportación no dineraria, por lo que la presentación del ejercicio 2011 a partir de la fecha de la transacción no hubiera reflejado la realidad económica sustancial del negocio de Aena Aeropuertos, S.A. cuando el evento jurídico descrito fue realizado exclusivamente, como se ha indicado, con el objetivo de proporcionar forma jurídica separada a una unidad de reporte preexistente.

Por lo tanto, al considerar que Aena Aeropuertos, S.A. era una única unidad de reporte existente antes y después de la aportación no dineraria, la misma se contabilizó como una reorganización empresarial en el ámbito de la entidad pública empresarial “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea”, y, consecuentemente, la información financiera del ejercicio 2011 se presentó para el ejercicio anual completo de 12 meses, a sus valores contables históricos, atendiendo a la existencia de Aena Aeropuertos, S.A. como unidad de reporte separada, independientemente de su creación legal en el curso del ejercicio 2011.

Las cuentas anuales consolidadas del Grupo se han preparado de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea (NIIF-UE, en adelante las “NIIF”) y las interpretaciones CINIIF en vigor al 31 de diciembre de 2019, así como con la legislación mercantil aplicable a las entidades que preparan información financiera conforme a las NIIF, de forma que muestran la imagen fiel del patrimonio consolidado y de la situación financiera consolidada del Grupo a 31 de diciembre de 2019, de los resultados consolidados de sus operaciones, de los cambios en el patrimonio neto consolidado y de sus flujos de efectivo consolidados correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Las cifras contenidas en los documentos que componen estas cuentas anuales consolidadas, el estado de situación financiero consolidado, la cuenta de resultados consolidada, el estado de resultado global consolidado, el estado de cambios en el patrimonio neto consolidado, el estado de flujos de efectivo consolidado y las notas, están expresadas en miles de euros, salvo indicación en contrario, redondeadas al millar más cercano, que es la moneda funcional y de presentación de la Sociedad dominante. El uso de cifras redondeadas puede conducir en algún caso a una diferencia de redondeo insignificante en los totales o en las variaciones.

La preparación de estas cuentas anuales consolidadas conformes con las NIIF exige el uso de ciertas estimaciones contables críticas. También exige a la dirección que ejerza su juicio en el proceso de aplicar las políticas contables del Grupo. En la Nota 4 se informa de aquellas áreas que implican un mayor grado de juicio o complejidad o aquellas en las cuales las hipótesis y estimaciones son significativas para las cuentas anuales consolidadas.

Estas cuentas anuales consolidadas han sido formuladas por el Consejo de Administración el 25 de febrero de 2020, y se presentarán para su aprobación por la Junta General de Accionistas.

2.1.2 Cambios en políticas contables

2.1.2.1 Normas e interpretaciones aprobadas por la Unión Europea aplicadas por primera vez en 2019

Las políticas contables utilizadas en la preparación de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2019 son las mismas que las aplicadas en las cuentas anuales consolidadas del 31 de diciembre de 2018, excepto por la aplicación por primera vez en el ejercicio 2019 de la NIIF 16 Arrendamientos (ver a continuación apartado A).

Adicionalmente a la NIIF 16, han sido adoptadas por parte de la Unión Europea las siguientes interpretaciones y modificaciones, las cuales no han tenido impacto sobre los estados financieros consolidados del Grupo en la fecha de aplicación inicial:

Área	Tema / Cuestión	Fecha efectiva
Interpretación CINIIF 23 <i>Incertidumbres sobre el tratamiento del impuesto sobre las ganancias</i>	Esta Interpretación aclara cómo aplicar los requerimientos de reconocimiento y medición de la NIC 12 cuando existe incertidumbre frente a los tratamientos del impuesto a las ganancias.	1 de enero de 2019
Modificaciones a NIIF 9 <i>Características de pagos anticipados con compensación negativa</i>	Aclaración sobre la forma de clasificación y contabilización de este tipo de instrumentos financieros con cláusulas de pagos anticipados.	1 de enero de 2019
Mejoras a las NIIF, ciclo 2015-2017	Incluye cambios a la NIC 12 (Impuesto a las ganancias), NIC 23 (Costos por préstamos) y NIIF 3 (Combinación de negocios) y NIIF 11 (Acuerdos conjuntos).	1 de enero de 2019
Modificaciones a la NIC 19 Modificación, reducción o liquidación de un plan	Modificaciones a la orientación contenida en la NIC 19 “Beneficios a los empleados”, en relación con la contabilización de las modificaciones, reducciones y liquidación de un plan de beneficios definidos.	1 de enero de 2019
Modificaciones a la NIC 28 Intereses de largo plazo en asociadas y negocios conjuntos	Las modificaciones aclaran que la NIIF 9, incluyendo sus requerimientos de deterioro, aplican a los intereses de largo plazo en asociadas y negocios conjuntos que hacen parte de la inversión neta que la entidad tiene en esas entidades donde invierte.	1 de enero de 2019

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

A NIIF 16 Arrendamientos

Esta Norma es efectiva para los ejercicios anuales que comiencen a partir de 1 de enero de 2019 y establece los principios aplicables al reconocimiento, la valoración y la presentación de los arrendamientos para el arrendador y para el arrendatario, así como a la información a revelar al respecto. Sustituye a las siguientes Normas e Interpretaciones:

(a) NIC 17 Arrendamientos;

(b) CINIIF 4 *Determinación de si un acuerdo contiene un arrendamiento*;

(c) SIC-15 *Arrendamientos Operativos—Incentivos*; y

(d) SIC-27 *Evaluación de la esencia de las transacciones que adoptan la forma legal de un arrendamiento*.

El Grupo ha realizado la primera aplicación de la NIIF 16 con fecha el 1 de enero de 2019 optando en la transición por el enfoque retroactivo modificado contemplado en el párrafo C5.b del apéndice C de dicha Norma. De esta forma, no se ha reexpresado la información comparativa que es presentada de acuerdo a la normativa previa (NIC 17 e interpretaciones relacionadas). Dado que no se ha producido ningún efecto monetario acumulado consecuencia de la primera aplicación de la NIIF 16, no ha sido reconocido importe alguno en reservas en la fecha de primera aplicación.

A continuación, se detallan los principales cambios en las políticas contables que ha implicado la NIIF16.

(i) Definición de arrendamiento

Previamente, el Grupo determinaba al inicio de un contrato si un acuerdo contenía un arrendamiento aplicando la CINIIF 4 *Determinación de si un acuerdo contiene un arrendamiento*. Desde el 1 de enero de 2019, conforme a la NIIF 16, el Grupo considera que un contrato constituye, o contiene, un arrendamiento si transmite el derecho de controlar el uso de un activo identificado durante un determinado periodo de tiempo a cambio de una contraprestación.

Como estrategia de transición a la NIIF 16, el Grupo ha elegido la solución práctica del párrafo C3 del apéndice C de dicha Norma; por tanto:

- Aplica la NIIF 16 a los arrendamientos identificados previamente de conformidad con la NIC 17 y la CINIIF 4 “Determinación de si un acuerdo contiene un arrendamiento”;
- No aplica la NIIF 16 a los contratos identificados previamente como contratos que no contienen arrendamientos de conformidad con la NIC 17 y la CINIIF 4; y
- Aplica la definición de arrendamiento de la NIIF 16 para evaluar si los contratos suscritos tras la fecha de la aplicación inicial de la nueva norma son, o contienen, arrendamientos.

Conforme a lo establecido en el p. 17 de la NIIF 16, cuando el Grupo Aena actúa como arrendador, analiza los contratos formalizados en los que se incluyen arrendamientos y otros componentes diferenciados, con objeto de asignar el precio de la transacción a las distintas obligaciones de ejecución identificadas aplicando los párrafos 73 a 90 de la NIIF 15 *Ingresos ordinarios procedentes de contratos con clientes*.

(ii) Grupo AENA como arrendatario

El Grupo tiene formalizados contratos de arrendamiento sobre diversos activos como terrenos y las construcciones del negocio en el aeropuerto de Luton en el Reino Unido (ver Nota 7), diversas instalaciones y vehículos de transporte en los aeropuertos y las oficinas centrales del negocio en España (Edificio Piovera en Madrid), entre otros.

Hasta la entrada en vigor de la NIIF 16, el Grupo clasificaba estos contratos como contratos de arrendamiento financiero u operativo dependiendo de si se transferían o no sustancialmente todos los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad del activo objeto del contrato.

En comparación con la normativa previa, la NIIF 16 elimina la clasificación de los arrendamientos entre operativo y financiero.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El Grupo realizó un análisis detallado de todos los contratos de arrendamiento que tiene suscritos, tanto como arrendador como arrendatario. Con la adopción de la NIIF 16, en los contratos en los que actúa como arrendatario, el Grupo ha reconocido en el estado de situación financiera el derecho de uso de los activos arrendados y los pasivos derivados de la mayoría de los contratos de arrendamiento previamente clasificados como arrendamientos operativos bajo NIC 17, a excepción de los acuerdos a corto plazo, de los que tienen por objeto activos de bajo valor y, en la transición a la citada norma, también se han excluido los contratos de arrendamiento que vencían en el ejercicio 2019. El importe total de estos activos y pasivos ha ascendido a 49.437 miles de euros. Adicionalmente ha reconocido como “Activos por derechos de uso” el importe de los activos previamente clasificados como arrendamientos financieros por importe de 14.860 miles de euros, que al cierre del ejercicio 2018 figuraban clasificados por su naturaleza de inmovilizado (Nota 6.b). Por ello, el importe total inicial de estos “Activos por derechos de uso” asciende a 64.297 miles de euros.

La valoración de estos derechos se presenta en el Estado de situación financiera adjunto a 31 de diciembre de 2019 en el epígrafe “Activos por derecho de uso”. El detalle de su composición es como sigue:

	Saldo a	
	01/01/2019	31/12/2019
Activos por derecho de uso - Terrenos y construcciones	59.837	57.023
Activos por derecho de uso - Instalaciones técnicas y maquinaria	4.460	4.702
Total activos por derecho de uso	64.297	61.725

Los pasivos por arrendamiento se presentan dentro de los epígrafes de “Deuda financiera” del Pasivo no corriente y del corriente del Estado de situación financiera, según el siguiente detalle:

	Saldo a	
	01/01/2019	31/12/2019
Pasivos por arrendamiento no corrientes (Nota 20)	62.095	57.802
Pasivos por arrendamiento corrientes (Nota 20)	7.547	9.954
Total pasivos por arrendamiento	69.642	67.756

- *Normas de registro y valoración aplicadas*

Cuando el Grupo Aena actúa como arrendatario reconoce en el estado de situación financiera los activos y pasivos derivados de todos los contratos de arrendamiento (a excepción de los acuerdos de arrendamiento a corto plazo y los que tienen por objeto activos de bajo valor).

Los activos por derechos de uso se valoran en la fecha de comienzo del contrato al coste, el cual comprende:

- el importe de la valoración inicial del pasivo por arrendamiento;
- cualquier pago por arrendamiento efectuado en la fecha de comienzo o antes, menos cualquier incentivo de arrendamiento recibido;
- cualquier coste directo inicial soportado como consecuencia del contrato de arrendamiento; y
- una estimación de los costes que el Grupo está obligado a asumir por su condición de arrendatario al dismantelar y eliminar el activo subyacente, rehabilitar el lugar en el que se ubique o devolver dicho activo a la condición exigida en los términos y condiciones del arrendamiento, cuando la obligación de soportar estos costes surge desde la fecha de comienzo del contrato o como consecuencia de haber utilizado el activo subyacente durante un periodo determinado.

Para las valoraciones posteriores del activo por derecho de uso, el Grupo aplica el modelo de coste, descontando al valor de coste del activo la amortización acumulada y los deterioros y, en su caso, ajustando su valoración para reflejar cualquier nueva valoración del pasivo por arrendamiento.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Los pasivos por arrendamiento se valoran en la fecha de comienzo del contrato por el valor actual de los pagos por arrendamiento que no estén abonados a dicha fecha. Los pagos por arrendamiento se descuentan utilizando el tipo de interés implícito en el arrendamiento o, cuando no es posible obtener esta tasa fácilmente, el tipo de interés incremental del endeudamiento de la entidad del Grupo que formaliza el contrato de arrendamiento.

Cabe destacar que dentro de los pagos futuros del arrendamiento (a efectos del cálculo del valor inicial del pasivo) no se incluyen los pagos que sean variables y que no dependan de un índice (como el IPC o un índice de precios de arrendamiento aplicable) o de un tipo (como el Euríbor). Básicamente, se incluyen: pagos fijos, precio de ejercicio de opciones de compra (si es razonablemente cierto que se ejercerán), valores residuales garantizados, penalizaciones en opciones de cancelación (si es razonablemente cierto que se ejercerán) y pagos variables referenciados a un índice o a un tipo (al IPC, al Euríbor o que se actualizan para reflejar el nuevo precio de mercado de los arrendamientos). En el reconocimiento inicial, tales pagos son medidos usando dicho índice o tasa a la fecha del comienzo (sin estimar los cambios en el índice o tasa durante lo restante del término del arrendamiento).

Posteriormente, el pasivo por arrendamiento se incrementa por los gastos financieros devengados y disminuye por el importe de los pagos por arrendamiento efectuados. El valor del pasivo se recalcula cuando se producen cambios en los plazos del arrendamiento, en la valoración de la opción de compra, en los importes que se espera abonar en virtud de la garantía de valor residual o cuando se modifican los futuros pagos por arrendamiento como consecuencia de cambios en los índices o tipos utilizados para su cálculo.

El periodo de arrendamiento comienza cuando el arrendador pone el activo subyacente a disposición del arrendatario para su uso. Incluye los periodos libres de rentas.

El periodo de arrendamiento utilizado en la valoración es el periodo no cancelable del arrendamiento, además de:

- periodos renovables optativos si el arrendatario está razonablemente seguro de prorrogarlo; y
- periodos tras una fecha de cancelación optativa si el arrendatario está razonablemente seguro de no cancelarlo anticipadamente.

La opción de cancelación anticipada mantenida únicamente por el arrendador no es considerada en la determinación del periodo de arrendamiento.

Por todo ello, la determinación del periodo de arrendamiento requiere la aplicación de juicio por parte de la dirección del Grupo e impacta de forma significativa en la valoración de los activos por derecho de uso y los pasivos por arrendamiento.

En el caso de contratos de arrendamiento a corto plazo y contratos en los que el activo subyacente sea de escaso valor, el Grupo reconoce los pagos por arrendamiento correspondientes a estos contratos como gastos de forma lineal durante el plazo del arrendamiento.

• Transición

A modo de solución práctica, el Grupo ha optado por aplicar la NIIF 16 a los contratos que anteriormente habían sido identificados como arrendamientos de acuerdo a la NIC 17 y CINIIF 4 cuyo activo subyacente no se considera de escaso valor, y no aplicarla a los contratos con respecto a los cuales no se hubiera determinado anteriormente que contienen un arrendamiento de acuerdo a dichas normas.

Teniendo en cuenta lo anterior, la NIIF 16 se ha aplicado con fecha 1 de enero de 2019 para registrar los siguientes contratos de arrendamiento que previamente habían sido calificados como *arrendamientos operativos* conforme a lo establecido en la NIC 17: el alquiler del terreno y las construcciones del negocio en el aeropuerto de Luton en el Reino Unido, en donde existe un canon mínimo fijo a pagar de 3 millones de libras hasta el final de la concesión; los correspondientes a arrendamientos de vehículos de transporte en las instalaciones de dicho aeropuerto; y los edificios del negocio en España (Edificio Piovera en Madrid).

En la fecha de aplicación inicial de la NIIF 16, 1 de enero de 2019, el Grupo ha reconocido para cada uno de los contratos de arrendamiento anteriormente citados:

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- un pasivo por arrendamiento por el valor actual de los pagos por arrendamiento restantes, descontado aplicando el tipo de interés incremental del endeudamiento de la entidad del Grupo arrendataria a 1 de enero de 2019;
- un activo por derecho de uso valorado por un importe igual al del pasivo por arrendamiento.

Adicionalmente, el Grupo ha aplicado las siguientes soluciones prácticas para la aplicación de la NIIF 16 a los contratos de arrendamiento previamente considerados como operativos bajo la NIC 17:

- No se ha reconocido un activo por derecho de uso ni un pasivo por arrendamiento para los contratos que a 1 de enero de 2019 vencían dentro de los doce meses siguientes, siendo contabilizados los pagos por estos arrendamientos como un gasto de explotación de forma lineal durante el plazo del arrendamiento. Dicho importe es inmaterial en el contexto de las presentes cuentas anuales.
- Se han excluido los costes directos iniciales de la valoración del activo por derecho de uso en la fecha de aplicación inicial.

El Grupo también es titular de una serie de contratos para el arrendamiento de activos que previamente se habían clasificado como arrendamientos financieros conforme a la NIC 17, principalmente, la Central de cogeneración eléctrica del aeropuerto de Madrid-Barajas y la Plataforma de estacionamiento del aeropuerto de Luton. Estos activos figuraban clasificados como Inmovilizado Material en el estado de situación financiera a 31 de diciembre de 2018 (Nota 6.a).

En el caso de los arrendamientos previamente considerados como *arrendamientos financieros*, el importe en libros del activo por derecho de uso y el pasivo por arrendamiento a 1 de enero de 2019 se corresponde con el importe en libros del activo y pasivo resultante de registrar los contratos de arrendamiento financiero conforme a la NIC 17 en la fecha inmediatamente anterior a la fecha de primera aplicación de la NIIF 16.

(iii) Grupo AENA como arrendador

La NIIF 16 apenas impacta a la contabilidad del arrendador, impacta principalmente a la contabilidad del arrendatario, por lo que la parte más significativa del Grupo relacionada con arrendamientos, considerando que se refiere a su papel de arrendador, no se ha visto afectada.

Las políticas contables aplicables a los contratos de arrendamiento en los que el Grupo actúa como arrendador no difieren respecto a las aplicadas bajo la antigua NIC 17, por lo que no se ha realizado ningún ajuste en la transición a la NIIF 16. El Grupo ha aplicado la NIIF 15 *Ingresos ordinarios procedentes de contratos con clientes* con objeto de asignar el precio de la transacción a los distintos componentes de arrendamiento y diferentes al arrendamiento que pudiera haber en cada contrato.

(iv) Impacto en los estados financieros

- *Impactos derivados de la transición*

La transición a la NIIF 16 ha implicado que con fecha 1 de enero de 2019 se reconozcan activos por derecho de uso por importe de 64.297 miles de euros y pasivos por arrendamiento por importe de 69.642 miles de euros en el estado de situación financiera según el siguiente detalle:

- a) En la fecha de transición, se han reconocidos importes adicionales de *Activos por derecho de uso* y *Pasivos por arrendamientos* correspondientes a contratos que anteriormente se consideraban como *contratos de arrendamiento operativo* conforme a la NIC 17:

	Valoración a 01/01/2019
Activos por derecho de uso - Terrenos y construcciones	49.437
Total activos por derecho de uso	49.437
Pasivos por arrendamiento (Nota 20)	(49.437)
Reservas	-

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Para el cálculo de los pasivos por arrendamiento, el Grupo ha utilizado una tasa de descuento del 2 % para valorar los contratos de arrendamiento formalizados por la matriz española y del 5,2 % en el caso de los formalizados por la subsidiaria del Reino Unido.

- b) En cuanto a los contratos que previamente se clasificaban como *contratos de arrendamiento financiero* conforme a la NIC 17, en la fecha de transición se han reclasificado del Inmovilizado material a Activos por derecho de uso y de Deuda por arrendamiento financiero a Pasivos por arrendamiento conforme al siguiente detalle:

	Valoración a 01/01/2019		
	Coste	Amortización	Valor neto contable
Activos por derecho de uso – Terrenos y construcciones	17.829	(7.429)	10.400
Activos por derecho de uso – Instalaciones técnicas y maquinaria	8.636	(4.176)	4.460
Total activos por derecho de uso (Nota 6)	26.465	(11.605)	14.860
Pasivos por arrendamiento (Nota 20)			(20.205)

- c) El detalle del cálculo de los pasivos por arrendamiento en la fecha de transición es el siguiente:

	A 1 de enero de 2019
Pagos futuros mínimos por arrendamientos operativos no cancelables a 31 de diciembre de 2018	61.870
Valor descontado al tipo de interés incremental del endeudamiento del Grupo	50.413
Pasivos por arrendamiento financiero a 31 de diciembre de 2018	20.205
- Exención de los arrendamientos de escaso valor	(621)
- Exención de los arrendamientos con vencimiento en los 12 meses siguientes a la fecha de transición	(355)
- Opciones de prórroga que razonablemente se van a ejercitar	-
Total pasivo reconocido a 1 de enero de 2019	69.642

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- **Impacto en el ejercicio 2019**

Como consecuencia de la aplicación de la NIIF 16 en el registro de contratos que previamente se habían contabilizado como arrendamientos operativos bajo NIC 17, al 31 de diciembre de 2019 en el Estado de situación financiera adjunto el Grupo presenta *Activos por derecho de uso* por importe de 61.725 miles de euros y *Pasivos por arrendamiento* por importe de 67.756 miles de euros.

Como consecuencia de registrar estos contratos bajo la NIIF 16 se han reconocido gastos financieros y de amortización en lugar de gastos de arrendamiento. Durante el ejercicio 2019, el Grupo ha reconocido 6.378 miles de euros de gasto por amortización de los *Activos por derecho de uso* y 1.939 miles de euros de gasto financiero devengados por el *Pasivo por arrendamiento* asociado a estos contratos, minorándose el gasto por arrendamiento en 7.334 miles de euros.

Adicionalmente, dado que la nueva norma deroga también la SIC-15 “Arrendamientos Operativos—Incentivos”, que, al establecer un “método de reparto simple” del anticipo recibido de World Duty Free Group España, S.A. con ocasión del contrato suscrito con dicha sociedad para el alquiler de los locales comerciales de las tiendas duty free y duty paid de toda la red de aeropuertos de España, no tenía en cuenta el efecto financiero asociado, la Cuenta de resultados del ejercicio 2019 incluye 12.133 miles de euros de ingresos comerciales por tiendas libres de impuestos y el mismo importe de gastos financieros derivados de dicho efecto financiero, importes que no habrían aparecido bajo la anterior normativa. Por tanto, al compensarse tales ingresos y gastos, no existe impacto en el resultado neto del período por esta causa.

En la Nota 5 se detalla el impacto de la aplicación de la NIIF 16 sobre la información segmentada y sobre el EBITDA.

2.1.2.2 Normas, interpretaciones y modificaciones a normas existentes que no han sido adoptadas por la UE o estando adoptadas por la UE no son de aplicación hasta ejercicios posteriores

A la fecha de formulación de estos estados financieros consolidados, el Grupo no ha adoptado de forma anticipada ninguna otra norma, interpretación o modificación que todavía no haya entrado en vigor, salvo la comentada en el punto 2.1.2.3.

Adicionalmente, a la fecha de formulación de estos estados financieros consolidados, el IASB y el IFRIC habían publicado una serie de normas, modificaciones e interpretaciones que no han sido adoptadas por la Unión Europea o, estando adoptadas por la Unión Europea, no son de aplicación hasta ejercicios posteriores, las cuales se resumen a continuación:

Área	Tema / Cuestión	Fecha efectiva
Modificaciones a las referencias al marco conceptual en NIIF	Se actualizan algunas referencias al marco conceptual en las normas NIIF, para facilitar a los usuarios de las normas el uso de los nuevos conceptos del marco conceptual.	1 de enero de 2020
Modificaciones a la NIC 1 y NIC 8: Definición de Material o con importancia relativa	Modificaciones menores a la NIC 1 y la NIC 8 para aclarar la definición de "material o con importancia relativa".	1 de enero de 2020
Modificaciones a la NIIF 3 “Combinaciones de negocios”	Clarifica la definición de “negocio”, con el objetivo de ayudar a las entidades a determinar si una transacción debería ser contabilizada como una “combinación de negocios”.	Emitida el 22 de octubre de 2018, esta Norma no ha sido todavía adoptada por la UE.
Modificaciones a la NIC 1 Presentación de estados financieros	Clasificaciones de pasivos como corriente o no corriente	Emitida el 23 de enero de 2020, esta Norma no ha sido todavía adoptada por la UE.

Basándose en los análisis realizados hasta la fecha, el Grupo estima que la aplicación de estas normas y modificaciones no tendrá un impacto significativo sobre los estados financieros consolidados en el periodo de aplicación inicial.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

2.1.2.3 Normas, interpretaciones y modificaciones a normas existentes que se han aplicado por el grupo anticipadamente

Área	Tema / Cuestión	Fecha efectiva
Modificaciones a la NIIF 9, NIC 39 y NIIF 7 Modificación de los Tipos de Interés de Referencia	Modificaciones a la NIIF 9, NIC 39 y NIIF 7 ante la Reforma de los Tipos de Interés de Referencia.	1 de enero de 2020

La reforma de los tipos de interés de referencia (interbank offered rates –IBORs) llevada a cabo por el Financial Stability Board (FSB) con el objetivo de promover la utilización de tasas alternativas en el sistema financiero más confiables, que se basen en transacciones de mercado subyacentes líquidas y no dependan de presentaciones basadas en el juicio de expertos, ha originado una situación de incertidumbre sobre la viabilidad a largo plazo de algunos tipos de interés de referencia existentes y sobre los impactos que su desaparición podría tener sobre los instrumentos de cobertura contratados por las entidades referenciados a dichos tipos de interés en proceso de desaparición.

En este contexto, en septiembre de 2019, el IASB publicó las *Interest Rate Benchmark Reform – Amendments to IFRS 9, IAS 39 and IFRS 7* (Reforma del tipo de interés de referencia - Modificaciones de la NIIF 9, NIIF 39 y NIIF 7). Estas modificaciones, que entrarán en vigor en 2020 pero cuya aplicación anticipada está permitida para el ejercicio 2019, cambian los requisitos específicos de la contabilidad de coberturas para permitir que ésta siga aplicándose a las coberturas afectadas durante el periodo de incertidumbre antes de que las partidas cubiertas o los instrumentos de cobertura afectados por los tipos de interés de referencia vigentes sean modificados por otras tasas alternativas como resultado de la reforma en curso.

La aplicación de las modificaciones afecta a la contabilidad del Grupo de la siguiente manera:

- El Grupo tiene deuda nominada en Libras Esterlinas y referenciada al LIBOR GBP, cuyos flujos de efectivo son cubiertos utilizando permutas de tipos de interés (SWAPS), los cuales cubren la totalidad de la deuda. Dichos instrumentos derivados tienen un nocional por importe total de 80 millones de libras (véanse Notas 12 y 20). Las modificaciones arriba mencionadas permiten seguir aplicando la contabilidad de coberturas, incluso aunque exista incertidumbre en cuanto al calendario y el importe de los flujos de efectivo cubiertos debido a la reforma de los tipos de interés de referencia comentada.
- El Grupo no interrumpirá la contabilidad de coberturas en caso de que se dejen de cumplir los requisitos de contabilidad de coberturas establecidos por la norma y la relación de cobertura esté sujeta a la reforma de los tipos de referencia. En cambio, para aquellas relaciones de cobertura que no estén sujetas a dicha reforma, el Grupo mantendrá la interrupción de la contabilidad de coberturas si se dejan de cumplir los requisitos de contabilidad de coberturas establecidos por la norma.
- Por último, el Grupo mantendrá la ganancia o la pérdida acumulada en reservas por las coberturas de flujos de efectivo designadas que estén sujetas a la reforma, incluso aunque exista incertidumbre como consecuencia de dichas reformas en relación con el calendario y el importe de los flujos de efectivo de las partidas cubiertas. En caso de que el Grupo considere que no se espera razonablemente que se produzcan los flujos de efectivo futuros cubiertos debido a otras razones distintas de la reforma del tipo de interés de referencia, la ganancia o pérdida acumuladas se reclasificarán inmediatamente en resultados.

El Grupo ha optado por aplicar anticipadamente las modificaciones de la NIIF 9/NIC 39 para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2019. La adopción anticipada de estas modificaciones ha permitido al Grupo seguir aplicando la contabilidad de coberturas durante el periodo de incertidumbre derivado de la reforma de los tipos de interés de referencia.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

2.2 Consolidación y variaciones en el perímetro

a) Dependientes

Dependientes son todas las entidades (incluidas las entidades de propósito especial) sobre las que el Grupo tiene poder para dirigir las políticas financieras y de explotación que generalmente viene acompañado de una participación superior a la mitad de los derechos de voto. 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. El Grupo también evalúa la existencia de control cuando no posee más del 50 % de los derechos de voto pero es capaz de dirigir las políticas financieras y de explotación.

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.

Para contabilizar las combinaciones de negocios el Grupo aplica el método de adquisición. La contraprestación transferida por la adquisición de una dependiente se corresponde con el valor razonable de los activos transferidos, los pasivos incurridos con los anteriores propietarios de la adquirida y las participaciones en el patrimonio emitidas por el Grupo. La contraprestación transferida incluye el valor razonable de cualquier activo o pasivo que proceda de un acuerdo de contraprestación contingente.

Cualquier contraprestación contingente a transferir por el Grupo se reconoce a su valor razonable en la fecha de adquisición. Los cambios posteriores en el valor razonable de la contraprestación contingente que se considere un activo o un pasivo se reconocen de acuerdo con la NIIF 9 en resultados o como un cambio en otro resultado global. La contraprestación contingente que se clasifique como patrimonio neto no se valora de nuevo y su liquidación posterior se contabiliza dentro del patrimonio neto. Los costes relacionados con la adquisición se reconocen como gastos en el ejercicio en que se incurre en ellos.

Los activos identificables adquiridos y los pasivos y pasivos contingentes asumidos en una combinación de negocios se valoran inicialmente a su valor razonable en la fecha de adquisición.

Si la combinación de negocios se realiza por etapas, el importe en libros en la fecha de adquisición de la participación en el patrimonio neto de la adquirida anteriormente mantenido por la adquirente se vuelve a valorar al valor razonable en la fecha de adquisición y cualquier pérdida o ganancia que surja de esta nueva valoración se reconoce en el resultado del ejercicio.

El fondo de comercio se valora inicialmente como el exceso del total de la contraprestación transferida sobre los activos identificables netos adquiridos y los pasivos asumidos. Si esta contraprestación es inferior al valor razonable de los activos netos de la dependiente adquirida, la diferencia se reconoce en resultados. Para cada combinación de negocios, el Grupo puede optar por reconocer cualquier participación no dominante en la adquirida por el valor razonable o por la parte proporcional de la participación no dominante de los importes reconocidos de los activos netos identificables de la adquirida.

Una combinación de negocios entre entidades o negocios bajo control común es una combinación de negocios en la que todas las entidades o negocios que se combinan están controlados, en última instancia, por una misma parte o partes, tanto antes como después de que tenga lugar la combinación, y este control no tiene carácter transitorio.

Cuando el Grupo experimente una combinación de negocios bajo control común, los activos y pasivos adquiridos se contabilizan al mismo valor en libros al que estaban registrados anteriormente y no se valoran a su valor razonable. No se reconoce fondo de comercio relacionado con la transacción. Cualquier diferencia entre el precio de adquisición y el valor neto contable de los activos netos adquiridos se reconoce en patrimonio.

En el proceso de consolidación se eliminan las transacciones de ingresos y gastos intragrupo, así como los créditos y débitos entre entidades del Grupo. También se eliminan las pérdidas y ganancias que surjan de transacciones intragrupo. Las políticas contables de las dependientes se han homogeneizado en los casos en que ha sido necesario para asegurar la uniformidad con las políticas adoptadas por el Grupo.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

No han existido operaciones realizadas por el Grupo en el ejercicio 2019 que hayan conducido a variaciones en el perímetro respecto del existente a 31 de diciembre de 2018, con excepción de las siguientes:

- En el ámbito de los objetivos del Plan Estratégico 2018-2021, el 15 de marzo de 2019 Aena resultó declarada ganadora por la Agencia Nacional de Aviación Civil brasileña (ANAC) en la subasta celebrada en relación con la concesión para la explotación y mantenimiento de los aeropuertos de Recife, Maceió, Aracajú, Campina Grande, João Pessoa y Juazeiro do Norte en Brasil, agrupados en el denominado Grupo aeroportuario del Nordeste de Brasil.

De acuerdo con la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, el Consejo de Ministros aprobó, en su reunión de 12 de abril de 2019, autorizar a Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. la creación en Brasil de la sociedad mercantil estatal Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (en adelante, “ANB” o “Aena Brasil”) como entidad concesionaria de la gestión aeroportuaria de los citados aeropuertos. Con fecha 30 de mayo de 2019 se constituyó la nueva sociedad brasileña, participada en su totalidad por Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A., con un capital social de 10.000 reales brasileños y cuyo objeto social específico y exclusivo es la prestación de servicios públicos para la ampliación, conservación y explotación de la infraestructura aeroportuaria de los complejos aeroportuarios integrantes del bloque Nordeste de Brasil. El Consejo de Administración de la sociedad brasileña, en su reunión celebrada el 1 de julio de 2019, aprobó una ampliación de capital social por importe de 2.388.990.000 reales brasileños (aproximadamente, 537,8 millones de euros al tipo de cambio asegurado de 4,4425 EUR/BRL), que ha sido totalmente suscrita por su accionista único. La forma y el plazo de efectuar este desembolso ha sido la siguiente:

- El día 18 de julio de 2019: 488.894.033 reales brasileños (110,1 millones de euros al tipo de cambio asegurado mencionado con anterioridad) correspondientes a la aportación estipulada por el Gobierno de Brasil en concepto de gastos de la concesión a pagar a Infraero (asesores, gastos de la subasta y plan de desvinculación de trabajadores de Infraero) y caja remanente.
- El día 26 de agosto de 2019: 1.900.000.000 reales brasileños (427,7 millones de euros al tipo de cambio asegurado mencionado con anterioridad) correspondientes al importe de la oferta.

Con el objetivo de reducir la exposición a la variación del tipo de cambio BRL/EUR de dichos compromisos hasta dichas fechas, el Grupo ha llevado a cabo la estrategia de cobertura descrita en la Nota 12.

El grupo aeroportuario del Nordeste registró en 2019 un tráfico de más de 13,8 millones de pasajeros, el 6,5 % del tráfico total brasileño. En concreto, el aeropuerto de Recife es el octavo de Brasil por tráfico de pasajeros totales y el sexto por tráfico de pasajeros internacionales.

En el mes de enero de 2020, Aena Brasil ha iniciado la operativa de los aeropuertos de Juazeiro del Norte y de Campina Grande. En las siguientes semanas, la sociedad concesionaria antes mencionada pasará a gestionar el resto de aeropuertos.

Dadas las características del pliego de la licitación, cabe calificar este contrato como un contrato de gestión de servicios públicos en la modalidad de concesión, debiendo su adjudicatario prestar todos los servicios que a un gestor aeroportuario le correspondiere, si bien no incluye los servicios ATC (*Air Traffic Control*). Las líneas principales resumidas de este acuerdo son las siguientes:

- La concesión, que tiene un período de 30 años ampliable 5 años adicionales, es del tipo *BOT* (construir, operar y transferir). Una vez finalizado el plazo total de la concesión, la plena e ilimitada posesión de los terrenos y la totalidad de las instalaciones existentes (incluidos los gastos útiles realizados por el concesionario y las mejoras que hayan podido ser incorporadas por éste) revertirán a la Agencia Nacional de Aviación Civil de Brasil sin que exista derecho a indemnización alguna a favor del Concesionario.
- Los ingresos de la actividad aeronáutica están regulados bajo un modelo *dual-till*.
- La nueva Sociedad Concesionaria tendrá derecho a percibir una retribución en concepto de precio por la utilización de las instalaciones y por la prestación de servicios vinculadas con la gestión del aeropuerto.
- Por su parte, la Administración recibe un canon fijo de 1.900 millones de BRL (aproximadamente, 427,7 millones de euros) en la fecha de firma del contrato y un canon variable a partir del quinto año en función de los ingresos brutos del acuerdo de concesión. La contraprestación económica variable se fija en el 8,16 % sobre los ingresos brutos, con 5 años iniciales de carencia y 5 años progresivos que comenzarían en

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

2025 al 1,63 % y se incrementan gradualmente a 3,26 % en 2026, 4,90 % en 2027, 6,53 % en 2028, llegando al 8,16 % contractual aplicable en 2029 y en años sucesivos.

- La Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC) estimó en el pliego de licitación un importe de inversión de 2.153 millones de reales brasileños (equivalente a 486,6 millones de euros al tipo de cambio 4,4239 EUR/BRL) distribuido entre inversiones destinadas a adecuar las infraestructuras al tráfico (el 25,6% del total estimado por la autoridad brasileña); inversiones discrecionales (31,7%) no obligatorias, principalmente destinadas a las áreas comerciales; y de mantenimiento de infraestructuras, pistas y equipamientos (42,7%).

Teniendo en cuenta lo expuesto, el acuerdo de concesión de los Aeropuertos del Nordeste de Brasil está dentro del alcance de la CINIIF 12 *Acuerdos de Concesión de Servicios* y se ha reflejado en las presentes cuentas anuales consolidadas del Grupo del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2019 conforme al modelo del activo intangible.

- Por otro lado, el 7 de enero de 2019 en Asamblea General de Accionistas de la empresa participada Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A.P.I. de C.V. se aprobó la reducción del capital social en su parte variable por 60.000 miles de acciones, quedando establecido en un total de 1.608.400 miles de pesos mexicanos. Como consecuencia de esta operación el grupo ha reconocido una entrada de caja por 919 miles de euros, ha reducido la participación en la asociada en 917 miles de euros y ha registrado en patrimonio la diferencia como consecuencia de esta operación. Asimismo, el 14 de mayo de 2019 en Asamblea General de Accionistas de la empresa participada Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A.P.I. de C.V. se aprobó la reducción del capital social en su parte variable por 302.000 miles de acciones, quedando establecido en un total de 1.306.400 miles de pesos mexicanos. Como consecuencia de esta operación el grupo ha reconocido una entrada de caja por 4.716 miles de euros, ha reducido la participación en la asociada en 4.313 miles de euros y ha registrado en patrimonio la diferencia como consecuencia de esta operación. Estas operaciones no han generado cambios en el porcentaje de participación.

No existieron operaciones realizadas por el Grupo en el ejercicio 2018 que hubieran conducido a variaciones en el perímetro respecto del existente a 31 de diciembre de 2017, con excepción de la inclusión de la sociedad Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A.

En este sentido, con fecha 25 de enero de 2018, AENA constituyó dicha sociedad concesionaria titular del contrato de gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM), en la modalidad de concesión de dicho aeropuerto y de su zona de actividades complementarias, durante un plazo de 25 años. De esta forma, AENA cumplió con lo exigido en el Pliego de Condiciones Administrativas Particulares del contrato que fue adjudicado a AENA por la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia el 20 de diciembre de 2017. La nueva sociedad, que formalizó el contrato de adjudicación con fecha 24 de febrero de 2018, tiene a AENA S.M.E., S.A. como accionista único.

Asimismo, con fecha 15 de enero de 2019 se ha inaugurado el Aeropuerto Internacional Región de Murcia (AIRM), fecha en la que ha iniciado sus operaciones. Con esta entrada en funcionamiento de AIRM, tal y como estaba previsto en el Protocolo “para establecer las bases del desarrollo de la aviación civil en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia” y en la oferta presentada por AENA en la licitación pública de la gestión y explotación del AIRM, el Aeropuerto de Murcia San Javier queda destinado exclusivamente a la aviación militar.

El acuerdo concesional mencionado se calificó como perteneciente al modelo de Activo Intangible de la CINIIF 12. En consecuencia, el Grupo registró durante el período 2018 un activo intangible (ver Nota 7), que se amortiza linealmente durante la vida de 25 años de la concesión, surgiendo, como contrapartida, una Deuda con la Entidad Pública otorgante por el mismo importe (ver Nota 20). Otros criterios contables significativos aplicados por el Grupo en relación con este acuerdo de concesión de servicios, en cumplimiento de la CINIIF 12, se describen en la Nota 2.24 de estas Cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2019.

El detalle de sociedades dependientes del Grupo a 31 de diciembre de 2019 y de 2018, todas ellas consolidadas por el método de integración global, es el siguiente:

2019

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Sociedades dependientes	Domicilio	Actividad	%		Titular de la Participación
			Directo	Indirecto	
Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. ("ADI") (1)	Madrid	Explotación, conservación, gestión y administración de infraestructuras aeroportuarias y sus servicios complementarios.	100	-	AENA S.M.E., S.A.
Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A. (1)	Valladolides y Lo Jurado (Murcia)	Ejercicio de los derechos y cumplimiento de las obligaciones derivadas de la Concesión Administrativa para la Gestión, Explotación y Mantenimiento del Aeropuerto de la Región de Murcia.	100		AENA S.M.E., S.A.
Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (ANB) (2)	Sao Paulo (Brasil)	Prestación de servicios públicos para la ampliación, conservación y explotación de la infraestructura aeroportuaria de los complejos aeroportuarios integrantes del bloque Nordeste de Brasil.	-	100	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A.
London Luton Airport Holdings III Limited ("LLAH III") (2)	Luton (Reino Unido)	Tenencia de participaciones en la sociedad que ostenta la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S. A.
London Luton Airport Holdings II Limited ("LLAH II") (2)	Luton (Reino Unido)	Tenencia de participaciones en la sociedad que ostenta la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	London Luton Airport Holdings III Limited (LLAH III)
London Luton Airport Holdings I Limited ("LLAH I") (2)	Luton (Reino Unido)	Tenencia de participaciones en la sociedad que ostenta la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	London Luton Airport Holdings II Limited (LLAH II)
London Luton Airport Group Limited ("LLAGL") (2)	Luton (Reino Unido)	Sociedad garante de la adquisición de la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	London Luton Airport Holdings I Limited (LLAH I)
London Luton Airport Operations Limited ("LLAOL") (2)	Luton (Reino Unido)	Sociedad titular de la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	London Luton Airport Group Limited ("LLAGL")

(1) Sociedades auditadas por KPMG Auditores, S.L.

(2) Sociedades auditadas por la red KPMG

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

2018

Sociedades dependientes	Domicilio	Actividad	%		Titular de la Participación
			Directo	Indirecto	
Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. ("ADI") (1)	Madrid	Explotación, conservación, gestión y administración de infraestructuras aeroportuarias y sus servicios complementarios.	100	-	AENA S.M.E., S.A.
Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A. (1)	Valladolides y Lo Jurado (Murcia)	Ejercicio de los derechos y cumplimiento de las obligaciones derivadas de la Concesión Administrativa para la Gestión, Explotación y Mantenimiento del Aeropuerto de la Región de Murcia.	100		AENA S.M.E., S.A.
London Luton Airport Holdings III Limited ("LLAH III") (2)	Luton (Reino Unido)	Tenencia de participaciones en la sociedad que ostenta la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S. A.
London Luton Airport Holdings II Limited ("LLAH II") (2)	Luton (Reino Unido)	Tenencia de participaciones en la sociedad que ostenta la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	London Luton Airport Holdings III Limited (LLAH III)
London Luton Airport Holdings I Limited ("LLAH I") (2)	Luton (Reino Unido)	Tenencia de participaciones en la sociedad que ostenta la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	London Luton Airport Holdings II Limited (LLAH II)
London Luton Airport Group Limited ("LLAGL") (2)	Luton (Reino Unido)	Sociedad garante de la adquisición de la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	London Luton Airport Holdings I Limited (LLAH I)
London Luton Airport Operations Limited ("LLAOL") (2)	Luton (Reino Unido)	Sociedad titular de la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	London Luton Airport Group Limited ("LLAGL")

(1) Sociedades auditadas por KPMG Auditores, S.L.

(2) Sociedades auditadas por la red KPMG

A 31 de diciembre de 2019 y de 2018 ninguna de las sociedades dependientes cotiza en bolsa y todas cierran su ejercicio contable el 31 de diciembre. En cumplimiento del artículo 155 de la Ley de Sociedades de Capital, el Grupo ha notificado a todas estas sociedades que, por sí misma o por medio de otra sociedad filial, posee más del 10 % del capital.

En los ejercicios 2019 y 2018 Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. ("ADI") no ha repartido dividendos.

La Sociedad posee el control de London Luton Airport Holding III Limited (en adelante "LLAH III") y de sus participadas a través de Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. Los principales importes de capital, patrimonio, resultados y valor en libros, expresados en moneda local y bajo principios contables locales, relacionados con esta empresa y sus participadas al cierre de los ejercicios 2019 y 2018 son los siguientes (expresado en miles de libras esterlinas):

31 de diciembre de 2019

Denominación / Domicilio / Actividad	% Partic.	Capital	Resultado del ejercicio	Resto Patrimonio	Total de Patrimonio
		Miles GBP	Miles GBP	Miles GBP	Miles GBP
London Luton Airport Holdings III Limited (*) (1)	51,0 %	986	6.547	(49.074)	(41.541)
London Luton Airport Holdings II Limited (*) (1)	51,0 %	986	9.499	(82.873)	(72.388)
London Luton Airport Holdings I Limited (*) (1)	51,0 %	1.930	17.074	3.830	22.834
London Luton Airport Group Limited (*) (1)	51,0 %	5.274	47.061	50.415	102.750
London Luton Airport Operations Limited (**) (1)	51,0 %	5.274	47.061	50.415	102.750

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales consolidadas a 31 de diciembre de 2019.

(**) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales a 31 de diciembre de 2019.

(1) Sociedad auditada por la red KPMG.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

31 de diciembre de 2018					
Denominación / Domicilio / Actividad	% Partic.	Capital	Resultado del ejercicio	Resto Patrimonio	Total de Patrimonio
		Miles GBP	Miles GBP	Miles GBP	Miles GBP
London Luton Airport Holdings III Limited (*) (1)	51,0 %	986	(236)	(20.952)	(20.202)
London Luton Airport Holdings II Limited (*) (1)	51,0 %	986	2.994	(57.782)	(53.802)
London Luton Airport Holdings I Limited (*) (1)	51,0 %	1.930	10.566	28.950	41.446
London Luton Airport Group Limited (*) (1)	51,0 %	5.274	39.302	33.564	78.140
London Luton Airport Operations Limited (**) (1)	51,0 %	5.274	39.302	33.564	78.140

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales consolidadas a 31 de diciembre de 2018

(**) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales a 31 de diciembre de 2018

(1) Sociedad auditada por la red KPMG.

En el ejercicio 2014, Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. (ADI) alcanzó el 51 % de las acciones representativas del capital de la sociedad London Luton Airport Holdings III Limited (LLAHL III), siendo Aerofi S.a.r.l. (Aerofi) el otro accionista de la misma con una participación del 49 %.

Como consecuencia de esta operación, Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. (ADI) adquirió en 2014 el control de LLAHL III y, por lo tanto, el Grupo Aena pasó a consolidar esta sociedad (y sus sociedades dependientes) por el método de integración global.

LLAH III es una sociedad instrumental creada con el objetivo, a través de su subsidiaria al 100 % London Luton Airport Holdings II Limited (LLAH II), quien a su vez posee el 100 % de London Luton Airport Holdings I Limited (LLAH I), de llevar a cabo la adquisición, con fecha 27 de noviembre de 2013, de London Luton Airport Group Limited y de su subsidiaria London Luton Airport Operations Limited, sociedad gestora del aeropuerto de Luton en el Reino Unido bajo un régimen de concesión administrativa (ver Nota 2.6.d).

Durante el ejercicio 2019 LLAH III ha repartido a sus accionistas dividendos por importe de 20.800 miles de GBP (23.938 miles de euros al tipo de cambio de transacción), de los cuales Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. ha percibido 12.208 miles de euros, y el resto, 11.730 miles de euros, han sido percibidos por socios externos.

Durante el ejercicio 2018 LLAH III repartió a sus accionistas dividendos por importe de 33.200 miles de GBP (37.531 miles de euros al tipo de cambio de transacción), de los cuales Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. percibió 19.141 miles de euros, y el resto, 18.390 miles de euros, fueron percibidos por socios externos.

b) Empresas con control conjunto y asociadas

Control conjunto es el acuerdo contractual para compartir el control sobre un negocio conjunto, y solo existirá cuando las decisiones sobre las actividades relevantes de dicho negocio requieran el consentimiento unánime de todos los socios que comparten el control.

Empresas asociadas son todas las entidades sobre las que el Grupo ejerce influencia significativa, pero no tiene control, que, generalmente, viene acompañada por una participación de entre un 20 % y un 50 % de los derechos de voto. Las inversiones en asociadas se contabilizan por el método de puesta en equivalencia. Bajo el método de puesta en equivalencia, la inversión se reconoce inicialmente a coste, y el importe en libros se incrementa o disminuye para reconocer la participación del inversor en los resultados de la asociada después de la fecha de adquisición. La inversión del Grupo en asociadas incluye el fondo de comercio identificado en la adquisición.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

La participación del Grupo en las pérdidas o ganancias posteriores a la adquisición de las sociedades asociadas se reconoce en la cuenta de resultados, y la participación en los movimientos posteriores a la adquisición en el otro resultado global se reconoce en el otro resultado global, con el correspondiente ajuste al importe en libros de la inversión. Cuando la participación del Grupo en las pérdidas de una asociada es igual o superior a su participación en la misma, incluida cualquier otra cuenta a cobrar no asegurada, el Grupo no reconoce pérdidas adicionales, a menos que hubiera incurrido en obligaciones legales o implícitas o realizado pagos en nombre de la asociada.

Si la participación en la propiedad en una asociada se reduce pero se mantiene la influencia significativa, sólo la participación proporcional de los importes previamente reconocidos en el otro resultado global se reclasifica a resultados.

En cada fecha de presentación de información financiera, el Grupo determina si existe alguna evidencia objetiva de que se haya deteriorado el valor de la inversión en la asociada. Si este fuese el caso, el Grupo calcula el importe de la pérdida por deterioro del valor como la diferencia entre el importe recuperable de la asociada y su importe en libros y reconoce el importe en la cuenta de resultados.

Las pérdidas y ganancias procedentes de las transacciones ascendentes y descendentes entre el Grupo y sus asociadas se reconocen en las cuentas anuales del Grupo sólo en la medida que correspondan a las participaciones de otros inversores en las asociadas no relacionados con el inversor. Las pérdidas no realizadas se eliminan a menos que la transacción proporcione evidencia de pérdida por deterioro del valor del activo transferido. Cuando es necesario para asegurar su uniformidad con las políticas contables del Grupo, se modifican las políticas contables de las sociedades asociadas.

El detalle de sociedades con control conjunto y asociadas a 31 de diciembre de 2019 es el siguiente:

Sociedades asociadas: Sociedad y Domicilio Social	Actividad	%		Valor de las inversiones en asociadas (Nota 9) 31.12.19	Titular de la Participación	Método de Consolidación
		Directo	Indirecto			
Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A. de CV (AMP) México DF (1)	Participación en el operador del Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP).	-	33,33	56.178	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S. A.	Puesta en equivalencia
Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. (SACSA) Aeropuerto Rafael Núñez Cartagena de Indias – Colombia (1)	Explotación del aeropuerto de Cartagena.	-	37,89	3.922	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S. A.	Puesta en equivalencia
Aeropuertos del Caribe, S.A. (ACSA) Aeropuerto Ernesto Cortisoz Barranquilla- Colombia (2)	Sin actividad (*).	-	40	-	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S. A.	Puesta en equivalencia
Aerocali, S.A. Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón Cali - Colombia (2)	Explotación del aeropuerto de Cali.	-	50	3.683	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S. A.	Puesta en equivalencia

(1) Sociedades auditadas por la red KPMG.

(2) Sociedades auditadas por otros auditores.

(*) La concesión del aeropuerto de Barranquilla finalizó en el año 2012.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El detalle de sociedades con control conjunto y asociadas a 31 de diciembre de 2018 es el siguiente:

Sociedades asociadas: Sociedad y Domicilio Social	Actividad	%		Valor de las inversiones en asociadas (Nota 9)	Titular de la Participación	Método de Consolidación
		Directo	Indirecto	31.12.18		
Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A. de CV (AMP) México DF (1)	Participación en el operador del Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP).	-	33,33	56.809	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S. A.	Puesta en equivalencia
Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. (SACSA) Aeropuerto Rafael Núñez Cartagena de Indias – Colombia (1)	Explotación del aeropuerto de Cartagena.	-	37,89	3.339	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S. A.	Puesta en equivalencia
Aeropuertos del Caribe, S.A. (ACSA) Aeropuerto Ernesto Cortissoz Barranquilla- Colombia (2)	Sin actividad (*).	-	40	-	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S. A.	Puesta en equivalencia
Aerocali, S.A. Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón Cali - Colombia (2)	Explotación del aeropuerto de Cali.	-	50	5.285	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S. A.	Puesta en equivalencia

(1) Sociedades auditadas por la red KPMG

(2) Sociedades auditadas por otros auditores

(*) La concesión del aeropuerto de Barranquilla finalizó en el año 2012.

A 31 de diciembre de 2019 y 2018 ninguna de las sociedades asociadas cotiza en bolsa.

El 14 de mayo de 2018, en Asamblea General de Accionistas de la empresa participada Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A.P.I. de C.V., se aprobó la reducción del capital social en su parte variable por 235.000 miles de pesos mexicanos (cantidad que se ha pagado a los accionistas de acuerdo con su participación en la sociedad). Por tanto, correspondió a Aena Desarrollo Internacional el 33,33 % de dicha reducción, esto es, 78.333 miles de pesos mexicanos. Como consecuencia de esta operación el Grupo reconoció una entrada de caja por 3.344 miles de euros, redujo la participación en la asociada en 3.518 miles de euros y registró en patrimonio la diferencia. Esta operación no generó cambios en el porcentaje de participación (Véase Nota 9).

En Asamblea General de Accionistas de la empresa participada Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A.P.I. de C.V del 9 de mayo de 2017, se aprobó la reducción del capital social en su parte variable por 340.000 miles de acciones, quedando establecido en 1.903.350 miles de pesos mexicanos. Como consecuencia de esta operación el grupo reconoció una entrada de caja por 5.376 miles de euros, redujo la participación en la asociada en 4.734 miles de euros y registró en patrimonio la diferencia como consecuencia de esta operación. Esta operación no generó cambios en el porcentaje de participación (Véase Nota 9).

El 29 de mayo de 2014 la sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. efectuó la compra de 63 miles de acciones ordinarias de Aerocali, S.A. Con esta adquisición el Grupo pasó a tener el 50 % de participación sobre esta empresa. El importe pagado por esta adquisición ascendió a 2.036 miles de euros. De acuerdo con el análisis efectuado por la Dirección del Grupo, con esta adquisición no pasó a tener control de la participada al existir control conjunto, por lo que en los ejercicios 2019 y 2018 se continúa registrando por el método de puesta en equivalencia con el cambio en el porcentaje de participación desde la adquisición de las nuevas acciones.

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). 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 2019 fue de 224,67 pesos mexicanos (MXN) (2018: 159,84 pesos mexicanos (MXN)).

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Asimismo, el Grupo estima el importe recuperable de dicha inversión en AMP como el valor actual de los flujos de efectivo futuros derivados de la misma, teniendo en cuenta las estimaciones contenidas en el plan de negocio preparado por el Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V. (GAP), principal activo de AMP, así como los ingresos derivados de los contratos de gestión entre ambas sociedades. Aplicando unas tasas de descuento acordes con la experiencia histórica reciente se obtiene un importe recuperable que supera el coste registrado por el Grupo. Éste ha realizado, en los ejercicios 2019 y 2018, un análisis de sensibilidad del cálculo del importe recuperable en función de cambios en las principales hipótesis y ha comparado el resultado obtenido con los importes de transacciones recientes de compraventa de aeropuertos. Basándose en todo ello, la dirección del Grupo considera que el importe recuperable calculado, a 31 de diciembre de 2019 y 2018, es superior al coste de adquisición de la mencionada inversión en AMP.

En cumplimiento del artículo 155 de la Ley de Sociedades de Capital, el Grupo 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.

Durante el ejercicio 2019 la sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. ha cobrado dividendos de las sociedades asociadas y con control conjunto por importe de 22.828 miles de euros (2018: 19.552 miles de euros).

El 1 de septiembre de 2020 finaliza la concesión del aeropuerto internacional Alfonso Bonilla Aragón, Cali, gestionado por la Sociedad Aerocali S.A. Asimismo, el 26 de septiembre de 2020 finaliza la concesión del aeropuerto internacional Rafael Núñez de la ciudad de Cartagena de Indias, gestionado por la Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. A 31 de diciembre de 2019, el Grupo ha realizado un test de deterioro que permite determinar la recuperación del importe de la participación en dichas sociedades.

No obstante lo anterior, se mantienen las negociaciones con la Agencia Nacional de Infraestructuras (ANI) colombiana para el desarrollo de la iniciativa privada (APP) correspondiente tanto al aeropuerto de Cali como al aeropuerto de Cartagena, cuyo objetivo es suscribir un contrato de concesión una vez finalice la concesión actual en 2020, habiéndose presentado en el mes de marzo las últimas modificaciones solicitadas por la ANI.

2.3 Comparación de la información

Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2019 no se han producido cambios en criterios contables significativos respecto a los criterios aplicados en el ejercicio 2018, con excepción de lo indicado previamente en la nota 2.1.2.1. relativo a la primera aplicación de la NIIF 16 con fecha 1 de enero de 2019. A efectos de comparación de la información, el Grupo ha optado por la transición retroactiva modificada contemplada en dicha norma por lo que no se ha reexpresado la información comparativa.

2.4 Transacciones en moneda extranjera

a) Moneda funcional y de presentación

Las partidas incluidas en las cuentas anuales consolidadas de cada una de las entidades del Grupo se valoran utilizando la moneda del entorno económico principal en que la entidad opera ("moneda funcional"). Las cuentas anuales consolidadas se presentan en miles de Euros. El Euro es la moneda funcional y de presentación de AENA S.M.E., S.A.

b) Transacciones y saldos

Las transacciones en moneda extranjera se convierten a la moneda funcional utilizando los tipos de cambio vigentes en las fechas de las transacciones. Las pérdidas y ganancias en moneda extranjera que resultan de la liquidación de estas transacciones y de la conversión a los tipos de cambio de cierre de los activos y pasivos monetarios denominados en moneda extranjera se reconocen en la cuenta de resultados, excepto si se difieren en el otro resultado global como las coberturas de flujos de efectivo y las coberturas de inversiones netas. Las pérdidas y ganancias por diferencias de cambio relativas a préstamos y efectivo y equivalentes al efectivo se presentan en la cuenta de resultados consolidada en la línea de "Otros ingresos/ (gastos) financieros netos". El resto de pérdidas y ganancias por diferencias de cambio se presentan en el mismo epígrafe.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

La conversión a moneda de presentación de los resultados de las sociedades a las que se aplica el método de puesta en equivalencia se realiza convirtiendo todos los bienes, derechos y obligaciones utilizando el tipo de cambio vigente en la fecha de cierre de las cuentas anuales consolidadas y convirtiendo las partidas de las cuentas de resultados consolidada de cada sociedad extranjera a moneda de presentación utilizando el tipo de cambio medio anual, calculado como media aritmética de los tipos de cambio medios de cada uno de los doce meses del año, que no difieren significativamente del tipo a la fecha de la transacción. La diferencia entre el importe del patrimonio neto, incluido el resultado calculado como en el punto anterior, convertido al tipo de cambio histórico, y la situación patrimonial neta que resulta de la conversión de los bienes, derechos y obligaciones, se registra, con signo positivo o negativo según corresponda, en el patrimonio neto en el epígrafe “Diferencias de Conversión”.

Entidades del Grupo

Los resultados y la posición financiera de todas las entidades del Grupo (ninguna de las cuales tiene la moneda de una economía hiperinflacionaria) cuya moneda funcional sea distinta de la moneda de presentación se convierten a la moneda de presentación como sigue:

- (i) Los activos y pasivos de cada estado de situación financiera presentado se convierten al tipo de cambio de cierre en la fecha del estado de situación financiera;
- (ii) Los ingresos y gastos de cada cuenta de resultados se convierten a los tipos de cambio medios (a menos que esta media no sea una aproximación razonable del efecto acumulativo de los tipos existentes en las fechas de la transacción, en cuyo caso los ingresos y gastos se convierten en la fecha de las transacciones); y
- (iii) Todas las diferencias de conversión resultantes se reconocen en el otro resultado global.

Los ajustes al fondo de comercio y al valor razonable que surgen en la adquisición de una entidad extranjera se consideran activos y pasivos de la entidad extranjera y se convierten al tipo de cambio de cierre. Las diferencias de cambio que surgen se reconocen en otro resultado global.

2.5 Inmovilizado material

Los terrenos y construcciones corresponden principalmente a la infraestructura aeroportuaria. El inmovilizado material se reconoce por su coste de adquisición o coste de producción corregido por la amortización acumulada y por las pérdidas por deterioro que haya experimentado, si las hubiera. El coste histórico incluye los gastos directamente atribuibles a la adquisición de los elementos de inmovilizado material.

El Grupo activa como mayor valor del inmovilizado, la estimación inicial de los costes de rehabilitación del lugar sobre el que se asienta, cuando constituyan obligaciones en las que se incurre como consecuencia de utilizar el elemento. Así, se capitalizan como mayor valor de los activos aeroportuarios todas las obligaciones previstas para llevar a cabo las obras de aislamiento acústico e insonorización de zonas residenciales para cumplir con la normativa vigente en materia de ruidos generados por las infraestructuras aeroportuarias (véase Nota 23 en lo que respecta a provisión por aislamiento acústico).

Los costes posteriores se incluyen en el importe en libros del activo o se reconocen como un activo separado, según corresponda, sólo cuando es probable que los beneficios económicos futuros asociados con los elementos vayan a fluir al Grupo y el coste del elemento pueda determinarse de forma fiable. El importe en libros de la parte sustituida se da de baja contablemente. El resto de gasto por reparaciones y mantenimiento se carga a la cuenta de resultados durante el ejercicio financiero en que se incurre en ellos. Los trabajos efectuados por el Grupo para su propio inmovilizado se valoran por su coste de producción, figurando como una partida de ingresos ordinarios en la cuenta de resultados.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Los terrenos no se amortizan. La amortización en otros elementos de inmovilizado material se calcula usando el método lineal durante las vidas útiles estimadas, que se indican a continuación:

▪ Construcciones	12-51 años
▪ Instalaciones técnicas	4-22 años
▪ Maquinaria	5-20 años
▪ Otras instalaciones	6-12 años
▪ Mobiliario y utillaje	4-13 años
▪ Otro inmovilizado	5-7 años

El inmovilizado correspondiente a los aeropuertos se amortiza usando el criterio de vida útil, según se especifica a continuación:

▪ Terminales de pasajeros y mercancías	32-40 años
▪ Obra civil aeroportuaria	25-44 años
▪ Equipamiento de terminales	4-22 años
▪ Transporte de pasajeros entre terminales	15-50 años
▪ Equipamiento obra civil aeroportuaria	15 años

Las vidas útiles de los activos se revisan, y ajustan si es necesario, en la fecha de cada estado de situación financiera.

Cuando el importe en libros de un activo es superior a su importe recuperable, su importe en libros se reduce de forma inmediata hasta su importe recuperable (Nota 2.8).

Las pérdidas y ganancias por la venta de inmovilizado material se calculan comparando los ingresos obtenidos con el importe en libros de dicho inmovilizado y se reconocen en la cuenta de resultados dentro de deterioro y resultado de enajenaciones de inmovilizado.

2.6 Activos intangibles

a) Fondo de comercio

El fondo de comercio surge en la adquisición de dependientes y representa el exceso de la contraprestación transferida, el importe de cualquier participación no dominante en la adquirida y el valor razonable en la fecha de adquisición de cualquier participación en el patrimonio previa en la adquirida sobre el valor razonable de los activos netos identificables adquiridos. Si el total de la contraprestación transferida, la participación no dominante reconocida y la participación previamente mantenida valorada a valor razonable es menor que el valor razonable de los activos netos de la dependiente adquirida, en el caso de una adquisición en condiciones muy ventajosas, la diferencia se reconoce directamente en la cuenta de resultados.

A efectos de llevar a cabo las pruebas para pérdidas por deterioro, el fondo de comercio adquirido en una combinación de negocios se asigna a cada una de las unidades generadoras de efectivo, o grupos de unidades generadoras de efectivo, que se espera que se beneficien de las sinergias de la combinación. Cada unidad o grupo de unidades a las que se asigna el fondo de comercio representa el nivel más bajo dentro de la entidad al cual se controla el fondo de comercio a efectos de gestión interna. El fondo de comercio se controla al nivel de segmento operativo.

Las revisiones de las pérdidas por deterioro del valor del fondo de comercio se realizan anualmente o con más frecuencia si sucesos o cambios en las circunstancias indican una potencial pérdida por deterioro. El importe en libros de la UGE que contiene el fondo de comercio se compara con el importe recuperable, que es el valor en uso o el valor razonable menos los costes de venta, el mayor de estos importes. Cualquier pérdida por deterioro se reconoce inmediatamente como un gasto y posteriormente no se revierte.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

b) Aplicaciones informáticas

En este epígrafe se recogen los importes satisfechos en relación con la adquisición y desarrollo de programas informáticos.

Las licencias para programas informáticos adquiridas se capitalizan en función de los costes incurridos para su adquisición y para poner en condiciones de uso el programa específico. Los gastos de desarrollo directamente atribuibles al diseño y realización de pruebas de programas informáticos que sean identificables y únicos y susceptibles de ser controlados por el Grupo se reconocen como activos intangibles, cuando se cumplen las siguientes condiciones:

- Técnicamente, es posible completar la producción del activo intangible de forma que pueda estar disponible para su utilización o su venta;
- El Grupo tiene intención de completar el activo intangible en cuestión, para usarlo o venderlo;
- El Grupo tiene capacidad para utilizar o vender el activo intangible;
- Se puede demostrar la forma en que el activo intangible vaya a generar probables beneficios económicos en el futuro;
- Existe disponibilidad de los adecuados recursos técnicos, financieros o de otro tipo, para completar el desarrollo y para utilizar o vender el activo intangible; y
- El desembolso atribuible al activo intangible durante su desarrollo puede valorarse de forma fiable.

Los costes directamente atribuibles que se capitalizan como parte de los programas informáticos incluyen los gastos del personal que desarrolla dichos programas y un porcentaje adecuado de gastos generales.

Los gastos que no cumplan estos criterios se reconocen como un gasto en el momento en el que se incurren. Los desembolsos sobre un activo intangible reconocidos inicialmente como gastos del ejercicio no se reconocen posteriormente como activos intangibles.

Las aplicaciones informáticas se amortizan durante sus vidas útiles estimadas que normalmente no superan los seis años.

Los costes asociados con el mantenimiento de programas informáticos se reconocen como gasto a medida que se incurre en los mismos.

c) Gastos de desarrollo

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, cuando cumplen con los siguientes criterios:

- Es probable que el proyecto vaya a ser un éxito (considerando su viabilidad técnica y comercial), de manera que dicho proyecto sea disponible para su uso o venta.
- Es probable que el proyecto generará beneficios económicos futuros, tanto en términos de ventas externas como internas.
- El Grupo tiene la intención de completar el proyecto, para usarlo o venderlo.
- El Grupo tiene capacidad para utilizar o vender el activo intangible.
- Existe disponibilidad de los adecuados recursos técnicos, financieros o de otro tipo, para completar el desarrollo y para utilizar o vender el activo intangible; y

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- Sus costes pueden estimarse de forma fiable.

En caso de que varíen las circunstancias que permitieron capitalizar un proyecto, el coste acumulado se imputa a resultados. Los gastos de desarrollo capitalizados se amortizan durante su vida útil estimada en cuatro años. Los gastos de investigación se reconocen como gastos del ejercicio en que se incurren.

d) Concesión administrativa de LLAH III

El Acuerdo de concesión administrativa del aeropuerto de London Luton (propiedad del Luton Borough Council) no califica como sujeto a IFRIC 12, dado que las tarifas de dicho aeropuerto no están sujetas a precios regulados. Tal acuerdo es contabilizado como un arrendamiento de acuerdo con la NIIF 16 (ver Nota 2.1.2.1). El activo intangible relacionado se amortiza linealmente a lo largo de su vida útil remanente. Para establecer la vida útil remanente de dicho activo intangible se ha atendido al vencimiento de dicho acuerdo de concesión administrativa en el año 2031.

e) Concesiones de servicio

Ver Nota 2.24.

f) Otro inmovilizado intangible

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.

2.7 Inversiones inmobiliarias

Las inversiones inmobiliarias comprenden terrenos, edificios, otras construcciones y espacios fuera de las terminales aeroportuarias en propiedad, que se mantienen para la obtención de rentas a largo plazo y no están ocupados 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.

	<u>Años</u>
Edificios y naves	32-51
Instalaciones técnicas	15

2.8 Pérdidas por deterioro de valor de los activos no financieros

Los activos que tienen una vida útil indefinida o los activos intangibles que no están en condiciones de poderse utilizar no están sujetos a amortización y se someten anualmente a pruebas para pérdidas por deterioro de valor. El inmovilizado material y los activos intangibles que están sujetos a amortización se someten a revisiones para pérdidas por deterioro siempre que algún suceso o cambio en las circunstancias indique que el importe en libros puede no ser recuperable. Se reconoce una pérdida por deterioro del valor por el importe en libros del activo que excede su importe recuperable. El importe recuperable se determina como el mayor importe entre el valor razonable menos los costes de venta y el valor en uso.

AENA S.M.E., S.A. considera que todos sus activos son generadores de flujos de efectivo. A efectos de evaluar las pérdidas por deterioro del valor, los activos se agrupan al nivel más bajo para el que hay flujos de efectivo identificables por separado (unidades generadoras de efectivo).

A lo largo de la existencia de la Sociedad dominante, la determinación de las unidades generadoras de efectivo se ha visto influenciada por la regulación aplicable en cada periodo y por los mecanismos de establecimiento de las prestaciones patrimoniales asociadas a los activos incluidos en dichas unidades generadoras de efectivo.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

A partir del ejercicio 2011, la normativa aplicable a las prestaciones patrimoniales es la Ley 1/2011 que regula la determinación de las prestaciones patrimoniales asociadas a los activos afectos a la actividad aeroportuaria, estableciendo un criterio de caja única (*single till*) de recuperación de los activos, considerando en el cálculo de las prestaciones patrimoniales exclusivamente las inversiones y costes de la red de aeropuertos en su conjunto, incluyendo a las actividades comerciales de dentro de las terminales aeroportuarias, aunque excluyendo a los aparcamientos y otros servicios de fuera de terminal.

Este marco regulatorio inicial fue modificado en el RD Ley 20/2012, de 13 de julio, de medidas para garantizar la estabilidad presupuestaria y de fomento de la competitividad, en cuyo Título VI se modifica la fórmula de actualización de las prestaciones públicas patrimoniales percibidas por Aena Aeropuertos, S.A., con el objeto de que los ingresos, gastos e inversiones derivados de servicios comerciales y actividades no estrictamente aeronáuticas no se incluyan a efectos de la determinación de las tarifas aeroportuarias. En este Real Decreto se establece como cambio sustancial la desvinculación progresiva de las actividades comerciales de la determinación de las prestaciones públicas patrimoniales a través de la aplicación de un coeficiente corrector (2014: 80 %, 2015: 60 %, 2016: 40 %, 2017: 20 %, 2018: 0 %. Por tanto, a partir de 2018, aplica un sistema de caja doble (*dual till*) íntegramente.

Hasta el ejercicio 2015, la dirección de la Sociedad dominante había identificado las unidades generadoras de efectivo en los activos individuales que componen el segmento de servicios fuera de terminal (que se compone principalmente de cada uno de los activos inmobiliarios y de los aparcamientos considerados en su conjunto), en las inversiones financieras y en la red de aeropuertos para el segmento de Aeropuertos (que se compone de la infraestructura afecta a la actividad aeronáutica y de los espacios comerciales incluidos en ella).

El establecimiento del "*dual till* progresivo" con el RD Ley 20/2012, de 13 de julio, de medidas para garantizar la estabilidad presupuestaria y de fomento de la competitividad, y la Ley 18/ 2014 mencionada anteriormente (ver Nota 1), rompe la conexión de las actividades comerciales de dentro de terminal con la fijación de las tarifas aeroportuarias, en particular a partir de 2016 en que la mayor parte (60 %) de los costes e ingresos comerciales de dichas actividades no se incorpora en el cálculo de las tarifas aeroportuarias. En consecuencia, el juicio de valor que fundamentaba que el conjunto de aeropuertos incluyendo las áreas comerciales suponían una única unidad generadora de efectivo, por la interrelación de los flujos de efectivo de ambas actividades, a partir de 2016 debía ser objeto de reconsideración. Esta novedad legislativa no afecta a la consideración como unidades generadoras de efectivo independientes de las inversiones financieras en sociedades dependientes y asociadas, que siguen considerándose como tales.

En el análisis realizado al efecto, se llega a la conclusión de que la actividad comercial de dentro de terminal debe continuar formando parte de la unidad generadora de efectivo de la red de aeropuertos, junto a la actividad aeronáutica, dada, entre otras razones, la alta interdependencia de los ingresos existente entre ambas actividades y la existencia de un solo activo que comparten ambas actividades debido a la imposibilidad legal de disponer, vender o escindir los activos aeroportuarios; por otra parte, por las mismas razones, también se concluye que la actividad correspondiente a la "red de aparcamientos", hasta el ejercicio 2015 incluida en la unidad generadora de efectivo y el segmento de "Servicios fuera de terminal", en virtud de su no inclusión en el *single till*, debía pasar, a partir del ejercicio 2016, a formar parte de la unidad generadora de efectivo y el segmento de la "red de aeropuertos", dentro del subsegmento de "Comercial". Como consecuencia, a partir de 2016, el segmento y la unidad generadora de efectivo de "Servicios fuera de terminal" pasa a denominarse "Servicios inmobiliarios", al estar constituido, exclusivamente, por cada uno de los activos inmobiliarios.

La nueva sociedad mercantil estatal Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A., incorporada al perímetro de consolidación en 2019 (ver Nota 2.2) será considerada como una única Unidad Generadora de Efectivo en sí misma.

En relación con el cálculo del valor recuperable, el procedimiento implantado por la dirección de la Sociedad para la realización de las pruebas de deterioro a nivel de las unidades generadoras de efectivo, cuando proceda, es el siguiente:

- La Dirección prepara anualmente un plan de negocio abarcando generalmente un espacio temporal de cinco ejercicios, incluido el ejercicio en curso. 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.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

En dichas proyecciones se tienen en cuenta las proyecciones financieras incluidas en el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) para el período 2017-2021 (ver Nota 3).

- 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 planes de negocio 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 dominante 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 resultados.

La posible reversión de pérdidas por deterioro de valor de activos no financieros que sufren una pérdida por deterioro se revisa en todas las fechas a las que se presenta información financiera. 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 clasifica en la misma línea donde se clasificó originalmente la pérdida por deterioro.

2.9 Costes por intereses

Los costes por intereses incurridos para la construcción de cualquier activo cualificado se capitalizan durante el período de tiempo necesario para completar y preparar el activo para el uso pretendido. El resto de costes por intereses se llevan a gastos del ejercicio en que se incurren.

2.10 Instrumentos financieros

Los instrumentos financieros se clasifican en el momento de su reconocimiento inicial como un activo financiero, un pasivo financiero o un instrumento de patrimonio, de conformidad con el fondo económico del acuerdo contractual y con las definiciones de activo financiero, pasivo financiero o de instrumento de patrimonio desarrolladas en la NIC 32 “Instrumentos financieros: Presentación”.

Los instrumentos financieros se reconocen cuando el Grupo se convierte a una parte obligada del contrato o negocio jurídico conforme a las disposiciones del mismo.

A efectos de su valoración, el Grupo clasifica sus instrumentos financieros en las siguientes categorías: 1) Activos y pasivos financieros a coste amortizado, 2) Activos y pasivos financieros a valor razonable con cambios en resultados, separando aquellos designados inicialmente de aquellos mantenidos para negociar o valorados obligatoriamente a valor razonable con cambios en resultados, 3) Activos y pasivos financieros a valor razonable con cambios en otro resultado integral, separando los instrumentos de patrimonio designados como tales, del resto de activos financieros. El criterio de clasificación dependerá tanto del modo en que una entidad gestiona sus instrumentos financieros (su modelo de negocio) como de la existencia y características de los flujos de efectivo contractuales.

El Grupo clasifica un activo o pasivo financiero como mantenido para negociar si:

- Se adquiere o incurre principalmente con el objeto de venderlo o volver a comprarlo en un futuro inmediato;

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

— En el reconocimiento inicial es parte de una cartera de instrumentos financieros identificados, que se gestionan conjuntamente y para la cual existe evidencia de un patrón reciente de obtención de beneficios a corto plazo;

— Es un derivado, excepto un derivado que haya sido designado como instrumento de cobertura y cumpla las condiciones para ser eficaz y un derivado que sea un contrato de garantía financiera o

— Es una obligación a entregar activos financieros obtenidos en préstamo que no se poseen.

Asimismo, el activo financiero se medirá a coste amortizado, a valor razonable con cambios en otro resultado integral o a valor razonable con cambios en el resultado del período, de la siguiente forma:

— Si el objetivo del modelo de negocio es mantener un activo financiero con el fin de cobrar flujos de efectivo contractuales y, según las condiciones del contrato, se reciben flujos de efectivo en fechas específicas que constituyen exclusivamente pagos del principal e intereses sobre el importe de principal pendiente, el activo financiero se valorará al coste amortizado.

— Si el modelo de negocio tiene como objetivo tanto la obtención de flujos de efectivo contractuales como su venta y, según las condiciones del contrato, se reciben flujos de efectivo en fechas específicas que constituyen exclusivamente pagos del principal más intereses sobre dicho principal, los activos financieros se valorarán a su valor razonable con cambios en otro resultado integral (patrimonio).

— Fuera de estos escenarios, el resto de activos se valorarán a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias. Todos los instrumentos de patrimonio (por ejemplo, acciones) se valoran por defecto en esta categoría. Esto es así porque sus flujos contractuales no cumplen con la característica de ser solo pagos de principal e intereses. Los derivados financieros también se clasifican como activos financieros a valor razonable con cambios en resultados, a menos que se designen como instrumentos de cobertura.

No obstante lo anterior, hay dos opciones de designación irrevocable en el reconocimiento inicial:

— Un instrumento de patrimonio, siempre y cuando no se mantenga con fines de negociación, puede designarse para valorar a valor razonable con cambios en otro resultado integral (patrimonio). Posteriormente, en la venta del instrumento, no se permite la reclasificación a la cuenta de resultados de los importes reconocidos en patrimonio y únicamente se llevan a resultados los dividendos.

— Un activo financiero también puede ser designado para valorarse a valor razonable con cambios en resultados si de esta manera se reduce o elimina una incongruencia de medición o reconocimiento (véase p. B4.1.29 a B4.1.32 NIIF 9).

El modelo de negocio se determina por el personal clave del Grupo y a un nivel que refleja la forma en la que gestionan conjuntamente grupos de activos financieros para alcanzar un objetivo de negocio concreto. El modelo de negocio del Grupo representa la forma en que éste gestiona sus activos financieros para generar flujos de efectivo.

Los activos financieros que se enmarcan en un modelo de negocio cuyo objetivo es mantener activos para percibir flujos de efectivo contractuales se gestionan para generar flujos de efectivo en forma de cobros contractuales durante la vida del instrumento. El Grupo gestiona los activos mantenidos en la cartera para percibir esos flujos de efectivo contractuales concretos. Para determinar si los flujos de efectivo se obtienen mediante la percepción de flujos de efectivo contractuales de los activos financieros, el Grupo considera la frecuencia, el valor y el calendario de las ventas en ejercicios anteriores, los motivos de esas ventas y las expectativas en relación con la actividad de ventas futura. No obstante, las ventas en sí mismas no determinan el modelo de negocio y, por ello, no pueden considerarse de forma aislada. En su lugar, es la información sobre las ventas pasadas y sobre las expectativas de ventas futuras la que ofrece datos indicativos del modo de alcanzar el objetivo declarado del Grupo en lo que respecta a la gestión de los activos financieros y, más específicamente, el modo en que se obtienen los flujos de efectivo. El Grupo considera la información sobre las ventas pasadas en el contexto de los motivos de estas ventas y de las condiciones que existían en ese momento en comparación con las actuales. A estos efectos, el Grupo considera que los deudores comerciales y cuentas a cobrar que van a ser objeto de cesión a terceros y que no van a suponer la baja de los mismos, se mantienen en este modelo de negocio.

Aunque el objetivo del modelo de negocio del Grupo es mantener activos financieros para percibir flujos de efectivo contractuales, no por eso el Grupo mantiene todos los instrumentos hasta el vencimiento. Por ello, el Grupo tiene como

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

modelo de negocio el mantenimiento de activos financieros para percibir flujos de efectivo contractuales aun cuando se hayan producido o se espera que se produzcan en el futuro ventas de esos activos. El Grupo entiende cumplido este requisito, siempre que las ventas se produzcan por un aumento del riesgo de crédito de los activos financieros. En el resto de casos, a nivel individual y agregado, las ventas tienen que ser poco significativas, aunque sean frecuentes o infrecuentes, aunque sean significativas.

Los activos financieros que se enmarcan en un modelo de negocio cuyo objetivo es mantener activos para percibir flujos de efectivo contractuales y venderlos, se gestionan para generar flujos de efectivo en forma de cobros contractuales y venderlos ante las diferentes necesidades del Grupo. En este tipo de modelo de negocio, el personal clave de la dirección del Grupo ha tomado la decisión de que, para cumplir ese objetivo, son esenciales tanto la obtención de flujos de efectivo contractuales como la venta de activos financieros. Para lograr este objetivo, el Grupo obtiene flujos de efectivo contractuales, como vende activos financieros. Comparado con el modelo de negocio anterior, en este modelo de negocio, el Grupo habitualmente realiza ventas de activos más frecuentes y de mayor valor.

Los flujos de efectivo contractuales que son únicamente pagos de principal e intereses sobre el importe de principal pendiente son coherentes con un acuerdo de préstamo básico. En un acuerdo de préstamo básico, los elementos más significativos del interés son generalmente la contraprestación por el valor temporal del dinero y el riesgo de crédito. No obstante, en un acuerdo de este tipo, el interés también incluye la contraprestación por otros riesgos, como el de liquidez y costes, como los administrativos de un préstamo básico asociados al mantenimiento del activo financiero por un determinado período. Además, el interés puede incluir un margen de beneficio que sea coherente con un acuerdo de préstamo básico.

Cuando exista un derivado implícito en un contrato principal que es un activo financiero en el alcance de NIIF 9, el derivado implícito no se separa y se aplican las normas de clasificación al instrumento híbrido en su totalidad.

Los activos se reconocen inicialmente por el valor razonable más o menos, en el caso de un activo financiero que no se contabilice a valor razonable con cambios en resultados, los costes de la transacción que sean directamente atribuibles a la adquisición o emisión del activo financiero o del pasivo financiero. No obstante lo anterior, en el momento del reconocimiento inicial una entidad medirá las cuentas a cobrar comerciales que no tengan un componente financiero significativo (determinado de acuerdo con la NIIF 15) a su precio de transacción.

Para el registro posterior al momento del reconocimiento inicial de los activos financieros, se aplican las siguientes políticas contables:

Activos financieros a coste amortizado	Estos activos se registran posteriormente a su reconocimiento inicial por su coste amortizado de acuerdo con el método del tipo de interés efectivo. Dicho coste amortizado se verá reducido por cualquier pérdida por deterioro. Se reconocerán ganancias o pérdidas en el resultado del periodo cuando el activo financiero se dé de baja o se haya deteriorado, o por diferencias de cambio. Los intereses calculados usando el método del tipo de interés efectivo se reconocen en la cuenta de resultados en el epígrafe de "ingresos financieros".
Activos financieros a valor razonable con cambios en resultados	Los activos financieros a valor razonable con cambios en resultados se reconocen inicialmente y posteriormente a valor razonable, sin incluir los costes de transacción, que se cargan a la cuenta de resultados. Las ganancias o pérdidas procedentes de cambios en el valor razonable se presentan en la cuenta de resultados dentro de "otros ingresos / (gastos) financieros – netos" en el periodo en que se originaron. Cualquier dividendo o interés también se lleva a resultados financieros.
Instrumentos de deuda a valor razonable con cambios en otro resultado integral	Se contabilizan posteriormente por su valor razonable, reconociendo los cambios en el valor razonable en "Otro resultado integral". Los ingresos por intereses, las pérdidas por deterioro y las diferencias de cambio se reconocen en la cuenta de resultados. Cuando se venden o se dan de baja, los ajustes en el valor razonable acumulados reconocidos en "Otro resultado integral" se incluyen en la cuenta de resultados como "otros ingresos/(gastos) financieros netos".
Instrumentos de patrimonio a valor razonable con cambios en otro resultado integral	Su medición posterior es a valor razonable. Únicamente se llevan a resultados los dividendos, a menos que dichos dividendos representen claramente una recuperación del coste de la inversión. Otras pérdidas o ganancias se llevan a "Otro resultado integral" y nunca se reclasifican a resultados.

El Grupo clasifica los pasivos mantenidos para negociar a valor razonable con cambios en resultados.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El Grupo designa un pasivo financiero en el momento inicial a valor razonable con cambios en resultados, si al hacerlo así elimina o reduce significativamente alguna incoherencia en la valoración o en el reconocimiento que surgiría de otro modo, si la valoración de los activos o pasivos o el reconocimiento de los resultados de los mismos se hicieran sobre bases diferentes o un grupo de pasivos financieros o de activos financieros y pasivos financieros se gestiona, y su rendimiento se evalúa, sobre la base del valor razonable, de acuerdo con una estrategia de inversión o de gestión del riesgo documentada, y se proporciona internamente información relativa a dicho grupo sobre esa misma base al personal clave de la dirección del Grupo.

El Grupo clasifica, el resto de pasivos financieros, excepto los contratos de garantía financiera, los compromisos de concesión de un préstamo a un tipo de interés inferior al de mercado y los pasivos financieros resultantes de una transferencia de activos financieros que no cumplen los requisitos para su baja en cuentas o que se contabilizan utilizando el enfoque de la implicación continuada, como pasivos financieros a coste amortizado.

- Deterioro de valor

Los activos financieros a coste amortizado incluyen la partida de “Clientes y otras cuentas a cobrar” (que comprenden las cuentas a cobrar y otros activos contractuales en el alcance de la NIIF 15 “Ingresos derivados de contratos con clientes” y las cuentas a cobrar por arrendamientos en el alcance de la NIIF 16), “Efectivo y partidas equivalentes al efectivo” y “otros activos financieros” (en el Grupo, fianzas y depósitos).

En cada fecha de presentación de información financiera, el Grupo aplica los requerimientos de deterioro de valor de la NIIF 9 para el reconocimiento y medición de una corrección de valor por pérdidas a activos financieros que se midan a coste amortizado o a valor razonable con cambios en otro resultado integral. Un activo financiero tiene deteriorado el crédito cuando han ocurrido uno o más sucesos que tienen un impacto perjudicial sobre los flujos de efectivo futuros estimados de ese activo financiero. Evidencias de que un activo financiero tiene deteriorado el crédito incluyen, entre otras, información observable sobre los sucesos siguientes:

- (a) dificultades financieras significativas del emisor o del prestatario;
- (b) una infracción del contrato, tal como un incumplimiento o un suceso de mora;
- (c) se está convirtiendo en probable que el prestatario entre en quiebra o en otra forma de reorganización financiera.

Clientes y otras cuentas a cobrar comerciales y de arrendamiento

Para las cuentas a cobrar comerciales y de arrendamiento, tanto si poseen o no un componente financiero significativo, el Grupo ha elegido como su política contable medir la corrección de valor por pérdidas a un importe igual a las pérdidas crediticias esperadas durante todo el tiempo de vida del activo siguiendo el enfoque simplificado del p. 5.5.15 de la NIIF 9. La NIIF 9 define la pérdida de crédito esperada como el promedio ponderado de las pérdidas crediticias con los riesgos respectivos de que ocurra un incumplimiento como ponderadores. Las pérdidas crediticias se miden como la diferencia entre todos los flujos de efectivo contractuales a que se tiene derecho de acuerdo con el contrato y todos los flujos de efectivo que la entidad espera recibir (es decir, todos los déficits de efectivo) descontados a la tasa de interés efectiva original.

De la definición de la pérdida esperada como una media esperada se deduce que será necesaria la aplicación de juicio y un ejercicio importante de realización de estimaciones.

Para determinar si un activo financiero ha experimentado un empeoramiento significativo en su riesgo crediticio desde su reconocimiento inicial, o para estimar las pérdidas crediticias esperadas durante todo el tiempo de vida del activo, el Grupo considera toda la información razonable y sustentable que sea relevante y que esté disponible sin esfuerzo o costo desproporcionado. Esto incluye tanto información cuantitativa como cualitativa, basada en la experiencia del Grupo o de otras entidades sobre pérdidas crediticias históricas, e información de mercado observable sobre el riesgo crediticio del instrumento financiero concreto o instrumentos financieros similares.

El Grupo asume que el riesgo de crédito de un activo financiero se ha incrementado significativamente si la mora es superior a 30 días. Asimismo, adopta la presunción de impago para un activo financiero que se encuentre en mora superior a 90 días, salvo que se tenga información razonable y fundamentada que demuestre la recuperabilidad del crédito.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El Grupo valora en cada fecha de cierre la corrección valorativa en un importe igual a las pérdidas de crédito esperadas en los siguientes doce meses, para los activos financieros para los que el riesgo de crédito no ha aumentado de forma significativa desde la fecha de reconocimiento inicial o cuando considera que el riesgo de crédito de un activo financiero ya no ha aumentado de forma significativa. Si un instrumento o un grupo de instrumentos han experimentado un aumento significativo del riesgo de crédito desde el reconocimiento inicial, la pérdida de crédito esperada cubre toda la vida esperada del instrumento.

El Grupo ha determinado el deterioro de valor del efectivo y equivalentes al efectivo por las pérdidas crediticias esperadas durante los próximos doce meses. El Grupo considera que el efectivo y equivalentes al efectivo tienen riesgo de crédito bajo de acuerdo con las calificaciones crediticias de las entidades financieras en las que se encuentra depositado el efectivo o los depósitos.

El Grupo considera que un instrumento de deuda tiene riesgo bajo cuando su calificación crediticia, de al menos una agencia de *rating* entre Moody's, S & P y Fitch, es de "grado de inversión".

El periodo máximo a lo largo del cual las pérdidas crediticias esperadas deberán estimarse es el máximo periodo contractual a lo largo del cual la entidad está expuesta al riesgo crediticio.

Las provisiones por deterioro de los activos financieros medidos a coste amortizado son deducidas del importe en libros bruto de dichos activos.

Para los instrumentos de deuda a valor razonable con cambios en otro resultado integral, la corrección de valor por pérdidas deberá reconocerse en otro resultado integral y no reducirá el importe en libros del activo financiero en el estado de situación financiera.

Las pérdidas por deterioro relacionadas con créditos comerciales y otras cuentas a cobrar, incluidos en su caso los activos contractuales bajo NIIF 15, son presentadas separadamente en la cuenta de resultados.

Otros activos financieros (avales y fianzas constituidos)

Este epígrafe contiene principalmente depósitos consignados por mandato legal en diferentes instituciones públicas de Comunidades Autónomas, correspondientes a fianzas previamente recibidas de arrendatarios de los espacios comerciales de AENA S.M.E., S.A., en cumplimiento de la Ley 29/1994, de 24 de noviembre, de Arrendamientos Urbanos. Los vencimientos pueden llegar a ser de muy largo plazo.

En la medida que se trata de un riesgo bajo en las Comunidades Autónomas señaladas, se aplica la probabilidad de impago a un año. Se considera como riesgo bajo el grado de inversión de al menos una agencia de *rating* entre Moody's, S&P y Fitch. En el supuesto de riesgo bajo, en la Comunidad Autónoma se aplican los datos de impago o el diferencial sobre el bono alemán de la deuda de España a un año, independientemente de los vencimientos de las garantías.

Se considera como riesgo alto cuando la contraparte tenga *rating* y no se evalúe el riesgo como bajo. En este supuesto, se aplica la probabilidad de impago con una duración equivalente al vencimiento medio de las fianzas. Se determina por defecto que las fianzas sin vencimiento tendrán una duración máxima de 30 años.

Las pérdidas por deterioro de otros activos financieros se incluyen en el epígrafe "otros ingresos / (gastos) financieros – netos", y no son presentados de forma separada en la cuenta de resultados debido a su inmaterialidad.

- Bajas, modificaciones y cancelaciones de activos financieros

El Grupo aplica los criterios de baja de activos financieros a una parte de un activo financiero o a una parte de un grupo de activos financieros similares o a un activo financiero o a un grupo de activos financieros similares.

Los activos financieros se dan de baja contable cuando los derechos a recibir flujos de efectivo relacionados con los mismos han vencido o se han transferido y el Grupo ha traspasado sustancialmente los riesgos y beneficios derivados de su titularidad. Asimismo, la baja de activos financieros en aquellas circunstancias en las que el Grupo retiene los derechos

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

contractuales a recibir los flujos de efectivo, sólo se produce cuando se han asumido obligaciones contractuales que determinan el pago de dichos flujos a uno o más perceptores y se cumplen los siguientes requisitos:

- El pago de los flujos de efectivo se encuentra condicionado a su cobro previo;
- El Grupo no puede proceder a la venta o pignoración del activo financiero; y
- Los flujos de efectivo cobrados en nombre de los eventuales perceptores son remitidos sin retraso significativo, no encontrándose capacitado el Grupo para reinvertir los flujos de efectivo. Se exceptúa de la aplicación de este criterio a las inversiones en efectivo o equivalentes al efectivo efectuadas por el Grupo durante el periodo de liquidación comprendido entre la fecha de cobro y la fecha de remisión pactada con los perceptores eventuales, siempre que los intereses devengados se atribuyan a los eventuales perceptores.

En aquellos casos en los que el Grupo cede un activo financiero en su totalidad, pero retiene el derecho de administración del activo financiero a cambio de una comisión, se reconoce un activo o pasivo correspondiente a la prestación de dicho servicio. Si la contraprestación recibida es inferior a los gastos a incurrir como consecuencia de la prestación del servicio se reconoce un pasivo por un importe equivalente a las obligaciones contraídas valoradas a valor razonable. Si la contraprestación por el servicio es superior a la que resultaría de aplicar una remuneración adecuada se reconoce un activo por los derechos de administración.

En las transacciones en las que se registra la baja de un activo financiero en su totalidad, los activos financieros obtenidos o los pasivos financieros, incluyendo los pasivos correspondientes a los servicios de administración incurridos, se registran a valor razonable.

En las transacciones en las que se registra la baja parcial de un activo financiero, el valor contable del activo financiero completo, se asigna a la parte vendida y a la parte mantenida, incluyendo los activos correspondientes a los servicios de administración, en proporción al valor razonable relativo de cada una de ellas.

La baja de un activo financiero en su totalidad implica el reconocimiento de resultados por la diferencia existente entre su valor contable y la suma de la contraprestación recibida, neta de gastos de la transacción, incluyéndose los activos obtenidos o pasivos asumidos y cualquier pérdida o ganancia diferida en otro resultado global, salvo para los instrumentos de patrimonio designados a valor razonable con cambios en otro resultado global.

Los criterios de reconocimiento de la baja de activos financieros en operaciones en las que el Grupo, ni cede ni retiene de manera sustancial los riesgos y beneficios inherentes a su propiedad se basan en el análisis del grado de control mantenido. De esta forma:

- Si el Grupo no ha retenido el control, se da de baja el activo financiero y se reconocen de forma separada, como activos o pasivos, cualesquiera derechos u obligaciones creados o retenidos por efecto de la cesión.
- Si se ha retenido el control, continúa reconociendo el activo financiero por el compromiso continuo del Grupo en el mismo y registra un pasivo asociado. El compromiso continuo en el activo financiero se determina por el importe de su exposición a los cambios de valor en dicho activo. El activo y el pasivo asociado se valora en función de los derechos y obligaciones que el Grupo ha reconocido. El pasivo asociado se reconoce de forma que el valor contable del activo y del pasivo asociado es igual al coste amortizado de los derechos y obligaciones retenidos por el Grupo, cuando el activo se valora a coste amortizado o al valor razonable de los derechos y obligaciones mantenidos por el Grupo, si el activo se valora a valor razonable. El Grupo sigue reconociendo los ingresos derivados del activo en la medida de su compromiso continuo y los gastos derivados del pasivo asociado. Las variaciones del valor razonable del activo y del pasivo asociado, se reconocen consistentemente en resultados o en patrimonio, siguiendo los criterios generales de reconocimiento expuestos anteriormente y no se deben compensar.

Las transacciones en las que el Grupo retiene de manera sustancial todos los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad de un activo financiero cedido se registran mediante el reconocimiento en cuentas de pasivo de la contraprestación recibida. Los gastos de la transacción, se reconocen en resultados siguiendo el método del tipo de interés efectivo.

El Grupo aplica el criterio de precio medio ponderado para valorar y dar de baja el coste de los instrumentos de patrimonio que forman parte de carteras homogéneas y que tienen los mismos derechos, salvo que se pueda identificar claramente

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

los instrumentos vendidos y el coste individualizado de los mismos. Para los instrumentos de deuda, determina el coste a nivel individual o colectivo de forma consistente con la unidad de cuenta utilizada para determinar el deterioro de valor.

Si el Grupo modifica los flujos contractuales de un activo financiero, en la medida en que no suponga la baja del mismo, se recalcula el valor contable por el valor actual de los flujos modificados al tipo de interés efectivo o tipo de interés efectivo ajustado por el riesgo crediticio original y reconoce la diferencia en resultados. Los costes y honorarios facturados por el Grupo ajustan el valor contable del activo financiero y se amortizan durante el plazo residual del activo financiero modificado.

Bajas y modificaciones de pasivos financieros

El Grupo da de baja un pasivo financiero o una parte del mismo cuando ha cumplido con la obligación contenida en el pasivo o bien esté legalmente dispensado de la responsabilidad principal contenida en el pasivo ya sea en virtud de un proceso judicial o por el acreedor.

El intercambio de instrumentos de deuda entre el Grupo y la contraparte o las modificaciones sustanciales de los pasivos inicialmente reconocidos, se contabilizan como una cancelación del pasivo financiero original y el reconocimiento de un nuevo pasivo financiero, siempre que los instrumentos tengan condiciones sustancialmente diferentes.

El Grupo considera que las condiciones son sustancialmente diferentes si el valor actual de los flujos de efectivo descontados bajo las nuevas condiciones, incluyendo cualquier comisión pagada neta de cualquier comisión recibida, y utilizando para hacer el descuento el tipo de interés efectivo original, difiere al menos en un 10 por ciento del valor actual descontado de los flujos de efectivo que todavía resten del pasivo financiero original.

Si el intercambio se registra como una cancelación del pasivo financiero original, los costes o comisiones se reconocen en resultados formando parte del resultado de la misma. En caso contrario, los flujos modificados se descuentan al tipo de interés efectivo original, reconociendo cualquier diferencia con el valor contable previo, en resultados. Asimismo, los costes o comisiones ajustan el valor contable del pasivo financieros y se amortizan por el método de coste amortizado durante la vida restante del pasivo modificado.

El Grupo reconoce la diferencia entre el valor contable del pasivo financiero o de una parte del mismo cancelado o cedido a un tercero y la contraprestación pagada, incluida cualquier activo cedido diferente del efectivo o pasivo asumido en resultados.

2.11 Instrumentos financieros derivados y actividades de cobertura

El Grupo Aena utiliza instrumentos financieros derivados para la cobertura, fundamentalmente, de las variaciones en los tipos de interés. Los instrumentos financieros derivados se reconocen inicialmente a su valor razonable en la fecha en que se firma el contrato. Con posterioridad al reconocimiento inicial, se vuelven a valorar a su valor razonable. El método para reconocer la pérdida o ganancia resultante de las variaciones de valor razonable depende de si el derivado se ha designado como un instrumento de cobertura y, si es así, de la naturaleza del elemento que está cubriendo. Grupo Aena designa determinados derivados como coberturas de un riesgo concreto asociado a un activo o pasivo reconocido o a una transacción prevista altamente probable (cobertura de flujos de efectivo).

AENA documenta formalmente al inicio de la transacción la relación de cobertura existente entre los instrumentos de cobertura y los elementos cubiertos, incluyendo un análisis de las fuentes de ineficacia de la cobertura, así como sus objetivos para la gestión del riesgo y la estrategia para acometer varias transacciones de cobertura.

AENA también documenta su evaluación, tanto al inicio como sobre una base continua, de:

1. La relación económica existente entre la partida cubierta y el instrumento de cobertura, esto es, de si los derivados que se utilizan en las transacciones de cobertura son altamente efectivos para compensar los cambios en los flujos de efectivo de los elementos cubiertos, es decir, que es esperable que los cambios en los flujos de efectivo en el elemento cubierto se compensen casi completamente por los del instrumento de cobertura.
2. Que el efecto del riesgo crediticio no predomine sobre los cambios de valor que proceden de esa relación económica.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

3. La razón de cobertura de la relación de cobertura es la misma que la procedente de la cantidad de la partida cubierta que la entidad realmente cubre y la cantidad del instrumento de cobertura que la entidad realmente utiliza para cubrir dicha cantidad de la partida cubierta.

La parte efectiva de cambios en el valor razonable de los derivados que se designan y califican como coberturas de flujos de efectivo se reconocen en el Otro resultado global. La pérdida o ganancia relativa a la parte ineficaz se reconoce inmediatamente en la cuenta de resultados dentro de Otros ingresos/(gastos) financieros netos.

Los importes acumulados en el patrimonio neto se reclasifican a la cuenta de resultados en el mismo periodo o periodos durante los cuales los flujos de efectivo futuros esperados cubiertos afecten al resultado del periodo (por ejemplo, en los periodos en que el ingreso por intereses o gasto por intereses se reconoce o cuando tiene lugar una venta prevista). La pérdida o ganancia relativa a la parte efectiva de las permutas de tipo de interés que cubren préstamos a tipo variable se reconoce en la cuenta de resultados dentro de Otros ingresos/(gastos) financieros netos. Sin embargo, cuando la transacción prevista que se cubre conlleva el reconocimiento de un activo no financiero, las pérdidas y ganancias anteriormente diferidas en el patrimonio neto se traspasan desde patrimonio y se incluyen en la valoración inicial del coste del activo.

Cuando un instrumento de cobertura vence o se vende, o cuando se dejan de cumplir los requisitos exigidos para contabilidad de cobertura, cualquier ganancia o pérdida acumulada en el patrimonio neto hasta ese momento se contabilizará del siguiente modo:

(a) Si se espera que los flujos de efectivo futuros cubiertos todavía ocurran, ese importe se mantendrá en la reserva de cobertura de flujos de efectivo hasta que ocurran los flujos de efectivo futuros. Cuando ocurran los flujos de efectivo futuros, se reconoce en la cuenta de resultados.

(b) Si se deja de esperar que los flujos de efectivo futuros cubiertos ocurran, ese importe se reclasificará inmediatamente de la reserva de cobertura de flujos de efectivo al resultado del periodo como un ajuste por reclasificación, dentro de Otros ingresos/(gastos) financieros netos.

2.12 Existencias

Las existencias incluyen, principalmente, los repuestos y materiales diversos existentes en los almacenes centrales y en el depósito de apoyo logístico de la Sociedad dominante, y se valoran al menor de su coste o de su valor neto realizable. El coste se determina por el método del precio medio ponderado. El coste de adquisición se determina en función del precio histórico para los elementos identificados en los expedientes de compra. El valor neto realizable es el precio de venta estimado en el curso normal del negocio, menos los costes variables de venta aplicables.

2.13 Cuentas comerciales a cobrar

“Cuentas comerciales a cobrar” son importes debidos por clientes por ventas de bienes o servicios realizadas en el curso normal de la explotación. Si se espera cobrar la deuda en un año o menos, se clasifican como activos corrientes. En caso contrario, se presentan como activos no corrientes.

Las “Cuentas comerciales a cobrar” se reconocen inicialmente por su valor razonable y posteriormente por su coste amortizado de acuerdo con el método del tipo de interés efectivo, menos la provisión por pérdidas por deterioro del valor (ver Nota 2.10).

2.14 Efectivo y equivalentes al efectivo

El “Efectivo y equivalentes al efectivo” incluyen el efectivo en caja, los depósitos a la vista en entidades de crédito, otras inversiones a corto plazo de gran liquidez con un vencimiento original de tres meses o menos, y los descubiertos bancarios. En el estado de situación financiera, los descubiertos bancarios se clasifican como recursos ajenos en el pasivo corriente.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

2.15 Capital social

Las acciones ordinarias de la Sociedad se clasifican como patrimonio neto (Nota 16).

Los costes incrementales directamente atribuibles a la emisión de nuevas acciones u opciones se presentan en el patrimonio neto como una deducción, neta de impuestos, de los ingresos obtenidos.

Cuando cualquier entidad del Grupo adquiere acciones de la Sociedad (acciones propias), la contraprestación pagada, incluido cualquier coste incremental directamente atribuible (neto de impuesto sobre las ganancias) se deduce del patrimonio neto atribuible a los tenedores de instrumentos de patrimonio de la Sociedad hasta su cancelación, nueva emisión o enajenación. Cuando estas acciones se vuelven a emitir posteriormente, todos los importes recibidos, netos de cualquier coste incremental de la transacción directamente atribuible y los correspondientes efectos del impuesto sobre las ganancias, se incluye en el patrimonio neto atribuible a los tenedores de instrumentos de patrimonio de la Sociedad.

2.16 Cuentas comerciales a pagar

Las “Cuentas comerciales a pagar” son obligaciones de pago por bienes o servicios que se han adquirido de los proveedores en el curso ordinario de la explotación. Las “Cuentas comerciales a pagar” se clasifican como pasivo corriente si los pagos tienen vencimiento a un año o menos. En caso contrario, se presentan como pasivos no corrientes.

Las cuentas comerciales a pagar se reconocen inicialmente a valor razonable y posteriormente se valoran por su coste amortizado usando el método de tipo de interés efectivo.

Los anticipos de clientes recibidos son reconocidos a su valor razonable como pasivos bajo el epígrafe “Anticipos de clientes”. Los que tienen un vencimiento superior a un año se presentan como pasivos no corrientes en el epígrafe “Otros pasivos a largo plazo”.

2.17 Deuda financiera

Las deudas financieras se reconocen inicialmente por su valor razonable menos los costes de la transacción en los que se haya incurrido. Posteriormente, las deudas financieras se valoran por su coste amortizado. Cualquier diferencia entre los fondos obtenidos (netos de los costes necesarios para su obtención) y el valor de reembolso se reconoce en la cuenta de resultados durante la vida de la deuda de acuerdo con el método del tipo de interés efectivo.

Las comisiones abonadas por la obtención de líneas de crédito se reconocen como costes de la transacción de la deuda siempre que sea probable que se vaya a disponer de una parte o de la totalidad de la línea. En este caso, las comisiones se difieren hasta que se produce la disposición. En la medida en que no sea probable que se vaya a disponer de todo o parte de la línea de crédito, la comisión se capitalizará como un pago anticipado por servicios de liquidez y se amortiza en el periodo al que se refiere la disponibilidad del crédito.

Las deudas financieras se clasifican como pasivos corrientes a menos que se tenga un derecho incondicional a diferir su liquidación durante al menos 12 meses después de la fecha del estado de situación financiera consolidado.

2.18 Impuestos corrientes y diferidos

El gasto por impuestos del ejercicio comprende los impuestos corrientes y diferidos. Los impuestos se reconocen en el resultado, excepto en la medida en que estos se refieran a partidas reconocidas en el otro resultado global o directamente en el patrimonio neto. En este caso, el impuesto también se reconoce en el otro resultado global o directamente en patrimonio neto, respectivamente.

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. El gasto por impuesto corriente se calcula basándose en las leyes

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

aprobadas o a punto de aprobarse a la fecha de estado de situación financiera. 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.

La dirección evalúa periódicamente las posiciones tomadas en las declaraciones de impuestos respecto a las situaciones en las que la regulación fiscal aplicable está sujeta a interpretación, y, en caso necesario, establece provisiones en función de las cantidades que se espera pagar a las autoridades fiscales.

Los impuestos diferidos se reconocen, de acuerdo con el método de balance, por las diferencias temporarias que surgen entre las bases fiscales de los activos y pasivos y sus importes en libros en las cuentas anuales consolidadas. Sin embargo, los impuestos diferidos no se contabilizan si surgen del reconocimiento inicial de un activo o pasivo en una transacción, distinta de una combinación de negocios, que, en el momento de la transacción, no afecta ni al resultado contable ni a la ganancia o pérdida fiscal. El impuesto diferido se determina usando tipos impositivos aprobados o a punto de aprobarse en la fecha del estado de situación financiera y que se espera serán de aplicación cuando el correspondiente activo por impuesto diferido se realice o el pasivo por impuesto diferido se liquide.

Los activos por impuestos diferidos se reconocen sólo en la medida en que es probable que vaya a disponerse de beneficios fiscales futuros con los que poder compensar las diferencias temporarias. 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 estado de situación financiera y éstos son objeto de reconocimiento en la medida en que pase a ser probable su recuperación con beneficios fiscales futuros.

Se reconocen impuestos diferidos sobre las diferencias temporarias que surgen en inversiones en dependientes y asociadas, excepto para aquellos pasivos por impuesto diferido para los que el Grupo pueda controlar la fecha en que revertirán las diferencias temporarias y sea probable que éstas no vayan a revertir en un futuro previsible.

Los activos por impuestos diferidos y los pasivos por impuestos diferidos se compensan si, y solo si, existe un derecho legalmente reconocido de compensar los activos por impuesto corriente con los pasivos por impuesto corriente y cuando los activos por impuestos diferidos y los pasivos por impuestos diferidos se derivan del impuesto sobre las ganancias correspondientes a la misma autoridad fiscal, que recaen sobre la misma entidad o sujeto fiscal, o diferentes entidades o sujetos fiscales, que pretenden liquidar los activos y pasivos fiscales corrientes por su importe neto.

2.19 Prestaciones a los empleados (Nota 22)

El Grupo mantiene compromisos laborales postempleo (planes de pensiones) y otros compromisos por retribuciones al personal a largo plazo tanto de aportación definida como de prestación definida:

a) Compromisos laborales a largo plazo

- Planes de aportación definida

Un compromiso postempleo de aportación definida es un compromiso bajo el cual el Grupo paga aportaciones fijas a un fondo y no tiene ninguna obligación, ni legal ni implícita, de realizar aportaciones adicionales si el fondo no posee activos suficientes para pagar a todos los empleados las prestaciones relacionadas con los servicios prestados en el ejercicio corriente y en ejercicios anteriores. Para los compromisos de aportación definida el Grupo paga aportaciones a planes de seguros de pensiones gestionados de forma pública o privada sobre una base obligatoria, contractual o voluntaria. Una vez que se han pagado las aportaciones, el Grupo no tiene obligaciones de pago adicionales.

- Planes de prestación definida

Un compromiso con empleados de prestación definida es un compromiso que establece el importe de la prestación que recibirá un empleado en el momento de su jubilación, normalmente en función de uno o más factores como la edad, años de servicio y remuneración.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El pasivo reconocido en el estado de situación financiera respecto de los compromisos de prestación definida es el valor actual de la obligación por prestaciones definidas en la fecha del estado de situación financiera menos el valor razonable de los activos afectos al plan. La obligación por prestaciones definidas se calcula anualmente por actuarios independientes de acuerdo con el método de la unidad de crédito proyectada. El valor actual de la obligación por prestaciones definidas se determina descontando los flujos de efectivo futuros estimados, utilizando los tipos de interés de los bonos corporativos de alta calidad denominados en la moneda en la que se vayan a pagar dichas prestaciones, y con vencimientos similares a los de la correspondiente obligación por prestaciones definidas.

Para los planes postempleo, las pérdidas y ganancias actuariales que surgen de ajustes por la experiencia y cambios en las hipótesis actuariales se reconocen en el patrimonio neto a través de otro resultado global en el periodo en el que surgen. Los costes por servicios pasados se reconocen inmediatamente en el resultado.

Para otras prestaciones a largo plazo que no son postempleo, los costes esperados se devengan durante la vida laboral de los empleados usando la misma metodología contable que la que se utiliza para los planes de pensiones de prestaciones definidas. Las pérdidas y ganancias actuariales que surgen de ajustes por la experiencia, y los cambios en las hipótesis actuariales se cargan o abonan en la cuenta de resultados consolidada en el periodo en que las mismas se originan. Estas obligaciones se valoran anualmente por actuarios cualificados independientes. Concretamente, el Grupo recoge los siguientes compromisos laborales a largo plazo:

Premios de permanencia

El artículo 138 del I Convenio Colectivo de Grupo de Empresas Aena (entidad pública empresarial Enaire, AENA S.M.E., S.A. y Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E, S.A.) establece unos premios de permanencia por los servicios efectivamente prestados durante un periodo de 25, 30 o más años.

El Grupo provisiona el valor actual de la mejor estimación posible de las obligaciones comprometidas en el futuro de Aena y AIRM, basándose en un cálculo actuarial.

Las hipótesis más relevantes tenidas en cuenta para la obtención del cálculo actuarial son las siguientes:

	31-12-2019	31-12-2018
Tipo de interés técnico	0,50%	1,51 %
Crecimiento salarial	3,85% en 2020 y 2% siguientes	2,75 %
Tabla de mortalidad	PERM/F 2000 P	PERM/F 2000 P
Sistema financiero utilizado	Capitalización Individual	Capitalización Individual
Método de devengo	Unidad de crédito proyectada	Projected Unit Credit
Edad de jubilación	Conforme Ley 27/2011	Conforme Ley 27/2011
Tablas de invalidez	OM 1977	OM 1977

Premios de jubilación anticipada

El artículo 154 del I Convenio Colectivo de Grupo de Empresas 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 del 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. En la actualidad los compromisos por pensiones se encuentran asegurados a través de las pólizas de Seguro Colectivo de Vida. La Sociedad provisiona el valor actual de la mejor estimación posible de las obligaciones comprometidas en el futuro, basándose en un cálculo actuarial.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Las principales hipótesis actuariales utilizadas han sido las siguientes:

	31-12-2019	31-12-2018
Tipo de interés técnico	0,50%	1,53 %
Crecimiento salarial a largo plazo	3,85% en 2020 y 2% siguientes	2,75 %
Rentabilidad Fondo Aportación Definida	4,00 %	4,00 %
Tabla de mortalidad	PERM/F 2000 P	PERM/F 2000 P
Sistema financiero utilizado	Capitalización Individual	Capitalización Individual
Método de devengo	Unidad de crédito proyectada	Projected Unit Credit
Edad de jubilación	Mutualistas: Entre 60 - 63 años y 11 meses No mutualistas: Conforme a RDL 5/2013	Mutualistas: Entre 60 - 63 años y 11 meses. No Mutualistas: Conforme a RDL 5/2013

Se observa que el tipo de descuento utilizado en la valoración a 31 de diciembre de 2019 ha sido del 0,50 %, tipo que resulta muy inferior a los utilizados en la valoración correspondiente al ejercicio 2018, que fueron del 1,51% para los premios de permanencia y del 1,53% para los de jubilación anticipada.

Este menor tipo de descuento se debe a las caídas en los tipos de interés que se han producido a lo largo de este año 2019. El tipo del 0,50% utilizado en la valoración es el que se deriva de la curva de deuda corporativa de máxima calidad crediticia (AA) para el plazo de 10 años, siendo la duración financiera de los compromisos objeto de valoración de 10,46 años.

La disminución del tipo de descuento implica un incremento del valor actual de la obligación devengada.

Planes de pensiones

De acuerdo con el Convenio Colectivo, el Grupo debería mantener un plan de pensiones de aportación definida. Sin embargo, para los ejercicios 2017, 2016, 2015, 2014 y 2013, la Sociedad no ha efectuado estas aportaciones debido a la supresión establecida en la Ley 3/2017 de 27 de junio, Ley 48/2015, de 29 de octubre, Ley 36/2014, de 26 de diciembre, Ley 22/2013 de 23 de diciembre y el RDL 17/2012 de 27 de diciembre, respectivamente, donde se establece que las empresas públicas empresariales no pueden realizar aportaciones a planes de pensiones de empleado o contratos de seguro colectivo que incluyan la cobertura de la contingencia de jubilación.

Durante 2019, al igual que en 2018, se han realizado aportaciones extraordinarias al Plan de Pensiones (Véase Nota 22.c).

Planes de pensiones London Luton Airport Operations Limited (LLAOL)

Hasta el 31 de enero de 2017, LLAOL mantenía un plan de pensiones de prestación definida, plan de pensiones del Aeropuerto de London Luton (London Luton Airport Pension Scheme o LLAPS), cuyos activos son poseídos y administrados por fondos separados legalmente de LLAOL. Con dicha fecha se llevó a cabo el cierre al devengo de beneficios futuros de este plan de pensiones de prestación definida, que fue sustituido, a partir del 1 de febrero de 2017, por un plan de pensiones de aportación definida. (Véase Nota 22.d).

Las principales hipótesis actuariales utilizadas en la valoración han sido las siguientes:

	31-12-2019	31-12-2018
Tipo de interés técnico	2,00%	2,80%
Inflación	2,85%	3,10 %
Tasa de crecimiento de la pensión	2,75%	2,90 %
Método de devengo	Projected Unit Credit	Projected Unit Credit
Edad de jubilación	65 años	65 años

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

De acuerdo con los requerimientos de la NIC 19, la tasa de descuento utilizada del 2 % está basada en el tipo de interés de mercado de bonos corporativos de alta calidad y años de vencimiento consistentes con el vencimiento esperado de las obligaciones postempleo.

Longevidad a la edad de 65 años para pensionistas actuales (años):

- Hombres: 21,7 (2018: 21,9)
- Mujeres: 24,1 (2018: 24,2)

Longevidad a la edad de 65 años para futuros pensionistas, con edad actual de 45 años (años):

- Hombres: 23,1 (2018: 23,2)
- Mujeres: 25,6 (2018: 25,7)

b) Indemnizaciones por cese

Las indemnizaciones por cese se pagan a los empleados como consecuencia de la decisión del Grupo de rescindir su contrato de trabajo antes de la edad normal de jubilación o cuando el empleado acepta renunciar voluntariamente a cambio de esas prestaciones. El Grupo reconoce estas prestaciones en la primera de las siguientes fechas: (a) cuando el Grupo ya no puede retirar la oferta de dichas indemnizaciones; o (b) cuando la entidad reconozca los costes de una reestructuración en el ámbito de la NIC 37 y ello suponga el pago de indemnizaciones por cese. Cuando se hace una oferta para fomentar la renuncia voluntaria de los empleados, las indemnizaciones por cese se valoran en función del número de empleados que se espera que aceptará la oferta. Las prestaciones que no se van a pagar en los doce meses siguientes a la fecha del estado de situación financiera se descuentan a su valor actual.

2.20 Provisiones y pasivos contingentes

Las provisiones se reconocen cuando el Grupo tiene una obligación presente, ya sea legal o implícita, como resultado de un suceso pasado; es probable que exista una salida de recursos que incorporen beneficios económicos futuros para cancelar tal obligación; y se puede realizar una estimación fiable del importe de la obligación.

Los importes reconocidos en el estado de situación financiera consolidado corresponden a la mejor estimación a la fecha de cierre de los desembolsos necesarios para cancelar la obligación presente, una vez considerados los riesgos e incertidumbres relacionados con la provisión y, cuando resulte significativo, el efecto financiero producido por el descuento, siempre que se pueda determinar con fiabilidad los desembolsos que se van a efectuar en cada periodo. El tipo de descuento se determina antes de impuestos, considerando el valor temporal del dinero, así como los riesgos específicos que no han sido considerados en los flujos futuros relacionados con la provisión en cada fecha de cierre. El incremento en la provisión con motivo del paso del tiempo se reconoce como un gasto por intereses. No se reconocen provisiones para pérdidas de explotación futuras.

Cuando exista un número de obligaciones similares, la probabilidad de que sea necesario un flujo de salida para liquidar la obligación se determina considerando la clase de obligaciones en su conjunto. Se reconoce una provisión incluso aun cuando la probabilidad de un flujo de salida con respecto a cualquier partida incluida en la misma clase de obligaciones pueda ser pequeña.

De acuerdo con la política contable descrita en la Nota 2.5, se dotan las correspondientes provisiones de naturaleza medioambiental (singularmente la Provisión para aislamientos acústicos), con contrapartida en mayor valor del inmovilizado, por el importe de la estimación inicial de los costes de rehabilitación del lugar sobre el que se asientan los elementos de inmovilizado, cuando constituyan obligaciones en las que incurre el grupo como consecuencia de utilizar dichos elementos. Igualmente, la provisión por expropiaciones recoge la mejor estimación del importe correspondiente a 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 el Grupo tendría que pagar, considerando que fuera probable que

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

ciertas reclamaciones judiciales en curso sobre algunos de los justiprecios pagados tuvieran un éxito favorable para los reclamantes (ver Nota 23).

Conforme a lo establecido en la CNIIF 12 *Acuerdos de concesión de servicios* y, tal y como se detalla en la nota 2.24 de la presente memoria, el Grupo dota de forma sistemática la provisión por actuaciones relacionadas con las infraestructuras objeto de los acuerdos de concesión de servicios formalizados por las entidades del grupo.

Los pasivos contingentes constituyen obligaciones posibles con terceras partes y obligaciones existentes que no son reconocidas dado que no es probable que se produzca una salida de flujos económicos requerida para cancelar dicha obligación o, en su caso, el importe no puede ser estimado razonablemente. Los pasivos contingentes no son reconocidos en el estado de situación financiera consolidado a menos que hayan sido adquiridos a título oneroso en el marco de una combinación de negocios.

2.21 Reconocimiento de ingresos

(a) Reconocimiento de los ingresos procedentes de contratos con clientes

Grupo Aena aplica a la contabilización de los ingresos procedentes de contratos con clientes el modelo de cinco pasos que establece la NIIF 15:

Etapa 1: Identificar el contrato (o contratos) con el cliente

Etapa 2: Identificar las obligaciones de desempeño en el contrato

Etapa 3: Determinar el precio de la transacción

Etapa 4: Asignar el precio de la transacción entre las obligaciones de desempeño del contrato

Etapa 5: Reconocer el ingreso de actividades ordinarias cuando (o a medida que) la entidad satisface una obligación de desempeño

De acuerdo con la NIIF 15 el ingreso se reconoce por un importe que refleje la contraprestación que el Grupo espera tener derecho a recibir a cambio de transferir bienes o servicios a un cliente, en el momento en que el cliente obtiene el control de los bienes o servicios prestados. La determinación del momento en el que se transfiere dicho control (en un punto en el tiempo o a lo largo de un periodo de tiempo) requiere la realización de juicios por parte del Grupo.

La mayoría de los ingresos del Grupo provienen de los servicios aeroportuarios prestados, los cuales corresponden principalmente al uso de la infraestructura aeroportuaria por líneas aéreas y pasajeros (incluye prestaciones públicas patrimoniales y precios privados). Para este tipo de ingresos, bajo NIIF 15, se considera que los clientes son las aerolíneas, con las que no existen contratos a largo plazo, y a las que se aplican las tarifas reguladas que se aprueban por ley de acuerdo con el marco regulatorio vigente a medida que se utiliza la infraestructura, por lo que los ingresos se reconocen en ese momento de prestación del servicio aeroportuario.

Prestación de servicios Aeronáuticos (Prestaciones públicas patrimoniales y otros servicios no regulados):

La fijación de las tarifas de las prestaciones públicas patrimoniales se realiza de acuerdo con la Ley 1/2011, de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea. Asimismo, en el artículo 68 de la Ley 21/2003 se definen los siguientes conceptos como prestaciones patrimoniales de carácter público:

- Utilización de las pistas de los aeropuertos civiles y de utilización conjunta y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil por las aeronaves y la prestación de los servicios precisos para dicha utilización, distintos de la asistencia en tierra a las aeronaves, pasajeros y mercancías.
- Servicios de tránsito aéreo de aeródromo que facilite el gestor aeroportuario, sin perjuicio de que tales servicios se presten a través de los proveedores de servicios de tránsito aéreo debidamente certificados que hubieren sido contratados por aquel y designados al efecto por el Ministerio de Fomento.
- Servicios de meteorología que facilite el gestor aeroportuario, sin perjuicio de que tales servicios se presten a través de los proveedores de servicios de meteorología debidamente certificados y, además, designados al efecto por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- Servicios de inspección y control de pasajeros y equipajes en los recintos aeroportuarios, así como los medios, instalaciones y equipamientos necesarios, para la prestación de los servicios de control y vigilancia en las áreas de movimiento de aeronaves, zonas de libre acceso, zonas de acceso controlado y zonas restringidas de seguridad en todo el recinto aeroportuario ligados a las prestaciones patrimoniales de carácter público.
- Puesta a disposición a los pasajeros de las instalaciones aeroportuarias no accesibles a los visitantes, en terminales, plataformas y pistas necesarias para poder hacer efectivo su contrato de transporte aéreo.
- Servicios que permiten la movilidad general de los pasajeros y la asistencia necesaria a las personas con movilidad reducida (PMRs) para permitirles desplazarse desde un punto de llegada al aeropuerto hasta la aeronave, o desde ésta a un punto de salida, incluyendo el embarque y desembarque.
- Utilización de las zonas de estacionamiento de aeronaves habilitadas al efecto en los aeropuertos.
- Utilización de las instalaciones aeroportuarias para facilitar el servicio de embarque y desembarque de pasajeros a las compañías aéreas a través de pasarelas telescópicas o la simple utilización de una posición de plataforma que impida la utilización de la correspondiente pasarela a otros usuarios.
- Utilización del recinto aeroportuario para el transporte y suministro de combustibles y lubricantes, cualquiera que sea el modo de transporte o suministro.
- Utilización del recinto aeroportuario para la prestación de servicios de asistencia en tierra que no se encuentre gravado por otra contraprestación específica.

El 5 de julio de 2014 se publicó en el Boletín Oficial del Estado el Real Decreto-ley 8/2014, de 4 de julio, que fue posteriormente refrendado por la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia. Esta normativa contempla:

- El régimen de la red de aeropuertos de interés general como servicio de interés económico general, con el objeto de garantizar la movilidad de los ciudadanos y la cohesión económica, social y territorial, para asegurar la accesibilidad, suficiencia e idoneidad de la capacidad de las infraestructuras aeroportuarias, la sostenibilidad económica de la red, así como la continuidad y adecuada prestación de los servicios aeroportuarios básicos. La gestión en red, por otra parte, garantiza la sostenibilidad económica de los aeropuertos integrados en ella al permitir, en condiciones de transparencia, objetividad y no discriminación, el sostenimiento de las infraestructuras deficitarias.
- Se prohíbe el cierre o la enajenación, total o parcial, de cualquiera de las instalaciones o infraestructuras aeroportuarias necesarias para mantener la prestación de servicios aeroportuarios, salvo autorización del Consejo de Ministros o del Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda. (Según corresponda por importe).
- Reglamentariamente se podrá desarrollar el procedimiento mediante el cual se instrumentaría el posible cierre o venta de cualquiera de las instalaciones o infraestructuras aeroportuarias. Dicho desarrollo reglamentario podrá contemplar asimismo las transferencias al Estado por las plusvalías generadas durante el proceso de enajenación.
- Se crea el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) con vigencia quinquenal, el cual determinará el ingreso máximo por pasajero de Aena en el período, las condiciones de calidad de la prestación de los servicios, la capacidad de las instalaciones y las inversiones a realizar.
- En cuanto a los ingresos del gestor aeroportuario ligados a los servicios aeroportuarios básicos, éstos tienen naturaleza de prestaciones patrimoniales públicas. Su regulación respeta la reserva de ley en su creación por Ley 21/2003, de Seguridad Aérea, modificada por Ley 1/2011, y en la determinación de sus elementos esenciales. Los servicios aeroportuarios no esenciales, así como la gestión comercial de las infraestructuras o su explotación urbanística queda sujeta al libre mercado.
- De acuerdo con la Ley 18/2014, corresponde a la Dirección general de Aviación Civil (DGAC) elaborar el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) y elevarlo ante los órganos competentes del Ministerio de Fomento para su posterior aprobación por el Consejo de Ministros.
- Los ingresos del gestor aeroportuario asociados a los servicios aeroportuarios básicos estarán condicionados por el cumplimiento de un ingreso máximo anual por pasajero (IMAP), cuya determinación estará basada en la recuperación de costes eficientes así reconocidos por el regulador junto con las previsiones de tráfico. El ingreso máximo anual por pasajero recogido en el DORA se ajustará anualmente en función de una serie de incentivos

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

o penalizaciones establecidos en función del grado de cumplimiento de los niveles de calidad de servicio, y de unas penalizaciones por el retraso en la ejecución de las inversiones de carácter estratégico. Aena estima haber cumplido durante 2019 con los niveles de calidad exigidos, así como haber ejecutado las inversiones de carácter estratégico planificadas, de modo que no espera que el ingreso máximo anual por pasajero sea penalizado por estos motivos.

- Para el periodo 2015-2025 el incremento máximo de tarifas será cero. Solamente se podrán incrementar las tarifas por encima de este incremento máximo si durante el segundo DORA por causas excepcionales, tales como inversiones normativas imprevisibles e inaplazables, se incrementase la inversión media anual por encima del aprobado y previo acuerdo del Consejo de Ministros. Para el primer DORA se establece que a su finalización el déficit tarifario acumulado junto con el correspondiente a años anteriores no podrá ser trasladado al siguiente DORA.

En aplicación de lo dispuesto en el artículo 34 de la Ley 18/2014 de 15 de octubre, tras la celebración del correspondiente proceso de consulta, con fecha 27 de enero de 2017, el Consejo de Ministros aprobó el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) para el período 2017-2021, en el que se establecen las condiciones mínimas de servicio que prevalecerán en los aeropuertos de la red de Aena en el próximo quinquenio, proporcionando un marco de regulación predecible a medio plazo que posibilitará la mejora de los niveles de eficiencia y competitividad de las operaciones aeroportuarias. En este sentido, y en relación con las tarifas aeroportuarias, el citado documento estableció una reducción del 2,22 % anual en el Ingreso Máximo Anual por Pasajero (IMAP) para dicho periodo, que entró en vigor el 1 de marzo de 2017, afectando a los meses de enero y febrero de 2018.

Igualmente, y en aplicación de lo dispuesto en el artículo 34 de la Ley 18/2014, el Consejo de Administración de Aena S.M.E., S.A. en su sesión del día 26 de julio de 2017, y tras la celebración del correspondiente proceso de consulta con las asociaciones de usuarios, aprobó una disminución del 2,22 %, sobre las tarifas en ese momento vigentes, en las tarifas aeroportuarias aplicables a partir de 1 de marzo de 2018.

Por otra parte, el 24 de julio de 2018 el Consejo de Administración de Aena aprobó la propuesta tarifaria para 2019, consistente en la congelación del ingreso máximo anual por pasajero ajustado (IMAAJ) de 2019 respecto al ingreso máximo anual por pasajero ajustado (IMAAJ) de 2018. Dicha congelación es consecuencia de los ajustes que la regulación establece en relación al incentivo por el desempeño de los niveles de calidad, la ejecución de inversiones y por el factor de cumplimiento al 100% del ingreso máximo anual por pasajero ajustado (IMAAJ), correspondientes al cierre de 2017.

Por otra parte, cabe señalar que el 10 de abril de 2019 fue publicado el Real Decreto 162/2019 de 22 de marzo, que desarrolla el mecanismo de cálculo del índice P de actualización de las tarifas aeroportuarias. El índice P contempla las variaciones anuales del precio de *inputs* fuera del control de operador (personal, servicios de navegación aérea, seguridad, reparaciones, limpieza, atención a personas con movilidad reducida (PMR), servicios intensivos en mano de obra, electricidad, tributos locales etc.), pero que afectan a su actividad, conforme a los principios de eficiencia económica y buena gestión empresarial. El valor del índice P no se concreta en el DORA puesto que su cuantía se determina anualmente durante el proceso de establecimiento de las tarifas aeroportuarias para el siguiente año. El real decreto citado establece el mecanismo de cálculo del índice P mediante una fórmula que depende de unos índices específicos aplicables para la revisión de los costes del gestor aeroportuario y que se definen en su texto, así como el procedimiento para la determinación de su valor anual.

La CNMC es el organismo encargado de aprobar el valor del índice P de acuerdo con la normativa vigente. Con fecha 7 de noviembre de 2019, la CNMC ha aprobado la Resolución sobre el índice P aplicable a las tarifas aeroportuarias de Aena S.M.E., S.A. en el ejercicio 2020, fijándolo en el 0,8 %.

Con fecha 11 de diciembre de 2019 la CNMC emitió dos Resoluciones, de supervisión de las tarifas aeroportuarias aplicables por Aena, S.M.E., S.A. en el ejercicio 2020 y de los conflictos acumulados presentados por ALA, IATA, ACETA y Norwegian contra el Acuerdo del Consejo de Administración de Aena, S.M.E., S.A. de fecha 30 de julio de 2019, en el que se fijan las tarifas aeroportuarias para el ejercicio 2020. En vista de que ciertos aspectos de estas Resoluciones son contrarios a los intereses de Aena, se ha procedido a recurrir ambas ante la Audiencia Nacional. Estos recursos no suspenden el efecto de estas resoluciones.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Con fecha 28 de enero de 2020, el Consejo de Administración aprobó las tarifas correspondientes al año 2020, siguiendo los criterios fijados en las citadas Resoluciones, que entrarán en vigor el 1 de marzo de 2020. De acuerdo a estos criterios, el IMAAJ que debe aplicarse a las tarifas de 2020 es de 10,27 euros por pasajero, lo que supone una reducción media del -1,44% sobre las tarifas de Aena vigentes en el ejercicio tarifario 2019.

Toda esta nueva normativa regulatoria no ha dado lugar a ningún cambio en la política de reconocimiento de ingresos de la Sociedad, que sigue sujeta a lo explicado al principio de esta Nota.

Para el resto de servicios aeroportuarios de AENA S.M.E., S.A. no regulados, y para los servicios aeroportuarios prestados por el resto de las empresas del grupo, se aplica el mismo principio, reconociendo los ingresos en el momento de la prestación de los mismos, a los precios y tarifas aplicables en cada caso.

Se reconocerá un pasivo por reembolso si se reciben contraprestaciones de un cliente y se espera reembolsarle toda o parte de la contraprestación. Un pasivo por reembolso se mide al importe de la contraprestación recibida (o por recibir) a la cual la entidad no espera tener derecho (es decir, los importes no incluidos en el precio de la transacción). El pasivo por reembolso (y el cambio correspondiente en el precio de la transacción y, por ello, el pasivo del contrato) se actualizará al final de cada periodo de presentación para tener en cuenta los cambios en las circunstancias.

Por tanto, para cualquier importe recibido (o por recibir) sobre el que la entidad no espera tener derecho, la entidad no reconoce ingresos de actividades ordinarias cuando transfiera los productos a los clientes, sino que reconoce dichos importes recibidos (o por recibir) como un pasivo por reembolso. Posteriormente, al final de cada periodo de presentación, la entidad actualizará su evaluación de los importes a los que espera tener derecho a cambio de los productos transferidos y realizará el cambio que corresponda en el precio de la transacción y, por ello, en el importe de los ingresos de actividades ordinarias reconocidos.

Reconocimiento de ingresos para bienes y servicios cuyo control se transfiere al cliente a lo largo del tiempo

La NIIF 15 exige utilizar un método homogéneo de reconocimiento de ingresos para contratos y obligaciones de desempeño con características similares (NIIF 15 p.40). El método elegido por el Grupo como preferente para medir el valor de los bienes y servicios cuyo control se transfiere al cliente a lo largo del tiempo es el método de producto ("output method"), siempre y cuando a través del contrato y durante su ejecución se pueda medir el avance de los trabajos ejecutados. Los métodos de producto reconocen los ingresos de actividades ordinarias sobre la base de las mediciones directas del valor para el cliente de los bienes o servicios transferidos hasta la fecha en relación con los bienes o servicios pendientes comprometidos en el contrato. En contratos de bienes y servicios diferentes altamente interrelacionados para producir un producto combinado, el método de producto aplicable será el de medición de los trabajos realizados ("Surveys of performance" dentro de los "output methods"). Por su parte, en los contratos de servicios rutinarios en los que los bienes y servicios son sustancialmente los mismos y se transfieren con un mismo patrón de consumo, de tal manera que el cliente se beneficia de los mismos a medida que se van prestando por la compañía, el método de reconocimiento de ingresos seleccionado por el Grupo está basado en el tiempo transcurrido ("time elapsed" dentro de los "output methods"), mientras que los costes se registran conforme al principio de devengo. En función de lo anterior, el grado de avance en costes (método de recursos; "input method") solo se aplicará en aquellos casos en los que no se pueda medir de manera fiable el avance de los trabajos.

b) Reconocimiento de los ingresos procedentes de contratos comerciales:

Los ingresos por alquileres de espacios comerciales localizados dentro de las infraestructuras aeroportuarias se reconocen linealmente, siempre y cuando otro criterio no refleje mejor la sustancia económica de los acuerdos de alquiler estipulados con las contrapartes. La parte contingente de los ingresos por alquileres relacionada con los niveles variables de ingresos generados por los espacios comerciales, se reconoce como ingreso en el periodo en que se devenga. Los ingresos por aparcamientos se reconocen a medida que los servicios son prestados.

c) Servicios inmobiliarios:

Los ingresos por servicios inmobiliarios corresponden a alquiler de terrenos, almacenes y hangares, y gestión y explotación de los centros de carga. Los ingresos por contratos de arrendamiento se reconocen linealmente sobre la

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

base de los acuerdos de alquiler estipulados con las contrapartes. La parte condicional de los cobros por alquileres, se reconocen como ingreso en el periodo en que se devengan.

d) Intereses y dividendos

- Los ingresos por intereses se reconocen usando el método del tipo de interés efectivo.
- Los ingresos por dividendos se reconocen cuando se establece el derecho a recibir el pago del dividendo y sea probable que la entidad reciba los beneficios económicos asociados con el dividendo.

2.22 Arrendamientos

En el ejercicio 2019, el Grupo ha aplicado las siguientes normas de valoración, de acuerdo con la NIIF 16 (ver Nota 2.1.2.1):

El Grupo evalúa al inicio de un contrato, si éste contiene un arrendamiento. Un contrato es o contiene un arrendamiento, si otorga el derecho a controlar el uso del activo identificado durante un periodo de tiempo a cambio de contraprestación. El periodo de tiempo durante el que el Grupo utiliza un activo, incluye los periodos consecutivos y no consecutivos de tiempo. El Grupo sólo reevalúa las condiciones, cuando se produce una modificación del contrato.

Cuando el Grupo Aena actúa como arrendatario reconoce en el estado de situación financiera los activos y pasivos derivados de todos los contratos de arrendamiento (a excepción de los acuerdos de arrendamiento a corto plazo y los que tienen por objeto activos de bajo valor).

Los activos por derechos de uso se valoran en la fecha de comienzo del contrato al coste, el cual comprende:

- el importe de la valoración inicial del pasivo por arrendamiento;
- cualquier pago por arrendamiento efectuado en la fecha de comienzo o antes, menos cualquier incentivo de arrendamiento recibido;
- cualquier coste directo inicial soportado como consecuencia del contrato de arrendamiento; y
- una estimación de los costes que el Grupo está obligado a asumir por su condición de arrendatario al dismantelar y eliminar el activo subyacente, rehabilitar el lugar en el que se ubique o devolver dicho activo a la condición exigida en los términos y condiciones del arrendamiento, cuando la obligación de soportar estos costes surge desde la fecha de comienzo del contrato o como consecuencia de haber utilizado el activo subyacente durante un periodo determinado.

Para las valoraciones posteriores del activo por derecho de uso, el Grupo aplica el modelo de coste, descontando al valor de coste del activo la amortización acumulada y los deterioros y, en su caso, ajustando su valoración para reflejar cualquier nueva valoración del pasivo por arrendamiento.

Los pasivos por arrendamiento se valoran en la fecha de comienzo del contrato por el valor actual de los pagos por arrendamiento que no estén abonados a dicha fecha. Los pagos por arrendamiento se descuentan utilizando el tipo de interés implícito en el arrendamiento o, cuando no es posible obtener esta tasa fácilmente, el tipo de interés incremental del endeudamiento de la entidad del Grupo que formaliza el contrato de arrendamiento.

Cabe destacar que dentro de los pagos futuros del arrendamiento (a efectos del cálculo del valor inicial del pasivo) no se incluyen los pagos que sean variables y que no dependan de un índice (como el IPC o un índice de precios de arrendamiento aplicable) o de un tipo (como el Euríbor). Básicamente, se incluyen: pagos fijos, precio de ejercicio de opciones de compra (si es razonablemente cierto que se ejercerán), valores residuales garantizados, penalizaciones en opciones de cancelación (si es razonablemente cierto que se ejercerán) y pagos variables referenciados a un índice o a un tipo (al IPC, al Euríbor o que se actualizan para reflejar el nuevo precio de mercado de los arrendamientos). En el reconocimiento inicial, tales pagos son medidos usando dicho índice o tasa a la fecha del comienzo (sin estimar los cambios en el índice o tasa durante lo restante del término del arrendamiento).

Posteriormente, el pasivo por arrendamiento se incrementa por los gastos financieros devengados y disminuye por el importe de los pagos por arrendamiento efectuados. El valor del pasivo se recalcula cuando se producen cambios en

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

los plazos del arrendamiento, en la valoración de la opción de compra, en los importes que se espera abonar en virtud de la garantía de valor residual o cuando se modifican los futuros pagos por arrendamiento como consecuencia de cambios en los índices o tipos utilizados para su cálculo.

Si el contrato transfiere la propiedad del activo al Grupo al final del plazo de arrendamiento o el activo por derecho de uso incluye el precio de la opción de compra, se aplican los criterios de amortización indicados en el apartado de inmovilizado material desde la fecha de comienzo del arrendamiento hasta el final de la vida útil del activo. En caso contrario, el Grupo amortiza el activo por derecho de uso desde la fecha de comienzo hasta la fecha anterior de entre la vida útil del derecho o el final del plazo de arrendamiento.

El periodo de arrendamiento comienza cuando el arrendador pone el activo subyacente a disposición del arrendatario para su uso. Incluye los periodos libres de rentas.

El periodo de arrendamiento utilizado en la valoración es el periodo no cancelable del arrendamiento, además de:

- periodos renovables optativos si el arrendatario está razonablemente seguro de prorrogarlo; y
- periodos tras una fecha de cancelación optativa si el arrendatario está razonablemente seguro de no cancelarlo anticipadamente.

La opción de cancelación anticipada mantenida únicamente por el arrendador no es considerada en la determinación del periodo de arrendamiento. Por todo ello, la determinación del periodo de arrendamiento requiere la aplicación de juicio por parte de la dirección del Grupo e impacta de forma significativa en la valoración de los activos por derecho de uso y los pasivos por arrendamiento.

En el caso de contratos de arrendamiento a corto plazo y contratos en los que el activo subyacente sea de escaso valor, el Grupo reconoce los pagos por arrendamiento correspondientes a estos contratos como gastos de forma lineal durante el plazo del arrendamiento.

No obstante lo anterior, dado que el Grupo ha realizado la aplicación inicial con fecha 1 de enero de 2019 optando en la transición por el enfoque retroactivo modificado contemplado en dicha norma, no se ha reexpresado la información comparativa, que está elaborada bajo los principios contenidos en la norma previa (NIC 17), a saber:

Los arrendamientos de inmovilizado material en los que el Grupo es el arrendatario y tiene sustancialmente todos los riesgos y beneficios derivados de la propiedad se clasifican como arrendamientos financieros. Los arrendamientos financieros se reconocen, al inicio del arrendamiento, por el menor valor entre el valor razonable del activo arrendado y el valor presente de los pagos mínimos del arrendamiento. Cada pago por el arrendamiento se distribuye entre el pasivo y la carga financiera. Las correspondientes obligaciones por arrendamiento, netas de cargas financieras, se incluyen en cuentas a pagar a largo plazo. La parte correspondiente a los intereses de la carga financiera se carga a la cuenta de resultados durante el periodo del arrendamiento de forma que se obtenga una tasa de interés periódica constante sobre la deuda pendiente de amortizar en cada periodo. En caso de que exista certeza razonable de que el arrendatario obtendrá la propiedad al finalizar el plazo del arrendamiento, el periodo de amortización será la vida útil del activo; en otro caso, el inmovilizado material adquirido mediante arrendamiento financiero se amortiza durante el periodo menor entre la vida útil del activo y el periodo del arrendamiento.

Los arrendamientos en los que el Grupo es el arrendatario y no conserva una parte significativa de los riesgos y ventajas derivados de la titularidad se clasifican como arrendamientos operativos. Los pagos en concepto de arrendamiento operativo (netos de cualquier incentivo recibido del arrendador) se cargan en la cuenta de resultados sobre una base lineal durante el periodo de arrendamiento.

Cuando el Grupo arrienda a terceros activos bajo acuerdos de arrendamiento operativo, el activo se incluye en el estado de situación financiera según la naturaleza del activo. El ingreso por el arrendamiento se reconoce durante la vigencia del alquiler de manera lineal.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

2.23 Subvenciones oficiales

Las subvenciones de capital no reintegrables se reconocen por su valor razonable cuando se considera que existe seguridad razonable de que la subvención se cobrará y que se cumplirán adecuadamente las condiciones previstas al otorgarlas por el organismo competente.

Las subvenciones de explotación se difieren y se reconocen en otros ingresos de explotación de la cuenta de resultados durante el período necesario para correlacionarlas con los costes que pretenden compensar.

Las subvenciones oficiales relacionadas con la adquisición de inmovilizado material se incluyen en pasivos no corrientes como subvenciones oficiales diferidas y se abonan a la cuenta de resultados según el método lineal durante las vidas esperadas de los correspondientes activos.

2.24 Acuerdos de concesión de servicios

Los acuerdos de concesión de servicios son acuerdos público-privados en los que el sector público controla o regula a qué servicios debe el concesionario destinar la infraestructura, a quién debe prestar dichos servicios, y a qué precio; y en los que controla contractualmente toda participación residual significativa en la infraestructura al término de la vigencia del acuerdo. Las infraestructuras contabilizadas por el Grupo como concesiones se refieren a:

- Concesión del AIRM. El período de duración de la concesión es de 25 años (ver Nota 2.2 a).
- Concesión para la explotación y mantenimiento de los aeropuertos de Recife, Maceió, Aracajú, Campina Grande, João Pessoa y Juazeiro do Norte en Brasil, agrupados en el denominado Grupo aeroportuario del Nordeste de Brasil (ver Nota 2.2.a). El período de duración de la concesión es de 30 años, ampliable 5 años adicionales.
- Los helipuertos de Ceuta y Algeciras. El período de duración de las dos concesiones es de 30 años y 25 años, respectivamente, finalizando en 2033 y 2034, respectivamente.

La infraestructura utilizada en una concesión puede clasificarse como un activo intangible o un activo financiero, dependiendo de la naturaleza de los derechos de pago establecidos en el acuerdo.

El Grupo reconoce un activo intangible en la medida en que tiene derecho a cobrar a los clientes finales para el uso de la infraestructura. Dicho activo intangible se amortiza linealmente durante la vida de la concesión.

Los acuerdos concesionales arriba mencionados se han calificado como pertenecientes al modelo de Activo Intangible de la IFRIC 12, no existiendo acuerdos concesionales que califiquen como activos financieros.

Los criterios contables más significativos aplicados por el Grupo en relación con los acuerdos de concesión de servicios, en cumplimiento de la IFRIC 12, son los siguientes:

- los ingresos ordinarios por las tarifas recibidas de los usuarios de la infraestructura se reconocen en cada período;
- los gastos operativos y de mantenimiento que no representan una ampliación de la vida útil de los activos se cargan a la cuenta de resultados en el ejercicio en que se producen;
- los activos intangibles se amortizan de manera lineal durante la vida de la concesión;
- los gastos financieros devengados durante el periodo de construcción del activo se capitalizan como mayor valor del activo y se reconocen como gastos posteriormente a la puesta en explotación del activo;
- el coste total de construcción o de adquisición se reconoce como activo intangible y los beneficios atribuidos a la fase de construcción de la infraestructura se reconocen mediante el método del porcentaje de realización, con base en el valor razonable asignado a la fase de construcción y la fase de concesión.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- El acuerdo de concesión comprende durante su vigencia actuaciones de reposición sobre la infraestructura que se realizan respecto a periodos de utilización superior al año y son exigibles para mantener la infraestructura apta a fin de prestar los servicios adecuadamente. Estas actuaciones, en la medida en que ponen de manifiesto un desgaste de parte de la infraestructura, traen consigo la dotación de una provisión sistemática y hasta el momento en que deban realizarse dichas actuaciones. La dotación de esta provisión origina el registro de un gasto en la cuenta de pérdidas y ganancias.

La provisión para reposición recoge la dotación por uso, calculada sobre el valor presente, de las reposiciones previstas para la concesión. El Grupo dota en cada ciclo la provisión correspondiente a las reposiciones que se devengan dentro de cada periodo. Las diferencias interanuales de valores actuales se recogen como gastos financieros por actualización de provisiones de la cuenta de resultados adjunta.

2.25 Actividades con incidencia en el medioambiente

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

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 medioambiente 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, se constituyen en el momento del nacimiento de la responsabilidad o de la obligación que determina la indemnización.

2.26 Explotaciones conjuntas (Nota 6)

La Sociedad mantiene intereses en activos controlados conjuntamente con el Ministerio de Defensa para la explotación de Bases Aéreas Abiertas al Tráfico Civil (BAATC) a través de un Convenio con el Ministerio de Defensa que establece las claves de reparto y los criterios de compensación por la utilización de las BAATC de Villanubla, León, Albacete, Matarán, Talavera, San Javier y el aeródromo de utilización conjunta de Zaragoza por aeronaves civiles. Este Convenio se fundamenta en la aplicación del Real Decreto 1167/1995, de 7 de julio, sobre el régimen de uso de los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil.

Los intereses del Grupo en estos activos se reconocen por su porción de los activos controlados de forma conjunta, clasificados de acuerdo con su naturaleza, cualquier pasivo en que haya incurrido; su parte de los pasivos en los que haya incurrido conjuntamente con los otros partícipes, en relación con el negocio conjunto; cualquier ingreso por venta o uso de su parte en la producción del negocio conjunto, junto con su porción de cualquier gasto en que haya incurrido el negocio conjunto, y cualquier gasto en que haya incurrido en relación con su participación en el negocio conjunto.

Puesto que los activos, pasivos, gastos e ingresos del negocio conjunto ya se encuentran reconocidos en las cuentas anuales de la Sociedad, no son precisos ajustes ni otros procedimientos de consolidación con respecto a esas partidas, al elaborar y presentar las cuentas anuales consolidadas.

Las Bases Aéreas Abiertas al Tráfico Civil incluidas en el convenio con el Ministerio de Defensa son las de Villanubla, León, Albacete, Matarán, Talavera, San Javier y el aeródromo de utilización conjunta de Zaragoza por aeronaves civiles. Este Convenio se fundamenta en la aplicación del Real Decreto 1167/1995, de 7 de julio, sobre el régimen de uso de los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil. Este Convenio tenía una duración inicial de 5 años con prórrogas anuales y vinculadas a la vigencia del RD 1167/1995 de cualquier disposición posterior que dé cabida a la continuidad del mismo.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

2. 27 Transacciones con vinculadas

Como empresa perteneciente al sector público empresarial, AENA está exenta de incluir la información recogida en el apartado de la memoria relativo a las operaciones con partes vinculadas, cuando la otra empresa también esté controlada o influida de forma significativa por la misma Administración Pública, siempre que no existan indicios de una influencia entre ambas, o cuando las transacciones no son significativas en términos de tamaño. Se entenderá que existe dicha influencia, entre otros casos, cuando las operaciones no se realicen en condiciones normales de mercado (salvo que dichas condiciones vengan impuestas por una regulación específica).

La Sociedad dominante 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.

3. Gestión de los riesgos operativos y financieros

3.1 Descripción de los principales riesgos operativos

Riesgos relativos al Brexit

Tras el resultado del referéndum en Reino Unido a favor de su salida de la Unión Europea (Brexit), y su materialización a partir del 31 de enero de 2020, se consideran los siguientes riesgos, cuya concreción final está sujeta al proceso de negociación que el gobierno británico tiene que iniciar durante el periodo transitorio (hasta el 31 de diciembre de 2020) con la Unión Europea para determinar las condiciones finales de su salida, como a los desarrollos normativos que tanto el Reino Unido como la Unión Europea puedan realizar ante la eventualidad de una salida sin acuerdo a partir del 1 de enero de 2021:

- En 2019, el 16,3 % de los pasajeros de la red de aeropuertos de Aena S.M.E., S.A. en España, tiene su origen/destino en el Reino Unido, cerrando con un incremento del 1,7% respecto al 2018. La evolución económica adversa del Reino Unido podría reducir el turismo con origen en ese país.
- Desde el punto de vista operativo, el riesgo se centra en las compañías aéreas, ya que harían falta acuerdos que posibiliten el movimiento de aeronaves entre la Unión Europea y el Reino Unido. En lo relativo a la operativa de control de fronteras, Reino Unido ya tenía un tratamiento específico al no pertenecer al Tratado de Schengen, por lo que no se produciría un impacto adicional. Por otra parte, la legislación europea impide operar entre países de la Unión Europea a las compañías aéreas sin una mayoría de propiedad y control de titularidad comunitaria, por lo que se podría cuestionar la titularidad europea de, entre otras, Iberia, Vueling e Iberia Express para operar en España, tanto en rutas domésticas como europeas.
- Adicionalmente, la salida de Reino Unido de la Unión Europea podría afectar a la estabilidad tarifaria de los

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

vuelos con Reino Unido a partir del 1 de enero de 2021 ya que dejarían de considerarse como vuelos con destino al Espacio Económico Europeo y se aplicaría una tarifa de pasajero embarcado con destino internacional, lo que podría suponer subidas de alrededor de un 25 %.

- Desde el punto de vista de los ingresos comerciales, la depreciación de la libra frente al euro implica una pérdida de poder adquisitivo de los pasajeros británicos, que podría afectar a las ventas de los concesionarios comerciales en los aeropuertos y, por lo tanto, a los ingresos de Aena S.M.E., S.A., si bien una parte importante de la actividad comercial de Aena S.M.E., S.A. está asegurada por los Mínimos Anuales Garantizados. Adicionalmente, los pasajeros británicos pasarían del régimen de Duty Paid al régimen de Duty Free.
- La actividad del aeropuerto de Luton podría verse reducida como consecuencia de las limitaciones a la libre circulación de personas o por la evolución económica de Reino Unido, teniendo en cuenta que un alto porcentaje de su tráfico es internacional.
- Inversiones, gastos y dificultades operativas causados por la reconfiguración de los flujos de pasajeros en los aeropuertos.
- El Grupo ha evaluado los posibles escenarios derivados del Brexit concluyendo que es remota la probabilidad de que surja un deterioro derivado de la materialización de los riesgos descritos con anterioridad.

Los órganos de gestión del Grupo han implantado mecanismos dirigidos a la identificación, cuantificación y cobertura de situaciones de riesgo. Con independencia de lo anterior, se realiza un estrecho seguimiento de las situaciones que pudieran suponer un riesgo relevante, así como de las medidas tomadas al respecto.

Riesgos regulatorios

AENA S.M.E., S.A. opera en un sector regulado y cambios o desarrollos futuros en la normativa aplicable pueden tener impactos negativos en los ingresos, resultados operativos y posición financiera de AENA. En particular, dicha regulación afecta a:

- Gestión de la red de aeropuertos con criterios de servicio público.
- Régimen de tarifas aeroportuarias.
- Medidas de seguridad aeroportuaria (*security*).
- Seguridad operativa (*safety*).
- Asignación de franjas horarias (*slots*).

La Ley 18/2014 introduce el mecanismo que rige la determinación de las tarifas aeroportuarias para el primer Documento de Regulación Aeroportuaria ("DORA").

Con fecha 27 de enero de 2017, el Consejo de Ministros aprobó el DORA para el período 2017-2021, en el que se establecen las condiciones mínimas de servicio que prevalecerán en los aeropuertos de la red de AENA en el próximo quinquenio, proporcionando un marco de regulación predecible a medio plazo que posibilitará la mejora de los niveles de eficiencia y competitividad de las operaciones aeroportuarias.

El DORA ha sido elaborado por la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), tras la propuesta presentada por AENA y aprobada por su Consejo de Administración el 8 de marzo de 2016, y se ha ajustado a las condiciones y principios establecidos en la Ley 18/2014, de 15 de octubre, recogiendo las obligaciones de AENA durante un periodo de 5 años, fijando entre otros, los siguientes aspectos:

- La senda tarifaria, con el establecimiento de un ingreso máximo por pasajero anual (IMAP) que permita a AENA

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

la recuperación de los costes asociados a la prestación de los servicios aeroportuarios básicos, costes que además responden a criterios de eficiencia establecidos por el regulador. El IMAP de AENA sufrirá una bajada anual del 2,22 % durante el periodo 2017-2021, a partir del 1 de marzo de 2017.

- Las inversiones que AENA deberá realizar, y que han de responder a los estándares de capacidad y a los niveles de servicio establecidos, siendo también acordes a las previsiones de tráfico. La inversión regulada, vinculada a los servicios aeroportuarios básicos, asciende en los 5 años a un total de 2.185 millones de euros (437,1 millones de euros de media anual). Adicionalmente, se definen un conjunto de proyectos de inversión considerados como estratégicos cuyo retraso en la ejecución supondrá una penalización el IMAP.
- Los niveles de calidad de servicio, así como un sistema de incentivos y de penalizaciones para asegurar su cumplimiento. La penalización/bonificación máxima anual aplicable a AENA por este concepto supondría un $\pm 2\%$ del IMAP.
- La cuantía de los costes operativos reconocidos en el DORA 2017-2021 se ha estimado sin efecto precio y con carácter prospectivo, debiendo ser actualizados a través del índice P, por lo que cualquier desviación no excepcional como la actual presión inflacionista que puedan trasladar los proveedores de servicios, se considera riesgo del operador.

La Comisión Europea inició en el año 2012 un procedimiento de infracción al Reino de España para evaluar si se ha producido una transposición incorrecta de la Directiva 2009/12/CE, o una aplicación incorrecta del Reglamento (CE) nº1008/2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad. La resolución de dicho procedimiento podría dar lugar a cambios en el marco regulatorio aplicable a las tarifas aeroportuarias.

Adicionalmente, la actividad de AENA está regulada por normativa tanto nacional como internacional en materia de seguridad operacional, de personas o bienes y medioambiental, lo que podría limitar las actividades o el crecimiento de los aeropuertos de AENA, y/o requerir importantes desembolsos. AENA es una sociedad mercantil estatal y, como tal, su capacidad de gestión puede verse condicionada.

El principal accionista de AENA es una compañía perteneciente al Estado Español. El Estado Español continuará teniendo el control de las operaciones de AENA, y sus intereses podrían diferir de los de los demás accionistas.

Riesgos de explotación

La actividad del Grupo está directamente relacionada con los niveles de tráfico de pasajeros y de operaciones aéreas en sus aeropuertos, por lo que puede verse afectada por los siguientes factores:

- ✓ Desarrollos (económicos, financieros u otros) negativos en España y otros países, tanto aquellos que son origen / destino del tráfico (Reino Unido, Alemania, Francia e Italia, entre otros), como otros que son destinos turísticos competidores. En este sentido, la recuperación de la estabilidad geopolítica que otros destinos turísticos competidores empiezan a experimentar, afecta al número de pasajeros de la red de aeropuertos de Aena, que pueden regresar a dichos destinos. Adicionalmente, Aena se enfrenta a riesgos derivados de la dependencia de compañías aéreas así como posibles quiebras y fusiones de aerolíneas.
- ✓ Opera en un entorno competitivo, tanto respecto de otros aeropuertos, como respecto de otros medios de transporte que pueden afectar a sus ingresos.
- ✓ Aena está expuesta a riesgos relacionados con la operación en los aeropuertos (seguridad operacional y física). Sucesos como atentados terroristas, guerras, epidemias globales o accidentes de aviación podrían tener un impacto negativo en el tráfico aéreo internacional.
- ✓ Aena depende de las tecnologías de la información y comunicaciones, y los sistemas e infraestructuras se enfrentan a ciertos riesgos incluidos los riesgos propios de la ciberseguridad.
- ✓ Aena es una sociedad mercantil estatal cotizada y, como tal, su capacidad de gestión en determinados ámbitos

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

(expansión internacional, contratación de personal y proveedores, entre otros) está afectada por la aplicación de normativa del derecho público y privado.

- ✓ Aena depende de los servicios prestados por terceros en sus aeropuertos. Aspectos tales como conflictos laborales e incumplimientos en los niveles de servicio por parte de estos proveedores pudieran tener un impacto en las operaciones.
- ✓ Aena está expuesta a los efectos del cambio climático. Este riesgo conlleva impactos a nivel económico, operativo y reputacional derivados de cambios en la normativa que puedan suponer un aumento del precio de las emisiones de carbono, la percepción social del negocio del transporte aéreo, medidas establecidas en relación a la reducción de emisiones que pudiesen afectar a los vuelos de corto radio y la necesidad de acometer actuaciones de adaptación en los aeropuertos en el medio-largo plazo.
- ✓ La actividad internacional de Aena está sujeta a riesgos asociados a la planificación y posterior desarrollo de operaciones en terceros países y al hecho de que las perspectivas de rentabilidad puedan no ser las esperadas. En concreto, la inversión realizada por la Sociedad en Brasil requiere de un análisis continuo de su recuperación y evolución de sus principales indicadores, que pueden verse afectados por las circunstancias del mercado/país en el que opera.
- ✓ Riesgo de que Aena sufra sanciones, pérdidas financieras o menoscabo de su reputación o de que sea hallada responsable a causa del incumplimiento o cumplimiento defectuoso de normas legales, reglas de conducta y demás estándares exigibles en su funcionamiento.
- ✓ Cambios en la legislación fiscal podrían dar lugar a impuestos adicionales u otros perjuicios para la situación fiscal de Aena.
- ✓ El Grupo está, y podrá continuar estando en el futuro, expuesta a un riesgo de pérdida en los procedimientos judiciales o administrativos en los que está incurso.
- ✓ Los ingresos de la actividad comercial están vinculados a las ventas de las empresas arrendatarias de los espacios comerciales, que pueden verse afectadas tanto por el volumen de pasajeros como por el mayor o menor capacidad de gasto de éstos.
- ✓ La rentabilidad de Aena podría verse afectada si no es capaz de mantener sus actuales niveles de eficiencia.
- ✓ La normativa para la protección del medioambiente podría limitar las actividades o el crecimiento de los aeropuertos de Aena, y/o requerir importantes desembolsos.
- ✓ Los desastres naturales y las condiciones meteorológicas podrían afectar de forma adversa al negocio.
- ✓ La cobertura de los seguros podría ser insuficiente.
- ✓ Aena está expuesta a riesgos relacionados con su endeudamiento, cuyas obligaciones pueden llegar a limitar la actividad de Aena y la posibilidad de acceder a financiación, distribuir dividendos o realizar sus inversiones, entre otros.

Los órganos de gestión de la Compañía han implantado mecanismos dirigidos a la identificación, cuantificación y cobertura de situaciones de riesgo. Con independencia de lo anterior, se realiza un estrecho seguimiento de las situaciones que pudieran suponer un riesgo relevante, así como de las medidas tomadas al respecto.

3.2 Descripción de los principales riesgos financieros

La operativa del Grupo Aena expone al mismo a diversos riesgos financieros: riesgo de mercado (incluyendo riesgo de tipo de cambio y riesgo de valor razonable por tipo de interés), riesgo de crédito y riesgo de liquidez. El programa de gestión del riesgo global del Grupo se centra en la incertidumbre de los mercados financieros y trata de minimizar los

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

efectos potenciales adversos sobre la rentabilidad financiera del Grupo. En determinados casos, el Grupo emplea instrumentos financieros derivados para cubrir determinadas exposiciones al riesgo.

El Consejo de Administración 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 e inversión del exceso de liquidez.

Existe un contrato de reconocimiento de deuda financiera entre AENA S.M.E., S.A. y su matriz ENAIRE, con origen en la Aportación no dineraria que dio lugar a la creación de Aena Aeropuertos, S. A. (ver Nota 1), por el cual se asumió inicialmente el 94,9 % de la deuda bancaria de la matriz. Con fecha 29 de julio de 2014 dicho contrato fue novado según se explica en la Nota 20.

A continuación se indican los principales riesgos de carácter financiero:

a) Riesgo de mercado

I. Riesgo de tipo de cambio

El Grupo está expuesto a fluctuaciones de tipo de cambio que pueden afectar a sus ventas, resultados, fondos propios y flujos de caja, derivados fundamentalmente de:

1. Inversiones en países extranjeros (principalmente en Reino Unido, Brasil, México y Colombia) (véase Nota 2.2).
2. Operaciones realizadas por empresas asociadas y otras partes vinculadas que desarrollan su actividad en países cuya moneda es distinta del euro (principalmente en Reino Unido, Brasil, México y Colombia).
3. Préstamos concedidos en moneda extranjera. En relación al préstamo concedido a LLAHL II en libras, la Sociedad sigue regularmente la evolución del tipo de cambio y estudiará en su caso, la contratación de coberturas que eviten la fluctuación de la libra versus el euro.

En el ejercicio 2019 se ha registrado una ganancia por importe de 2.774 miles de euros (2018: pérdida de 444 miles de euros) por diferencias de cambio asociada a un préstamo entre compañías del grupo denominado en libras (Notas 20 y 31).

En la inversión inicial realizada para la constitución de la sociedad brasileña Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. ("ANB"), se han formalizado contratos currency forward "NDF" que son los empleados como cobertura de valor razonable del riesgo de tipo de cambio de la moneda extranjera en los compromisos en firme de adquisición de un negocio en determinados países.

El riesgo de tipo de cambio sobre los activos netos de las operaciones en el extranjero del Grupo se gestiona, principalmente, mediante recursos ajenos denominados en las correspondientes monedas extranjeras. En particular, respecto a la operativa del aeropuerto de Luton, dado que sus cobros y pagos operativos se producen en libras, se da una cobertura natural de su negocio.

II. Riesgo de tipo de interés en los flujos de efectivo y en el valor razonable

El riesgo de tipo de interés del Grupo surge de la deuda financiera. Los préstamos emitidos a tipos variables exponen al Grupo a riesgo de tipo de interés de los flujos de efectivo. Los préstamos a tipo de interés fijo exponen al Grupo a riesgos de tipo de interés de valor razonable.

Los gastos financieros se deben, principalmente, a la deuda financiera reconocida con la empresa matriz. El Grupo tiene también gastos financieros derivados de deuda con entidades de crédito (ver Nota 20).

El objetivo del Grupo en la gestión de tipo de interés es la optimización del gasto financiero dentro de los límites de riesgo establecidos, siendo las variables de riesgo el Euríbor a tres y seis meses, principal referencia para la deuda a largo plazo.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

El Grupo gestiona el riesgo de tipo de interés en los flujos de efectivo mediante permutas de tipo de interés variable a fijo (ver Nota 12). El 10 de junio 2015 la Sociedad contrató una operación de cobertura de tipo de interés de tipo variable a tipo fijo, por un importe nominal de 4.195,9 millones de euros para cubrir parte de su exposición a dicha deuda con la matriz ENAIRE. El diferencial (*spread*) medio sobre Euríbor a tres y seis meses de esos préstamos es de 1,0379 %. El tipo fijo de ejecución fue 1,9780 %. El objetivo de la operación fue disponer de un marco estable de tipos de interés en el período DORA 2017-2021. A 31 de diciembre de 2019, el importe total del pasivo por estas permutas de tipo de interés asciende a 125.777 miles de euros (2018: 89.283 miles de euros) (Nota 12).

El Grupo, a través de su filial LLAH III, está expuesto a deuda nominada en Libras Esterlinas y referenciada al LIBOR en sus relaciones de cobertura, que están sujetas a la reforma de los tipos de interés. La totalidad de la deuda referenciada al LIBOR GBP está cubierta por permutas de tipos de interés (SWAPS) cuyo nominal asciende a 80 millones de libras (véanse Notas 12 y 20).

El Grupo ha vigilado atentamente el mercado y el trabajo de los diversos grupos de la industria que gestionan la transición a los nuevos tipos de interés de referencia. Esto incluye los anuncios realizados por los organismos reguladores del LIBOR (incluida la Financial Conduct Authority (FCA) y la US Commodity Futures Trading Commission) con respecto a la transición desde el LIBOR (incluidos LIBOR GBP, LIBOR USD y LIBOR JPY) al Sterling Overnight Index Average Rate (SONIA), el Secured Overnight Financing Rate (SOFR), y el Tokyo Overnight Average Rate (TONA), respectivamente.

En respuesta a estos anuncios, el Grupo ha establecido un programa de transición en el que interviene el área de Tesorería y Finanzas bajo la supervisión del Director Financiero. El objetivo del programa es definir en qué áreas del negocio existen exposiciones al LIBOR, y preparar y presentar un plan de acción para permitir una transición fluida hacia tipos de referencia alternativos. El Grupo pretende que su transición y sus planes alternativos estén en marcha a finales de 2020.

Ninguno de los contratos vigentes del Grupo referenciados a LIBOR GBP incluyen provisiones alternativas sólidas y adecuadas para una interrupción de los tipos de interés referenciados. Los distintos grupos de trabajo en la industria están trabajando en un lenguaje alternativo para distintos instrumentos y diferentes tipos, que el Grupo está supervisando minuciosamente y que aplicará cuando corresponda.

La Compañía mantiene una relación continua con las Entidades Financieras *Arrangers* de la deuda actual para gestionar los pasivos bancarios afectados al tipo LIBOR GBP.

A 31 de diciembre de 2019 si el tipo de interés de los préstamos a tipo variable se hubiera incrementado o hubiera disminuido en 20 puntos básicos, manteniéndose el resto de las variables constantes, el beneficio antes de impuestos del año habría sido 1.473 miles de euros mayor y 1.473 miles de euros menor, respectivamente (en 2018: 1.638 miles de euros mayor y 1.638 miles de euros menor, respectivamente).

El tipo de interés revisable, que es aplicable, principalmente, a la deuda con el Banco Europeo de Inversiones, es un tipo de interés fijo que se mantiene durante un período (normalmente de 4 años). Al vencimiento de este período, se revisa por el Grupo y se decide si se quiere continuar con el mismo régimen o cambiarlo por un régimen a tipo fijo a vencimiento o variable. A este respecto, en 2019 se han convertido 25.573 miles de euros de préstamos BEI, de régimen tipo revisable a régimen tipo fijo a vencimiento, pasando de un tipo de interés de 1,630% a 0,719% (en 2018 no se produjo ninguna modificación de régimen).

Como consecuencia de todo ello, la composición de deuda por tipos, a 31 de diciembre de 2019 se mantiene en 87% de deuda a tipo fijo, frente a un 13% variable (a 31 de diciembre de 2018: 88 % fijo y 12 % variable), si se considera el efecto derivado de las permutas de tipo de interés contratadas.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

b) Riesgo de crédito (Nota 10)

El riesgo de crédito del Grupo se origina por el efectivo y otros activos líquidos equivalentes, los instrumentos financieros derivados y depósitos en bancos e instituciones financieras, así como por la exposición al crédito de las cuentas comerciales a cobrar y las transacciones acordadas.

El riesgo de crédito relativo a las cuentas comerciales es reducido, puesto que los 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. El Grupo tiene, a 31 de diciembre de 2019, adicionalmente a las fianzas y otras garantías impuestas en metálico que figuran en el Estado de situación financiera consolidado, avales y otras garantías relacionadas con el curso normal del negocio por importe de 509.496 miles de euros (2018: 359.928 miles de euros).

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 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.

No se han excedido los límites de crédito durante el ejercicio, y la dirección no espera ninguna pérdida no provisionada por el incumplimiento de estas contrapartes.

c) 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 flujo de efectivo.

La política de riesgo de crédito descrita en el apartado anterior conduce a períodos medios de cobro reducidos. Adicionalmente, el Grupo ha acometido una reducción sustancial de costes y de necesidades de inversiones a realizar en los próximos años, que han tenido un efecto positivo en su generación de caja. Aunque a 31 de diciembre de 2019 el Grupo presenta un fondo de maniobra (calculado como el total de activos corrientes menos el total de pasivos corrientes) negativo de 1.327.773 miles de euros (2018: 385.016 miles de euros), tiene un EBITDA, calculado como la suma del resultado de explotación y de la amortización del inmovilizado, en el ejercicio de 2019 de 2.766.248 miles de euros (2018: 2.656.586 miles de euros), y no se considera que exista un riesgo para hacer frente a sus compromisos a corto plazo dados los flujos de caja operativos que el Grupo prevé que sigan siendo positivos a corto plazo. El incremento del Fondo de maniobra negativo se debe principalmente a las necesidades de fondos originadas por la inversión en Brasil (ver Nota 2.2). El Grupo hace un seguimiento de la generación de caja para asegurarse de que es capaz de hacer frente a sus compromisos financieros.

A 31 de diciembre de 2019 Aena S.M.E., S.A. mantiene 409.000 miles de euros disponibles en una línea de crédito sindicada, con vencimiento a largo plazo (Nota 15); 741.000 miles de euros disponibles de su Programa de Pagarés a corto plazo (ECP) emitido el 30 de octubre de 2019; 400.000 y 86.460 miles de euros de financiación disponible (no dispuesta) correspondientes a préstamos con BEI y 150.000 miles de euros de financiación disponible con Unicaja prevista disponer en 15 de enero de 2020 de un préstamo bilateral firmado el 12 de diciembre de 2019. Además el Grupo cuenta con un saldo de caja a 31 de diciembre de 2019 de 240.597 miles de euros.

El subgrupo dependiente LLAH III dispone de 36 millones de libras esterlinas en líneas de crédito no dispuestas (2018: 37 millones de libras esterlinas).

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

En la tabla que se muestra a continuación se incluye un análisis de los flujos de efectivo generados por los pasivos financieros y otras cuentas a pagar vinculados al Grupo y por los pasivos financieros relacionados con el préstamo con ENAIRE. La clasificación de las deudas con las entidades financieras se ha realizado y se ajusta al calendario de vencimientos y a las cláusulas incluidas en los respectivos contratos de financiación con dichas entidades en función de los hechos que pudieran afectar a cada contrato.

A 31 de diciembre 2019	2020	2021	2022	2023	2024	Siguientes	Total
Préstamo con ENAIRE (Nota 20)	633.619	546.349	535.836	514.364	512.641	2.599.670	5.342.479
Intereses devengados pdtes. de pago por préstamos con ENAIRE (Nota 34.f)	13.162	-	-	-	-	-	13.162
Préstamos con entidades de crédito AENA (Nota 20.b)	391.000	-	50.000	50.000	50.000	100.000	641.000
Intereses devengados pdtes. de pago por préstamo con entidades de crédito AENA (Nota 20.b)	40	-	-	-	-	-	40
Programa ECP AENA (Nota 20.b)	159.000	-	-	-	-	-	159.000
Préstamos con entidades de crédito LLAH III (Nota 20.b)	3.543	-	-	-	86.977	326.715	417.235
Entidades Públicas acreedoras por concesión AIRM (Nota 20)	-	-	-	-	-	47.222	47.222
Pasivos por arrendamientos Aena(Nota 20)	5.056	5.293	5.521	5.694	2.161	1.913	25.638
Pasivos por arrendamiento LLAH III (Nota 20)	4.764	3.264	3.253	3.565	3.782	23.222	41.850
Pasivos por arrendamiento ANB (Nota 20)	134	134	-	-	-	-	268
Préstamos con accionistas LLAH III (Nota 20.b)	-	-	-	54.518	-	-	54.518
Intereses devengados Préstamo accionistas LLAH III (Nota 20)	418	-	-	-	-	-	418
Otros pasivos financieros (Nota 20)	28.318	21.736	19.386	16.382	10.776	77.919	174.517
Cuentas comerciales a pagar y otras cuentas a pagar (excluyendo anticipos clientes y pasivos por impuesto) (Notas 10, 19)	526.943	-	-	-	-	-	526.943
Intereses Deuda AENA S.M.E., S.A. (*)	70.581	62.617	55.490	47.716	40.030	120.352	396.786
Intereses Deuda Bancaria LLAH III	17.151	16.549	16.549	16.549	15.307	39.709	121.814
Intereses Préstamo participativo LLAH III	4.631	4.631	4.631	3.907	-	-	17.800

(*) Cálculo estimado de los intereses sobre la deuda media anual de cada período calculado con el tipo de interés medio del período enero-diciembre 2019.

A 31 de diciembre 2018	2019	2020	2021	2022	2023	Siguientes	Total
Préstamo con ENAIRE (Notas 20 y 34.f)	633.744	633.619	546.349	535.836	514.364	3.112.311	5.976.223
Intereses devengados pdtes. de pago por préstamos con ENAIRE (Nota 34.f)	14.895	-	-	-	-	-	14.895
Préstamos con entidades de crédito AENA (Nota 20.b)	-	-	-	650.000	-	-	650.000
Intereses devengados pdtes. de pago por préstamo con entidades de crédito AENA (Nota 20.b)	1.841	-	-	-	-	-	1.841
Préstamos con entidades de crédito (Nota 20.b)	51.419	-	-	-	-	344.019	395.438
Entidades Públicas acreedoras por concesión AIRM	-	-	-	-	-	47.590	47.590
Pasivos por arrendamientos financieros (Nota 20.c)	2.246	2.339	2.426	2.498	2.694	8.002	20.205
Préstamos con accionistas LLAH III (Nota 20.b)	-	-	-	-	51.854	-	51.854
Intereses devengados Préstamo accionistas LLAH III (Nota 20)	398	-	-	-	-	-	398
Otros pasivos financieros (Nota 20)	28.870	44.499	8.918	21.524	14.840	33.740	152.391
Cuentas comerciales a pagar y otras cuentas a pagar (excluyendo anticipos clientes y pasivos por impuesto) (Notas 10, 19)	465.686	-	-	-	-	-	465.686
Intereses Deuda AENA S.M.E., S.A. (*)	82.113	73.898	65.860	54.325	43.614	154.299	474.109
Intereses Deuda Bancaria LLAH III	15.857	15.857	15.857	15.857	15.857	52.775	132.060
Intereses Préstamo participativo LLAH III	4.148	4.148	4.148	4.148	4.148	-	20.740

(*) Cálculo estimado de los intereses sobre la deuda media anual de cada período calculado con el tipo de interés medio del período enero-diciembre 2018.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El detalle de los préstamos de AENA S.M.E., S.A. por tipo de interés aplicable y el tipo de interés medio anual a 31 de diciembre de 2019 y a 31 de diciembre de 2018, teniendo en cuenta la cobertura derivada de las permutas de tipo de interés contratadas (ver Nota 12) es el siguiente:

Miles de euros	31 de diciembre de 2019		31 de diciembre de 2018	
	Saldo	Tasa media	Saldo	Tasa media
Variable	736.602	0,21	818.772	0,18
Revisable	-	1,61	27.400	1,61
Fijo	4.855.878	1,40	5.780.051	1,45
TOTAL	5.592.480	1,25	6.626.223	1,30

3.3 Gestión del capital

Los objetivos del Grupo a la hora de gestionar capital son salvaguardar la capacidad del mismo para continuar como un negocio en marcha y así poder proporcionar rendimiento al accionista y mantener una estructura de capital óptima para reducir el coste de capital.

El Grupo hace un seguimiento de la estructura de capital en función del ratio de endeudamiento. (ver Nota 20).

Adicionalmente, en el marco del Plan Estratégico 2018-2021, el Consejo de Administración de AENA aprobó una política de retribución a los accionistas consistente en la distribución como dividendos de un importe equivalente al 80% del beneficio neto individual anual, excluyendo partidas extraordinarias. Esta política se aprobó para la distribución de beneficios de los ejercicios 2018, 2019 y 2020. No obstante, el Consejo de Administración podría modificarla si concurrieran circunstancias excepcionales, en los términos que se detallan en la propia política.

4. Estimaciones y juicios contables

La preparación de las Cuentas anuales consolidadas bajo NIIF requiere la realización de asunciones y estimaciones que tienen un impacto sobre el importe reconocido de los activos, pasivos, ingresos, gastos y desgloses con ellos relacionados. Las estimaciones y las hipótesis realizadas se basan, entre otros, en la experiencia histórica u otros factores, incluidas expectativas de sucesos futuros, considerados razonables bajo los hechos y circunstancias considerados a la fecha de estado de situación financiera. Los resultados reales podrían resultar diferentes de los estimados.

La comprensión de las políticas contables para estos elementos es importante para la comprensión de las cuentas anuales consolidadas. A continuación se proporciona mayor información con respecto a las estimaciones y supuestos utilizados para estos elementos de acuerdo con las NIIF, que debe considerarse conjuntamente con las notas de las Cuentas anuales consolidadas.

Las políticas contables más críticas, que reflejan las asunciones y estimaciones de gestión significativas para determinar importes en las Cuentas anuales consolidadas, son las siguientes:

- (a) Determinación de Unidades generadoras de efectivo (Nota 2.8).
- (b) Eventual deterioro de activos intangibles, inmovilizado material e inversiones inmobiliarias.
- (c) Vidas útiles de inmovilizado material.
- (d) Evaluación de litigios, provisiones, compromisos, activos y pasivos contingentes al cierre.
- (e) Valor razonable de instrumentos financieros derivados.
- (f) Hipótesis empleadas en la determinación de los pasivos por compromisos por pensiones y otros compromisos con el personal.
- (g) Criterios de reconocimiento de ingresos regulados en el período DORA.
- (h) Criterios de reconocimiento de ingresos de las rentas mínimas garantizadas del contrato con World Duty Free Global (DUFY).
- (i) Juicios y fuentes de incertidumbre relacionados con la aplicación de las NIIF 9 y NIIF 15.

Algunas de estas políticas contables requieren la aplicación de juicio significativo por parte de la dirección para la selección de las asunciones adecuadas para determinar estas estimaciones. Estas asunciones y estimaciones se basan en la

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

experiencia histórica, el asesoramiento de consultores expertos, previsiones y otras circunstancias y expectativas al cierre del ejercicio. La evaluación de la dirección se considera en relación con la situación económica global de la industria donde opera el Grupo, teniendo en cuenta el desarrollo futuro del negocio. Por su naturaleza, estos juicios están sujetos a un grado inherente de incertidumbre, y, por tanto, los resultados reales podrían diferir materialmente de las estimaciones y asunciones utilizadas. En tal caso, los valores de los activos y pasivos se ajustarían.

A la fecha de preparación de las presentes Cuentas anuales consolidadas no se esperan cambios relevantes en las estimaciones, por lo que no existen perspectivas de ajuste significativo a los valores en los activos y pasivos reconocidos a 31 de diciembre de 2019 y de 2018.

A pesar de que estas estimaciones se han realizado en función de la mejor información disponible al cierre de cada ejercicio sobre los hechos analizados, es posible que acontecimientos que puedan tener lugar en el futuro obliguen a modificarlas, lo que se haría, conforme a lo establecido en la NIC 8, de forma prospectiva reconociendo los efectos del cambio de estimación en la correspondiente cuenta de resultados consolidada. Las políticas contables más significativas del Grupo se describen con mayor detalle en la Nota 2.

A continuación se explican las estimaciones y juicios que tienen un riesgo significativo de dar lugar a un ajuste material en los importes en libros de los activos y pasivos dentro del ejercicio siguiente.

(a) y (b) Determinación de Unidades generadoras de flujos de efectivo y deterioro del fondo de comercio, activos intangibles, inmovilizado material e inversiones inmobiliarias

El Grupo comprueba anualmente si el fondo de comercio, los activos intangibles, el inmovilizado material y las inversiones inmobiliarias han sufrido alguna pérdida por deterioro del valor, de acuerdo con la política contable descrita en la Nota 2.8, en la que se describe cómo la dirección identifica las unidades generadoras de efectivo (UGE) y la metodología utilizada para someter los activos a ellas asignados a las pruebas de deterioro. La identificación y agrupación de las UGE está basada en la generación de ingresos y de flujos de efectivo identificables para estos grupos de activos, así como en ciertas otras hipótesis basadas en cómo la dirección gestiona dichos activos y en el marco regulatorio a ellos aplicable. Asimismo, los importes recuperables de las UGE se han determinado basándose en cálculos del valor en uso. Dichos cálculos están basados en estimaciones basadas en hipótesis y asunciones relacionadas con proyecciones de resultados, proyecciones de inversiones y de capital circulante, tasas de descuento y tasas de crecimiento. Cambios y variaciones en una o más de dichas hipótesis podrían afectar la identificación de las UGE y la estimación del importe recuperable utilizado a efectos de comprobar el deterioro de las mismas.

(c) Vidas útiles de inmovilizado material

La contabilización de inversiones en inmovilizado material implica la realización de estimaciones para determinar la vida útil de los elementos de Inmovilizado material a los efectos de su amortización. La determinación de las vidas útiles está asociada a estimaciones relacionadas con el nivel de utilización de los activos y con la evolución tecnológica esperada de los mismos. Las hipótesis respecto al nivel de utilización, marco tecnológico y su desarrollo futuro implican un grado significativo de juicio, teniendo en cuenta que estos aspectos resultan de difícil previsión. Cambios en el nivel de utilización de los activos o variaciones en su evolución tecnológica podrían resultar en revisiones de las vidas útiles y, consecuentemente, en la amortización de los mismos.

(d) Evaluación de litigios, provisiones, compromisos, activos y pasivos contingentes

Las provisiones se reconocen cuando es probable que una obligación presente, fruto de sucesos pasados, dé lugar a una salida de recursos y el importe de la obligación se puede estimar de forma fiable. El Grupo realiza una estimación de los importes a liquidar en el futuro en relación con compromisos laborales, expropiaciones, litigios pendientes, impuestos, actuaciones medioambientales u otros pasivos. Dichas estimaciones están sujetas a interpretaciones de los hechos y circunstancias actuales y futuros y a la correspondiente estimación de los impactos financieros derivados de dichos hechos y circunstancias.

(e) Valor razonable de instrumentos financieros derivados

El Grupo utiliza instrumentos financieros derivados con el fin de mitigar los riesgos derivados principalmente de las variaciones de los tipos de interés asociados a su financiación. Los instrumentos financieros derivados se reconocen al inicio del contrato a su valor razonable, ajustando dicho valor con posterioridad en cada fecha de cierre.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Los datos que se utilizan para calcular el valor razonable de los instrumentos financieros derivados se basan en datos observables de mercado que estén disponibles, ya sea sobre la base de precios de cotización de mercado o mediante la aplicación de técnicas de valoración (Nivel 2). Las técnicas de valoración utilizadas para calcular el valor razonable de los instrumentos financieros derivados incluyen el descuento de flujos de caja futuros asociados a los mismos, utilizando suposiciones basadas en las condiciones del mercado a la fecha de la valoración o el uso de precios establecidos para instrumentos similares, entre otros. Estas estimaciones se basan en información de mercado disponible y técnicas de valoración adecuadas. El uso de diferentes hipótesis de mercado y/o técnicas de estimación puede tener un efecto significativo sobre los valores razonables calculados.

(f) Provisiones por obligaciones con el personal

El cálculo del gasto por pensiones, y otros gastos por prestaciones posteriores a la jubilación requiere la aplicación de varias hipótesis. El Grupo Aena estima al cierre de cada ejercicio la provisión necesaria para hacer frente a los compromisos por pensiones y obligaciones similares, de acuerdo con el asesoramiento de actuarios independientes. Los cambios que afectan a dichas hipótesis pueden dar como resultado diferentes importes de gastos y pasivos contabilizados. Las hipótesis más importantes son la inflación, la edad de jubilación y la tasa de descuento utilizada. Los cambios en dichas hipótesis tendrán un impacto sobre los gastos y pasivos futuros por pensiones.

(g) Criterios de reconocimiento de ingresos regulados en el período DORA.

De acuerdo con los criterios indicados en la Nota 2.21, estos ingresos se reconocen en el momento de la prestación del servicio aeroportuario, por el importe correspondiente a la tarifa regulada aplicable bajo DORA.

(h) Reconocimiento de ingresos de las rentas mínimas garantizadas del contrato con World Duty Free Global (DUFY)

Durante el ejercicio 2013, AENA S.M.E., S.A. adjudicó a World Duty Free Group (DUFY) un contrato plurianual para la gestión de las tiendas de *duty free* y *duty paid* en tres lotes de aeropuertos hasta el año 2020, cuyos cánones se basan en los volúmenes de ventas realizadas por dichas tiendas. La dirección del Grupo evaluó las características sustanciales del contrato de acuerdo con las políticas contables descritas en las Notas 2.21 y 2.22 y concluyó que los ingresos derivados de dicho contrato deben reconocerse en función de su devengo, considerando los cánones percibidos como contingentes, aunque contractualmente se establezca el pago de ciertos cánones independientemente del volumen de venta realizado por las tiendas. El juicio de la dirección en determinar la variabilidad de los cánones del contrato se ha basado en la sustancia del mismo y en los factores futuros de variabilidad que influyen en la determinación de los cánones, como los espacios asignados a las tiendas, el tiempo de disponibilidad de dichos espacios, la variabilidad del tráfico aeroportuario de pasajeros y la posibilidad de las partes de obtener una rentabilidad mínima asociada al contrato, entre otros factores. Cambios futuros en las condiciones del contrato evaluados por la dirección del Grupo podrían conducir a un criterio de reconocimiento de ingresos distinto del que AENA S.M.E., S.A. ha aplicado hasta el momento a este contrato. Para los nuevos contratos con similares características a éste, el Grupo ha seguido este criterio de reconocimiento de ingresos.

5. Información financiera por segmentos

El Grupo desarrolla sus actividades de negocios basándose en los siguientes segmentos: Aeropuertos, Servicios inmobiliarios, Internacional y SCAIRM.

El segmento de Aeropuertos recoge sustancialmente las operaciones del Grupo como gestor de los aeropuertos que se detallan en la Nota 1 y se identifican en la actividad denominada aeronáutica. Asimismo, el segmento de Aeropuertos incluye la actividad de gestión de los espacios comerciales en las terminales aeroportuarias y la red de aparcamientos, que se identifican en la actividad denominada Comercial, de acuerdo con los criterios explicados en la Nota 2.21 de las Cuentas Anuales consolidadas.

El segmento de Servicios inmobiliarios incluye sustancialmente la explotación por el Grupo de los activos de naturaleza industrial e inmobiliaria que no están incluidos en dichas terminales.

El segmento de Internacional se corresponde con la actividad de desarrollo internacional del Grupo, y coincide con las operaciones de la subsidiaria Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A., que consisten en inversiones en otros gestores aeroportuarios, principalmente en Reino Unido, Brasil, México y Colombia (ver Nota 2.2). La información correspondiente

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

al grupo LLAH III se incluye dentro del segmento de Internacional, dado que sus ingresos ordinarios, su resultado y sus activos son inferiores al 10 % de los valores agregados del Grupo.

El segmento SCAIRM se corresponde con la actividad de la Sociedad “Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A.” que se considera, asimismo, una única unidad generadora de efectivo en sí misma.

El Presidente y Consejero Delegado es la máxima autoridad en la toma de decisiones operativas. El Grupo ha determinado los segmentos operativos basándose en la información que revisa el Presidente y Consejero Delegado a efectos de asignar recursos y evaluar el rendimiento.

El Presidente y Consejero Delegado evalúa el rendimiento de los segmentos operativos en función del EBITDA (definido como el resultado antes del resultado financiero, del impuesto sobre las ganancias y de las amortizaciones, es decir, calculado como la suma del resultado de explotación y de la amortización del inmovilizado). Durante los ejercicios 2019 y 2018, el EBITDA calculado de la manera explicada anteriormente, ha sido ajustado por los deterioros y bajas de inmovilizado.

La información financiera por segmentos que se ha suministrado a la máxima autoridad para la toma de decisiones para los ejercicios 2019 y 2018 se obtiene del sistema de contabilidad analítica del Grupo, y se ha valorado de acuerdo con criterios uniformes a los aplicados en estas Cuentas anuales consolidadas. La información financiera por segmentos se presenta tal y como se analiza en la actualidad por la máxima autoridad en la toma de decisiones.

La contabilidad analítica del grupo se basa en la metodología de costes ABC (*Activity Based Costing*) para la determinación del coste de los servicios prestados, tanto aeroportuarios como comerciales.

Esta metodología establece la asignación de gastos según su naturaleza a las distintas actividades definidas en el modelo que son tanto operativas como de apoyo, bajo la premisa de que los servicios consumen actividades y éstas a su vez consumen recursos.

Atendiendo a la filosofía del ABC, las actividades de apoyo técnico y administrativo recogen básicamente el conjunto de gastos indirectos o generales que son necesarios para el funcionamiento operativo de los aeropuertos. Las actividades de apoyo vuelcan su coste a las actividades operativas y éstas a su vez reparten el suyo a los servicios prestados mediante criterios de reparto objetivos y causales.

Las asignaciones de costes se realizan mediante relaciones causa-efecto a lo largo de todo el modelo, de modo que el resultado obtenido es el fiel reflejo de la realidad operativa y de gestión de la organización.

Por otra parte, los gastos de la unidad corporativa son asignados de acuerdo con la misma metodología ABC. Las actividades definidas en el modelo corporativo son el reflejo del organigrama del grupo y, por tanto, define dichas actividades como unidades consumidoras de recursos. Cada dirección asigna los gastos en origen (personal, gastos corrientes, amortizaciones, etc.) según su naturaleza a las distintas actividades definidas, estableciendo de este modo el consumo de recursos por actividades.

Una vez obtenido el coste por actividad, el modelo establece relaciones causa-efecto entre las actividades y los objetos finales de coste mediante distintos criterios de reparto, atribuyendo de este modo el consumo de recursos a los servicios prestados y por ende a los segmentos de negocio.

En la información financiera por segmentos a 31 de diciembre de 2019 se han ajustado los costes de acuerdo a la Resolución del DORA de 27 de enero de 2017. De conformidad con dicho documento y con fines regulatorios, los costes de la actividad aeroportuaria se han reducido en 38,5 millones de euros (incluyendo el coste de capital al 6,98 %) con el siguiente desglose: Personal 1,6 millones de euros; Amortización 11,4 millones de euros; Otros Gastos de Explotación 12 millones de euros y Coste de Capital 13,5 millones de euros. Por tanto, se ha procedido a minorar en los datos anuales de 2019 el coste de la actividad aeronáutica en 23,5 millones de euros en gastos de explotación por la citada reasignación de costes, traspasándose dichos gastos a los servicios sujetos a precio privado incluidos en la actividad “Comercial”.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

En la información financiera por segmentos a 31 de diciembre de 2018 se ajustaron los costes de acuerdo a la Resolución del DORA de 27 de enero de 2017. De conformidad con dicho documento y con fines regulatorios, los costes de la actividad aeroportuaria se redujeron en 35,9 millones de euros (incluyendo el coste de capital al 6,98 %) con el siguiente desglose: Personal 1,6 millones de euros; Amortización 11,9 millones de euros; Otros Gastos de Explotación 10,1 millones de euros y Coste de Capital 12,3 millones de euros. Por tanto, se procedió a minorar en los datos anuales de 2018 el coste de la actividad aeronáutica en 23,6 millones de euros en gastos de explotación por la citada reasignación de costes, traspasándose dichos gastos a los servicios sujetos a precio privado incluidos en la actividad “Comercial”.

La conciliación del EBITDA y el EBITDA ajustado con el Resultado del ejercicio para los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2019 y el 31 de diciembre de 2018 es la siguiente:

Concepto	31 de diciembre de 2019	31 de diciembre de 2018
Total EBITDA ajustado	2.775.644	2.718.941
Deterioros y bajas de inmovilizado	(9.396)	(62.355)
Total EBITDA segmentos	2.766.248	2.656.586
Amortización del inmovilizado	(788.969)	(806.383)
Resultado de explotación	1.977.279	1.850.203
Gastos financieros – netos	(116.876)	(133.005)
Participación en el resultado de asociadas	22.446	20.155
Impuesto sobre las ganancias	(437.174)	(409.602)
Resultado del ejercicio	1.445.675	1.327.751
Resultado atribuible a socios externos	3.653	(131)
Resultado del ejercicio atribuible al accionista dominante	1.442.022	1.327.882

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

La información financiera por segmentos para los ejercicios 2019 y 2018 es la siguiente (en miles de euros):

31 de diciembre de 2019	Aeropuertos		Servicios inmobiliarios	Subtotal	AIRM	Internacional	Ajustes (*)	Total consolidado
	Aeronáutico	Comercial						
Ingresos ordinarios-	2.843.947	1.236.939	78.659	4.159.545	15.209	270.208	(1.402)	4.443.560
<i>Cientes externos</i>	<i>2.843.843</i>	<i>126.939</i>	<i>78.659</i>	<i>3.049.441</i>	<i>15.209</i>	<i>268.910</i>	-	<i>3.333.560</i>
<i>Intersegmentos</i>	<i>104</i>	-	-	<i>104</i>	-	<i>1.298</i>	<i>(1.402)</i>	-
Otros ingresos de explotación	49.248	10.852	1.462	61.562	61	204	(2.134)	59.693
Total Ingresos	2.893.195	1.247.791	80.121	4.221.107	15.270	270.412	(3.536)	4.503.253
Aprovisionamientos	(170.206)	-	-	(170.206)	(1.467)	-	1.131	(170.542)
Personal	(352.579)	(41.056)	(9.245)	(402.880)	(4.199)	(49.094)	-	(456.173)
Otros gastos de explotación	(753.687)	(175.270)	(26.032)	(954.989)	(12.178)	(124.363)	2.400	(1.089.130)
Amortizaciones	(605.112)	(99.668)	(15.776)	(720.556)	(2.037)	(66.376)	-	(788.969)
Deterioros y bajas de inmovilizado	(7.643)	(1.541)	(155)	(9.339)	-	(57)	-	(9.396)
Otros resultados	1.154	483	(13.403)	(11.766)	2	-	-	(11.764)
Total gastos	(1.888.073)	(317.052)	(64.611)	(2.269.736)	(19.879)	(239.890)	3.531	(2.525.974)
EBITDA	1.610.234	1.030.407	31.286	2.671.927	(2.572)	96.898	(5)	2.766.248
Deterioros y bajas de inmovilizado	7.643	1.541	155	9.339	-	57	-	9.396
EBITDA ajustado	1.617.877	1.031.948	31.441	2.681.266	(2.572)	96.955	(5)	2.775.644
Resultado de explotación	1.005.122	930.739	15.510	1.951.371	(4.609)	30.522	(5)	1.977.279
Resultado financiero	(69.263)	(19.489)	(2.795)	(91.547)	(1.462)	(23.867)	-	(116.876)
Participación en el resultado de asociadas	-	-	-	-	-	22.446	-	22.446
Resultado antes de impuestos	935.859	911.250	12.715	1.859.824	(6.071)	29.101	(5)	1.882.849
Total Activo	-	-	-	14.043.052	59.438	1.337.541	(549.488)	14.890.543
Total Pasivo	-	-	-	7.761.801	52.400	1.067.133	(372.667)	8.508.667

31 de diciembre de 2018	Aeropuertos		Servicios inmobiliarios	Subtotal	Internacional	Ajustes (*)	Total consolidado
	Aeronáutico	Comercial					
Ingresos ordinarios-	2.754.249	1.144.150	67.215	3.965.614	237.856	(2.064)	4.201.406
<i>Cientes externos</i>	<i>2.754.227</i>	<i>1.144.150</i>	<i>67.215</i>	<i>3.965.592</i>	<i>235.814</i>	-	<i>4.201.406</i>
<i>Intersegmentos</i>	<i>22</i>	-	-	<i>22</i>	<i>2.042</i>	<i>(2.064)</i>	-
Otros ingresos de explotación	98.569	18.200	1.743	118.512	201	130	118.843
Total Ingresos	2.852.818	1.162.350	68.958	4.084.126	238.057	(1.934)	4.320.249
Aprovisionamientos	(174.694)	-	-	(174.694)	-	1.758	(172.936)
Personal	(324.629)	(40.660)	(9.560)	(374.849)	(48.876)	-	(423.725)
Otros gastos de explotación	(702.982)	(174.803)	(22.128)	(899.913)	(106.689)	126	(1.006.476)
Amortizaciones	(626.966)	(107.303)	(16.676)	(750.945)	(55.438)	-	(806.383)
Deterioros de inmovilizado	(43.061)	(2.914)	(273)	(46.248)	-	-	(46.248)
Resultados en bajas de inmovilizado	(13.128)	(2.448)	(260)	(15.836)	(271)	-	(16.107)
Otros resultados	457	1.364	8	1.829	-	-	1.829
Total gastos	(1.885.003)	(326.764)	(48.889)	(2.260.656)	(211.274)	1.884	(2.470.046)
Resultado de explotación	967.815	835.586	20.069	1.823.470	26.783	(50)	1.850.203
Amortizaciones	626.966	107.303	16.676	750.945	55.438	-	806.383
EBITDA	1.594.781	942.889	36.745	2.574.415	82.221	(50)	2.656.586
Deterioros y bajas de inmovilizado	56.189	5.362	533	62.084	271	-	62.355
EBITDA ajustado	1.650.970	948.251	37.278	2.636.499	82.492	(50)	2.718.941
Resultado financiero	(99.479)	(11.127)	(3.387)	(113.993)	(19.012)	-	(133.005)
Participación en el resultado de asociadas	-	-	-	-	20.155	-	20.155
Resultado antes de impuestos	868.336	824.459	16.682	1.709.477	27.926	(50)	1.737.353
Total Activo	-	-	-	14.173.557	907.811	(182.298)	14.899.070
Total Pasivo	-	-	-	8.236.275	646.388	(7.398)	8.875.265

(*) La columna de ajustes incluye principalmente los ajustes de consolidación.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El Grupo ha realizado la aplicación inicial de la NIIF 16 con fecha del 1 de enero de 2019 lo que ha implicado el registro de *Activos por derecho de uso* y *Pasivos por arrendamiento* por importe de 49.437 miles de euros para registrar contratos que previamente se habían tratado como arrendamientos operativos (Nota 2.1). A 31 de diciembre de 2019, estos activos y pasivos se han asignado a los distintos segmentos del Grupo aplicando los criterios del sistema de contabilidad analítica descritos anteriormente.

Como consecuencia de la entrada en vigor de la NIIF 16 se han reconocido gastos financieros y de amortización en lugar de gastos de arrendamiento. Durante el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2019, el Grupo ha reconocido 6.378 miles de euros de gasto por amortización de los Activos por derecho de uso y 1.939 miles de euros de gasto financiero devengados por el Pasivo por arrendamiento asociado a estos contratos, minorando el gasto por arrendamiento en 7.334 miles de euros. La diferencia de criterio entre el gasto fiscal y contable ha implicado el registro de una diferencia temporaria en el impuesto de sociedades por importe de 87 miles de euros.

Adicionalmente, dado que la nueva norma deroga también la SIC-15 “Arrendamientos Operativos—Incentivos” (Nota 2.2), la Cuenta de resultados del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2019 del negocio comercial incluye 12.133 miles de euros de ingresos comerciales por tiendas libres de impuestos que no hubieran aparecido como tales en caso de vigencia de la NIC 17 y la SIC-15. Tales ingresos se ven compensados por un aumento de gastos financieros en la misma cantidad, no produciéndose, por tanto, impacto en el resultado neto del período por esta causa.

En consecuencia, el impacto total en la Cuenta de Resultados del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2019 derivado de todos los hechos anteriores es negativo en 896 miles de euros, en tanto que el EBITDA y EBITDA ajustado aumenta en 19.467 miles de euros.

La adopción de la NIIF 16 ha supuesto que el importe de las ganancias por acción haya disminuido en 0,005971 euros para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2019.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Desglose de ingresos ordinarios

El desglose de los ingresos ordinarios del Subtotal incluido en la Información financiera por segmentos (sin tener en cuenta el segmento Internacional y los Ajustes), por tipología de servicios prestados es como sigue:

	2019	2018
Servicios Aeroportuarios	2.843.947	2.754.249
Aeronáuticos - Prestaciones Patrimoniales	2.768.380	2.676.491
Aterrizajes	743.409	732.952
Estacionamientos	44.696	37.431
Pasajeros	1.284.742	1.227.104
Pasarelas telescópicas	101.183	106.830
Seguridad	440.930	426.749
Handling	108.591	100.830
Carburante	32.980	33.747
Catering	11.849	10.848
Resto servicios aeroportuarios ⁽¹⁾	75.567	77.758
 Servicios Comerciales	 1.236.939	 1.144.150
Arrendamientos	34.452	33.591
Tiendas	114.805	106.428
Tiendas Duty Free	343.755	318.046
Restauración	224.344	200.690
Rent a car	154.362	152.739
Aparcamiento	158.489	143.797
Publicidad	26.043	33.171
Servicios VIP ⁽²⁾	78.834	64.228
Resto ingresos comerciales ⁽³⁾	101.855	91.460
 Servicios inmobiliarios	 78.659	 67.215
Arrendamientos	14.672	12.632
Terrenos	29.908	24.166
Hangares	8.092	8.145
Centros Logísticos de Carga	17.412	15.383
Explotaciones Inmobiliarias	8.575	6.889

1) Incluye, Mostradores Utilización 400 Hz, Servicio Contraincendios, Consignas y Otros Ingresos.

2) Incluye Alquiler de Salas VIP, paquetes VIP, resto de Salas, Fast-track y Fast-lane.

3) Incluye Explotaciones Comerciales (Servicios Bancarios, Máquinas de plastificado de equipajes, telecomunicaciones, Máquinas vending, etc.), Suministros Comerciales, Filmaciones y Grabaciones.

El Grupo desarrolla sus operaciones en España, excepto por el segmento de Internacional que mantiene sus inversiones principales en Reino Unido, Brasil, México y Colombia.

Un importe aproximado de ingresos ordinarios de 444.448 miles de euros, 426.367 miles de euros y 373.513 miles de euros para el ejercicio 2019 corresponden a tres clientes, respectivamente (tres clientes para el ejercicio 2018: 421.337 miles de euros, 399.340 miles de euros y 350.906 miles de euros, respectivamente). Estos ingresos corresponden al segmento de Aeropuertos.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Información geográfica:

Los ingresos ordinarios procedentes de clientes externos se distribuyen geográficamente de la siguiente manera:

	2019	2018
País	Volumen	Volumen
España	4.175.651	3.966.773
Brasil	401	-
Reino Unido	258.466	227.549
Luxemburgo	284	-
Estados Unidos	28	-
México	7.272	5.764
Colombia	1.458	1.291
Cuba	-	29
TOTAL	4.443.560	4.201.406

Los epígrafes de Inmovilizado Material, Activos Intangibles e Inversiones Inmobiliarias dentro de los activos no corrientes del estado de situación financiera adjunto, valorados a valor neto contable, están localizados de la siguiente forma:

Ejercicio 2019:

País	I.material	A.Intangibles	I.Inmobiliarias	TOTAL
España	12.409.696	159.471	140.928	12.710.095
Brasil	103	502.155	-	502.258
Reino Unido	260.907	347.618	-	608.525
	12.670.706	1.009.244	140.928	13.820.878

Ejercicio 2018:

País	I.material	A.Intangibles	I.Inmobiliarias	TOTAL
España	12.614.929	147.049	138.183	12.900.161
Reino Unido	257.852	359.947	-	617.799
	12.872.781	506.996	138.183	13.517.960

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

La actividad en Reino Unido proviene del subgrupo dependiente LLAH III, de la cual se presenta la siguiente información previa a eliminaciones intercompañía:

Miles de euros	31 de diciembre de 2019	31 de diciembre de 2018
Activo no corriente	644.617	625.212
Activo corriente	53.652	49.838
Pasivo no corriente	657.643	566.021
Pasivo corriente	89.452	131.614

	31 de diciembre de 2019	31 de diciembre de 2018
Ingresos	258.466	227.549
Resultado de explotación	33.568	23.695
EBITDA	99.587	78.714
Resultado financiero	(24.733)	(23.418)
Resultado Bº/(Pº)	7.458	(267)
Resultado global del periodo	(614)	997
Flujo de efectivo de las actividades de explotación	52.627	44.866
Flujo de efectivo de las actividades de inversión	(28.916)	(53.236)
Flujo de efectivo de las actividades de financiación	(22.993)	(2.504)

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

6. Inmovilizado Material y Activos por Derechos de Uso

a) Inmovilizado material

	Terrenos y construcciones	Instalaciones técnicas y maquinaria	Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	Otro inmovilizado	Inmovilizado en curso	Total
A 1 de enero de 2019						
Coste o valoración	17.004.412	1.382.052	4.676.197	143.004	414.410	23.620.075
Transición IFRS16 (coste)	(17.829)	(8.636)	-	-	-	(26.465)
Amortización acumulada	(6.270.233)	(966.842)	(3.325.654)	(138.560)	-	(10.701.289)
Transición IFRS16 (amortización)	7.429	4.176	-	-	-	11.605
Deterioro	(41.792)	(2.434)	(1.418)	-	(361)	(46.005)
Importe neto en libros a 1 de enero de 2019	10.681.987	408.316	1.349.125	4.444	414.049	12.857.921
Altas	94.573	35.453	49.904	1.258	375.157	556.345
Bajas	(129.614)	(48.389)	(71.616)	(1.080)	(4.381)	(255.080)
Traspasos (Notas 7 y 8)	175.962	64.897	49.348	256	(293.387)	(2.924)
Diferencia conversión coste	12.113	1.685	-	-	1.395	15.193
Dotación a la amortización	(402.357)	(76.222)	(244.149)	(1.187)	-	(723.915)
Bajas amortización acumulada	66.722	44.146	67.489	1.075	-	179.432
Traspasos (Notas 7 y 8)	(3.683)	638	3.732	8	-	695
Diferencia conversión amort.	(2.866)	56	-	-	-	(2.810)
Aplicación deterioro	41.683	2.397	1.408	-	361	45.849
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2019	10.534.520	432.977	1.205.241	4.774	493.194	12.670.706
A 31 de diciembre de 2019						
Coste o valoración	17.139.617	1.427.062	4.703.833	143.438	493.194	23.907.144
Amortización acumulada	(6.604.988)	(994.048)	(3.498.582)	(138.664)	-	(11.236.282)
Deterioro	(109)	(37)	(10)	-	-	(156)
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2019	10.534.520	432.977	1.205.241	4.774	493.194	12.670.706

	Terrenos y construcciones	Instalaciones técnicas y maquinaria	Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	Otro inmovilizado	Inmovilizado en curso	Total
A 1 de enero de 2018						
Coste o valoración	16.827.701	1.373.078	4.600.852	142.313	379.165	23.323.109
Amortización acumulada	(5.897.992)	(958.156)	(3.122.921)	(138.094)	-	(10.117.163)
Deterioro	-	-	-	-	-	-
Importe neto en libros a 1 de enero de 2018	10.929.709	414.922	1.477.931	4.219	379.165	13.205.946
Altas	102.389	23.803	95.910	1.050	284.374	507.526
Bajas	(66.817)	(73.060)	(68.096)	(649)	(11.047)	(219.669)
Traspasos (Notas 7 y 8)	142.994	58.692	47.531	290	(237.717)	11.790
Diferencia conversión coste	(1.855)	(461)	-	-	(365)	(2.681)
Dotación a la amortización	(408.339)	(77.392)	(266.231)	(1.093)	-	(753.055)
Bajas amortización acumulada	48.200	69.892	65.399	637	-	184.128
Traspasos de amortización (Notas 7 y 8)	(12.532)	(1.247)	(1.901)	(10)	-	(15.690)
Diferencia conversión amortización	430	61	-	-	-	491
Dotación de deterioro ejercicio (Nota 4.a)	(41.792)	(2.434)	(1.418)	-	(361)	(46.005)
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2018	10.692.387	412.776	1.349.125	4.444	414.049	12.872.781
A 31 de diciembre de 2018						
Coste o valoración	17.004.412	1.382.052	4.676.197	143.004	414.410	23.620.075
Amortización acumulada	(6.270.233)	(966.842)	(3.325.654)	(138.560)	-	(10.701.289)
Deterioro	(41.792)	(2.434)	(1.418)	-	(361)	(46.005)
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2018	10.692.387	412.776	1.349.125	4.444	414.049	12.872.781

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Las principales adiciones que se han registrado en los ejercicios 2019 y 2018 se detallan a continuación:

Terrenos y construcciones

Las principales altas del ejercicio 2019 han sido la “Regeneración de pista 32R-14L” del aeropuerto de Adolfo Suárez-Madrid Barajas, el “Nuevo solado del edificio terminal” del aeropuerto de Palma de Mallorca, la “Mejora y adecuación de obra civil e instalaciones de las salas VIP” del aeropuerto de Barcelona-El Prat, los trabajos de adecuación de plataforma y calles de rodaje para aero-taxis del aeropuerto de London Luton, las actuaciones previstas relacionadas con los “Planes de aislamiento acústico” de los aeropuertos de Gran Canaria y Tenerife Norte, y la “Adecuación plataforma de aviación general” del aeropuerto de Ibiza.

Las puestas en explotación más significativas han sido la “Adecuación de la plataforma” del aeropuerto de Tenerife Sur, la “Adecuación de pavimento en plataforma” del aeropuerto de Girona, el “Suministro. con instalación de pasarelas y equipos de asistencia a aeronaves para terminal 2 fase II” del aeropuerto de Málaga, el “Recrecido de pavimento pista 12-30” del aeropuerto de Bilbao, y la “Ampliación de anillo de climatización de módulos C” del aeropuerto de Palma de Mallorca.

Durante el ejercicio 2018, las principales altas en terrenos y construcciones fueron la “Adecuación general de la plataforma” del aeropuerto de Tenerife Sur, las actuaciones previstas relacionadas con los “Planes de aislamiento acústico” de los aeropuertos de Palma de Mallorca y Valencia, y el “Recrecido del pavimento de la pista 12/30” del aeropuerto de Bilbao.

Las puestas en explotación más significativas se relacionaron con la “Reconstrucción de las plataformas B y C” y el “Incremento de la capacidad punta del SATE y nuevas funcionalidades en facturación” en el aeropuerto de Palma de Mallorca, la “Regeneración del pavimento de la pista 07L-25R” del aeropuerto de Barcelona- El Prat el “Recrecido de la pista de vuelo” del aeropuerto de Fuerteventura, y el “Nuevo solado de la planta baja de la T1 y en la T2” del aeropuerto de Adolfo Suárez-Madrid Barajas.

El Grupo posee inmuebles cuyo valor neto por separado de la construcción y del terreno, al cierre del ejercicio 2019 y 2018 es el siguiente:

	2019	2018
Terrenos	3.537.030	3.540.519
Construcciones	6.997.490	7.151.868
Total	10.534.520	10.692.387

Instalaciones técnicas, maquinaria, mobiliario y otro inmovilizado

En 2019 las adiciones en este epígrafe de inmovilizado material ascienden a 86.615 miles de euros entre las que destacan las siguientes:

- Vehículos auto-extintores 6X6 DE 10000L en los aeropuertos de Gran Canaria, Málaga, Tenerife Norte y Zaragoza, entre otros.
- Actuaciones relacionadas con el balizamiento del campo de vuelo del aeropuerto de Ibiza.
- Puestos desatendidos de control de pasaportes de los aeropuertos de Bilbao, Lanzarote, Fuerteventura y Gran Canaria.

En 2018 las adiciones en este epígrafe de inmovilizado material ascendieron a 120.763 miles de euros entre las que destacan las siguientes:

- Suministro e instalación de nuevos sistemas de control de pasaportes, puestos en uso en los aeropuertos de Palma de Mallorca, Alicante y Barcelona- El Prat.
- Actuaciones relacionadas con el balizamiento del campo de vuelo del aeropuerto de Málaga.
- Ampliaciones redes multiservicio de varios aeropuertos de la red.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- Suministro de nuevas bancadas para pasajeros de la T4 y T4S del aeropuerto de Adolfo Suárez-Madrid Barajas.
- Nuevas instalaciones electromecánicas para mejorar las comunicaciones verticales del aeropuerto de Adolfo Suárez-Madrid Barajas
- Adquisición equipamientos de comunicaciones y videoconferencia de los Servicios Centrales de AENA.

Inmovilizado en curso

Durante el ejercicio de 2019 las principales adiciones de inmovilizado en curso se refieren a los trabajos relacionados con la “Remodelación y ampliación edificio dique sur” del aeropuerto de Barcelona- El Prat, la “Adaptación del Sistema de Inspección de Equipajes en Bodega a nuevas EDS estándar 3” de varios aeropuertos de la red, el “Recricido de pista de vuelo” en el aeropuerto de Sevilla, y las “Mejoras funcionales en el edificio terminal” del aeropuerto de Tenerife Sur.

Además de las señaladas en el párrafo anterior, las principales actuaciones que se encuentran en ejecución a 31 de diciembre de 2019 son: “Sistemas SICA” en varios aeropuertos de la red, las “Actuaciones en balizamiento para cumplimiento de las normas técnicas” y la “Remodelación del edificio terminal Picasso T-2” del aeropuerto de Málaga. Y en el aeropuerto de Luton, las inversiones en el Proyecto Curium, que está progresando significativamente en todas sus áreas.

Durante el ejercicio de 2018 las principales adiciones en inmovilizado en curso se refirieron a los trabajos relacionados con la ampliación del edificio terminal, nuevo sistema de transporte de equipajes y desarrollo del sistema de transporte del aeropuerto de Londres Luton, los trabajos relacionados con la “Adecuación general de la plataforma” del aeropuerto de Tenerife Sur, “Ampliaciones de redes multiservicio” de varios aeropuertos de la red, y “Suministro e instalación de nuevos sistemas de control de pasaportes” en los aeropuertos de Adolfo Suárez-Madrid Barajas, Málaga, Ibiza y Menorca.

Además de las señaladas en el párrafo anterior, las principales actuaciones que se encontraban en ejecución a 31 de diciembre de 2018, fueron la “Ampliación anillo climatización modulo C Y D” del aeropuerto de Palma de Mallorca, y “Pasarelas y equipos de servicio” del aeropuerto de Málaga, entre otras. Y en el aeropuerto de Luton, las inversiones en el Proyecto Curium, que se concreta en la construcción de un edificio de aparcamientos, la remodelación y mejora de los accesos al aeropuerto, la ampliación y remodelación del edificio terminal con la ampliación de áreas comerciales, y el rediseño de las calles de rodaje para mejorar el flujo de tráfico y la ampliación de la plataforma. Este proyecto, que tiene como objetivo aumentar la capacidad actual desde 12 millones de pasajeros anuales a 18 millones en 2019, está progresando significativamente en todas sus áreas.

Bajas de inmovilizado no financiero

Durante el ejercicio 2019 se ha producido la baja definitiva de los elementos del aeropuerto de Murcia-San Javier que no habían sido cedidos al aeropuerto de Murcia – Corvera, operado también por el Grupo Aena a través de la sociedad Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM, S.M.E, S.A.) por un valor neto contable de 46.223 miles de euros, a los que correspondía un deterioro, registrado en el ejercicio 2018, de 45.849 miles de euros, aplicado en el ejercicio. Además, se han dado de baja por sustitución antiguos activos en la realización de su renovación, como los trabajos de regeneración de pista 32R-14L en el aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, los recricidos de las pistas de vuelo de los aeropuertos de Tenerife Norte y Tenerife Sur, y la red multiservicio del aeropuerto de Menorca.

Además en 2019 y 2018 se incluyen bajas correspondientes a reversiones de provisiones dotadas por expropiaciones o reclamaciones de proveedores, al producirse sentencias favorables para AENA (véase Nota 23).

Las bajas de inmovilizado material producidas durante el ejercicio 2019 con imputación a resultados han dado lugar a un resultado negativo total de 9.329 miles de euros (el resultado negativo de 9.396 miles de euros que figura en la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta incluye también -67 miles de euros de pérdidas en bajas de inversiones inmobiliarias). Adicionalmente, dentro de las bajas se incluyen los siguientes conceptos que no han generado resultado alguno en la cuenta de pérdidas y ganancias:

- Reversiones de provisiones dotadas en ejercicios anteriores por diferencias de justiprecio originadas, fundamentalmente, en procesos expropiatorios de terrenos, por inversiones medioambientales estimadas para

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

cumplir con la normativa vigente, y por litigios relacionados con obras, que han sido realizadas con cargo a cuentas de provisiones de riesgos y gastos (véase Nota 23) por importe total de 13.090 miles de euros.

- Abonos de proveedores de inmovilizado sobre importes activados en ejercicios anteriores, por importe de 7.034 miles de euros.

Durante el ejercicio 2018 se dieron de baja por sustitución antiguos activos en la realización de su renovación, como los trabajos de recrido de la pista del aeropuerto de La Palma, y las plataformas B y C del aeropuerto de Palma de Mallorca y los solados de la T1 del aeropuerto de Adolfo Suárez-Madrid Barajas; y diversas instalaciones de los aeropuertos de Barcelona- El Prat y Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

Además en 2018 se incluyen bajas correspondientes a reversiones de provisiones dotadas por expropiaciones o reclamaciones de proveedores, al producirse sentencias favorables para AENA (véase Nota 23).

Las bajas de inmovilizado material producidas durante el ejercicio 2018 con imputación a resultados dieron lugar a un resultado negativo total de -16.696 miles de euros (el resultado negativo de -16.107 miles de euros que figura en la cuenta de pérdidas y ganancias de 2018 incluía también mil euros de pérdidas en bajas de inmovilizado intangible, -209 miles de euros de pérdidas en bajas de inversiones inmobiliarias y 799 de beneficios procedentes de inmovilizado).

Adicionalmente, dentro de las bajas se incluyeron los siguientes conceptos cuyo importe no fue imputado a la cuenta de pérdidas y ganancias:

- Reversiones de provisiones dotadas en ejercicios anteriores por diferencias de justiprecio originadas, fundamentalmente, en procesos expropiatorios de terrenos, por inversiones medioambientales estimadas para cumplir con la normativa vigente, y por litigios relacionados con obras, que fueron realizadas con cargo a cuentas de provisiones de riesgos y gastos (véase Nota 21) por importe total de 13.523 miles de euros.
- Abonos de proveedores de inmovilizado sobre importes activados en ejercicios anteriores, por importe de 6.628 miles de euros.

Capitalización de intereses

Durante el año, el Grupo ha activado costes por intereses por importe de 458 miles de euros (2018: 570 miles de euros) (Nota 31).

Deterioro de valor de inmovilizado material:

Con fecha 15 de enero de 2019 se ha producido la interrupción de las operaciones aéreas civiles en la Base Aérea de Murcia San Javier. Este hecho se consideró que constituye uno de los supuestos que la normativa aplicable incluye dentro de los denominados “indicios de deterioro” de un activo. Asimismo, dado que, a 31 de diciembre de 2018, los flujos de efectivo derivados de la utilización continuada del mismo, hasta su cierre definitivo, eran insignificantes, pudo estimarse que el valor en uso de San Javier estaba muy cercano a su valor razonable menos los costes de venta. En consecuencia, se realizó el test de deterioro al nivel individual de dicho aeropuerto y se reconoció en 2018 una pérdida por deterioro por importe de 46.249 miles de euros, de los que en 2019 se han aplicado 45.849 miles de euros correspondiente al importe en libros de todos los activos que no pudieron ser reutilizados en el AIRM o en el resto de los aeropuertos de la red, con el siguiente detalle:

	2018	Aplicación	2019
Terrenos y construcciones	(41.792)	41.683	(109)
Instalaciones técnicas y maquinaria	(2.434)	2.397	(37)
Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	(1.418)	1.408	(10)
Inmovilizado material en curso	(361)	361	-
Total	(46.005)	45.849	(156)

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Por otro lado, en 2018, también se aplicaron a resultados el saldo de las subvenciones de capital relacionadas con los mencionados activos por un importe de 26.700 miles de euros, dando lugar a un impacto neto en la cuenta de resultados de 2018 de 19.549 miles de euros.

En 2019 y 2018, el Grupo no ha detectado indicios de deterioro del inmovilizado distintos a los mencionados en el párrafo anterior relativos a Murcia San Javier en el ejercicio 2018. Tal y como se señala en la Nota 4.1, a 31 de diciembre de 2019 la dirección del Grupo ha revisado los resultados de 2019 para evaluar si existen cambios significativos que puedan llevar a indicios de deterioro de los activos intangibles, inmovilizado material e inversiones inmobiliarias, concluyendo que no existen indicios de deterioro. No obstante, de acuerdo con el procedimiento descrito en la Nota 2.8, y para la red de aeropuertos que constituye el segmento de Aeropuertos descrito también en dicha nota, al cierre de los ejercicios 2019 y 2018 el Grupo efectuó el test de deterioro para la red de aeropuertos no identificando impactos significativos en las cuentas anuales a 31 de diciembre de 2019, y a 31 de diciembre 2018, respectivamente, inclusive después de aplicar sensibilidades sobre las variables utilizadas. Las principales premisas utilizadas en 2019 y 2018 fueron las siguientes:

	2019	2018
Tasa crecimiento	1,50 %	1,50%
Tasa de descuento antes de impuestos	5,40 %	6,98%
Tasa de descuento después de impuestos	4,05 %	5,23%

El Grupo ha realizado los cálculos de valor recuperable sobre la base de las proyecciones financieras aprobadas por la dirección, teniendo en cuenta las proyecciones incluidas en el DORA (ver Nota 3.1), para el periodo de cuatro ejercicios (2020-2023).

La tasa de descuento aplicada a las proyecciones de flujos de efectivo es el Coste Medio Ponderado del Capital antes de impuestos (CMPC_{AI}) estimado en el DORA de acuerdo con la metodología CAPM (*Capital Asset Pricing Model*), y está determinada por la media ponderada del coste de los recursos propios y del coste de los recursos ajenos.

Las proyecciones de flujos de efectivo a partir del quinto año se calculan utilizando una tasa constante de crecimiento esperado, considerando las estimaciones de crecimiento del tráfico aéreo contenidas en el DORA (CAGR del 1,8 % de tráfico de pasajeros para el período 2022-2031).

El Grupo realizó un análisis de sensibilidad del cálculo del deterioro, a través de variaciones razonables de las principales hipótesis financieras consideradas en dicho cálculo, asumiendo los siguientes incrementos o disminuciones, expresados en puntos porcentuales (p.p.):

- Tasa de descuento (-1 p.p./+1 p.p.)
- Tasas de crecimiento a perpetuidad (+1 p.p./-1 p.p.)

Como resultado de este análisis de sensibilidad realizado al cierre del ejercicio 2019, se pone de manifiesto que no se presentan riesgos significativos asociados a variaciones razonablemente posibles de las hipótesis, individualmente consideradas. Es decir, la dirección considera que, dentro de los rangos mencionados, no se producirían correcciones por deterioro.

Las principales hipótesis que afectan los flujos de efectivo del Grupo son el tráfico de pasajeros, la variación de las tarifas, el nivel de inversiones y las eficiencias en los costes operacionales.

Explotaciones conjuntas

El Grupo tiene un convenio con el Ministerio de Defensa para establecer las claves de reparto y los criterios de compensación por la utilización de las Bases Aéreas Abiertas al Tráfico Civil de Villanubla, León, Albacete, Matarán, Talavera, y el Aeródromo de utilización conjunta de Zaragoza por aeronaves civiles. Dicho convenio se fundamenta en la aplicación del Real Decreto 1167/1995, de 7 de julio, sobre el régimen de uso de los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Los importes que se muestran a continuación representan las participaciones del Grupo en los activos y pasivos, y las ventas y resultados del negocio conjunto, que se han incluido en el estado de situación financiera y en la cuenta de resultados:

	31 de diciembre de	
	2019	2018
- Activos no corrientes	187.022	183.490
- Pasivos no corrientes/corrientes	-	-
Activos netos	187.022	183.490
	2019	2018
- Ingresos	14.541	15.585
- Gastos	(35.680)	(34.520)
Beneficio/ (pérdida) después de impuestos	(21.139)	(18.935)

No hay pasivos contingentes correspondientes a la participación del Grupo en los negocios conjuntos, ni tampoco pasivos contingentes propios de los negocios conjuntos.

Inmovilizado sujeto a garantías

Los elementos de inmovilizado material de London Luton Airport Holdings I Limited ("LLAH I"), de London Luton Airport Group Limited ("LLAGL") y London Luton Airport Operations Limited ("LLAOL"), por un importe de 260.907 miles de euros a 31 de diciembre de 2019, garantizan la deuda bancaria del Grupo London Luton Airport Holdings III Limited ("LLAH III") (Nota 5).

Limitaciones

Los terrenos, edificios y construcciones objeto de la aportación no dineraria señalada en la Nota 1 han perdido la condición de bienes de dominio público por efecto de la desafectación realizada por el artículo 9 del Real Decreto-ley 13/2010, de 3 de diciembre, en el que se establece que todos los bienes de dominio público estatal adscritos a la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" 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.

Existen determinadas limitaciones a la venta de activos aeroportuarios, acordadas en la novación modificativa y no extintiva de los acuerdos de financiación suscritos por AENA y ENAIRE con las entidades de crédito, de fecha 29 de julio de 2014 (ver Nota 20.a).

b) Activos por derecho de uso

El Grupo tiene formalizados contratos de arrendamiento sobre diversos activos como terrenos y las construcciones del negocio en el aeropuerto de Luton en el Reino Unido (ver Nota 7), diversas instalaciones y vehículos de transporte en los aeropuertos y las oficinas centrales del negocio en España (Edificio Piovera en Madrid), entre otros.

Hasta la entrada en vigor de la NIIF 16, el Grupo clasificaba estos contratos como contratos de arrendamiento financiero u operativo dependiendo de si se transferían o no sustancialmente todos los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad del activo objeto del contrato.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

La valoración de estos derechos se presenta en el Balance de situación financiera adjunto a 31 de diciembre de 2019 en el epígrafe “Activos por derecho de uso”. El detalle de su composición es como sigue:

Activo en uso (NIIF16)	Terrenos y construcciones	Instalaciones técnicas y maquinaria	Total
Coste			
Saldo a 1 de enero de 2019 - Transición IFRS 16 (Nota 2.1.2.1)	67.265	8.636	75.901
Altas	3.508	-	3508
Dif de conversión	1.631	1.353	2.984
Saldo a 31 de diciembre de 2019	72.404	9.989	82.393
Amortización			
Saldo a 1 de enero de 2019 - Transición IFRS 16 (Nota 2.1.2.1)	(7.429)	(4.176)	(11.605)
Dotación	(7.865)	(459)	(8.324)
Dif de conversión	(87)	(652)	(739)
Saldo a 31 de diciembre de 2019	(15.381)	(5.287)	(20.668)
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2019	57.023	4.702	61.725

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

7. Activos intangibles

El movimiento de este epígrafe durante 2019 ha sido el siguiente:

	Concesiones de servicios	Obras e instalaciones infraestructura concesionada	Aplicaciones informáticas	Fondo de comercio	Concesión LLAH III	Otro inmovilizado intangible	Inmovilizado intangible en curso	Total
A 1 de enero de 2019								
Coste	63.873	1.290	272.609	1.872	482.305	94.451	48.298	964.698
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(7.366)	-	(232.922)	-	(124.230)	(93.184)	-	(457.702)
Importe neto en libros a 1 de enero de 2019	56.507	1.290	39.687	1.872	358.075	1.267	48.298	506.996
Altas	510.391	3.534	16.018	-	-	5	15.375	545.323
Bajas	-	-	(552)	-	-	(562)	(679)	(1.793)
Ajustes	(1.824)	-	-	-	-	-	-	(1.824)
Traspasos (Notas 6 y 8)	5	1.755	8.724	-	-	756	(5.754)	5.486
Diferencia conversión	(8.614)	(3)	-	-	24.789	-	-	16.172
Dotación a la amortización y deterioro	(2.461)	(233)	(18.562)	-	(29.789)	(453)	-	(51.498)
Bajas amortización acumulada	-	-	547	-	-	805	-	1.352
Traspasos de amortización (Notas 6 y 8)	-	(240)	(3.480)	-	-	79	-	(3.641)
Diferencia conversión amortización	-	-	-	-	(7.329)	-	-	(7.329)
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2019	554.004	6.103	42.382	1.872	345.746	1.897	57.240	1.009.244
A 31 de diciembre de 2019								
Coste	563.831	6.576	296.799	1.872	507.094	94.650	57.240	1.528.062
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(9.827)	(473)	(254.417)	-	(161.348)	(92.753)	-	(518.818)
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2019	554.004	6.103	42.382	1.872	345.746	1.897	57.240	1.009.244

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El movimiento de este epígrafe durante 2018 fue el siguiente:

	Concesiones de servicios	Obras e instalaciones infraestructura concesionada	Aplicaciones informáticas	Fondo de comercio	Concesión LLAH III	Otro inmovilizado intangible	Inmovilizado intangible en curso	Total
A 1 de enero de 2018								
Coste	17.399	-	249.834	1.872	486.274	94.671	52.228	902.278
Amortización acumulada	(6.658)	-	(215.713)	-	(95.782)	(92.952)	-	(411.105)
Importe neto en libros a 1 de enero de 2018	10.741	-	34.121	1.872	390.492	1.719	52.228	491.173
Altas	46.474	1.290	15.951	-	-	-	4.821	68.536
Bajas	-	-	(396)	-	-	(851)	(1.280)	(2.527)
Traspasos (Notas 6 y 8)	-	-	7.220	-	-	631	(7.471)	380
Diferencia conversión	-	-	-	-	(3.969)	-	-	(3.969)
Dotación a la amortización	(708)	-	(17.606)	-	(29.555)	(1.083)	-	(48.952)
Bajas amortización acumulada	-	-	369	-	-	851	-	1.220
Traspasos (Notas 6 y 8)	-	-	28	-	-	-	-	28
Diferencia conversión amortización	-	-	-	-	1.107	-	-	1.107
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2018	56.507	1.290	39.687	1.872	358.075	1.267	48.298	506.996
A 31 de diciembre de 2018								
Coste	63.873	1.290	272.609	1.872	482.305	94.451	48.298	964.698
Amortización acumulada	(7.366)	-	(232.922)	-	(124.230)	(93.184)	-	(457.702)
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2018	56.507	1.290	39.687	1.872	358.075	1.267	48.298	506.996

Nota: con el fin de que los cuadros de 2018 sean comparables con los de 2019 se ha procedido a adaptar el importe correspondiente de "Obras e instalaciones infraestructura concesionada", que lucen ahora separadas de las "Concesiones". Asimismo, el capítulo de "Desarrollo" se ha incluido dentro de "Otro inmovilizado intangible" por su escaso valor.

Las altas más importantes del ejercicio se corresponden con la concesión administrativa relativa al Grupo de Aeropuertos del Nordeste de Brasil (Ver Nota 2.2). El importe activado como activo intangible se refiere a los 1.900.000.000 de reales brasileños correspondientes al importe de la oferta, así como a 334.026.771 de reales brasileños de gastos de la concesión a pagar a Infraero (asesores, gastos de la subasta y plan de desvinculación de trabajadores de Infraero), en concepto de costes necesarios para la obtención del contrato. Adicionalmente, los importes anteriores se han visto incrementados en 14.601.360 reales brasileños correspondientes a la asunción por parte de Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. de gastos de licitación derivados de la obtención de la concesión registrada en ANB, que se han considerado como una aportación de fondos propios de la matriz con contrapartida en el activo intangible. Dichos importes al tipo de cambio medio considerado del período arrojan la cifra señalada de 505.504 miles de euros.

En 2018 el Grupo formalizó un contrato de gestión de servicios públicos con modalidad de concesión con la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, para la gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de Murcia. La duración de la concesión será de 25 años en los términos desde la formalización del contrato.

En ambos casos el Grupo ha calificado la contraprestación recibida como inmovilizado intangible, dado que dicha contraprestación consiste en el derecho a cobrar las correspondientes tarifas en función del grado de utilización del

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

servicio público prestado, asumiendo el riesgo de demanda. Así se ha valorado el activo intangible derivado del acuerdo de concesión por la contraprestación pagada o por pagar, sin considerar los pagos de naturaleza contingente asociados a la operación, es decir, por el valor actualizado de los cánones mínimos garantizados.

Durante el ejercicio se han realizado diversas inversiones en mejoras en las infraestructuras por valor de 3.534 miles de euros (2018: 0 miles de euros).

Las principales adiciones de los ejercicios 2019 y 2018 en el epígrafe “Aplicaciones informáticas” e “Inmovilizado intangible en curso” corresponden a adquisiciones, así como a mejoras y desarrollos, de nuevas tecnologías para aplicaciones informáticas, relativas a los aeropuertos y a los servicios centrales. Cabe destacar en 2018 las inversiones en sistemas “Wi Fi” gratuitos en varios aeropuertos de la red.

El epígrafe “Otro inmovilizado intangible” recoge principalmente los Planes Directores de los Aeropuertos.

No existen otros activos intangibles individualmente significativos.

Al cierre de los ejercicios 2019 y 2018 no existen elementos del inmovilizado intangible sujetos a garantías.

Del total de los costes activados al 31 de diciembre de 2019 y 2018 en las distintas clases de inmovilizado intangible, se incluyen activos en curso de acuerdo con el siguiente detalle (en miles de euros):

	2019	2018
Aplicaciones informáticas	19.533	10.240
Otro inmovilizado intangible	37.707	38.058
Total	57.240	48.298

Durante el ejercicio 2019 se han activado un total de 28 miles de euros de gastos financieros asociados al inmovilizado intangible (2018: 36 miles de euros) (Nota 31).

Concesiones de servicios:

El Grupo explota el aeropuerto de London Luton, los aeropuertos del Nordeste de Brasil (aeropuertos de Recife, Maceió, Aracajú, Campina Grande, João Pessoa y Juazeiro do Norte), el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia y los helipuertos de Ceuta y Algeciras bajo contratos de concesiones administrativas, las principales condiciones se describen a continuación:

- Helipuerto de Ceuta:

El Grupo explota el helipuerto civil de Ceuta con todos sus servicios bajo un contrato de concesión administrativa efectuado con la Autoridad Portuaria de Ceuta. Esta concesión tiene fecha de inicio el 28 de marzo de 2003 con un vencimiento de 30 años. La Sociedad paga un canon anual de 39 miles de euros por la ocupación del dominio público portuario. Igualmente, y de acuerdo con el artículo 69 bis de la Ley 27/92 la Sociedad abona a la Autoridad Portuaria un canon en función del movimiento que tengan con respecto al pasaje que será de 0,823386 €/pasajero.

- Helipuerto de Algeciras:

El Grupo tiene un contrato de concesión administrativa con el Puerto Bahía de Algeciras para la ocupación de las instalaciones que se destinarán a las actividades de instalación y explotación del helipuerto de titularidad pública en el Puerto de Algeciras. Esta concesión tiene fecha de inicio el 3 de febrero de 2009 con una duración de 25 años. El contrato establece una tasa de ocupación privativa del dominio público portuario de 82 miles de euros anuales y una tasa de aprovechamiento especial del dominio público de 1 euro por cada pasajero embarcado o desembarcado en las instalaciones.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- London Luton

En el perímetro de consolidación del grupo se integra globalmente, desde el 16 de octubre de 2014 (véase Nota 2.2) las cuentas del grupo de la sociedad London Luton Airport Holdings III Limited (LLAH III), creada con el objetivo, a través de su subsidiaria al 100 % London Luton Airport Holdings II Limited (LLAH II), quien a su vez posee al 100 % de London Luton Airport Holdings I Limited (LLAH I), de llevar a cabo la adquisición, con fecha 27 de noviembre de 2013, de London Luton Airport Group Limited, sociedad gestora y concesionaria del aeropuerto de Luton en el Reino Unido. El aeropuerto de Luton está gestionado, en régimen de concesión, por la sociedad LLAOL. El contrato de concesión se suscribió el 20 de agosto de 1998 y finaliza el 31 de marzo de 2031. El contrato de concesión contempla la existencia de la sociedad London Luton Airport Group Limited (“LLAGL”) como garante de la operadora. La concesión del aeropuerto de Luton no cumple los requisitos del IFRIC12 como concesión de servicio (ver Nota 2.24), sino que se contabiliza como un arrendamiento (ver Notas 2.22 y 30).

- Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia

Tal como se menciona en la Nota 2.2 a), en el perímetro de consolidación del grupo se integra globalmente, desde el 1 de enero de 2018 las cuentas del grupo de la sociedad AIRM, S.M.E, S.A, creada con el objetivo de gestionar en régimen de concesión el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia. Las líneas principales resumidas del acuerdo de concesión son:

- Una vez finalizado el plazo total de la concesión, la plena e ilimitada posesión de los terrenos y la totalidad de las instalaciones existentes (incluidos los gastos útiles realizados por el concesionario y las mejoras que hayan podido ser incorporadas por éste) revertirán a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia sin que exista derecho a indemnización alguna a favor del Concesionario.
- Obligación de explotar, mantener y conservar el AIRM.
- Derecho a percibir una retribución en concepto de precio por la utilización de las instalaciones y por la prestación de servicios y actividades de tráfico y transportes aéreos (tarifas de aterrizaje, explotación económica de la terminal y servicios de pasajeros, mercancías y empresas de transportes aéreo) o vinculadas con la gestión del aeropuerto, así como de las actividades relacionadas.
- Antes de la puesta en servicio del Aeropuerto, la Concesionaria propondrá a la Administración concedente para su aprobación las tarifas máximas a aplicar por los servicios aeroportuarios, así como por cualquier otro servicio y actividad que desarrolle en el Aeropuerto. Igualmente, antes del inicio de cada año natural, deberá proponer para su aprobación la actualización de las mismas.
- Por su parte, la Administración recibe un canon de explotación por tráfico de pasajeros, que será el resultante de aplicar una determinada cantidad en concepto de tarifa por pasajero/año al volumen de tráfico que refleje el Acta Anual de Tráfico. En la Oferta Económica se fija el Umbral de Tráfico de un millón de pasajeros, a partir del cual la Sociedad retribuirá el tráfico de pasajeros, desde el primero de ellos. La Administración también tendrá derecho a la percepción de un canon mínimo garantizado y a la participación en los ingresos derivados del tráfico de mercancías.

- Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil

Tal como se menciona en la Nota 2.2, en el perímetro de consolidación del grupo se integran globalmente las cuentas del grupo de la sociedad “Aeroportos do Nordeste do Brasil, S.A.”, creada con el objetivo de gestionar en régimen de concesión los aeropuertos de Recife, Maceió, Aracajú, Campina Grande, João Pessoa y Juazeiro do Norte, de los que el Grupo resultó adjudicatario el 15 de marzo de 2019. Las líneas principales resumidas del acuerdo de concesión son:

- La concesión, que tiene un período de 30 años ampliable 5 años adicionales, es del tipo BOT (Construir, operar y transferir), no incluye los servicios ATC (Air Traffic Control) y sigue un modelo Dual-Till, en el que los ingresos de la actividad aeronáutica están regulados (el ingreso máximo por pasajero para los aeropuertos con más de

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

1 millón de pasajeros es de aproximadamente 8 euros y para el resto de aeropuertos se establecen por acuerdo con las aerolíneas) y la actividad comercial no está regulada.

- La Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC) estimó en el pliego de licitación un importe de inversión de 2.153 millones de reales brasileños (equivalente a 486,6 millones de euros al tipo de cambio 4,4239 EUR/BRL) distribuido entre inversiones obligatorias destinadas a adecuar las infraestructuras al tráfico (el 25,6% del total estimado por la autoridad brasileña que deberán ser ejecutadas en los primeros 3/4 años); inversiones discrecionales (31,7%) no obligatorias, principalmente destinadas a las áreas comerciales; y de mantenimiento de infraestructuras, pistas y equipamientos (42,7%).
- La contraprestación económica variable se fija en el 8,16% sobre los ingresos brutos, con 5 años iniciales de carencia y 5 años progresivos que comenzarían en 2025 al 1,63% y se incrementan gradualmente a 3,26% en 2026, 4,90% en 2027, 6,53% en 2028, llegando al 8,16% contractual aplicable en 2029 y en años sucesivos.
- La oferta realizada por Aena representa 141 reales brasileños por pasajero (31,9 euros), y el importe de la inversión por pasajero se sitúa en 159 reales brasileños por pasajero (35,9 euros).

En enero de 2020 el Grupo ha comenzado a operar los aeropuertos de Juazeiro do Norte y Campina Grande, el resto irán incorporándose paulatinamente hasta concluir con Recife, el mayor de todos, a primeros de marzo.

Tests de deterioro de activos intangibles no amortizados (en curso)

De acuerdo con el procedimiento descrito en la Nota 2.8, y para la red de aeropuertos que constituye el segmento de Aeropuertos, al cierre de los ejercicios 2019 y 2018 el Grupo ha efectuado tests de deterioro de los activos intangibles no amortizados no identificando ajustes al 31 de diciembre de 2019 y 2018, inclusive después de aplicar sensibilidades sobre las variables utilizadas.

El importe recuperable de una unidad generadora de efectivo se determina basándose en cálculos del valor en uso. Estos cálculos usan proyecciones de flujos de efectivo basadas en las proyecciones financieras incluidas en el DORA (ver Nota 3.1), para el período 2020-2021, extendiéndolas hasta el año 2023. Las proyecciones de flujos de efectivo a partir del quinto año se calculan utilizando una tasa constante de crecimiento esperado, considerando las estimaciones de crecimiento del tráfico aéreo contenidas en el DORA (CAGR del 1,8 % de tráfico de pasajeros para el período 2022-2031).

Las principales hipótesis utilizadas, en 2019 y 2018, en el cálculo del valor en uso son las siguientes:

	2019	2018
Tasa crecimiento	1,50 %	1,50%
Tasa de descuento antes de impuestos	5,40 %	6,98%
Tasa de descuento después de impuestos	4,05 %	5,23%

Sensibilidad a los cambios en las hipótesis

A 31 de diciembre de 2019 el Grupo realizó un análisis de sensibilidad del cálculo del deterioro, a través de variaciones razonables de las principales hipótesis financieras consideradas en dicho cálculo, asumiendo los siguientes incrementos o disminuciones, expresados en puntos porcentuales (p.p.):

- Tasa de descuento (-1 p.p./+1 p.p.)
- Tasas de crecimiento a perpetuidad (+1 p.p./-1 p.p.)

Como resultado de este análisis de sensibilidad realizado al cierre del ejercicio 2019, se pone de manifiesto que no se presentan riesgos significativos asociados a variaciones razonablemente posibles de las hipótesis, individualmente consideradas. Es decir, la dirección considera que, dentro de los rangos mencionados, no se producirían correcciones por deterioro.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Inmovilizado derivado de la adquisición de la Sociedad LLAH III (Nota 2.2)

En cuanto al inmovilizado intangible y material procedente de la adquisición de la Sociedad LLAH III, el Grupo estima el importe recuperable de dicha inversión como el valor actual de los flujos de efectivo futuros. Dichos flujos de efectivo futuros se estimaron en la moneda en la que iban a ser generados (Libra esterlina). AENA convirtió el valor presente aplicando el tipo de cambio de contado en la fecha de cálculo del valor de uso (tipos de cambio de cierre: 2019: 0,8508 2018: 0,89453). Las hipótesis más significativas de dicha estimación fueron:

– **Proyecciones financieras**

Se han realizado teniendo en cuenta las estimaciones contenidas en el Plan de Negocio aprobado por el Consejo de Administración de dicha Sociedad, que se extienden hasta el año 2031, año de expiración legal del contrato de concesión, dado que el Acuerdo de concesión con el Ayuntamiento de Luton confiere a la Sociedad el derecho a explotar la infraestructura aeroportuaria hasta dicho año. En dichas proyecciones se contempla un escenario de crecimiento hasta 18 millones de pasajeros en 2021; más allá de 2021 no se considera crecimiento de pasajeros, con el crecimiento del beneficio derivado únicamente del incremento de la inflación en un 2,5 %.

– **Tasa de descuento**

Se ha utilizado una tasa de descuento antes de impuestos del 10.74 % (2018: 10,79 %). La tasa de descuento aplicada a las proyecciones de flujos de efectivo es el Coste Medio Ponderado del Capital antes de impuestos (CMPCA) estimado por consultores externos de acuerdo con la metodología CAPM (Capital Asset Pricing Model), y está determinada por la media ponderada del coste de los recursos propios y del coste de los recursos ajenos.

– **Sensibilidad a cambios en las hipótesis**

A 31 de diciembre de 2019 y de 2018 se realizó un análisis de sensibilidad del cálculo del deterioro, a través de variaciones razonables de las principales hipótesis financieras consideradas en dicho cálculo, asumiendo los siguientes incrementos o disminuciones, expresados en puntos porcentuales (p.p.):

- Tasa de descuento (-0,5 p.p./+0,5 p.p.)
- Reducción en tasa de inflación (-1 p.p./-2 p.p.)

Como resultado de este análisis de sensibilidad realizado al cierre del ejercicio 2019, se pone de manifiesto que no se presentan riesgos significativos asociados a variaciones razonablemente posibles de las hipótesis, individualmente consideradas. Es decir, la dirección considera que, dentro de los rangos mencionados, no se producirían correcciones por deterioro.

Como resultado del test, se obtiene un importe recuperable que supera el valor en libros de dicho inmovilizado. Basándose en todo ello, la dirección del Grupo considera que el importe recuperable calculado a 31 de diciembre de 2019 y 2018, es superior al valor en libros del mencionado inmovilizado.

Fondo de comercio derivado de la adquisición de la Sociedad LLAH III (Nota 2.2)

De acuerdo con los cálculos de deterioro a los que son sometidos, al cierre del ejercicio 2019 no se ha detectado la necesidad de efectuar saneamiento a dicho fondo de comercio al ser el valor recuperable (en todos los casos entendido como valor en uso) superior al valor contable.

Asimismo, según se indica en el párrafo anterior, se han realizado análisis de sensibilidad sobre cambios razonablemente posibles en las principales variables de valoración, y el valor recuperable se mantiene por encima del valor neto contable.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

8. Inversiones inmobiliarias

	Terrenos y Construcciones	Instalaciones técnicas y otro inmovilizado	Total
A 1 de enero de 2019			
Coste o valoración	238.019	5.900	243.919
Amortización	(93.761)	(5.732)	(99.493)
Pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(6.243)	-	(6.243)
Importe neto en libros a 1 de enero de 2019	138.015	168	138.183
Altas	7.660	-	7.660
Bajas	(131)	(52)	(183)
Traspasos (Notas 6 y 7)	(2.562)	-	(2.562)
Dotación a la amortización	(5.195)	(37)	(5.232)
Bajas	64	52	116
Traspasos de amortización (Notas 6 y 7)	2.946	-	2.946
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2019	140.797	131	140.928
A 31 de diciembre de 2019			
Coste o valoración	242.986	5.848	248.834
Amortización	(95.946)	(5.717)	(101.663)
Pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(6.243)	-	(6.243)
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2019	140.797	131	140.928

	Terrenos y Construcciones	Instalaciones técnicas y otro inmovilizado	Total
A 1 de enero de 2018			
Coste o valoración	229.350	6.058	235.408
Amortización	(88.215)	(5.842)	(94.057)
Pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(6.243)	-	(6.243)
Importe neto en libros a 1 de enero de 2018	134.892	216	135.108
Altas	4.410	-	4.410
Bajas	(408)	(168)	(576)
Traspasos (Notas 6 y 7)	4.667	10	4.677
Dotación a la amortización	(4.579)	(40)	(4.619)
Bajas	214	154	368
Traspasos de amortización (Notas 6 y 7)	(1.181)	(4)	(1.185)
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2018	138.015	168	138.183
A 31 de diciembre de 2018			
Coste o valoración	238.019	5.900	243.919
Amortización	(93.761)	(5.732)	(99.493)
Pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(6.243)	-	(6.243)
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2018	138.015	168	138.183

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Este epígrafe recoge, principalmente, inmuebles destinados a su explotación en régimen de alquiler (terrenos, oficinas, hangares, naves). En los casos en que dichos inmuebles se componen de una parte que se tiene para ganar rentas, y otra parte que se utiliza en la producción o suministro de bienes o servicios o bien para fines administrativos, tales inmuebles se consideran inversiones inmobiliarias cuando se utiliza una porción insignificante de los mismos para la producción o suministro de bienes o servicios o para fines administrativos.

Al cierre de los ejercicios 2019 y 2018 no existen elementos de inversiones inmobiliarias sujetos a garantías.

La política de la Sociedad es formalizar pólizas de seguros para cubrir posibles riesgos a que están sujetos los diversos elementos de sus inversiones inmobiliarias. Al cierre de los ejercicios 2019 y 2018 la Sociedad tiene razonablemente cubiertos estos riesgos.

En el ejercicio 2019 las altas en inversiones inmobiliarias han ascendido a 7.660 miles de euros, de los que 7.112 miles de euros corresponden a dos hangares del aeropuerto de Santiago de Compostela construidas por un tercero y entregadas al principio del contrato, 154 miles de euros a reversiones a la finalización del contrato de activos construidos por terceros en parcelas arrendadas, y 393 miles de euros a la inversión en trabajos de acondicionamiento en diversos edificios.

En el ejercicio 2018 las altas en inversiones inmobiliarias ascendieron a 4.410 miles de euros, de los que 137 miles de euros correspondían a reversiones a la finalización del contrato de activos construidos por terceros en parcelas arrendadas, 3.300 miles de euros a la adquisición de una nave en el ejercicio del derecho de tanteo, y el resto fundamentalmente a trabajos de acondicionamiento en diversos edificios.

Los ingresos derivados de rentas, gastos directos de explotación (incluyendo reparaciones y mantenimiento) de las inversiones inmobiliarias son los siguientes:

	2019	2018
Ingresos derivados de rentas	78.656	66.940
Gastos directos de explotación	(58.694)	(36.924)

El valor razonable de las inversiones inmobiliarias teniendo en cuenta los valores actuales a las fechas presentadas son los siguientes:

	Miles de euros	
	2019	2018
Terrenos	303.476	302.855
Construcciones	588.807	592.602
Total	892.283	895.457

La Sociedad dominante ha encargado a una empresa de tasación independiente (CBRE Valuation Advisory S.A.) la revisión y valoración del portfolio inmobiliario a 30 de junio de 2019, tal y como hizo también para el 31 de diciembre de 2018, con objeto de determinar el valor razonable de sus inversiones inmobiliarias. No se considera que hayan existido, durante el segundo semestre de 2019, cambios significativos ni en las condiciones del mercado ni en los activos tasados que pudieran invalidar las valoraciones realizadas.

La valoración de los activos se ha realizado de acuerdo con las Normas de Regulación de la *Royal Institution of Chartered Surveyors* (RICS) comprendidas en el llamado “Red Book”- Manual de Valoraciones, así como lo dispuesto en la Norma Internacional de Contabilidad número 40 (NIC 40- Inversiones inmobiliarias), sobre la base del valor de mercado, definido como el valor estimado que debería obtenerse por la propiedad en una transacción efectuada en la fecha de valoración entre un vendedor y un comprador dispuestos e independientes entre sí, tras un periodo de comercialización razonable, y en la que ambas partes hayan actuado con conocimiento, prudencia y sin coacción alguna.

El valor de mercado se obtiene mediante la metodología de “Descuentos de Flujos de Caja”, cuyos resultados son siempre comparados con las transacciones acontecidas en el mercado recientemente en términos de precio por metro cuadrado y rentabilidades iniciales. Las variables claves del “Método del Descuento de Flujos de Caja” son: la determinación de los ingresos netos, el período de tiempo durante el cual se descuentan dichos ingresos netos, la aproximación de valor que se realiza al final de dicho período y la tasa interna de rentabilidad “objetivo” utilizada para descontar los flujos de caja.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- **Inflación de rentas:** Las predicciones de flujos de caja para las propiedades se basan en los supuestos relativos a los ingresos y estructura de gastos de la propiedad, su estado de ocupación y funcionamiento. Para determinar la inflación de las rentas se han tomado las previsiones de IPC (Índice de Precios al Consumo) y Crecimiento del Producto Nacional Bruto en España.
- **Crecimiento de rentas:** Se ha utilizado un crecimiento anual de rentas que depende de las condiciones de mercado previstas para los próximos años.
- **Gastos no recuperables:** Se han considerado los gastos no recuperables, relacionados en general con reparaciones estructurales del inmueble, reformas y rehabilitaciones.
- **Honorarios arrendamiento:** Se suponen unos honorarios de gestión por el contrato de alquiler nuevo del 10 % de la renta anual, considerándolos siempre a su fecha de realización.
- **Seguro de pérdida de rentas:** Se aplica un 0,25 % de las rentas brutas anuales por este concepto.
- **Período de descuento de flujos de caja:** La previsión del posible valor futuro (valor de salida) de la propiedad debe considerarse como mínimo “inexacto”, de forma que cuanto menor sea el impacto que cause sobre el proceso de valoración, más aproximada resultará la valoración. Este menor impacto es más fácil de lograr cuando se toman períodos de descuento más largos, normalmente 10 años. La tasa de retorno de la inversión es función del riesgo que entraña y del nivel de rentabilidad que ofrecen otras inversiones alternativas.
- **Tasa de retorno:** Se ha considerado que el mercado inmobiliario español debería ofrecer una rentabilidad entre 300 y 400 puntos básicos por encima del activo sin riesgo a largo plazo. En la actualidad esto representaría una tasa de retorno entre el 9 y el 10 % aproximadamente. El margen añadido de puntos básicos es debido a la iliquidez del mercado inmobiliario en comparación con otros mercados más líquidos como el de acciones y al mayor riesgo que entraña la incertidumbre sobre los ingresos.
- **Rentabilidad de salida:** Al término del período de descuento es necesario determinar un valor de salida (venta) de la propiedad, que se basa exclusivamente en los ingresos futuros, no teniendo en cuenta ningún tipo de valor de reversión, de acuerdo con la práctica habitual del mercado.

Como resultado de esta evaluación se ha efectuado el test de deterioro de cada uno de los activos que componen el portfolio inmobiliario, comparando sus valores razonables con su valor en libros. En este sentido, la dirección de AENA S.M.E., S.A. considera que no existen deterioros significativos distintos al ya reconocido a 31 de diciembre de 2018.

9. Inversiones en patrimonio de empresas asociadas y con control conjunto

El detalle y movimiento en los ejercicios 2019 y 2018 del epígrafe es el siguiente (en miles de euros):

2019								
	Saldo a 1 de enero de 2019	Altas/Bajas (Reducción de capital) (Nota 2.2)	Aportación resultados ejercicios	Dividendos aprobados	Diferencias de conversión (Nota 18.b)	Participación en otro rdo global de asociadas (Nota 18)	Otros	Saldo a 31 de diciembre de 2019
SACSA	3.339	-	5.350	(4.570)	81	-	(278)	3.922
AMP (*)	56.809	(5.230)	14.417	(12.703)	1.741	(4)	1.148	56.178
AEROCALI (**)	5.285	-	2.679	(4.391)	110	-	-	3.683
Total	65.433	(5.230)	22.446	(21.664)	1.932	(4)	870	63.783

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

2018							
	Saldo a 1 de enero de 2018	Altas/Bajas (Reducción de capital) (Nota 2.2)	Aportación resultados ejercicios	Dividendos aprobados	Diferencias de conversión (Nota 18.b)	Participación en otro rdo global de asociadas (Nota 18)	Otros (Pago impuesto sobre la riqueza)
							Saldo a 31 de diciembre de 2018
SACSA	4.873	-	5.159	(6.796)	103	-	3.339
AMP (*)	54.093	(3.518)	13.579	(10.772)	2.068	-	56.809
AEROCALI (**)	4.989	-	1.417	(907)	(214)	-	5.285
Total	63.955	(3.518)	20.155	(18.475)	1.957	-	65.433

(*) El impacto que la reducción de capital de AMP explicada en la Nota 2.2 ha tenido en ganancias acumuladas ha sido de (350) miles de euros (2018: 116 miles de euros). El 19 de diciembre de 2018 AMP vendió 250.000 acciones de la serie B de GAP, las cuales representan un 0,04% del total de acciones de GAP. De conformidad con lo anterior, a 31 de diciembre de 2018 AMP posee una participación total en GAP del 17,37%. El impacto que esta operación ha tenido en el valor de la inversión de AMP se refleja en el epígrafe "Otros".

(**) Inversión con control conjunto (Véase Nota 2.2). A raíz de la adquisición de acciones en esta empresa y la obtención del 50 % de participación, el Grupo ha evaluado los derechos en la misma concluyendo que existe control conjunto ya que las decisiones son tomadas por unanimidad entre los socios. Con esta adquisición no se modifican los estatutos de la sociedad, donde se definen los derechos de los socios; asimismo en el periodo no se ha realizado ningún acuerdo entre los socios. No existe ningún pasivo contingente en relación con la participación del Grupo en el negocio conjunto. Esta sociedad explota el Aeropuerto de Barranquilla.

AMP participa en un 17,37 % en el Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP), el cual formalizó con fecha 20 de Abril de 2015 la adquisición de la Sociedad Desarrollo de Concesiones Aeroportuarias, S. L. ("DCA") a Abertis por 190,8 millones de USD.

DCA tiene una participación del 74,5 % en la sociedad MJB Airports Limited ("MJB"), compañía que opera el Aeropuerto Sangster Internacional ("MBJ") de la ciudad de Montego Bay en Jamaica. MJB Airports Limited cuenta con una concesión para operar, mantener y explotar el aeropuerto por un periodo de 30 años, contados a partir del 3 de abril de 2003. Asimismo, DCA cuenta con una participación del 14,77 % en la compañía SCL Terminal Aéreo Santiago, S.A. ("SCL"), operador del terminal internacional de Santiago de Chile, hasta el 30 de septiembre de 2015.

Sangster International Airport es el principal aeropuerto de Jamaica y está ubicado en la ciudad de Montego Bay, justo en el centro del corredor turístico de Negril a Ocho Ríos, donde se concentra el 90 % de la capacidad hotelera de la isla.

La información auditada, expresada bajo NIIF, relativa a las empresas asociadas y con control conjunto a fecha 31 de diciembre de 2019 y 2018, valoradas en euros al tipo de cambio correspondiente a cada uno de los ejercicios es el siguiente:

Nombre	Asociada / control conjunto	País de constitución	Activos	Pasivos	Ingresos de explotación	Beneficio/ (Pérdida)	% de participación
31 diciembre 2019:							
- SACSA	Asociada	Colombia	23.451	13.103	49.484	14.118	37,89%
- AMP	Asociada	México	178.849	16.674	21.407	43.257	33,33%
- AEROCALI	Control conjunto	Colombia	21.192	13.826	44.183	5.357	50,00%
31 diciembre 2018:							
- SACSA	Asociada	Colombia	25.835	17.023	341	13.614	37,89%
- AMP	Asociada	México	177.566	13.501	18.122	40.740	33,33%
- AEROCALI	Control conjunto	Colombia	26.858	16.287	38.040	2.834	50,00%

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El detalle de activos, pasivos, ingresos y resultados expresados en miles de euros de la principal empresa asociada (AMP) es el siguiente:

	2019	2018
Activo no corriente	161.484	160.701
Activo corriente	17.366	16.865
Pasivo no corriente	(182)	-
Pasivo corriente	16.856	13.502
Ingresos ordinarios	21.407	18.122
Resultado del ejercicio de las actividades continuadas	43.257	40.740
Resultado global total	43.257	40.740

10. Instrumentos financieros

10 (a) Instrumentos financieros por categoría

31 de diciembre de 2019				
	Activos financieros a coste amortizado	Derivados de cobertura	Activos a valor razonable con cambios en resultados	Total
Activos en balance				
Otros activos financieros	79.776	-	347	80.123
Cientes y otras cuentas a cobrar (excluyendo pagos anticipados y activos no financieros) (Nota 13)	501.543	-	-	501.543
Efectivo y equivalentes al efectivo (Nota 15)	240.597	-	-	240.597
Total	821.916	-	347	822.263

31 de diciembre de 2019				
	Pasivos financieros a coste amortizado	Derivados de cobertura	Otros pasivos financieros a coste amortizado	Total
Pasivos en balance				
Deuda financiera (excluidos los pasivos por arrendamiento financiero) (Nota 20)	6.845.683	-	-	6.845.683
Pasivos por arrendamiento financiero (Nota 20)	67.756	-	-	67.756
Instrumentos financieros derivados (Nota 12)	-	127.334	-	127.334
Proveedores y otras cuentas a pagar (excluyendo pasivos no financieros) (Nota 19)	526.943	-	-	526.943
Total	7.440.382	127.334	-	7.567.716

31 de diciembre de 2018				
	Activos financieros a coste amortizado	Derivados de cobertura	Activos a valor razonable con cambios en resultados	Total
Activos en balance				
Activos financieros disponibles para la venta	-	-	347	347
Instrumentos financieros derivados (Nota 12)	-	1.144	-	1.144
Otros activos financieros	72.507	-	-	72.507
Cientes y otras cuentas a cobrar (excluyendo pagos anticipados y activos no financieros) (Nota 13)	433.646	-	-	433.646
Efectivo y equivalentes al efectivo (Nota 15)	651.380	-	-	651.380
Total	1.157.533	1.144	347	1.159.024

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

	31 de diciembre de 2018			Total
	Pasivos financieros a coste amortizado	Derivados de cobertura	Otros pasivos financieros a coste amortizado	
Pasivos en balance				
Deuda financiera (excluidos los pasivos por arrendamiento financiero) (Nota 20)	7.285.301	-	-	7.285.301
Pasivos por arrendamiento financiero (Nota 20)	20.205	-	-	20.205
Instrumentos financieros derivados (Nota 12)	-	89.283	-	89.283
Proveedores y otras cuentas a pagar (excluyendo pasivos no financieros) (Nota 19)	465.686	-	-	465.686
Total	7.771.192	89.283	-	7.860.475

En el ejercicio 2019 y 2018, otros activos financieros recoge principalmente depósitos consignados por mandato legal en diferentes instituciones públicas de Comunidades Autónomas, correspondientes a fianzas previamente recibidas de arrendatarios de los espacios comerciales de AENA S.M.E., S.A., en cumplimiento de la Ley 29/1994, de 24 de noviembre, de Arrendamientos Urbanos

10 (b) Calidad crediticia de los activos financieros

La calidad crediticia de los activos financieros que todavía no han vencido y que tampoco han sufrido pérdidas por deterioro se puede evaluar en función de la calificación crediticia ("rating") otorgada por organismos externos al Grupo o bien a través del índice histórico de créditos fallidos:

(En millones de euros)	31 de diciembre de	
	2019	2018
CLIENTES		
Cientes con calificación crediticia externa (<i>Fuente Bloomberg</i>)		
BBB	113,9	69,2
BB+	134,4	3,1
B	0,6	2,1
Cientes sin calificación crediticia externa		
Grupo 1	1,8	6,1
Grupo 2	197,9	328,2
Grupo 3		-

- Grupo 1 – Clientes nuevos / partes vinculadas (menos de 6 meses)
- Grupo 2 – Clientes existentes / partes vinculadas (más de 6 meses) sin fallidos en el pasado.
- Grupo 3 – Clientes existentes / partes vinculadas (más de 6 meses) con algún fallido en el pasado. Todos los impagos se recuperaron totalmente.

Ninguno de los préstamos a partes vinculadas está vencido ni ha sufrido deterioro de valor.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

10 (c) Concentración del riesgo de crédito

El Grupo ha determinado que la aplicación de los requerimientos de deterioro de la NIIF 9 a los activos financieros existentes ha producido la siguiente variación en la provisión por deterioro durante los ejercicios 2019 y 2018:

(en miles de euros)

	<i>Clientes y otras cuentas a cobrar</i>	<i>Otros activos financieros y tesorería</i>	<i>Total</i>
Saldo de la provisión por deterioro a 1 de enero de 2018 bajo NIIF 9	115.902	1.618	117.520
Variación de la provisión durante 2018:			
Reversión de provisión por deterioro del valor de clientes y otras cuentas a cobrar	(7.831)	-	(7.831)
Deterioro de otros activos financieros	-	238	238
Efectivo y equivalentes al efectivo	-	(9)	(9)
Saldo de la provisión por deterioro a 31 de diciembre de 2018 bajo NIIF 9	108.071	1.847	109.918
Variación de la provisión durante 2019:			
Dotación de provisión por deterioro del valor de clientes y otras cuentas a cobrar	13.045	-	13.045
Deterioro de otros activos financieros	-	(857)	(857)
Efectivo y equivalentes al efectivo	-	(6)	(6)
Saldo de la provisión por deterioro a 31 de diciembre de 2019 bajo NIIF 9	121.116	984	122.100

El siguiente análisis proporciona información adicional sobre el cálculo de pérdidas de crédito esperadas por categoría de activo financiero:

Clientes y otras cuentas a cobrar comerciales y de arrendamiento (ver Nota 13)

De la dotación de 13.045 miles de euros en la provisión por deterioro de clientes y otras cuentas a cobrar (2018: 7.831 miles de euros de reversión), 786 miles de euros (2018: 1.268 miles de euros de reversión) no se habrían producido bajo la anterior norma NIC 39.

Otros activos financieros (avales y fianzas constituidos)

El principal impacto se debe a la situación de riesgo alto para algunas fianzas que ha llevado a calcular la pérdida esperada por toda su vida media pendiente (3 años). El total estimado de la pérdida esperada para este epígrafe a 31 de diciembre de 2019 ha ascendido a 984 miles de euros (2018: 1.841 miles de euros); habiéndose producido reversiones en el periodo por 857 miles de euros (2018: 238 miles de euros de dotación).

Efectivo y equivalentes al efectivo

El total estimado de la pérdida esperada para este epígrafe a 31 de diciembre de 2019 ha ascendido a 0 miles de euros (2018: 6 miles de euros); habiéndose producido reversiones en el periodo por 6 miles de euros (2018: 9 miles de euros de reversión).

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

11. Otros Activos financieros

En particular, el Grupo recoge en esta categoría las participaciones minoritarias que posee en las sociedades que se detallan a continuación:

Nombre y Domicilio		Actividad	Fracción del Capital 2019 2018		Titular de la Participación
Agencia Regional	Barcelona	Realización de análisis y prospecciones sobre aspectos urbanísticos, territoriales y medioambientales. Proyección, Edificio Centreservei, promoción, gestión, desarrollo, dirección, asesoramiento, Zona Franca Carrer 60, ejecución y explotación de todo tipo de obras, 25-27 Barcelona edificaciones e infraestructuras y sistemas urbanos en el área metropolitana.	11,76	11,76	AENA S.M.E., S.A.
European Service Provider (ESSP SAS)	Satellite Toulouse – Francia	Explotación del sistema de navegación por satélite.	16,67	16,67	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A.

El valor de las participaciones a 31 de diciembre de 2019 y 2018 es el siguiente (en miles de euros):

Nombre y Domicilio	Importe de la participación	
	2019	2018
Agencia Barcelona Regional. Edificio Centreservei, Zona Franca Carrer 60, 25-27 Barcelona	180	180
European Satellite Service Provider, SAS (ESSP SAS) Toulouse – Francia	167	167
	347	347

Ninguna de estas sociedades cotiza en bolsa.

En el ejercicio 2019 el Grupo recibió un dividendo de European Satellite Services Provider SAA (ESSP SAS) de 417 miles de euros (2018: 500 miles de euros).

A 31 de diciembre de 2019 y 2018 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.

Estos activos financieros están denominados en euros a 31 de diciembre de 2019 y 2018 e 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.

12. Instrumentos financieros derivados

El desglose del valor razonable de los instrumentos financieros derivados existente a 31 de diciembre de 2019 y 31 de diciembre de 2018 se muestra en el cuadro siguiente:

	31 de diciembre de 2019		31 de diciembre de 2018	
	Activos	Pasivos	Activos	Pasivos
Permutas tipo de interés - coberturas flujos efectivo AENA	-	125.777	-	89.283
Permutas tipo de interés - coberturas flujos efectivo LLAH III	-	1.557	1.144	-
Total	-	127.334	1.144	89.283
Parte corriente	-	31.662	-	32.740
Parte no corriente	-	95.672	1.144	56.543

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El valor razonable total de un derivado de cobertura se clasifica como un activo o pasivo no corriente si el vencimiento restante de la partida cubierta es superior a 12 meses y como un activo o pasivo corriente si el vencimiento restante de la partida cubierta es inferior a 12 meses.

Durante los períodos terminados el 31 de diciembre de 2019 y 31 de diciembre de 2018 los derivados de cobertura son efectivos al 100 % y cumplen con los requisitos necesarios para aplicar contabilidad de coberturas, de modo que no existe ineffectividad registrada en la cuenta de pérdidas y ganancias.

El valor razonable de las permutas financieras de intereses se ha obtenido actualizando los flujos netos de caja esperados durante el período contractual, utilizando en cada momento de valoración los factores de descuento obtenidos de la curva cupón cero. Para estimar los flujos de caja variables se utilizan los tipos *forward* o tipos implícitos obtenidos a partir de los tipos de interés cupón cero existentes en el mercado en el momento de realizar la valoración de la permuta de intereses. El valor razonable así obtenido se ajusta por el riesgo de crédito, entendiendo por riesgo de crédito tanto el riesgo de crédito de la contraparte como el riesgo de crédito propio cuando sea necesario. Con el objetivo de cuantificar el riesgo de crédito de un agente financiero existen tres metodologías comúnmente aceptadas en el mercado, que se aplican por el orden de prioridad siguiente:

- 1) Siempre y cuando existan *Credit Default Swap* (CDS) cotizados en mercado, el riesgo de crédito se cuantifica en función de su cotización en mercado.
- 2) Siempre y cuando existan emisiones de deuda aceptadas a cotización en los diferentes mercados financieros, la cuantificación del riesgo de crédito se puede obtener como el diferencial entre la tasa interna de retorno (*yield*) de los bonos y la tasa libre de riesgo.
- 3) Si no es posible obtener la cuantificación del riesgo siguiendo las dos metodologías anteriores, es generalmente aceptado el uso de comparables, es decir, tomar como referencia compañías o bonos de compañías del mismo sector que la que se desea analizar.

Permutas de tipo de interés

- Derivados de AENA S.M.E., S.A.

De acuerdo con lo explicado en la Nota 3, con fecha 10 de junio de 2015 AENA suscribió con entidades financieras con *rating* crediticio igual o superior a BBB (Standard&Poors) una operación de cobertura de tipo de interés variable a fijo, a fin de evitar el riesgo de fluctuación de los tipos de interés de varios créditos por importe de 4.195,9 millones de euros.

Sus principales características son las siguientes:

	Clasificación	Tipo	Importe Contratado (Miles Euros)	Nocional Pendiente 31/12/2019	Fecha de contratación	Fecha de inicio del derivado	Vencimiento	Fecha designación de la cobertura
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	Swap de tipo de interés fijo al 0,144 % contra tipo de interés variable(Eur6M)	290.000	72.500	27-06-2015	29-06-2015	15-12-2020	27-06-2015
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	Swap de tipo de interés fijo al 1,1735 % contra tipo de interés variable(Eur6M)	854.100	616.850	15-06-2015	15-06-2015	15-12-2026	15-06-2015
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	Swap de tipo de interés fijo al 0,9384 % contra tipo de interés variable(Eur3M)	3.041.833	1.747.376	15-06-2015	15-06-2015	15-12-2026	15-06-2015
TOTAL			4.185.933	2.436.726				

(*) Inicialmente contratado por 300.000 miles de euros.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Los importes del principal nominal de dichos contratos de permuta de tipo de interés pendientes a 31 de diciembre de 2019 ascienden a 2.436.726 miles de euros (31 de diciembre de 2018: 2.750.720 miles de euros).

El saldo reconocido en la reserva de cobertura del patrimonio neto en contratos de permuta de tipo de interés a 31 de diciembre de 2019 se irá transfiriendo a la cuenta de resultados de forma continua hasta que se reembolsen los préstamos bancarios. Durante el ejercicio 2019 se han imputado a la cuenta de pérdidas y ganancias 33.699 miles de euros en concepto de gastos financieros por liquidación de instrumentos de cobertura (en 2018: 37.333 miles de euros). Véase Nota 31.

El valor razonable de estos derivados asciende a 125.777 miles de euros a 31 de diciembre de 2019 (31 de diciembre de 2018: 89.283 miles de euros), y su desglose entre la parte corriente y no corriente es el siguiente:

Valor razonable registrado en el "Pasivo no corriente" a 31 de diciembre de 2019 (en miles de euros)	Valor razonable registrado en el "Pasivo corriente" a 31 de diciembre de 2019 (en miles de euros)
94.115	31.662
Valor razonable registrado en el "Pasivo no corriente" a 31 de diciembre de 2018 (en miles de euros)	Valor razonable registrado en el "Pasivo corriente" a 31 de diciembre de 2018 (en miles de euros)
56.543	32.740

A 31 de diciembre de 2019, si el tipo de interés se hubiera incrementado o hubiera disminuido en 20 puntos básicos, manteniéndose el resto de las variables constantes, el pasivo por dichos derivados habría sido 22.610 miles de euros menor y 22.923 miles de euros mayor, respectivamente (31 de diciembre de 2018: 27.256 miles de euros menor y 27.669 miles de euros mayor, respectivamente).

A 31 de diciembre de 2019 y 2018, los derivados de cobertura son efectivos y cumplen con los requisitos necesarios para aplicar contabilidad de coberturas (ver Nota 2.11), de modo que no existe ineffectividad registrada en la cuenta de resultados.

- Derivados del grupo LLAH III

Las características de estos derivados son las siguientes:

	Clasificación	Importe Contratado (Miles Euros)	Fecha de contratación	Fecha de inicio del derivado	Vencimiento	Fecha designación de la cobertura
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	40.000	17-08-17	17-08-17	17-08-29	17-08-17
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	10.000	17-08-17	17-08-17	17-08-27	17-08-17
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	30.000	17-08-17	17-08-17	17-08-24	17-08-17
TOTAL		80.000				

Dichos swaps, cubren el 100 % de los préstamos a tipo variable (80 millones de libras de principal nominal) (vease nota 20) y tienen vencimientos entre 7 y 12 años, un tipo de interés fijo medio al 1,09 % contra el tipo de interés variable usado como referencia (LIBOR 3 o 6 m) y su valor reconocido en pasivo a largo plazo a 31 de diciembre de 2019 asciende a 1.557 miles de euros al tipo de cambio de cierre de 2019 (31 de diciembre de 2018: activo a largo plazo de 1.144 miles de euros al tipo de cambio de cierre de 2018).

A 31 de diciembre de 2019 y 2018, los derivados de cobertura son efectivos y cumplen con los requisitos necesarios para aplicar contabilidad de coberturas (ver Nota 2.11), de modo que no existe ineffectividad registrada en la cuenta de resultados.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Contratos currency forward

Los contratos *currency forward* “NDF” son utilizados como cobertura de valor razonable del riesgo de tipo de cambio de la moneda extranjera de un compromiso en firme de adquisición de un negocio en determinados países. El Grupo adquirió el compromiso en firme de aportar 488.894.033 BRL (reales brasileños), en la fecha del 18 de julio de 2019, así como de aportar 1.900.000.000 BRL el día 26 de agosto de 2019 como consecuencia de su oferta económica ganadora en el concurso del grupo de aeropuertos del Nordeste de Brasil convocado por el gobierno brasileño (ver Nota 2.2).

Como consecuencia de que el compromiso en firme citado estaba denominado en Reales brasileños (BRL), surgía una exposición al riesgo de tipo de cambio EUR/BRL. La estrategia de cobertura establecida por el Grupo en esta operación se basó en la contratación de dos contratos *currency forward* “NDF”, con la entidad financiera SOCIÉTÉ GENERALE/PARIS para asegurar un tipo de cambio de 4,4425 BRL/EUR (lo que produce, aplicado a la cantidad de 2.388.894.033 BRL, la cantidad de 537.736.417 EUR), y que coincidían en todos sus términos económicos esenciales con dichos compromisos en firme:

- Importe del compromiso en firme (en Euros) comparado con el importe nominal de la pata EUR del instrumento de cobertura.
- Fecha esperada de vencimiento del compromiso en firme comparado con la fecha de vencimiento del instrumento de cobertura.
- Tipo de cambio EUR/BRL usado para determinar el valor razonable de a) el instrumento de cobertura y b) el compromiso cubierto.

Dada la situación de coincidencia en muchos de los términos críticos, la cobertura produjo una alta eficacia. Las únicas fuentes potenciales de ineficacia procederían del cambio de valor de los derivados contratados ante cambios en el riesgo de crédito de las contrapartes del contrato (que se consideran insignificantes dado el elevado rating de las dos partes contratantes y el muy corto plazo de las operaciones) y de la diferencia con el tipo fijo derivado hipotético (ya que los derivados contratados son *off market* (proviene de una reestructuración de derivados cuyo coste modifica su tipo fijo)).

El valor razonable del compromiso en firme al inicio de la cobertura, al tipo spot del 28 de mayo de 2019 -4,4950 BRL/EUR - en que se contrataron los derivados, ascendía a 531.455.847 EUR. El impacto final en la Cuenta de Resultados, una vez se han ejecutado los compromisos en firme adquiridos y se han cancelado dichos derivados, ha ascendido a 6.280 miles de euros (ver Nota 31), que resultan de la diferencia entre el valor del compromiso en firme al inicio de la cobertura (los 531.455.847 EUR mencionados previamente) y los 537.736.417 EUR de importe asegurado a través de la contratación de los derivados.

13. Clientes y otras cuentas a cobrar

	Miles de euros	
	2019	2018
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	578.123	522.880
Derecho de crédito a recibir un inmueble	4.363	3.259
Menos: provisión por pérdidas por deterioro de cuentas a cobrar	(121.116)	(108.071)
Clientes por ventas y prestaciones de servicios - neto	461.370	418.068
Clientes partes relacionadas (Nota 34)	14.113	4.912
Otras cuentas a cobrar con partes relacionadas (Nota 34)	-	1.529
Deudores varios y otros activos	9.516	9.137
Periodificaciones por gastos anticipados	15.763	14.017
Personal	781	868
Activo por impuesto corriente	9	-
Otros créditos con las Administraciones Públicas	8.115	9.566
Total	509.667	458.097
Menos parte no corriente	4.363	3.259
Parte corriente	505.304	454.838

El valor razonable de los Clientes y otras cuentas a cobrar se aproxima a su valor en libros.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

A 31 de diciembre de 2019 existen en este epígrafe 35.936 miles de euros en moneda extranjera, de los cuales 30.466 miles de euros están denominados en libras esterlinas (2018: 34.864 miles de euros en moneda extranjera, de los cuales 29.392 miles de euros están denominados en libras esterlinas).

En el epígrafe “Derecho de crédito a recibir un inmueble” se recoge el derecho del Grupo a recibir el activo que la empresa arrendataria construya sobre una parcela cedida, al finalizar el contrato de cesión de terreno, en la medida en que el inmueble construido sobre el terreno constituye una contraprestación más de la operación de arrendamiento. El importe no corriente de este derecho asciende a 4.363 miles de euros a 31 de diciembre de 2019 (3.259 miles de euros a 31 de diciembre de 2018).

El epígrafe “Deudores varios” recoge, principalmente, el saldo pendiente de cobro correspondiente al incidente por invasión de las pistas en el Aeropuerto del Prat el 28 de julio de 2006 por importe de 7.422 miles de euros, y que el Grupo mantiene provisionado. Asimismo, también se incluyen imposiciones y depósitos con un vencimiento inferior a doce meses pero superior a tres meses.

El epígrafe “Otros créditos con las Administraciones Públicas” recoge al 31 de diciembre de 2019 un importe de 1.345 miles de euros relacionado con cuentas a cobrar por subvenciones concedidas a la Sociedad (2018: 1.619). El resto del epígrafe recoge a 31 de diciembre de 2019 y 2018 saldos deudores en concepto de impuestos indirectos.

Asimismo, del saldo de clientes por importe de 461.370 miles de euros a 31 de diciembre de 2019, existen cuentas a cobrar pendientes de vencimiento y no provisionadas por importe de 436.942 miles de euros (2018: 400.637 miles de euros) y cuentas a cobrar por importe de 24.428 miles de euros (2018: 17.431) vencidas y no provisionadas, ya que corresponden a liquidaciones y facturas que se encontraban en gestión a 31 de diciembre de cada ejercicio y que ya han sido cobradas.

El análisis de antigüedad de estas cuentas, al cierre de cada ejercicio, es el siguiente:

	Miles de euros	
	2019	2018
Hasta 3 meses	14.128	11.866
Entre 3 y 6 meses	3.586	2.993
Más de 6 meses	6.714	2.572
	24.428	17.431

Las cuentas comerciales a cobrar que han sufrido deterioro del valor corresponden básicamente a líneas aéreas y empresas que se encuentran en concurso de acreedores. El importe total está provisionado a cierre de cada ejercicio. El análisis de antigüedad de estas cuentas es el siguiente:

	Miles de euros	
	2019	2018
Menos de 3 meses	32	118
Entre 3 y 6 meses	93	33
Más de 6 meses	120.991	107.920
	121.116	108.071

Los movimientos de la provisión por deterioro del valor de las cuentas a cobrar de clientes y otras cuentas a cobrar del Grupo se presentan a continuación:

	Miles de euros	
	2019	2018
Saldo inicial	108.071	114.977
Ajuste NIIF 9	-	925
Variación de la provisión por deterioro del valor de cuentas a cobrar	12.970	(7.326)
Otros movimientos	75	(505)
A 31 de diciembre	121.116	108.071

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

La dotación y aplicación de la provisión de las cuentas a cobrar deterioradas en 2019 y 2018 se ha incluido en la línea de “Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales”, de acuerdo a lo establecido en la NIIF 9. Los importes que se cargan a la cuenta de provisión se suelen dar de baja contablemente cuando no hay ninguna expectativa de recibir efectivo adicional.

Adicionalmente a la dotación neta a la provisión de 12.970 miles de euros (2018: reversión neta de 7.326 miles de euros), durante el ejercicio 2019 se han registrado, en el epígrafe “Pérdidas, deterioro y variación provisiones por operaciones” de la Cuenta de pérdidas y ganancias, pérdidas de 839 miles de euros (2018: 5.513 miles de euros), por bajas definitivas dadas por la Agencia Estatal de Administración Tributaria de deudas enviadas a la vía de apremio, hasta los 13.809 miles de euros negativos que figuran en dicho epígrafe (2018: 1.813 miles de euros positivos).

El resto de las cuentas incluidas en las cuentas a cobrar de clientes y otras cuentas a cobrar no contienen activos que hayan sufrido un deterioro del valor.

La máxima exposición al riesgo de crédito a la fecha del estado de situación financiera es el importe en libros de cada clase de cuenta a cobrar mencionado anteriormente. El Grupo no mantiene ninguna garantía como seguro de cobro.

14. Existencias

	Miles de euros	
	2019	2018
Materias primas y otros aprovisionamientos	6.841	7.258
Total existencias	6.841	7.258

El saldo de materias primas y otros aprovisionamientos incluye principalmente materiales y repuestos utilizados en las operaciones aeroportuarias.

15. Efectivo y equivalentes al efectivo

	Miles de euros	
	2019	2018
Caja y bancos	212.305	651.380
Depósitos en entidades a corto plazo	28.292	-
Efectivo y equivalentes al efectivo	240.597	651.380

Al 31 de diciembre de 2019 y de 2018, no existen saldos de efectivo y otros activos líquidos equivalentes que no están disponibles para ser utilizados. A 31 de diciembre de 2019 y de 2018 el Grupo no tiene descubiertos bancarios.

El detalle del efectivo y equivalente de efectivo en moneda distinta al Euro es el siguiente:

	2019	2018
Caja y bancos en reales brasileños (BRL)	28.302	-
Caja y bancos en libras esterlinas (GBP)	22.492	19.829

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

16. Capital social y prima de emisión

El número de acciones y en el importe de Capital Social y Prima de Emisión de la Sociedad dominante en cada uno de los ejercicios 2019 y 2018 son los siguientes:

N.º de acciones	Miles de euros		
	Capital social	Prima de emisión	Total
150.000.000	1.500.000	1.100.868	2.600.868

La Sociedad dominante fue creada el 31 de mayo de 2011 con un capital inicial de 61 acciones de valor nominal de 1.000 euros cada una, suscritas en su totalidad por la entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

El 6 de junio de 2011 el accionista único de la Sociedad en ese momento adoptó las siguientes decisiones:

- Reducir el valor nominal de las acciones de la Sociedad de 1.000 euros por acción, mediante el desdoblamiento de las 61 acciones en circulación, en 6.100 nuevas acciones, en la proporción de 100 acciones nuevas por cada acción antigua, sin que se produzca una variación en el importe del Capital social de la Sociedad. En consecuencia, el Capital social de la Sociedad estaba representado a esa fecha por 6.100 acciones de valor nominal de 10 euros cada una.
- Ampliar el capital social a 1.500.000 miles de euros, a través de la emisión de 149.993.900 nuevas acciones de valor nominal de 10 euros cada una, con los mismos derechos y obligaciones de las acciones anteriormente existentes. Estas acciones se emiten con una Prima de emisión de 1.100.868 miles de euros, por lo que el importe a desembolsar en concepto de Capital social y Prima de emisión asciende a 2.600.807 miles de euros. Dicha ampliación de capital fue suscrita íntegramente y desembolsada por el accionista único en ese momento mediante la aportación no dineraria de la rama de actividad aeroportuaria descrita en la Nota 1 a estas Cuentas anuales consolidadas.

Con fecha 23 de enero de 2015 el Consejo de Ministros aprueba la venta del 49 % de la entidad AENA mediante Oferta Pública de Venta, registrándose el folleto de la OPV en la CNMV el 23 de enero de 2015. El inicio de la cotización en el Mercado Continuo de los títulos de AENA S.M.E., S.A., en las cuatro bolsas españolas, se produjo el 11 de febrero de 2015.

La salida a Bolsa de la sociedad, conforme lo explicado anteriormente, mediante la OPV del 49 % del capital de AENA S.M.E., S.A., supuso que la entidad ENAIRE pasara a disponer de una participación del 51 % de AENA S.M.E., S.A., frente al 100 % anterior.

A 31 de diciembre de 2019 y 2018 el capital social de AENA S.M.E., S.A. está representado por 150.000.000 acciones ordinarias de 10 euros de valor nominal cada una, totalmente desembolsadas. Estas acciones gozan de iguales derechos políticos y económicos. A 31 de diciembre de 2018 no existen ampliaciones de capital en curso, ni autorizaciones para operar con acciones propias.

Según la información disponible a 31 de diciembre de 2019 y 2018 las participaciones superiores al 10 % son las siguientes:

ENAIRE	51,00 %
--------	---------

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

17. Ganancias / (pérdidas) acumuladas

	Reserva legal	Reserva de capitalización	Otras reservas	Total
A 1 de enero de 2018	299.199	70.566	2.810.259	3.180.024
Ajustes por adopción de IFRS 9	-	-	(795)	(795)
Beneficio del ejercicio	801	-	1.327.081	1.327.882
Dotación de reserva de capitalización	-	43.060	(43.060)	-
Dividendos repartidos	-	-	(975.000)	(975.000)
Otros movimientos	-	-	2.524	2.524
A 31 de diciembre de 2018	300.000	113.626	3.121.009	3.534.635
Beneficio del ejercicio	801	-	1.441.221	1.442.022
Dotación de reserva de capitalización	-	20.089	(20.089)	-
Dividendos repartidos	-	-	(1.039.500)	(1.039.500)
Otros movimientos	-	-	1.179	1.179
A 31 de diciembre de 2019	300.801	133.715	3.503.820	3.938.336

A 31 de diciembre de 2019 el epígrafe “Otros movimientos” recoge, principalmente, el impacto que la reducción de capital de AMP explicada en la Nota 2.2. ha tenido en ganancias acumuladas por importe de 350 miles de euros (2018: 116 miles de euros, (Nota 9). También se recoge en este epígrafe el impacto de 1.148 miles de euros en el patrimonio de AMP de la reducción de capital y reparto de dividendos de GAP contrarrestado por el impacto de (40) miles de euros al contabilizar a valor de mercado los servicios prestados a la matriz última ENAIRE por el parking de empleados.

En este epígrafe se incluye también un importe de 133.714 miles de euros de Reserva de capitalización que ha sido dotada de conformidad con los artículos 25 y 62 de la Ley del Impuesto sobre Sociedades, que establece que se dote la reserva por el importe del derecho a la reducción de la base imponible del grupo fiscal del ejercicio. El derecho a la reducción de la base imponible del grupo fiscal asciende al 10% del incremento de los fondos propios del grupo fiscal, según quedan definidos en dicho artículo, sin que en ningún caso pueda exceder del importe del 10% de la base imponible positiva del grupo fiscal del periodo impositivo previa a la reducción y a la integración a la que se refiere el apartado 12 del artículo 11 de la Ley y a la compensación de bases imponibles negativas. No obstante, en caso de insuficiente base imponible del grupo fiscal para aplicar la reducción, las cantidades pendientes pueden ser objeto de aplicación en los periodos impositivos que finalicen en los dos años inmediatos y sucesivos al cierre del periodo impositivo en que se haya generado el derecho a la reducción, conjuntamente con la reducción que pudiera corresponder en dicho ejercicio y con el límite indicado. La reserva es indisponible y está condicionada a que se mantenga el incremento de fondos propios del grupo fiscal durante un plazo de 5 años desde el cierre del periodo impositivo al que corresponda la reducción, salvo por existencia de pérdidas contables.

Propuesta de distribución de resultado

La distribución del resultado del ejercicio 2019 propuesta por el Consejo de Administración de la Sociedad dominante AENA S.M.E., S. A. bajo Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007 a la Junta General de Accionistas, es la siguiente:

	Miles de Euros
	2019
Base de reparto:	
Pérdidas y ganancias (Beneficios)	1.421.326
Aplicación:	
Dividendos	1.137.061
Reserva de Capitalización (Ley 27/2014)	26.163
Reserva Voluntaria	258.102

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.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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.

Al cierre del ejercicio 2019 la reserva legal asciende a 300.000 miles de euros (31 de diciembre de 2018: 300.000 miles de euros), alcanzando el límite mínimo legalmente establecido conforme al artículo 274 de la Ley de Sociedades de Capital.

La distribución de los beneficios de la Sociedad dominante del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018, aprobada por la Junta General de Accionistas el 10 de abril de 2019 fue la siguiente:

	Miles de Euros
	2018
Base de reparto:	
Pérdidas y ganancias (Beneficios)	1.301.182
Aplicación:	
Dividendos	1.039.500
Reserva de Capitalización (Ley 27/2014)	20.089
Reserva Voluntaria	241.593

Tras dicha aprobación por la Junta General de Accionistas, durante el ejercicio 2019 se ha pagado el dividendo propuesto de 1.039.500 miles de euros (ejercicio 2018: pago de dividendos de 975.000 miles de euros).

Asimismo, el Consejo de Administración propone a la Junta General de Accionistas una reclasificación de reservas voluntarias a reserva de capitalización, por un importe de 4.299 miles de euros, como consecuencia del criterio de la Agencia Estatal de Administración Tributaria (AEAT) sobre la forma de computar el incremento de fondos propios a efectos de aplicar la reducción por reserva de capitalización en el Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2018, una vez consultada esta posibilidad con la AEAT en el marco del Código de Buenas Prácticas Tributarias.

Las reservas de la Sociedad designadas como de libre distribución, así como el beneficio del ejercicio, están sujetas, no obstante, a la limitación de que sólo podrán repartirse dividendos si el valor del patrimonio neto no es o, a consecuencia del reparto, no resulta ser inferior al capital social.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

18. Participaciones no dominantes y Otras reservas

a) Participaciones no dominantes

La composición de las participaciones no dominantes es como sigue:

	Segmento	País	Interés minoritario	2019	2018
LLAH III (Nota 2.2)	Internacional	Reino Unido	49 %	(23.926)	(11.064)
				(23.926)	(11.064)

El movimiento de dichos intereses minoritarios durante 2019 y 2018 ha sido el siguiente:

	LLAH III
A 1 de enero de 2018	5.426
Distribución de dividendos	(18.390)
Otros movimientos	1.263
Total aportaciones y distribuciones a propietarios reconocidos en patrimonio neto	(17.127)
Resultado del período	(131)
Otro resultado global del ejercicio	768
Resultado global total del ejercicio	637
A 31 de diciembre de 2018	(11.064)
Distribución de dividendos	(11.730)
Total aportaciones y distribuciones a propietarios reconocidos en patrimonio neto	(11.730)
Resultado del período	3.653
Otro resultado global del ejercicio	(4.785)
Resultado global total del ejercicio	(1.132)
A 31 de diciembre de 2019	(23.926)

La información relativa a flujos de efectivo se encuentra detallada en la nota 5.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

b) Diferencias de conversión y otras Reservas

	Nota	Derivados de Cobertura	Ganancias y Pérdidas actuariales	Diferencias de Conversión	Resultados de asociadas	Total
A 1 de enero de 2018		(64.225)	(11.729)	(22.523)	23	(98.454)
Cobertura flujo de efectivo		(42.837)	-	-	-	(42.837)
Ganancias y pérdidas actuariales		-	(443)	-	-	(443)
Efecto fiscal		10.796	81	-	-	10.877
Transferencias a la cuenta de resultados		37.333	-	-	-	37.333
Efecto fiscal		(9.332)	-	-	-	(9.332)
Participación en otro resultado global de asociadas	9	-	-	-	-	-
Diferencias de conversión - asociadas	9	-	-	1.957	-	1.957
Diferencias de conversión – grupo		-	-	265	-	265
A 31 de diciembre de 2018		(68.265)	(12.091)	(20.301)	23	(100.634)
Cobertura flujo de efectivo		(71.152)	-	-	-	(71.152)
Ganancias y pérdidas actuariales		-	(4.006)	-	-	(4.006)
Efecto fiscal		17.712	682	-	-	18.394
Transferencias a la cuenta de resultados		33.699	-	-	-	33.699
Efecto fiscal		(8.425)	-	-	-	(8.425)
Participación en otro resultado global de asociadas	9	-	-	-	(4)	(4)
Diferencias de conversión - asociadas	9	-	-	1.932	-	1.932
Diferencias de conversión – grupo		-	-	(3.206)	-	(3.206)
A 31 de diciembre de 2019		(96.431)	(15.415)	(21.575)	19	(133.402)

c) Otro resultado global, neto de impuestos

	Otras reservas atribuibles a la Sociedad dominante	Otras reservas atribuibles a intereses minoritarios	Total Otro Resultado Global
31 de diciembre de 2019			
Partidas que podrían reclasificarse posteriormente a resultados:			
Cobertura de flujos de efectivo (Nota 32)	(28.166)	(766)	(28.932)
Participación en otro resultado global de asociadas	(4)	-	(4)
Diferencias de conversión	(1.274)	(830)	(2.104)
Ganancias y pérdidas actuariales (Nota 32)	(3.324)	(3.189)	(6.513)
Total	(32.768)	(4.785)	(37.553)
31 de diciembre de 2018			
Partidas que podrían reclasificarse posteriormente a resultados:			
Cobertura de flujos de efectivo (Nota 32)	(4.040)	897	(3.143)
Diferencias de conversión	2.222	146	2.368
Ganancias y pérdidas actuariales (Nota 32)	(362)	(275)	(637)
Total	(2.180)	768	(1.412)

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

19. Proveedores y otras cuentas a pagar

	31 de diciembre de	
	2019	2018
Proveedores	484	777
Acreedores comerciales	206.967	212.750
Acreedores partes relacionadas (Nota 34)	31.259	29.958
Proveedores de inmovilizado	251.781	191.172
Proveedores de inmovilizado partes relacionadas (Nota 34)	5.328	2.230
Personal	31.124	28.799
Pasivo por impuesto corriente	10.165	24.889
Seguridad Social y otros impuestos	26.560	26.072
Anticipo de World Duty Free Group (DUFY)	38.251	41.714
Otros Anticipos de clientes	88.125	79.577
	690.044	637.938

En el ejercicio 2019 se incluyen en este epígrafe 79.894 miles de euros que originariamente se expresaron en libras esterlinas (2018: 78.584 miles de euros) y 3.547 miles de euros que originariamente se expresaron en reales brasileños.

El valor nominal de los proveedores y otras cuentas a pagar se aproxima a su valor razonable dado que el efecto del descuento financiero no es significativo.

En cuanto al epígrafe “Anticipo de World Duty Free Group”, el 14 de febrero de 2013, AENA S.M.E., S.A. firmó tres contratos con World Duty Free Group España, S.A. (DUFY) para el alquiler de los locales comerciales de las tiendas *Duty free* y *Duty paid* de toda la red de aeropuertos de España. Estos contratos tienen vigencia hasta el 31 de octubre de 2020 y contemplaban un anticipo por 332.442 miles de euros, el cual se compensa periódicamente con la facturación. En este sentido, a 31 de diciembre de 2019 el anticipo a corto plazo asciende a 38.251 miles de euros (2018: 41.714 miles de euros), y el anticipo a largo plazo que se incluye en el epígrafe “Otros pasivos a largo plazo”, asciende a 0 miles de euros (2018: 38.296 miles de euros) (Nota 25).

Información sobre los aplazamientos de pago efectuados a proveedores

La información sobre el periodo medio de pago de AENA S.M.E., S.A. y Aena Desarrollo Internacional, S.M.E., S.A. es la siguiente:

	2019	2018
	Días	Días
Periodo medio de pago a proveedores	46	48
Ratio de las operaciones pagadas	50	51
Ratio de las operaciones pendientes de pago	15	21

Estos parámetros han sido calculados de acuerdo con lo establecido en el Art. 5 de la Resolución de 29 de enero de 2015, del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, sobre la información a incorporar en la memoria de las cuentas anuales en relación con el periodo medio de pago a proveedores en operaciones comerciales, de la siguiente forma:

1. Periodo medio de pago a proveedores = (Ratio operaciones pagadas * importe total pagos realizados + Ratio operaciones pendientes de pago * importe total pagos pendientes) / (Importe total de pagos realizados + importe total pagos pendientes).
2. Ratio de las operaciones pagadas = Σ (número de días de pago * importe de la operación pagada) / Importe total de pagos realizados.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Se entiende por número de días de pago, los días naturales que hayan transcurrido desde la fecha en que se inicie el cómputo del plazo hasta el pago material de la operación.

3. Ratio de las operaciones pendientes de pago = Σ (número de días pendientes de pago * importe de la operación pendiente de pago) / Importe total de pagos pendientes.

Se entiende por número de días pendientes de pago, los días naturales que hayan transcurrido desde la fecha en que se inicie el cómputo del plazo hasta el último día del periodo al que se refieran las cuentas anuales.

4. Para el cálculo tanto del número de días de pago como del número de días pendientes de pago, la sociedad computa el plazo desde la fecha de prestación de los servicios. No obstante, a falta de información fiable sobre el momento en que se produce esta circunstancia, se toma la fecha de recepción de la factura.

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” del estado de situación financiera.

	2019	2018
	Importe (miles de euros)	Importe (miles de euros)
Total pagos realizados	991.786	850.582
Total pagos pendientes	127.010	97.306

En el ejercicio 2019 los plazos medios de pago se adaptan a los plazos que marca la Ley 15/2010. Los casos en que se ha producido un pago fuera del plazo máximo legal responden, principalmente, a causas ajenas a la Sociedad: facturas no recibidas a tiempo, certificados caducados de la AEAT y falta de certificados justificativos de las cuentas bancarias de los proveedores, entre otras.

El cálculo del PMP se realiza sobre las facturas recibidas y conformadas pendientes de pago. El saldo contable de “Acreedores comerciales” es mayor que el de “pagos pendientes”, debido a que en el mismo se incluyen los saldos provenientes de facturas pendientes de recibir y/o conformar, además de los saldos provenientes del subgrupo LLAH III.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

20. Deuda financiera

Los componentes de la deuda financiera a 31 de diciembre de 2019 y 2018 son los siguientes:

	31 de diciembre de	
	2019	2018
No corriente		
Préstamos con ENAIRE	4.705.603	5.338.222
Préstamos con entidades de crédito de AENA	250.000	649.913
Otros préstamos con entidades de crédito	413.692	344.019
Préstamos con accionistas LLAH III	54.518	51.854
Pasivos por arrendamiento Aena	20.582	10.697
Pasivos por arrendamiento LLAH III	37.086	7.262
Pasivos por arrendamiento Aena Brasil	134	-
Entidad Pública acreedora por concesión AIRM	47.222	47.590
Otros pasivos financieros	146.199	123.521
	5.675.036	6.573.078
Corriente		
Préstamos con ENAIRE	646.130	647.654
Intereses devengados Préstamos ent. cto. de AENA	40	1.841
Préstamos con entidades de crédito Aena	391.000	-
Programa ECP Aena	159.000	-
Préstamos con entidades de crédito LLAH III	3.543	51.419
Préstamos con accionistas LLAH III	418	398
Pasivos por arrendamiento Aena	5.056	1.655
Pasivos por arrendamiento LLAH III	4.764	591
Pasivos por arrendamiento Aena Brasil	134	-
Otros pasivos financieros	28.318	28.870
	1.238.403	732.428
Total corriente y no corriente	6.913.439	7.305.506

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

La conciliación entre los saldos iniciales y finales del ejercicio 2019 en el estado de situación financiera de los componentes de la Deuda financiera es la siguiente:

	31 de diciembre de 2018	Flujos de efectivo			Ajustes saldo apertura por entrada en vigor NIIF16 (Nota 2)	Trasposos corto/largo plazo	Ajustes	Devengo intereses	Altas	Diferencias de cambio	31 de diciembre de 2019
		Actividades financiación Cobros	Actividades financiación Pagos	Actividades explotación Pagos intereses							
No corriente											
Préstamo con ENAIRE	5.338.222	-	-	-	-	(633.282)	-	663	-	-	4.705.603
Préstamos con ent. crédito AENA	649.913	250.000	(650.000)	-	-	20	-	67	-	-	250.000
Otros préstamos con ent. Crédito LLAH III	344.019	-	-	-	-	50.127	-	267	-	19.279	413.692
Préstamos con accionistas LLAH III	51.854	-	-	-	-	-	-	-	-	2.664	54.518
Pasivos por arrendamiento Aena	10.697	-	-	-	14.909	(5.024)	-	-	-	-	20.582
Pasivos por arrendamiento LLAH III	7.262	-	-	-	29.227	(4.123)	-	-	2.885	1.835	37.086
Pasivos por arrendamiento ANB	-	-	-	-	-	-	-	-	134	-	134
E. P. acreedora por concesión AIRM	47.590	-	-	-	-	-	(1.825)	1.457	-	-	47.222
Otros pasivos financieros	123.521	61.314	(39.534)	-	-	(378)	-	1.276	-	-	146.199
Total no corriente	6.573.078	311.314	(689.534)	-	44.136	(592.660)	(1.825)	3.730	3.019	23.778	5.675.036
Corriente											
Préstamo con ENAIRE	647.654	-	(633.744)	(43.851)	-	633.282	-	42.789	-	-	646.130
Intereses devengados ent. crdto. AENA	1.841	-	-	(6.280)	-	-	-	4.479	-	-	40
Préstamos con entidades de Aena	-	391.000	-	-	-	-	-	-	-	-	391.000
Programa ECP Aena	-	159.000	-	-	-	-	-	-	-	-	159.000
Otros Préstamos con entidades crédito LLAH III	51.419	1.139	-	(12.462)	-	(50.127)	-	12.484	-	1.090	3.543
Préstamos con accionistas LLAH III	398	-	-	(4.229)	-	-	-	4.228	-	21	418
Pasivos por arrendamiento Aena	1.655	-	(4.844)	(638)	3.222	5.024	-	637	-	-	5.056
Pasivos por arrendamiento LLAH III	591	-	(2.334)	(2.241)	2.079	4.123	-	2.125	256	165	4.764
Pasivos por arrendamiento ANB	-	-	-	-	-	-	-	-	134	-	134
Otros pasivos financieros	28.870	-	(1.846)	-	-	378	-	-	916	-	28.318
Total corriente	732.428	551.139	(642.768)	(69.701)	5.301	592.680	-	66.742	1.306	1.276	1.238.403
Total Deuda Financiera	7.305.506	862.453	(1.332.302)	(69.701)	49.437	20	(1.825)	70.472	4.325	25.054	6.913.439

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Tal como se ha mencionado en la nota 2.2. a), con fecha 15 de enero de 2019 se ha inaugurado y han comenzado las operaciones del Aeropuerto Internacional Región de Murcia (AIRM), cuya gestión se realizará por parte de la sociedad dependiente Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia como titular del contrato de gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM), en la modalidad de concesión de dicho aeropuerto y de su zona de actividades complementarias, durante un plazo de 25 años. Dicho acuerdo concesional se ha calificado como perteneciente al modelo de Activo Intangible de la CINIIF 12 y, por lo tanto, se ha registrado una Deuda con la Entidad Pública otorgante por el mismo importe del activo concesional y que se encuentra registrado en el epígrafe de E. P. acreedora por concesión AIRM.

Asimismo, como se observa, en 2019 las variaciones en el saldo del préstamo de ENAIRE correspondieron principalmente a amortización de principal por importe de 633.774 miles de euros (Ver Nota 20.a). La variación del epígrafe “Préstamos con entidades de crédito” se debe a la cancelación anticipada de préstamos bilaterales por 650.000 miles de euros y que han sido sustituidos parcialmente por otros préstamos bilaterales nuevos por 250.000 miles de euros en mejores condiciones de tipo de interés. La variación en el epígrafe “Otros préstamos con entidades de crédito” se debe principalmente a las disposiciones de pólizas de crédito y programa de pagarés de Aena por importe de 391.000 miles de euros y 159.000 miles de euros respectivamente y la disposición neta de las pólizas de crédito del subgrupo formado por LLAH III y sus entidades dependientes por importe de 1.175 miles de euros. La variación en los pasivos por arrendamiento financiero correspondieron a pagos efectuados en el período y a fluctuaciones del tipo de cambio euro/libra. La variación en la partida “Préstamos con accionistas LLAHIII” se debieron exclusivamente a fluctuaciones del tipo de cambio libra/euro. La partida de otros pasivos financieros varió como consecuencia de cobros y pagos de fianzas en AENA S.M.E., S.A

La conciliación entre los saldos iniciales y finales del ejercicio 2018 en el estado de situación financiera de los componentes de la Deuda financiera fue la siguiente:

	Flujos de efectivo									
	31 de diciembre de 2017	Actividades financiación Cobros	Actividades financiación Pagos	Actividades explotación Pagos intereses	Ajustes saldo apertura entrada en vigor NIIF 9	Traspasos corto/largo plazo	Devengo intereses	Altas	Diferencias de cambio	31 de diciembre de 2018
No corriente										
Préstamo con ENAIRE	6.104.218	-	-	-	(877)	(765.976)	857	-	-	5.338.222
Préstamos con ent. crédito AENA	649.888	-	-	-	-	-	25	-	-	649.913
Otros préstamos con ent. crédito	346.585	-	-	-	-	-	264	-	(2.830)	344.019
Préstamos con accionistas LLAH III	52.280	-	-	-	-	-	-	-	(426)	51.854
Pasivos por arrendamientos financieros	20.152	-	-	-	-	(2.765)	550	79	(57)	17.959
E. P. acreedora por concesión AIRM	-	-	-	-	-	-	1.133	46.457	-	47.590
Otros pasivos financieros	102.893	30.526	(10.264)	-	-	(131)	497	-	-	123.521
Total no corriente	7.276.016	30.526	(10.264)	-	(877)	(768.872)	3.326	46.536	(3.313)	6.573.078
Corriente										
Préstamo con ENAIRE	683.540	-	(798.059)	(55.285)	(871)	765.976	52.353	-	-	647.654
Intereses devengados ent. crdto. AENA	1.848	-	-	(4.522)	-	-	4.515	-	-	1.841
Otros Préstamos con entidades crédito	19.346	32.779	-	(11.661)	-	-	11.470	-	(515)	51.419
Préstamos con accionistas LLAH III	401	-	-	(4.195)	-	-	4.195	-	(3)	398
Pasivos por arrendamientos financieros	2.152	-	(3.072)	-	-	2.765	347	33	21	2.246
Otros pasivos financieros	27.656	1.204	(121)	-	-	131	-	-	-	28.870
Total corriente	734.943	33.983	(801.252)	(75.663)	(871)	768.872	72.880	33	(497)	732.428
Total Deuda Financiera	8.010.959	64.509	(811.516)	(75.663)	(1.748)	-	76.206	46.569	(3.810)	7.305.506

En 2018 las variaciones en el saldo del préstamo de ENAIRE se correspondieron principalmente a amortización de principal por importe de 798.059 miles de euros (Ver Nota 20.b). La variación en el epígrafe “Otros préstamos con entidades de crédito” se debió principalmente a una disposición neta de las pólizas de crédito del subgrupo formado por LLAH III y sus entidades dependientes por importe de 32.779 miles de euros. La variación en los pasivos por arrendamiento financiero se correspondieron a pagos efectuados en el período y a fluctuaciones del tipo de cambio euro/libra. La variación en la

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

partida “Préstamos con accionistas LLAHIII” se debieron exclusivamente a fluctuaciones del tipo de cambio libra/euro. La partida de otros pasivos financieros varió como consecuencia de cobros y pagos de fianzas en AENA S.M.E., S.A.

Los valores contables y los valores razonables de los recursos ajenos no corrientes son los siguientes:

	Importe en libros		Valor razonable	
	31 de diciembre de		31 de diciembre de	
	2019	2018	2019	2018
Deuda financiera con el Grupo	4.705.603	5.338.222	4.882.783	5.347.229
Préstamos con entidades de crédito de AENA S.M.E., SA	250.000	649.913	251.302	652.836
Préstamos con entidades de crédito	413.692	344.019	413.692	325.510
Préstamos con accionistas LLAH III	54.518	51.854	54.518	63.899
Pasivos por arrendamiento financiero	57.802	17.959	57.802	17.959
Entidad Pública acreedora por concesión AIRM	47.222	47.590	47.222	47.590
Otros pasivos financieros	146.199	123.521	146.199	123.521
Total	5.675.036	6.573.078	5.853.518	6.578.544

El valor razonable de los recursos ajenos corrientes es igual a su valor en libros, ya que el impacto de aplicar el descuento no es significativo. Los valores razonables para la deuda con un plazo superior a un año se basan en los flujos de efectivo descontados a los tipos libre de riesgo (curva OIS) más un spread igual al CDS de AENA modelizado (46 bps) (2018: la curva swap Euribor 12M más un spread de 81 bps) y están en el Nivel 2 de la jerarquía de valor razonable.

(a) Préstamo con ENAIRE (Nota 34)

	31 de diciembre de 2019	31 de diciembre de 2018
No corriente		
Préstamo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	4.708.860	5.342.479
Ajuste NIIF 9	-	(292)
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(3.257)	(3.965)
Subtotal deuda a largo plazo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	4.705.603	5.338.222
Corriente		
Préstamo con ENAIRE	633.326	633.743
Ajuste NIIF 9	-	(584)
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(358)	(401)
Intereses devengados por préstamos con ENAIRE	13.162	14.896
Subtotal deuda a corto plazo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	646.130	647.654
Total	5.351.733	5.985.876

Con motivo de la aportación no dineraria descrita en la Nota 1, la Sociedad y ENAIRE firmaron 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 1 se traspasaban de ENAIRE a la Sociedad AENA S.M.E., S.A. En dicho contrato entre ambas partes se reconocía 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 especificaba que la titularidad ante las instituciones financieras prestamistas le correspondía a la entidad pública empresarial “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea”, aun cuando se reconocía que AENA S.M.E., S. A. se obligaba a satisfacer el porcentaje del saldo vivo de la deuda del ente público AENA imputable a la rama de actividad aeroportuaria en el momento de la aportación de cualesquiera pagos que la entidad pública empresarial “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea” debiera satisfacer a las entidades financieras de acuerdo con las condiciones financieras y demás términos y condiciones previstos en los Acuerdos de Financiación. El tipo medio de dicha deuda durante 2019 ha sido del 1,32 % (2018: 1,36%)

En Consejo de Ministros de 11 de julio de 2014, se autoriza a la entidad pública empresarial “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea” a iniciar los trámites para el proceso de venta del capital social de AENA S.M.E., S.A. y a enajenar hasta un 49 % de su capital.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

En dicho marco del proceso de apertura del capital social de la Sociedad a inversores privados, y con la finalidad de hacer compatibles con dicho proceso los acuerdos de financiación (endeudamiento financiero a largo y corto plazo) y los acuerdos de cobertura suscritos con la totalidad de las entidades financieras, con fecha de 29 de julio de 2014, la entidad pública empresarial “ENAIRe”, AENA S.M.E., S.A. y las respectivas entidades financieras acordaron la novación modificativa y no extintiva de los correspondientes acuerdos de financiación.

El texto refundido de los nuevos acuerdos de financiación sustituyó íntegramente y a todos los efectos los contratos originales y sus novaciones, con la finalidad de, entre otras modificaciones, eliminar cualquier restricción contractual que pudiera afectar al proceso de privatización e incorporar a AENA S.M.E., S.A. como obligado solidario junto a la entidad pública empresarial “ENAIRe” bajo los distintos contratos de financiación y realizar todos aquellos ajustes a los referidos contratos de financiación que sean necesarios a dichos efectos.

Mediante estas novaciones, no se alteraron las condiciones financieras de las operaciones de los préstamos concedidos en su momento a la entidad pública empresarial “ENAIRe” ni por tanto los reflejados en los préstamos espejo en su momento suscritos con AENA S.M.E., S.A. (entre otros: amortización de principal, fechas de vencimiento, régimen de tipos de intereses, plazos de amortización, etc.). Las cláusulas principales que fueron objeto de modificación se resumen a continuación:

- El carácter solidario de las prestatarias, la Entidad Pública Empresarial “ENAIRe” y AENA S.M.E., S.A., que se obligan solidariamente entre sí frente al banco con respecto a la obligación de reembolsar el importe del préstamo que hubiera sido dispuesto por cualquiera de ellos y de pagar intereses, comisiones, costes, gastos y cualquier otro concepto adeudado por cualquiera de ellas directamente al banco en virtud de los contratos. Los bancos reconocen expresamente que el pago que por cualquier concepto reciba efectivamente de cualquiera de las prestatarias de conformidad con lo previsto en los contratos, tendrá plenos efectos liberatorios por dicho concepto e importe.
- La eliminación de las cláusulas que imponían limitaciones sobre la transmisión de acciones de AENA y la venta de un porcentaje de acciones superior al 49 %.
- La obligatoriedad del cumplimiento de ciertos ratios financieros, sobre la base de las cuentas anuales consolidadas del Grupo Aena, que se certificará mediante la entrega de un certificado acreditando el cumplimiento de dichos ratios de forma semestral y anual, con los siguientes límites:

Ratio	2017	2018	2019	2020	2021 y siguientes
Deuda Financiera Neta/EBITDA Menor o igual a:	7,00x	7,00x	7,00x	7,00x	7,00x
EBITDA / Gastos Financieros mayor o igual a:	3,00x	3,00x	3,00x	3,00x	3,00x

La definición de los términos que se incluyen en el cálculo de dichos ratios (Deuda financiera neta, EBITDA y gastos financieros) están establecidos en los contratos novados de la siguiente forma:

Deuda Financiera: significa todo endeudamiento financiero con coste de naturaleza financiera como consecuencia de:

- a) préstamos, créditos y descuentos comerciales;
- b) cualquier cantidad debida en concepto de bonos, obligaciones, notas, deuda y, en general, instrumentos de similar naturaleza;
- c) cualquier cantidad debida en concepto de arrendamiento, o *leasing* que, de acuerdo con la normativa contable aplicable, serían tratados como deuda financiera;
- d) los avales financieros asumidos por AENA que cubran parte a la totalidad de una deuda, excluidos aquellos en relación con una deuda ya computada por consolidación; y

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

e) cualquier cantidad recibida en virtud de cualquier otro tipo de acuerdo que tenga el efecto comercial de una financiación y que, de acuerdo con la normativa contable aplicable, sería tratada como deuda financiera.

A efectos aclaratorios, se hace constar que se computará como Deuda Financiera, el endeudamiento que resulte en cada momento del contrato de reconocimiento de deuda que fue suscrito en fecha 1 de julio de 2011 (según sea novado en cada momento) entre AENA y ENAIRE.

Deuda Financiera Neta: significa la Deuda Financiera menos (i) los saldos de tesorería y efectivo, (ii) otros activos financieros corrientes, entendidos como tales las inversiones financieras temporales líquidas (excluyendo los activos financieros disponibles para su venta), por su valor de liquidación, y (iii) autocartera de libre disposición valorada de acuerdo con el precio de cierre del último día hábil de cotización referido al periodo de cálculo, siempre y cuando ésta no estuviera ya contabilizada en el apartado (ii) anterior.

Deuda Subordinada: significa aquel endeudamiento subordinado a las obligaciones presentes y futuras de AENA bajo el presente Contrato y que, además: (a) no establezca obligaciones de amortización de la misma (salvo aumentos de capital para compensar deudas) hasta después de la fecha de vencimiento final; (b) sus acreedores no estén facultados para solicitar el vencimiento anticipado de la misma hasta que las obligaciones de los Prestatarios bajo el presente Contrato no hayan sido satisfechas en su integridad; (c) no se encuentre garantizada por ningún tipo de garantía real o personal, salvo que dicha garantía esté igualmente subordinada; y (d) la subordinación y demás características descritas en esta definición se otorguen a favor del Prestamista.

EBITDA: significa el resultado de explotación más (i) las dotaciones para la amortización y deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado y las dotaciones al fondo de reversión (siempre que éstas se hubiesen deducido previamente para el cálculo del resultado de explotación), así como deterioros del fondo de comercio, (ii) la parte correspondiente del dividendo efectivamente recibido de las empresas que consoliden por el método de puesta en equivalencia, y (iii) los dividendos cobrados de cualquier sociedad no incluida en el EBITDA consolidado de AENA. A todos los efectos se excluirá del cómputo del EBITDA el resultado de explotación correspondiente a aquellas filiales que, pese a consolidar en el estado de situación financiera consolidado de AENA hayan obtenido financiación sin recurso a AENA, siempre que dicha financiación se haya excluido del cómputo de la Deuda Financiera a efectos del cálculo de los ratios.

Gastos Financieros: significa los gastos asociados a la Deuda Financiera, esto es, los gastos financieros contabilizados como tales, correspondientes a los doce (12) meses anteriores a la fecha de cálculo que corresponda, incluyendo (i) las diferencias de cambio relativas a intereses de la Deuda Financiera si éstas no estuvieran ya contabilizadas en dicha partida y (ii) las variaciones de valor razonable en los documentos de cobertura que se suscriban, en su caso, en relación con esta financiación.

Ratio Deuda Financiera Neta / EBITDA, significa el ratio resultante del cociente de la Deuda Financiera Neta entre el EBITDA para cada período de cálculo durante la vigencia del Contrato.

Ratio EBITDA / Gastos Financieros, significa el ratio resultante del cociente del EBITDA entre los Gastos Financieros para cada período de cálculo durante la vigencia del Contrato.

- En lo relativo a la posibilidad de otorgar cargas y gravámenes se establece un marco más favorable con respecto al que estaba previsto en los contratos de financiación iniciales, al permitirse el otorgamiento de ciertas garantías reales sobre activos internacionales en operaciones de financiación internacionales sin recurso a AENA S.M.E., S.A. ni la Entidad Pública Empresarial “ENAIRE”, frente a la prohibición que existía en muchos contratos iniciales y que en muchos casos hacían difícil la expansión empresarial.
- La unificación de las cláusulas que restringen la disposición de activos: AENA S.M.E., S.A. conservará, directa o indirectamente, la titularidad dominical de todos los activos aeroportuarios y no los enajenará ni en una sola operación ni en una serie de operaciones relacionadas o no, con algunas excepciones en relación con activos aeroportuarios situados fuera de España.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- Se unifican ciertas cláusulas con el fin de calificar los eventos en los que los contratos de financiación podrían ser objeto de vencimiento anticipado, como consecuencia de impagos derivados de las relaciones comerciales de AENA S.M.E., S.A.

Como consecuencia de dichas novaciones y para recoger las modificaciones en la relación contractual por el préstamo con la entidad pública empresarial “ENAIRES”, con fecha 29 de Julio de 2014 la Sociedad firmó una novación modificativa no extintiva del contrato de reconocimiento de deuda con la entidad pública empresarial “ENAIRES”, que viene a modificar el contrato firmado con fecha 1 de julio de 2011 por el que se aportaron a AENA S.M.E., S.A. la totalidad de los bienes, derechos, deudas y obligaciones de la entidad pública empresarial “ENAIRES” afectos al 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, por la cantidad de 11.672.857 miles de euros.

En virtud de dicha novación, las Partes acordaron modificar determinados aspectos del contrato de reconocimiento de deuda con efectos meramente novatorios y en ningún caso extintivos, a los efectos de precisar, entre otros, i) el importe actualizado del endeudamiento reconocido, ii) la regulación del abono por entidad pública empresarial “ENAIRES” y AENA S.M.E., S.A. de los importes debidos bajo los acuerdos de financiación, iii) el ejercicio de las facultades por los coacreditados al amparo de dichos acuerdos de financiación, iv) la obligatoriedad de cumplimiento por parte de AENA S.M.E., S.A. de los mismos ratios financieros, tal como vienen detallados en las novaciones de los acuerdos de financiación, v) el compromiso de constitución futura de prenda sobre derechos de crédito (el importe correspondiente a un año de servicio de la deuda que se devengue bajo los acuerdos de financiación) por parte de la Sociedad a favor de la entidad pública empresarial “ENAIRES” en caso de incumplimiento de sus obligaciones bajo el contrato de reconocimiento de deuda o pérdida de la mayoría del capital social de AENA S.M.E., S.A. por parte de la entidad pública empresarial “ENAIRES”.

En el proceso de novación de la deuda las partes convinieron expresamente que, sin perjuicio de su condición de codeudores y responsables solidarios del cumplimiento de las obligaciones previstas en los acuerdos de financiación, los pagos que por cualquier concepto se debieran hacer al amparo de dichos acuerdos de financiación, serían hechos por la entidad pública empresarial “ENAIRES” y por tanto se mantiene la relación contractual entre AENA S.M.E., S.A. y la entidad pública empresarial “ENAIRES” a través del contrato de reconocimiento de deuda.

Sin perjuicio de la responsabilidad solidaria y principal que AENA S.M.E., S.A. y la entidad pública empresarial “ENAIRES” asumen frente a las entidades financieras bajo los acuerdos de la financiación, los pagos hechos por AENA S.M.E., S.A. reducirán proporcionalmente, frente a la entidad pública empresarial “ENAIRES”, sus obligaciones de pago derivadas de la aportación.

En todo caso, el impago por AENA S.M.E., S.A. de sus obligaciones derivadas del contrato de reconocimiento de deuda, no liberará a la entidad pública empresarial “ENAIRES” de cumplir con sus compromisos de pago en virtud de lo previsto en los acuerdos de financiación.

Por todo ello, las modificaciones acordadas en los contratos de financiación con las entidades bancarias y con la entidad pública empresarial “ENAIRES”, no modificaron el tratamiento contable de la deuda financiera de la Sociedad con la Sociedad dominante última, la entidad pública empresarial “ENAIRES”.

Los acuerdos de financiación incluyen las siguientes causas de vencimiento anticipado tasadas en términos ordinarios de mercado:

- a) Incumplimiento de cualquiera de las obligaciones de pago derivadas de cada uno de los acuerdos de financiación.
- b) Incumplimiento de obligaciones de pago derivadas de otros contratos de financiación.
- c) El incumplimiento de cualquier obligación de pago derivada de relaciones comerciales habituales en el tráfico ordinario de AENA S.M.E., S.A., salvo que ésta se haya opuesto judicial o extrajudicialmente a la correspondiente reclamación de pago derivada de dicho incumplimiento y/o haya interpuesto, o vaya a interponer las correspondientes acciones procesales a las que AENA S.M.E., S.A. esté amparada en derecho, sin que haya recaído sentencia condenatoria al pago en su contra.
- d) Embargos generalizados de bienes de AENA S.M.E., S.A. y/o ENAIRES.
- e) La constitución por parte de ENAIRES y/o por las Sociedades, entes y entidades del grupo ENAIRES (con excepción

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- de AENA S.M.E., S.A. y las Sociedades de su grupo, que se rigen por la limitación indicada en el punto siguiente) de cualquier derecho real, carga, gravamen o privilegio sobre cualquiera de los activos o derechos, presentes o futuros.
- f) La constitución por AENA S.M.E., S.A. y/o las Sociedades de su grupo de cualquier derecho real, carga, gravamen o privilegio sobre cualquiera de los activos o derechos existentes en su estado de situación financiera, con excepción de cualquier derecho real, carga, gravamen o privilegio constituido sobre activos situados fuera de España (incluidas en dicha excepción, las acciones o participaciones de Sociedades domiciliadas en España siempre que la totalidad de sus activos operativos estuvieran situados fuera de España) exclusivamente, en garantía de financiaciones u otras obligaciones sin recurso a AENA S.M.E., S.A. contraídas por filiales y/u otras compañías del grupo Aena.
 - g) Salvo que el banco hubiera dado su autorización por escrito: AENA conservará, directa o indirectamente, la titularidad dominical de todos sus activos aeroportuarios y no los enajenará ni en una sola operación ni en una serie de operaciones relacionadas o no, con la excepción, en relación exclusivamente con activos aeroportuarios situados fuera de España de titularidad directa o indirecta de AENA, de enajenaciones hasta un importe agregado conjunto durante toda la vida del contrato que no exceda del 20 % del activo consolidado de AENA, determinándose el valor tanto del activo consolidado como del activo enajenado en cada momento por referencia a los valores contabilizados en el estado de situación financiera consolidado de AENA correspondiente al 31 de diciembre del último ejercicio contable cerrado en el momento de suscribirse el acuerdo de enajenación de activos. A los efectos de la presente cláusula “Activos Aeroportuarios”, significa cualesquiera bienes que formen parte de la actividad aeroportuaria incluidos en el inmovilizado material consolidado de AENA.
 - h) El cambio en la ponderación de riesgo de ENAIRE o de los préstamos o créditos concedidos por medio de los acuerdos de financiación.

Únicamente el acaecimiento de dichas causas de vencimiento anticipado, facultaría eventualmente a las entidades financieras, de acuerdo con los términos y condiciones específicas de sus respectivos acuerdos, a la declaración de vencimiento anticipado de sus respectivos acuerdos de financiación. Todo ello, sin perjuicio de la necesidad de concurrencia de buena fe y de carácter esencial de la causa esgrimida.

En caso de incumplimiento por parte de AENA de sus obligaciones bajo el Contrato de Reconocimiento de Deuda:

- AENA se compromete a la constitución futura de un contrato de prenda de primer rango sobre ciertos derechos de crédito (el importe correspondiente a un año de servicio de la deuda que se devengue bajo los acuerdos de financiación) en favor de ENAIRE (esta obligación también surge en caso de pérdida de control de AENA por parte de ENAIRE);
- Los importes impagados por AENA devengarán intereses de demora.
- En el caso de que ENAIRE hubiese tenido que abonar cualquier cantidad a las entidades financieras que conforme al Contrato de Reconocimiento de Deuda hubiese debido pagar AENA, ENAIRE se subrogará en los derechos y garantías del acreedor frente a AENA y la deuda reconocida en el Contrato de Reconocimiento de Deuda se incrementará automáticamente en el importe satisfecho por ENAIRE.
- Asimismo, en el caso de que como consecuencia del incumplimiento de una obligación por parte de AENA bajo los contratos de financiación, se produjera el vencimiento anticipado de uno o varios contratos de financiación y la reclamación de pago efectivo de cualesquiera importes, AENA deberá satisfacer a ENAIRE una penalidad equivalente al 3 % del principal total vencido del respectivo contrato de financiación incumplido. Esta previsión también aplicaría para el supuesto de que la parte incumplidora hubiese sido ENAIRE, en cuyo caso, ésta sería la que debería satisfacer la mencionada penalidad a AENA.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El desglose del total de la “Deuda financiera en la que la Sociedad figura como acreedor solidario en ENAIRE” (en adelante, “Deuda co-acreditada”) con las entidades financieras a 31 de diciembre de 2019, es el siguiente (en miles de euros):

Entidades Financieras	Importe
BEI	3.231.082
ICO	1.541.100
FMS	569.400
TOTAL Co-acreditada	5.341.582

De los 5.341.582 miles de euros anteriores, AENA S.M.E., S.A. adeuda a la entidad pública “ENAIRE” la deuda derivada de la aportación de la actividad aeroportuaria, que al 31 de diciembre de 2019 asciende a un importe de 5.303.393 miles de euros, el 99 % del total deuda acreditada. Además AENA S.M.E., S.A. adeuda a la entidad pública “ENAIRE” en concepto de otros préstamos 39.086 miles de euros. El calendario de vencimientos de ambas partidas, al cierre del ejercicio, se detalla más adelante.

En cuanto a las causas de declaración de vencimiento anticipado, ENAIRE como titular de los contratos de financiación no incumple ninguna de las condiciones de vencimiento anticipado, por lo que no afectaría al estado de situación financiera al 31 de diciembre de 2019 y 31 de diciembre de 2018 del Grupo. Asimismo, a dichas fechas, el Grupo ha cumplido con los ratios exigidos.

Con fecha 9 de febrero de 2016 se publicó en el Boletín Oficial del Estado la Circular 2/2016, de 2 de febrero, del Banco de España a las entidades de crédito, sobre supervisión y solvencia, que completa la adaptación del ordenamiento jurídico español a la Directiva 2013/36/UE y al Reglamento (UE) nº 575/2013. Dicha Circular tiene por objeto completar la adaptación del marco jurídico español en materia de supervisión y solvencia bancaria a las normas de Basilea III.

A lo largo de 2016, tras una serie de consultas con el Banco de España con el fin de aclarar la interpretación y consecuencias de lo dispuesto en la Circular, se confirmó que la misma introducía un cambio en la ponderación de riesgo que las entidades de crédito venían aplicando hasta ese momento a la deuda de ENAIRE, de la que AENA es co-acreditada.

En particular, la entrada en vigor de la Circular obligó a algunas entidades financieras prestamistas a asignar a sus exposiciones frente a ENAIRE una ponderación de riesgo distinta de la asignada a sus exposiciones frente a la Administración General del Estado, que es del 0 %.

Algunos de los contratos de financiación en los que ENAIRE y AENA son co-acreditadas, establecen como posible causa de vencimiento anticipado, a instancias de la entidad prestamista, un cambio en la ponderación de riesgo del prestatario por parte del Banco de España.

Para hacer frente a este riesgo, el 25 de mayo de 2017 AENA llevó a cabo la novación de los contratos de préstamo de ICO afectados, anulándose la cláusula del cambio de ponderación en aquellas operaciones que la incluían, y el 15 de junio de 2017 amortizó anticipadamente 797,2 millones de euros de deuda con régimen de tipo de interés variable con Depfa Bank, empleando la caja generada y suscrita deuda con diversas entidades por importe de 600 millones de euros, con un vencimiento de 5 años y tipo de interés fijo próximo al 0,69 % anual.

Así mismo, en julio de 2018 AENA llevó a cabo una nueva amortización anticipada del total de la deuda que tenía pendiente con Depfa a dicha fecha, la cual ascendía a 166.075 miles de euros.

Como resultado de estas actuaciones, a 31 de diciembre de 2019 no existe deuda en AENA afectada por el cambio en la ponderación de riesgo.

En 2018 los costes asociados a la cancelación anticipada de la deuda con Depfa ascendieron a 17,2 millones de euros correspondientes al valor presente de los intereses pendientes de pagar desde la fecha de la cancelación anticipada hasta el vencimiento original (15 de septiembre de 2022). A 31 de diciembre de 2018 se registró un ingreso de 1,0 millones de euros, en concepto de recuperación parcial de la garantía impuesta a la deuda cancelada durante ese año.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El calendario de vencimiento de las cuotas pendientes del principal de la deuda a corto y largo plazo con la entidad pública ENAIRE por la financiación de los aeropuertos (Nota 3.2.c) al cierre del ejercicio 2019 y 2018, es el siguiente:

Cuotas con Vencimiento	Miles de euros 2019
2020	633.619
2021	546.349
2022	535.836
2023	514.364
2024	512.641
Siguientes	2.599.671
Total	5.342.480

Cuotas con Vencimiento	Miles de euros 2018
2019	633.744
2020	633.619
2021	546.349
2022	535.836
2023	514.364
Siguientes	3.112.311
Total	5.976.223

Las variaciones en el saldo del préstamo de ENAIRE, producidas durante el ejercicio 2019, corresponden principalmente a amortización de principal por importe de 633.744 miles de euros, tal y como ha sido indicado anteriormente. La conciliación entre los saldos iniciales y finales en el estado de situación financiera de los componentes de la Deuda financiera con matriz es la siguiente:

	31 de diciembre de 2018	Flujos de efectivo			Traspasos corto/largo plazo	Devengo intereses	31 de diciembre de 2019
		Actividades financiación Cobros	Actividades financiación Pagos	Actividades explotación Pagos intereses			
No corriente							
Préstamo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	5.342.187	-	-	-	(633.327)	-	4.708.860
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(3.965)	-	-	-	45	663	(3.257)
Subtotal deuda a largo plazo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	5.338.222	-	-	-	(633.282)	663	4.705.603
Corriente							
Préstamo con ENAIRE	633.159	-	(633.744)	-	633.327	584	633.326
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(401)	-	-	-	(45)	88	(358)
Intereses devengados por préstamos con ENAIRE	14.896	-	-	(43.851)	-	42.117	13.162
Subtotal deuda a corto plazo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	647.654	-	(633.744)	(43.851)	633.282	42.789	646.130
Total	5.985.876	-	(633.744)	(43.851)	-	43.452	5.351.733

Las variaciones en el saldo del préstamo de ENAIRE, producidas durante el ejercicio 2018, se correspondían principalmente a amortización de principal por importe de 798.059 miles de euros, de los cuales 166,1 millones de euros correspondían a la amortización anticipada de deuda con régimen de tipo de interés fijo con Depfa Bank, según se ha explicado con anterioridad.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

La conciliación entre los saldos iniciales y finales en el estado de situación financiera de los componentes de la Deuda financiera con matriz fue la siguiente:

	31 de diciembre de 2017	Flujos de efectivo			Ajustes saldo de apertura entrada en vigor NIIF 9	Traspasos corto/largo plazo	Devengo intereses	31 de diciembre de 2018
		Actividades financiación Cobros	Actividades financiación Pagos	Actividades explotación Pagos intereses				
No corriente								
Préstamo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	6.109.084	-	-	-	(877)	(766.020)	-	5.342.187
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(4.866)	-	-	-	-	44	857	(3.965)
Subtotal deuda a largo plazo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	6.104.218	-	-	-	(877)	(765.976)	857	5.338.222
Corriente								
Préstamo con ENAIRE	665.199	-	(798.059)	-	(871)	766.020	871	633.159
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(471)	-	-	-	-	(44)	114	(401)
Intereses devengados por préstamos con ENAIRE	18.812	-	-	(55.285)	-	-	51.368	14.896
Subtotal deuda a corto plazo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	683.540	-	(798.059)	(55.285)	(871)	765.976	52.353	647.654
Total	6.787.758	-	(798.059)	(55.285)	(1.748)	-	53.210	5.985.876

(b) Préstamos con entidades de crédito y Préstamos con accionistas LLAH III

A 31 de diciembre de 2019, las Deudas con Entidades de crédito de LLAH III ascienden a 417.235 miles de euros, de los cuales 413.692 miles de euros son deuda no corriente y 3.543 miles de euros son deuda corriente. Adicionalmente, AENA S.M.E., S.A. tenía una deuda en dicha fecha con entidades de crédito a largo plazo de 250.000 miles de euros, y a corto plazo de 391.040 miles de euros.

A 31 de diciembre de 2018, las Deudas con Entidades de crédito de LLAH III ascendieron a 395.438 miles de euros, de los cuales 344.019 miles de euros eran deuda no corriente y 51.419 miles de euros eran deuda corriente. Adicionalmente, AENA S.M.E., S.A. tenía una deuda en dicha fecha con entidades de crédito a largo plazo de 649.913 miles de euros, y a corto plazo de 1.841 miles de euros.

Los importes en libras de la deuda con entidades de crédito del Grupo están denominados en las siguientes monedas:

	31 de diciembre de	
	2019	2018
Miles de Euros (AENA)	641.040	651.754
Miles de Libras Esterlinas (LLAH III)	354.983	353.730

A su vez, el importe en libras del préstamo con accionistas de LLAH III está también íntegramente denominado en Libras esterlinas por un importe de 46.740 miles, 54.936 miles de euros al tipo de cambio de cierre de 2019 (2018: 46.740 miles de libras, 51.854 miles de euros al tipo de cambio de cierre de 2018).

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

1. Préstamos con entidades de crédito de la Sociedad dominante AENA S.M.E., S.A.:

Durante el año 2017 AENA tomó deuda con diversas entidades por importe de 650.000 miles de euros con un vencimiento de 5 años. El régimen de tipo de interés de esta deuda es de tipo fijo próximo al 0.69 % anual. El detalle es el siguiente:

Entidad financiera	Importe
BBVA	250.000
UNICAJA	150.000
ING	50.000
KUTXABANK	50.000
POPULAR	50.000
BNP	50.000
BANKINTER	25.000
SABADELL	25.000
TOTAL	650.000

Durante el mes de diciembre de 2019 se ha procedido a la cancelación anticipada sin costes de ruptura de esta deuda y se han contratado nuevas operaciones por importe de 400.000 miles de euros a un tipo fijo de 0,29% anual sin comisiones de apertura ni disposición y vencimiento 2026 de los que, a 31 de diciembre de 2019, quedaban pendientes de disponer 150.000 miles de euros que se han desembolsado el 15 de enero de 2020. El detalle a 31 de diciembre de 2019 de esta nueva disposición es el siguiente:

Entidad financiera	Importe
UNICAJA	150.000
KUTXABANK	100.000
TOTAL	250.000

De este modo, el saldo de Deudas con entidades de crédito a largo plazo asciende a 250.000 miles de euros a 31 de diciembre de 2019 (31 de diciembre de 2018: 649.913 miles de euros).

Con fecha de 29 de julio de 2015 se firmaron pólizas de crédito con entidades bancarias por importe de 1.000 millones euros con vencimiento de 2019 para hacer frente a eventuales necesidades puntuales de tesorería. En diciembre de 2018 se cancelaron estas pólizas firmándose, el 12 de diciembre de 2018, un nuevo contrato de Línea de Crédito Sindicada Sostenible (ESG-linked RCF) por importe de 800 millones de euros según el siguiente detalle por entidades:

ENTIDAD BANCARIA	IMPORTE (miles de euros)
BBVA	190.000
SANTANDER	160.000
BANKINTER	100.000
SABADELL	100.000
UNICAJA	100.000
KUTXA	100.000
IBERCAJA	50.000
TOTAL	800.000

El vencimiento de esta Línea de Crédito, de la que se ha dispuesto 391.000 miles de euros a 31 de diciembre de 2019 (al 31 de diciembre de 2018 no se dispuso de cantidad alguna), es de 5 años prorrogable un año más. Asimismo, el tipo de interés es variable, con un spread inicial sobre el Euribor a 1 mes de 0,275% y una comisión de utilización que varía entre el 0,075%, 0,15% y 0,33%, en función del saldo medio dispuesto según sea ≤ 33%, > 33% ≤ 66% ó > 66% respectivamente.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El *spread* inicial se revisa anualmente en función de las dos variables siguientes:

- a) La evolución crediticia Moody's y/o Fitch de AENA conforme a la siguiente tabla:

CALIFICACIÓN CREDITICIA	Margen aplicable
A+/A1 o superior	0,225%
A/A2	0,250%
A-/A3	0,300%
BBB+/Baa1	0,350%
BBB/Baa2	0,400%
BBB-/Baa3 o inferior	0,550%

- a) La evolución de parámetros de sostenibilidad de AENA en cuestiones ambientales, sociales y de buen gobierno (rating ESG "Environmental, Social and Governance") evaluados por el proveedor de puntuación ESG seleccionado por AENA (Sustainalytics), de manera que si la puntuación aumenta o disminuye en 5 o más puntos respecto de la inicial, el margen aplicable resultante se reducirá en 0,025% en el primer caso y aumentará en el segundo.

El saldo de Deudas con Entidades de crédito de AENA S.M.E., S.A. a corto plazo a 31 de diciembre de 2019 asciende a 391.040 miles de euros, de los cuales 40 miles de euros corresponden a intereses devengados pendientes de pago (31 de diciembre de 2018: 1.841 miles de euros provenientes de intereses devengados pendientes de pago).

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

2. Préstamos con entidades de crédito de LLAH III

La financiación, por un total de 390 millones de libras, se compone de:

- Préstamo “bullet” a 5 años (prorrogable 2 años adicionales) de 30 millones de libras
- Préstamo amortizable a 12 años de 40 millones de libras,
- Préstamo amortizable a 10 años de 10 millones de libras,
- Colocación privada de bonos “bullet” a 10 años por importe de 40 millones de libras,
- Colocación privada de bonos amortizables a 12 años por importe de 190 millones de libras,
- Línea de crédito de 80 millones de libras a 5 años (prorrogable 2 años adicionales) para necesidades corporativas y de circulante.

Las principales características de la financiación son las siguientes:

Facilidades crediticias	£80m Préstamos bancarios £230m Colocación privada de bonos £80m Línea crédito
Plazo de vencimiento	10 años vida media
Diferencial sobre el tipo de referencia (GBP LIBOR 3 meses o 6 meses)	Para el préstamo “bullet” de £30m y la línea de crédito: Año 1: 135bps Año 2: 140bps Año 3: 150bps Año 4: 160bps Año 5: 175bps Año 6: 190bps Año 7: 240bps Para los préstamos amortizables de £40m y £10m: Año 1 hasta vto.: 185bps
“Covenant” Deuda neta/EBITDA	2017: 7.5x 2018: 7.5x 2019: 7.0x 2020: 7.0x 2021: 6.5x 2022: 6.0x 2023: 6.0x 2024: 5.0x 2025: 4.5x 2026: 4.0x 2027: 3.5x 2028: 2.5x 2029: 2.5x
“Covenant” Cobertura de intereses: EBITDA/ Costes financieros netos	De 2017 a 2029: 2.00x

A 31 de diciembre de 2019 hay un saldo dispuesto de 44 millones de libras de la facilidad crediticia para el circulante.

A 31 de diciembre de 2018 existía un saldo dispuesto de 43 millones de libras de la facilidad crediticia para el circulante.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

3. Préstamos con accionistas de LLAH III

Según se indica en la Nota 2.2.a), una vez obtenida la preceptiva autorización del Consejo de Ministros, Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. ejerció la opción de compra de que disponía sobre el 11 % del capital de LLAH III el 16 de octubre de 2014. El importe total que el Grupo desembolsó por la operación fue de 62 millones de libras (77,8 millones de euros) que se desglosaba como sigue:

- Por la opción del 11 %: 13,7 millones de libras (17,2 millones de euros).
- Por el 51 % del préstamo de accionistas previamente ostentado por AeroFI en su totalidad: 48,3 millones de libras (61,3 millones de euros). Este importe es eliminado en consolidación, por lo que el importe mostrado en este epígrafe “Préstamos con accionistas LLAH III” corresponde únicamente a la deuda de LLAH III con AMP.

Este epígrafe solo ha tenido una variación de 2.664 miles de euros durante 2019 (2018: - 426 miles de euros), motivados en ambos casos por la fluctuación del tipo de cambio Euro/ Libra durante 2019 y 2018, respectivamente (Nota 31).

(c) Programa de pagarés (ECP)

El 30 de octubre de 2019 la Compañía dominante registró en la CNMV un Programa de Pagarés (Euro Commercial Paper) de 900.000 miles de euros de saldo máximo en el Mercado de Renta Fija de BME. Con este nuevo instrumento, Aena puede colocar de forma flexible a lo largo de un año pagarés con nominales unitarios mínimos de 500 miles de euros y con vencimientos comprendidos entre 3 y 364 días.

A 31 de diciembre de 2019 el papel emitido bajo este programa asciende a 159.000 miles de euros.

(d) Pasivos por arrendamiento

Al cierre del ejercicio 2018 el Grupo tenía suscritos contratos de arrendamiento financiero relativos a una central de cogeneración eléctrica del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, determinado equipamiento informático (adquirido en 2018), y una plataforma de estacionamiento de aeronaves en el aeropuerto de London Luton, que se encontraban registrados como “inmovilizado material” del estado de situación financiera consolidado a 31 de diciembre de 2018.

Con la adopción de la NIIF 16 a 1 de enero de 2019 (ver Nota 2.1.2.1), se elimina la clasificación de los arrendamientos entre operativo y financiero. Por ello, en los contratos en los que actúa como arrendatario, el Grupo ha reconocido en el estado de situación financiera el derecho de uso de los activos arrendados y los pasivos derivados de la mayoría de los contratos de arrendamiento previamente clasificados como arrendamientos operativos bajo NIC 17, a excepción de los acuerdos a corto plazo, de los que tienen por objeto activos de bajo valor y, en la transición a la citada norma, también se han excluido los contratos de arrendamiento que vencían en el ejercicio 2019. El importe total de estos activos y pasivos ha ascendido a 49.437 miles de euros. Adicionalmente ha reconocido como “Activos por derechos de uso” el importe de los activos previamente clasificados como arrendamientos financieros por importe de 14.860 miles de euros, que al cierre del ejercicio 2018 figuraban clasificados por su naturaleza de inmovilizado. Por ello, el importe total inicial de estos “Activos por derechos de uso”, a 1 de enero de 2019, ascendía a 64.296 miles de euros. A 31 de diciembre de 2019, el importe de los mismos asciende a 61.725 miles de euros (Nota 6.b).

El valor actual de los pasivos por arrendamiento relacionados con dichos activos es el siguiente:

	31 de diciembre de			
	2019			
	Arrendto financiero	Arrendto operativo	Total	2018
– Menos de un año	2.339	7.615	9.954	2.247
– Entre 1 y 5 años	10.540	25.035	35.575	9.926
– Más de 5 años	5.765	16.462	22.227	8.032
Total	18.644	49.112	67.756	20.205

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

21. Impuestos diferidos

El análisis de los activos y pasivos por impuestos diferidos es el siguiente:

	31 de diciembre de	
	2019	2018
Activos por impuestos diferidos:		
–Activos por impuestos diferidos a recuperar en más de 12 meses	77.376	91.710
–Activos por impuestos diferidos a recuperar en 12 meses	29.553	33.234
	106.929	124.944
Pasivos por impuestos diferidos:		
–Pasivos por impuestos diferidos a recuperar en más de 12 meses	50.574	62.816
–Pasivos por impuestos diferidos a recuperar en 12 meses	7.812	8.179
	58.386	70.995
Activos por impuesto diferido (neto)	48.543	53.949

El movimiento bruto en la cuenta de impuestos diferidos ha sido el siguiente:

	2019	2018
A 1 de enero	53.949	42.216
Impuesto cargado/abonado en cuenta de resultados (Nota 32)	(11.309)	13.503
Impuesto cargado/abonado relacionado con componentes del otro resultado global (Nota 32)	10.778	1.422
Utilización de créditos	(2.335)	(2.335)
Ajuste por variación tipos impositivos en Inglaterra contra resultado (Nota 32)	30	(260)
Reclasificaciones	761	577
Diferencias de cambio	(2.975)	490
Otros	(356)	(1.664)
A 31 de diciembre	48.543	53.949

Los movimientos habidos durante el ejercicio en los activos y pasivos por impuestos diferidos, han sido los siguientes:

Pasivos por impuestos diferidos	Amortización	Planes de pensiones	Derivados	Otros	Total
A 1 de enero de 2018	79.273	-	-	880	80.153
Reclasificaciones	(577)	-	-	-	(577)
Cargo/(abono) en cuenta de resultados	(8.269)	-	-	-	(8.269)
Cargo/ (abono) a cuenta pérdidas y ganancias por cambio tipos en Inglaterra	348	-	-	-	348
Cargo/ (abono) a cuenta de pérdidas y ganancias por ajustes año anterior	(107)	-	-	-	(107)
Diferencias de cambio	(553)	-	-	-	(553)
A 31 de diciembre de 2018	70.115	-	-	880	70.995
A 1 de enero de 2019	70.115	-	-	880	70.995
Reclasificaciones	(761)	-	-	-	(761)
Cargo/(abono) en cuenta de resultados	(7.571)	-	-	-	(7.571)
Cargo/(abono) a cuenta pérdidas y ganancias por cambio tipos en Inglaterra (Nota 32)	270	-	-	-	270
Cargo/(abono) a cuenta de pérdidas y ganancias por ajustes año anterior	(262)	-	-	-	(262)
Reclasif. de Activos por impuestos diferidos (***)	-	(6.824)	(561)	(19)	(7.404)
Diferencias de cambio	3.119	-	-	-	3.119
A 31 de diciembre de 2019	64.910	(6.824)	(561)	861	58.386

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Activos por impuestos diferidos	Amortización (*)	Pérdidas deterioro créditos	Derivados	Deterioro inmovilizado	Planes de pensiones	Otros	Total
A 1 de enero de 2018	76.253	(212)	22.258	-	-	24.070	122.369
Cargo/(abono) en cuenta de resultados	(5.086)	(315)	-	11.562	-	(927)	5.234
Cargo/(abono) en otro resultado global	-	-	1.239	-	-	153	1.392
Utilización créditos	(2.335)	-	-	-	-	-	(2.335)
Cargo a resultados por cambio de tipos impositivos en Inglaterra (Nota 32)	-	-	-	-	-	88	88
Cargo a Patrim. Neto cambio tipos en Inglaterra (Nota 32)	-	-	44	-	-	(14)	30
Otros (**)	(826)	(840)	-	-	-	(105)	(1.771)
Diferencias de cambio	-	-	(1)	-	-	(62)	(63)
A 31 de diciembre de 2018	68.006	(1.367)	23.540	11.562	-	23.203	124.944
Cargo/(abono) en cuenta de resultados	(6.413)	1.447	-	(11.551)	(2.846)	482	(18.881)
Cargo/(abono) en otro resultado global	-	-	9.482	-	-	1.491	10.973
Utilización créditos	(2.335)	-	-	-	-	-	(2.335)
Cargo a resultados por cambio de tipos impositivos en Inglaterra (Nota 32)	-	-	-	-	-	300	300
Cargo a Patrim. Neto cambio tipos en Inglaterra (Nota 32)	-	-	(38)	-	-	(157)	(195)
Otros (**)	(195)	(122)	-	-	-	(300)	(617)
Reclasificaciones a Pasivos por impuesto diferido (***)	-	-	(561)	-	(6.824)	(19)	(7.404)
Diferencias de cambio	-	-	5	-	-	139	144
A 31 de diciembre de 2019	59.063	(42)	32.428	11	(9.670)	25.139	106.929

(*) En el epígrafe "Amortización" se recogen 11.671 miles de euros (2018: 14.006 miles de euros) del saldo pendiente del crédito inicialmente reconocido, en aplicación del derecho a deducción establecido por Ley 27/2014, por importe de 21.944 miles de euros, una vez considerados los 2.335 miles de euros utilizados durante 2019 (2018: 2.335 miles de euros) (ver tabla de deducciones más adelante).

(**) Recoge principalmente el efecto de la liquidación definitiva de los Impuestos sobre Sociedades de 2018 y 2017 presentada en 2019 y 2018.

(***) Estas reclasificaciones se relacionan con compensaciones de impuestos sobre las ganancias correspondientes a la misma autoridad fiscal.

En el ejercicio 2019 las siguientes deducciones han sido aplicadas en la liquidación del Impuesto sobre Sociedades sin que hayan permanecido deducciones pendientes al cierre:

	Año de Generación (1)	Año Vencimiento (2)	Importe pendiente al 31.12.2018	Importe reconocido en 2019	Importe aplicado	Importe pendiente al 31.12.2019
Deducción en Canarias por inversiones en activos fijos	2019	2034	-	18.499	(18.499)	-
Deducción por I+D+i	2019	2037	-	78	(78)	-
Deducción doble imposición internacional	2019	-	-	744	(744)	-
Subtotal (Nota 32)				19.321	(19.321)	-
Recuperación 30 % no deducibilidad (3)	2019	-	-	2.335	(2.335)	-
Total				21.656	(21.656)	-

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

En el ejercicio 2018 las siguientes deducciones fueron aplicadas en la liquidación del Impuesto sobre Sociedades sin que hayan permanecido deducciones pendientes al cierre:

	Año de Generación (1)	Año Vencimiento (2)	Importe pendiente al 31.12.2017	Importe reconocido en 2018	Importe aplicado	Importe pendiente al 31.12.2018
Deducción en Canarias por inversiones en activos fijos	2018	2033	-	14.168	(14.168)	-
Deducción por donaciones	2018	2028	-	12	(12)	-
Deducción doble imposición internacional	2018	-	-	700	(700)	-
Recuperación 30 % no deducibilidad (3)	2018	-	-	2.335	(2.335)	-
Total			-	17.215	(17.215)	-

(1) El año de generación responde al período en el cual los activos o personal que cualifican para la generación de la misma estaban asociados a la rama de actividad aeroportuaria.

(2) Deducción en Canarias por inversiones en activos fijos: el RD Ley 15/2014, Disposición Transitoria Cuarta, establece un período de utilización de 15 años; Deducción recuperabilidad 30 % ajuste amortización Ley Impuesto Sociedades: en la Disposición Transitoria Trigésimo Séptima y Deducción para evitar la Doble Imposición Internacional, art. 31.6 de la Ley del Impuesto sobre Sociedades, no se establece límite en su utilización. Deducción por I+D+i en el art 39 de la Ley 27/2014 del Impuesto sobre Sociedades se establece un período de utilización de 18 años.

(3) Los 2.335 miles de euros de esta deducción reconocidos y aplicados fiscalmente en 2019 y 2018, no minoran el gasto por impuesto de dichos periodos dado que se reconocieron contablemente ya en 2015 (ver Nota 32).

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

22. Prestaciones a los empleados

La tabla siguiente muestra donde se han incluido en las cuentas anuales los importes del Grupo por prestaciones postempleo:

	31 de diciembre de	
	2019	2018
Obligaciones en estado de situación financiera para:		
- Premios de permanencia	8.925	8.725
- Premios de jubilación anticipada	714	670
- Planes de pensiones de prestación definida de LLAOL	35.000	37.227
Pasivos por prestaciones a los empleados	44.639	46.622
- Planes de pensiones de aportación definida (Otras cuentas a pagar)	-	-
- Planes de pensiones de prestación definida	-	-
Total pasivos en estado de situación financiera	44.639	46.622
Cargos en la cuenta de resultados incluidos en el resultado de explotación (Nota 28):		
- Premios de permanencia	636	1.154
- Premios de jubilación anticipada	30	26
- Planes de pensiones de aportación definida	3.105	2.750
- Planes de pensiones de prestación definida de LLAOL	804	791
	4.575	4.721
Recálculo de valoraciones para:		
- Premios de permanencia (Nota 22.a)	(10)	577
- Planes de pensiones de prestación definida de LLAOL (Nota 22.d)	7.668	620
- Premios de jubilación anticipada (Nota 22.b)	4	96
	7.662	1.293

a) Premios de permanencia

El Convenio Colectivo de Grupo de Empresas Aena (entidad pública empresarial “ENAIRe” y AENA S.M.E., 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 en el futuro, basándose en un cálculo actuarial.

Los importes reconocidos en el estado de situación financiera se han determinado como sigue:

	2019	2018
Valor actual de las obligaciones financiadas	-	-
Valor razonable de los activos afectos al plan	-	-
Déficit de financiación de planes	-	-
Valor actual de las obligaciones no financiadas	8.925	8.725
Total déficit de planes de pensiones de prestación definida	8.925	8.725
Impacto del requisito de financiación mínima / límite del activo	-	-
Pasivo reconocido en el estado de situación financiera	8.925	8.725

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Los premios de permanencia son planes de prestación definida no financiados por lo que no hay activos afectos al plan registrados.

	Valor actual de obligación
A 1 de enero de 2018	8.106
Gasto/(Ingreso) por intereses	111
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	577
	688
Recálculo de valoraciones:	
- (Ganancias)/ Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	577
	577
- Pagos del plan:	
- Pagos de prestaciones	(646)
A 31 de diciembre de 2018	8.725
Gasto/(Ingreso) por intereses	127
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	646
	773
Recálculo de valoraciones:	
- (Ganancias)/ Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	(10)
	(10)
- Pagos del plan:	
- Pagos de prestaciones	(563)
A 31 de diciembre de 2019	8.925

El gasto contable estimado relativo a los premios de permanencia para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2019 asciende a 763 miles de euros (2018: 1.265 miles de euros). El importe de gasto contable esperado correspondiente a estos premios a lo largo del año 2020 asciende a 681 miles de euros.

La duración media ponderada de las obligaciones por prestaciones definidas es de 16,03 años.

b) Premios de jubilación anticipada

El Convenio Colectivo establece que todo trabajador con edad comprendida entre los 60 y los 64 años que, de conformidad con las disposiciones vigentes tenga derecho a ello, podrá jubilarse de forma voluntaria y anticipada y recibirá una indemnización 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 valor de los activos del plan ha sido determinado como el valor de la provisión matemática de las pólizas de seguros afectadas.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El movimiento de la obligación para prestaciones definidas durante el año ha sido el siguiente:

	Valor actual de obligación
A 31 de diciembre de 2018	670
Gasto/(Ingreso) por intereses	10
Rendimiento esperado fondos afectos	-
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	30
	40
Recálculo de valoraciones:	
- (Ganancias)/ Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	4
	4
Extornos (Primas)	
• Extornos	-
Pagos del plan:	
- Pagos de prestaciones	-
A 31 de diciembre de 2019	714

El movimiento de la obligación para prestaciones definidas durante el año 2018 fue el siguiente:

	Valor actual de obligación
A 31 de diciembre de 2017	540
Gasto/(Ingreso) por intereses	8
Rendimiento esperado fondos afectos	-
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	26
	34
Recálculo de valoraciones:	
- (Ganancias)/ Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	96
	96
Extornos (Primas)	
• Extornos	-
Pagos del plan:	
- Pagos de prestaciones	-
A 31 de diciembre de 2018	670

c) Planes de pensiones de aportación definida

El Convenio Colectivo establece que todo trabajador que acredite un mínimo de 360 días naturales de servicio reconocido en alguna de las entidades y/o sociedades con domicilio social en España que constituyen el Grupo Aena podrá convertirse en partícipe del Plan de Pensiones de Promoción Conjunta de las entidades del Grupo Aena. El Plan de Pensiones cubre las contingencias de jubilación, incapacidad (en sus grados de permanente total, absoluta y gran invalidez) y fallecimiento, de acuerdo con los criterios recogidos en el acta de la Comisión Negociadora del III Convenio Colectivo de Aena, de fecha 16 de diciembre de 2002, sobre las características del nuevo sistema de previsión para los trabajadores del Grupo Aena, por la que se constituye el Plan de Pensiones anteriormente reseñado, y sin perjuicio de lo previsto en el acta de la Comisión de Control del Plan de Pensiones del Grupo Aena, de fecha 15 de febrero de 2005 y, en su caso, en otras posteriores sobre las especificaciones que lo regulan, por las que se desarrolla y complementa la anterior.

Para este beneficio el Grupo ha efectuado aportaciones definidas al fondo durante los ejercicios previos a 2013. Sin embargo, para los ejercicios 2017, 2016, 2015, 2014 y 2013, la Sociedad no ha efectuado estas aportaciones debido a la supresión establecida en la Ley 3/2017 de 27 de junio, Ley 48/2015, de 29 de octubre, Ley 36/2014, de 26 de diciembre, Ley 22/2013 de 23 de diciembre y el RDL 17/2012 de 27 de diciembre, respectivamente, donde se establece que las empresas públicas empresariales no pueden realizar aportaciones a planes de pensiones de empleado o contratos de seguro colectivo que incluyan la cobertura de la contingencia de jubilación.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Durante 2018 se realizaron aportaciones al Plan de Pensiones, según lo previsto en el artículo 18. Dos y Tres de la Ley 6/2018, de 3 de julio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2018, por importe de 498 miles de euros.

Para el ejercicio 2019 se han realizado aportaciones extraordinarias al Plan de Pensiones con base en la aplicación del del Art. 3.2 del RD-Ley 24/2018, por importe de 650 miles de euros.

d) Planes de pensiones de prestación definida y de aportación definida de LLAOL

Con fecha 31 de enero de 2017, London Luton Airport Operations Limited (LLAOL), con el acuerdo de los empleados de la Sociedad y los fideicomisarios del plan (Trustees) llevó a cabo el cierre al devengo de beneficios futuros de su plan de pensiones de prestación definida (London Luton Airport Pension Scheme o LLAPS), que fue sustituido, a partir del 1 de febrero de 2017, por un plan de pensiones de aportación definida.

A partir de la fecha de cierre del LLAPS, los miembros activos del plan se convirtieron en miembros diferidos del mismo y dejaron de acumular beneficios por servicios prestados al empleador (LLAOL). Así mismo, a partir de esa fecha, cesaron las aportaciones por servicios prestados tanto por parte de LLAOL como por parte de los miembros del plan, manteniéndose por parte de LLAOL únicamente la obligación de realizar aquellas aportaciones que, de acuerdo con las valoraciones periódicas del plan, se estimen necesarias para garantizar el pago de las prestaciones por servicios prestados devengadas con anterioridad al 31 de enero de 2017, actualizadas anualmente de acuerdo con los términos previstos en las reglas del LLAPS.

Este plan de pensiones de aportación definida es gestionado por un tercero seleccionado al efecto. Los activos del Plan son mantenidos en fondos individuales de ahorro, separadamente de los activos del grupo. Los empleados hacen contribuciones a dichos fondos individuales hasta un máximo de un 6 % de su salario básico. Los empleados pueden decidir el importe de su aportación y como invertirla. El grupo realiza aportaciones en una proporción 2:1, hasta un máximo del 12 % del salario básico. El coste de las aportaciones por el grupo al Plan de aportación definida a lo largo del ejercicio 2019 ha sido de 2.455 miles de euros (2018: 2.252 miles de euros).

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Los compromisos de prestación definida de grupo LLAH III reconocidos en el estado de situación financiera consolidado, así como el movimiento del valor actual de las obligaciones y del valor razonable de los activos del plan es el siguiente:

	Valor actual de las obligaciones
A 31 de diciembre de 2018	163.898
Gasto/(Ingreso) por intereses	4.417
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	-
	4.417
Recálculo de valoraciones:	
- (Ganancias)/Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	21.492
- Impacto del requisito de financiación mínima / límite del activo	(5.866)
	15.626
Diferencias de conversión	9.191
Aportaciones al Plan por la empresa (*)	804
Pagos del Plan	
- Pagos de prestaciones	(6.774)
- Gastos de administración	(804)
A 31 de diciembre de 2019	186.358
(*) Por costes de administración	
	Valor razonable de los activos del Plan
A 31 de diciembre de 2018	(126.671)
Gasto/(Ingreso) por intereses	(3.532)
Rendimiento fondos afectos	(7.958)
	(11.490)
Recálculo de valoraciones:	
- (Ganancias)/Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	-
Diferencias de conversión	(7.069)
Aportaciones al Plan por la empresa	(13.699)
Pagos del Plan	
- Pagos de prestaciones	6.767
- Gastos de administración	804
A 31 de diciembre de 2019	(151.358)
Provisiones para pensiones y obligaciones similares	35.000

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Los compromisos de prestación definida reconocidos en el estado de situación financiera consolidado en 2018, así como el movimiento del valor actual de las obligaciones y del valor razonable de los activos del plan era el siguiente:

	Valor actual de las obligaciones
A 31 de diciembre de 2017	177.459
Gasto/(Ingreso) por intereses	4.169
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	791
	4.960
Recálculo de valoraciones:	
- (Ganancias)/Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	(13.582)
- Impacto del requisito de financiación mínima / límite del activo	5.427
	(8.155)
Diferencias de conversión	(1.253)
Aportaciones al Plan por la empresa (*)	271
Pagos del Plan	
- Pagos de prestaciones	(8.667)
- Gastos de administración	(717)
A 31 de diciembre de 2018	163.898
(*) Por costes de administración	
	Valor razonable de los activos del Plan
A 31 de diciembre de 2017	(126.979)
Gasto/(Ingreso) por intereses	(2.965)
Rendimiento fondos afectos	8.775
	5.810
Recálculo de valoraciones:	
- (Ganancias)/Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	-
Diferencias de conversión	1.044
Aportaciones al Plan por la empresa	(15.923)
Contribuciones de participantes en el Plan	-
Pagos del Plan	
- Pagos de prestaciones	8.660
- Gastos de administración	717
A 31 de diciembre de 2018	(126.671)
Provisiones para pensiones y obligaciones similares	37.227

Las cantidades reconocidas en la Cuenta de Pérdidas y Ganancias son las siguientes:

Imputaciones a resultados	2019	2018
Gasto/(Ingreso) por intereses	885	1.204
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	804	1.062
Cargo total en cuenta de pérdidas y ganancias	1.689	2.266

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Los activos del plan, expresados en porcentaje sobre el valor razonable total de los activos son los siguientes:

Activos del plan	2019	2018
Acciones	4 %	23 %
Renta Fija en Bonos calificados de inversión	4 %	3 %
Fondos de Inversión	67 %	46 %
Efectivo	26 %	28 %

- (Ganancias)/Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales

La variación reconocida en el patrimonio se corresponde con las pérdidas y ganancias actuariales que se deben a variaciones en:

	2019	2018
Rentabilidad activos afectos por encima de rentabilidad esperada	(7.958)	8.775
Hipótesis financieras	21.023	(14.504)
Impacto del requisito de financiación mínima/ límite del activo	(5.866)	5.427
Experiencia demográfica	469	922
A 31 de diciembre	7.668	620

El pasivo neto ha sido reducido durante el año 2019 de un déficit de 37.227 miles de euros a un déficit de 35.000 miles de euros, principalmente como consecuencia de la contribución hecha por la empresa durante el período, así como de una rentabilidad de los activos superior a la esperada y el impacto del ajuste derivado del requisito de financiación mínima, si bien estos efectos fueron compensados en gran parte por cambios en las hipótesis financieras utilizadas en el cálculo de los pasivos, especialmente por el descenso en la tasa de descuento utilizada (del 2,8 % en 2018 al 2,0 % en 2019).

El pasivo neto fue reducido durante el año 2018 de un déficit de 50.480 miles de euros a un déficit de 37.227 miles de euros, principalmente como consecuencia de una sustancial contribución (15.652 miles de euros) hecha por la empresa durante el período. Cambios en las hipótesis financieras utilizadas en el cálculo de los pasivos (principalmente el incremento en la tasa de descuento utilizada -del 2,4 % en 2017 al 2,8 % en 2018-) redujeron también el déficit, si bien este efecto fue parcialmente compensado por una rentabilidad de los activos inferior a la esperada y el impacto del ajuste derivado del requisito de financiación mínima, debido al nuevo Plan de contribuciones para la reducción del déficit implementado durante el período.

El Grupo ha realizado un análisis de sensibilidad sobre las principales hipótesis actuariales en miles de euros:

	Impacto en el valor presente de las obligaciones por beneficios definidos		
	Cambio en las hipótesis	Incremento	Disminución
Tasa de descuento	0,5 %	(18.059)	20.619
Tasa de inflación	0,5 %	15.435	(16.031)
		Un año más joven de lo asumido	Un año más viejo de lo asumido
Esperanza de vida	1 año	6.454	(6.374)

Por otra parte, para eliminar el déficit del Plan, LLAOL acordó realizar contribuciones al Plan hasta el 31 de marzo de 2023. La próxima aportación al Plan, por importe de 11.785 miles de libras, se realizará antes del 31 de diciembre de 2020. Adicionalmente, la Compañía realizará contribuciones de 240 mil libras por año para sufragar los costes de administración del Plan.

El Plan de contribuciones para la compensación del déficit es revisado cada tres años con cada valoración formal actuarial. La próxima valoración trianual del Plan de Pensiones estará referida a 31 de marzo de 2020.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

23. Provisiones y contingencias

a) Provisiones

El movimiento de este epígrafe para los ejercicios 2019 y 2018 se muestra a continuación:

	Actuaciones medioambientales	Responsabilidades	Impuestos	Expropiaciones e intereses de demora	Otras provisiones de explotación	Provisiones relacionadas con la infraestructura	Total
Saldo a 1 de enero de 2019	71.961	21.698	10.577	13.251	27.382	-	144.869
Dotaciones	16.147	19.034	952	3.104	35.148	1.698	76.083
Reversiones/Excesos	(8.470)	(2.332)	(2.878)	(7.251)	(2.720)	-	(23.651)
Aplicaciones	(7.398)	(968)	(124)	(1.092)	(25.580)	(190)	(35.352)
Diferencias conversión	61	11	-	-	-	-	72
A 31 de diciembre de 2019	72.301	37.443	8.527	8.012	34.230	1.508	162.021

	Actuaciones medioambientales	Responsabilidades	Impuestos	Expropiaciones e intereses de demora	Otras provisiones de explotación	Total
Saldo a 1 de enero de 2018	56.647	22.171	11.798	15.081	49.071	154.768
Dotaciones	28.031	13.090	2.199	434	31.134	74.888
Reversiones/Excesos	(6.386)	(10.319)	(3.242)	(2.142)	(8.587)	(30.676)
Aplicaciones	(6.317)	(3.243)	(178)	(122)	(44.236)	(54.096)
Diferencias conversión	(14)	(1)	-	-	-	(15)
A 31 de diciembre de 2018	71.961	21.698	10.577	13.251	27.382	144.869

Análisis del total de provisiones:

	31 de diciembre de 2019	31 de diciembre de 2018
No corriente	77.267	84.700
Corriente	84.754	60.169
Total	162.021	144.869

Provisiones para actuaciones medioambientales

Dentro de este epígrafe se reconocen provisiones por importe de 70.901 miles de euros (31 de diciembre de 2018: 70.107 miles de euros) relacionadas con las obligaciones previstas para llevar a cabo las obras de aislamiento acústico e insonorización de zonas residenciales para cumplir con la normativa vigente en materia de ruidos generados por las infraestructuras aeroportuarias.

Adicionalmente, se reconoce, una provisión medioambiental por importe de 1.400 miles de euros (2018: 1.854 miles de euros) en relación con las medidas adicionales contempladas en la Resolución de 9 de abril de 2015, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se modifica la condición novena de la Declaración de Impacto Ambiental del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas de 30 de noviembre de 2001, y que prevé actuaciones en la Gravera de Arganda, corredores biológicos y río Jarama.

La dotación de 16.147 miles de euros en la provisión para actuaciones medioambientales durante el ejercicio de 2019 se ha debido a la actualización de huellas acústicas de algunos planes de aislamiento, lo que se ha traducido en el aumento de viviendas que pudieran requerir aislamiento acústico. La contrapartida de dichas dotaciones se encuentra recogida en el "Inmovilizado material".

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El aumento en la provisión para actuaciones medioambientales durante el ejercicio de 2018 se debió fundamentalmente a la aprobación de servidumbres acústicas en varios aeropuertos de la red española, lo que originó una dotación adicional de 28 millones de euros, y cuya contrapartida se recogió en el “Inmovilizado material”.

La reversión acontecida durante el ejercicio 2019 por importe de 8.470 miles de euros se relaciona, fundamentalmente, con un descenso en el importe medio del coste estimado de aislamiento por vivienda. En este sentido, los importes medios ascienden a 8.943 euros/vivienda (excepto para el caso del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, para el que se estimó un coste de 15.311 euros debido a la tipología de las viviendas y edificios pendientes de aislar en este aeropuerto, y para otros 4 aeropuertos, cuyo importe medio estimado es de 4.880 euros/vivienda). En las Cuentas anuales del ejercicio 2018 se utilizó un coste medio unitario de 8.956 euros/vivienda (excepto para el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, para el que se estimó un coste de 16.743 euros debido a la tipología de las viviendas y edificios pendientes de aislar en este aeropuerto, y para otros 3 aeropuertos, cuyo importe medio estimado era de 5.567 euros/vivienda). Tal reversión se ha efectuado contra el valor del inmovilizado contra el que se dotó en su día la provisión.

La reversión acontecida durante el ejercicio 2018 por importe de 6.386 miles de euros se relacionó también, fundamentalmente, con un descenso en el importe medio del coste estimado de aislamiento por vivienda. En las Cuentas anuales del ejercicio 2017 se utilizó un coste medio unitario de 9.111 euros (excepto para el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, para el que se estimó un coste de 16.795 euros debido a la tipología de las viviendas y edificios pendientes de aislar en este aeropuerto).

La normativa en materia de evaluación ambiental (actualmente Ley 21/2013), exige el sometimiento a evaluación de impacto ambiental de determinados proyectos de AENA S.M.E., S.A. (en particular las ampliaciones de pista superiores a 2.100 metros) y concluyen con la formulación por parte del Ministerio para la Transición Ecológica de las correspondientes declaraciones de impacto ambiental, que recogen la obligación de llevar a cabo la elaboración y ejecución de Planes de Aislamiento Acústico (PAA).

En materia de ruidos, la Ley 5/2010, de 17 de marzo, por la que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, obliga a aprobar planes de acción, que incluyan las correspondientes medidas correctoras, cuando se establezcan servidumbres acústicas que permitan superar los objetivos de calidad acústica en el exterior de las edificaciones, los sobrevuelos, frecuencias e impactos ambientales asociados para aquellos aeropuertos que superen 50.000 operaciones/año.

El Grupo reconocerá contablemente las provisiones correspondientes en el momento en que surja la obligación de aislar viviendas, esto es, bien en el momento en que se apruebe una nueva huella acústica con trascendencia en términos de aislamiento acústico, una servidumbre y su plan de acción (mediante Real Decreto), bien mediante la aprobación de una nueva Declaración de Impacto Ambiental como consecuencia de la evaluación ambiental de proyectos que así lo requieran. Dichas normas publicadas son las que se consideran a la hora de realizar las provisiones, independientemente de que sea con posterioridad cuando se ejecuten las actuaciones de aislamiento sobre las edificaciones afectadas, lo que provoca una diferencia temporal entre la provisión y la ejecución de las obras. Los administradores del Grupo no esperan que se produzcan pasivos o contingencias adicionales por este concepto que pudieran ser significativos.

Provisiones para responsabilidades

Dentro de este epígrafe se recogen, principalmente, provisiones realizadas sobre la base de las mejores estimaciones de los directores del Grupo para hacer frente a riesgos relacionados con litigios, reclamaciones y compromisos en curso conocidos a la fecha de cierre del ejercicio para los que se espera que sea probable una salida de recursos en el medio o largo plazo. A 31 de diciembre de 2019 y 2018 los saldos de la Provisión correspondían, principalmente, a sentencias desfavorables en reclamaciones efectuadas por arrendatarios, y a reclamaciones laborales y otras efectuadas por empresas contratistas y compañías aéreas.

Las dotaciones efectuadas por la Sociedad durante el ejercicio 2019, por un importe total de 19.034 miles de euros, corresponden principalmente a sentencias desfavorables en reclamaciones de arrendatarios de terrenos (14.436 miles de euros) y a reclamaciones laborales (2.345 miles de euros).

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Durante el ejercicio 2018 las dotaciones efectuadas por el Grupo, por un importe total de 13.090 miles de euros, correspondieron a reclamaciones de origen laboral (3.271 miles de euros), diversas reclamaciones de arrendatarios de locales y terrenos (1.014 miles de euros), reclamaciones de contratistas de obras y otros riesgos (8.805 miles de euros).

Durante el ejercicio 2019, las reversiones por importe de 2.332 miles de euros corresponden, principalmente, a la resolución favorable a la Sociedad de contenciosos laborales por importe de 1.114 miles de euros. De dicho total de 2.332 miles de euros, 2.222 miles de euros se abonaron en la cuenta de pérdidas y ganancias, en el epígrafe “Exceso de provisiones”, o disminuyendo los gastos de personal a causa de citadas sentencias laborales favorables obtenidas; y el resto, 110 miles de euros, con abono al valor del inmovilizado contra el que se dotaron en su día las provisiones.

Durante el ejercicio 2018, las reversiones por importe de 10.319 miles de euros correspondieron, principalmente, a sentencias favorables a la Sociedad de contenciosos con constructoras por importe de 5.047 miles de euros para las que se estimó que no se derivarían consecuencias económicas desfavorables, por lo que se procedió a revertir dicho importe con abono al valor del inmovilizado contra el que se dotaron en su día las provisiones. El resto de las reversiones, por importe de 5.272 miles de euros se abonaron en la cuenta de pérdidas y ganancias, principalmente en el epígrafe “Exceso de provisiones”, o disminuyendo los gastos de personal a causa de diversas sentencias laborales favorables obtenidas. En particular, respecto a la provisión realizada en su día por sentencias desfavorables recaídas sobre reclamaciones efectuadas por aerolíneas, por importe de 4.111 miles de euros, contra las tarifas aplicables desde 1 de julio 2012 cuya repercusión no había sido posible realizar a los pasajeros finales, se revertieron 1.380 miles de euros, dado que finalmente algunas compañías presentaron solicitudes de devolución de ingresos indebidos (conforme requería la sentencia) por un importe inferior al provisionado inicialmente. Durante el ejercicio 2018 se pagaron 1.169 miles de euros por este concepto.

Los directores del Grupo no estiman que, del conjunto de responsabilidades en curso, puedan surgir pasivos adicionales que afectaran significativamente a estas cuentas anuales.

Provisiones para impuestos

Dentro de éste epígrafe se recoge principalmente aquellas provisiones dotadas en relación con recursos presentados por el Grupo por disconformidad con las liquidaciones recibidas por la Administración Fiscal de ciertos tributos locales ligados a los activos aeroportuarios y que están pendientes de resolución, de los que se espera una salida probable de efectivo, cuyo importe definitivo y cuya fecha de liquidación definitiva son inciertos a la fecha de preparación de estas Cuentas anuales.

El importe de las reversiones, íntegramente abonadas en la cuenta de pérdidas y ganancias en su epígrafe “Exceso de provisiones”, se relaciona principalmente con resoluciones favorables en liquidaciones que se encontraban en controversia o prescripciones de dichas liquidaciones tributarias en favor del Grupo.

Provisiones por expropiaciones e intereses de demora

La provisión por expropiaciones e intereses de demora recoge la mejor estimación del importe correspondiente a 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 la Sociedad tendría que pagar, considerando que fuera probable que ciertas reclamaciones judiciales en curso sobre algunos de los justiprecios pagados tuvieran un éxito favorable para los reclamantes. En el importe estimado de dichas diferencias en los justiprecios la Sociedad ha tenido en cuenta los intereses de demora, tomando como base de cálculo el tipo de interés legal del dinero vigente en cada año.

A 31 de diciembre de 2019 existen dotadas provisiones que corresponden, principalmente, a contenciosos relacionados con expropiaciones de terrenos de los aeropuertos de Vigo y Adolfo Suárez Madrid-Barajas. El conjunto de estos procedimientos ha dado lugar a una provisión por importe de 8.012 miles de euros a 31 de diciembre de 2019, de los cuales 6.630 miles de euros correspondían a diferencias de justiprecio, que han tenido como contrapartida mayor valor de terrenos, y 1.382 miles de euros a intereses de demora devengados a 31 de diciembre de 2019, que han tenido como contrapartida gasto por intereses de demora de expropiaciones (31 de diciembre de 2018: 13.251 miles de euros, de los cuales 9.603 miles de euros correspondían a diferencias de justiprecio, que tuvieron como contrapartida mayor valor de

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

terrenos, y 3.648 miles de euros a intereses de demora devengados a 31 de diciembre de 2018, que tuvieron como contrapartida gasto por intereses de demora de expropiaciones).

Las reversiones señaladas en el movimiento de la provisión durante el ejercicio 2019 son consecuencia principalmente de una Providencia del Tribunal Supremo acordando la inadmisión a trámite de un recurso de casación interpuesto por la parte expropiada. De los 7.251 miles de euros revertidos (2018: 2.142 miles de euros), 4.607 miles de euros se han abonado al valor del inmovilizado contra el que se dotaron en su día, y el resto, por importe de 2.644 miles de euros, se han abonado a resultados (en su día se dotaron contra gasto por intereses de demora de expropiaciones).

El ingreso financiero de intereses por expropiaciones a 31 de diciembre de 2019, una vez tenidas en cuenta las reversiones citadas, ha ascendido a 2.270 miles de euros (31 de diciembre de 2018: gasto de 310 miles de euros).

Otras provisiones de explotación

Este epígrafe recoge la provisión por bonificaciones aplicables a las prestaciones patrimoniales de aterrizaje y salida de pasajeros, devengadas por las compañías aéreas que operan durante determinados días de la semana en los aeropuertos de las islas Canarias. Asimismo, la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2016, establecía incentivos en la prestación patrimonial pública de salida de pasajeros por el crecimiento de pasajeros en las rutas operadas en la red de Aena.

Por otra parte, y de acuerdo con lo indicado en el apartado 3.9.2 del Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) 2017-2021, en el que se establece que Aena podrá establecer un esquema de incentivos que, siendo compatibles con la Ley 18/2014, tengan un efecto positivo sobre la demanda y fomenten, entre otros, el establecimiento de nuevas rutas o el fortalecimiento de las ya existentes, Aena aprobó con fecha 22 de febrero de 2017 el nuevo esquema de incentivos comerciales para el periodo DORA:

- Incentivo por la apertura de una ruta a nuevo destino desde todos los aeropuertos de la red de Aena, consistente en un descuento en la prestación pública patrimonial de salida de pasajeros, con un descuento adicional en la temporada equivalente siguiente, si la compañía aérea mantiene al menos el número de pasajeros de salida operados en dicha ruta.
- Incentivo de crecimiento en el número de pasajeros en las rutas de corto y medio radio que se operan desde los aeropuertos de la red de menos de 2 millones de pasajeros anuales y en las rutas de largo radio operadas desde todos los aeropuertos de la red. Aena podrá decidir aplicar este incentivo también a aquellos aeropuertos que estando por encima de este umbral tengan un desempeño inferior al de los aeropuertos con estructura de tráfico similar. El incentivo consistirá en un descuento en la cuantía media de la prestación pública patrimonial de salida de pasajeros de la compañía aérea en la ruta y que se aplicará exclusivamente al número de pasajeros de salida adicionales de la ruta en cuestión con respecto a la temporada previa equivalente. El incentivo será proporcional a la contribución de cada compañía aérea al crecimiento generado en cada ruta por el conjunto de las aerolíneas que operen en la misma. Se abonará un descuento adicional en la temporada equivalente siguiente, si la compañía aérea mantiene al menos el número de pasajeros de salida operados en dicha ruta.
- Incentivo por crecimiento en el número de pasajeros en los aeropuertos estacionales recogidos en la Ley 21/2003 (Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla) durante su temporada baja, consistente en un descuento en la cuantía media de la prestación pública patrimonial de salida de pasajeros de la compañía en la ruta y se aplicará al número de pasajeros adicionales en la ruta con respecto a la temporada baja anterior del aeropuerto. El incentivo al que tendrá derecho cada compañía aérea que opere la ruta en cuestión será proporcional a su contribución al crecimiento generado en dicha ruta por el conjunto de las compañías aéreas que operan en la misma. Se abonará un descuento adicional en la temporada equivalente siguiente, si la compañía aérea mantiene al menos el número de pasajeros de salida operados en dicha ruta.

De acuerdo con lo indicado en el apartado 3.9.2 del DORA, en 2019 se mantiene el esquema de incentivos comerciales aprobado en febrero de 2017, con el objeto de seguir fomentando la apertura de nuevas rutas, el incremento de pasajeros de largo radio, incentivar el tráfico en los aeropuertos con menor volumen de tráfico y reducir la estacionalidad de los aeropuertos con una fuerte componente estacional.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Adicionalmente, y como complemento a los incentivos anteriores, por decisión del Consejo de Administración de Aena de 2 de octubre de 2019, se creó el denominado “Incentivo extraordinario para paliar la reducción de actividad del Grupo Thomas Cook”, por el cual las compañías aéreas tendrán derecho a un incentivo por el número de asientos adicionales a destinos internacionales y en vuelos comerciales que operen finalmente en el conjunto de la temporada de invierno 2019 con respecto a los programados el día 31 de agosto de dicho año, en los Aeropuertos Canarios y de Baleares. Dichos asientos adicionales serán incentivados con un 100% de descuento de la tarifa media de pasajero de cada compañía en el conjunto de los Aeropuertos Canarios y de Baleares durante la temporada de invierno 2019, que abarca desde el 27 de octubre de 2019 al 28 de marzo de 2020.

El efecto conjunto de todos los incentivos al tráfico ha supuesto una dotación de 32.428 miles de euros en el ejercicio de 2019 (neta de la reversión de 2.720 miles de euros de provisiones de años anteriores), frente a 22.547 miles de euros en el mismo período de 2018 (neta de la reversión de 8.587 miles de euros de dotaciones de ejercicios anteriores). Se han producido aplicaciones de 25.580 miles de euros contra esta provisión durante el período (2018: 44.236 miles de euros).

A 31 de diciembre de 2019 el saldo de la cantidad provisionada por todos estos conceptos asciende a un importe de 34.230 miles de euros (31 de diciembre de 2018: 27.382 miles de euros).

Provisiones para actuaciones relacionadas con la infraestructura

Esta provisión corresponde en su totalidad a la Sociedad concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM) (ver Nota 2.2). El contrato de concesión formalizado por la misma comprende durante su vigencia actuaciones de reposición sobre la infraestructura que se realizan respecto a periodos de utilización superior al año y que son exigibles para mantener la infraestructura apta para prestar los servicios adecuadamente.

Estas actuaciones, en la medida en que ponen de manifiesto un desgaste de parte de la infraestructura, traen consigo la dotación de una provisión sistemática y hasta el momento en que deban realizarse dichas actuaciones. La dotación de esta provisión origina el registro de un gasto en la cuenta de pérdidas y ganancias.

b) Pasivos contingentes

Al cierre de los ejercicios 2019 y 2018 el Grupo mantiene reclamaciones y controversias legales en su contra, como consecuencia natural del transcurso normal de su negocio, que la Dirección considera obligaciones posibles para las que no es probable que se produzca una salida de recursos.

Actuaciones medioambientales

Como consecuencia del sobrevuelo de aviones en núcleos de población cercanos a los Aeropuertos Adolfo Suarez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona el Prat, el Grupo mantenía litigios derivados del posible impacto acústico consecuencia de dichos sobrevuelos, que hubiesen podido impactar negativamente tanto en el tráfico como en las operaciones de los aeropuertos.

Finalmente, durante el ejercicio 2019, estos litigios se han resuelto favorablemente para la Sociedad.

Ministerio de Defensa

El Ministerio de Defensa ha instado el cumplimiento del apartado sexto del Acuerdo Marco entre los Ministerios de Defensa y Fomento sobre transferencia de recintos aeroportuarios para su adscripción a Aena, de fecha 28 de junio de 1998, y, en consecuencia, obtener el pago de la compensación presupuestaria acordada por el Consejo de Estado, en su dictamen de fecha 8 de octubre de 1998. Respecto del riesgo efectivo que podría comportar esta reclamación, es de difícil evaluación, toda vez que el citado informe del Consejo de Estado, en su conclusión SEGUNDA, afirma que la compensación económica por el cambio de adscripción, tendrá lugar sólo en el supuesto en que la instalación haya tenido uso militar. En consecuencia, si esta instalación estaba destinada a la aviación civil, a pesar de encontrarse ubicada dentro de una instalación militar, no correspondería indemnizar a Defensa. A la fecha de formulación de estas cuentas, existe una reclamación relativa al aeropuerto de Son Bonet, así como otra reclamación de abono de compensación relativa al aeródromo de Cuatro Vientos, si bien podría extenderse a otras instalaciones.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

De la investigación efectuada parece deducirse que el aeródromo de Son Bonet nunca tuvo uso militar. No se ha encontrado referencia alguna al uso militar de la instalación, al contrario, todas las reseñas hablan de Son San Joan como el aeródromo militar de la isla, por lo que no corresponde la referida compensación presupuestaria.

Expropiaciones

Asimismo, la Sociedad se encuentra inmersa en juicios de reclamaciones a raíz de las expropiaciones realizadas que a 31 de diciembre de 2019 y 31 de diciembre de 2018 no podían cuantificarse ya que estaban pendientes de resolución judicial y que podrían dar lugar a salidas adicionales de tesorería en concepto de expropiaciones, aunque los administradores no consideran probable una resolución contraria a los intereses de la Sociedad.

Actividades comerciales

A 31 de diciembre de 2019 y 31 de diciembre de 2018 la Sociedad dominante mantiene controversias legales con arrendamientos en aeropuertos de la red Aena que están o bien pendientes de sentencia en firme o bien se encuentran en tramitación judicial. El conjunto agregado de estas contingencias asciende a 8,1 millones de euros, aunque la dirección del Grupo no estima que se puedan derivar de dichas reclamaciones consecuencias económicas en contra de la misma.

Reclamaciones de constructoras

Adicionalmente a lo anterior, a 31 de diciembre de 2019 y 31 de diciembre de 2018 existen reclamaciones presentadas por diversas Sociedades de construcción frente a la Sociedad dominante, derivadas de la ejecución de diversos contratos de obras realizadas en la red de aeropuertos. La dirección del Grupo no estima que se puedan derivar de dichas reclamaciones consecuencias económicas en contra de la misma.

Reclamación de tarifas por las líneas aéreas

Tras el incremento de la cuantía de las Prestaciones Patrimoniales operada por la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2012 las compañías aéreas recurrieron las liquidaciones practicadas ante el TEAC (Tribunal Económico Administrativo Central).

El Tribunal Económico-Administrativo Central resolvió las reclamaciones económico-administrativas promovidas por varias compañías, en sentido desestimatorio, confirmando las liquidaciones emitidas por Aena.

Durante el año 2015, diversas compañías aéreas presentaron recursos contencioso-administrativos en la Audiencia Nacional contra las resoluciones desestimatorias de las REA interpuestas por estas compañías en el Tribunal Económico-Administrativo Central.

La Audiencia Nacional ha resuelto la mayoría de los recursos contencioso-administrativos mediante sentencias que consideran que la subida de tasas operada por la Ley 2/2012, al no haberse practicado previo período de consultas ni publicado con dos meses de antelación, contraviene el artículo 6 de la Directiva 2009/12/CE, de 11 de marzo. Sobre esta base, considerando que el artículo 6 reconoce derechos de forma clara y directa a los usuarios, y en virtud del principio de primacía del Derecho de la Unión, concluye que procede inaplicar la subida de tasas efectuada por la Ley 2/2012 y en consecuencia anula las liquidaciones efectuadas en aplicación de dicha norma. Las citadas sentencias de la Audiencia Nacional especifican que ello no puede conllevar la solicitud de reintegro de la diferencia de ingresos debidos en relación con los que se indican como abonados sin acudir antes al procedimiento de devolución de ingresos indebidos. En el mismo, la actora deberá acreditar el pago de la liquidación efectuada y la determinación de la que resulte procedente previa constatación de que en el período examinado no fue repercutido el importe de las prestaciones devengadas a los pasajeros, tal como prevé el artículo 77 2.º párrafo de la Ley 21/03 de Seguridad Aérea. Estas sentencias desfavorables dieron lugar inicialmente a la dotación de una provisión por responsabilidades de 4.111 miles de euros (ver apartado dedicado a la Provisión por responsabilidades de esta misma Nota).

Por todo ello, la dirección del Grupo no estima que se puedan derivar consecuencias económicas adicionales en contra de la misma.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Otras reclamaciones por líneas aéreas

El Grupo mantiene reclamaciones y controversias por incidentes puntuales que han generado desperfectos en aeronaves en los aeropuertos de la red. A fecha 31 de diciembre de 2019 la dirección del Grupo estima que no serían significativos.

Reclamación como consecuencia de los trabajos de ampliación del aeropuerto de Luton

Como consecuencia de los trabajos de desarrollo y ampliación del Aeropuerto de Luton llevados a cabo desde el año 2015 podrían surgir pasivos adicionales con la administración local cuantificados en 12,9 millones de euros, debido a modificaciones en la legislación local medioambiental acaecidas durante el año 2018. El Grupo considera poco probable que esta contingencia finalmente se materialice puesto que se han tomado todas las medidas necesarias para solventar esta cuestión en caso de que se iniciase un procedimiento de reclamación de este pasivo.

c) Activos contingentes

a) Recursos de Aena 318/2015 contra el Acuerdo de la CNMC de 23 de abril 2015

Esta contingencia ha sido resuelta por la Sentencia de la Audiencia Nacional de 3 de junio de 2019, notificada el pasado día 6 de junio.

El Acuerdo de la CNMC de 23 de abril de 2015 (Acuerdo de 23 de abril), relativo las tarifas de 2016 establecía que la contabilidad que debería utilizarse de base para la actualización de tarifas para el año 2016 debería reflejar de un modo distinto a cómo se había hecho en el ejercicio anterior los “costes derivados de los ingresos comerciales generados por un mayor volumen de tráfico”. De conformidad con el Acuerdo de 23 de abril, esa consecuencia derivaría de que parte de los costes que se realizan en las terminales aeroportuarias, y que venían contabilizándose como costes de la actividad aeroportuaria regulada, aprovecharían a las actividades comerciales y deberían considerarse costes de estas.

El recurso 318/215 que ahora resuelve la Audiencia Nacional se dirige contra el Acuerdo de la CNMC de 23 de abril de 2015, así como contra una Resolución de 30 de junio de 2015. La Resolución de 30 de junio de 2015 se había dictado ya dentro de la primera fase del procedimiento de aprobación de las tarifas aeroportuarias. En esta última Resolución, la CNMC había requerido a AENA para que modificara su propuesta de tarifas para 2016, con vistas a acatar los criterios del Acuerdo de 23 de abril de 2015.

El criterio de la Audiencia Nacional es que esas dos resoluciones son correctas. Por un lado, porque considera que el Acuerdo de 23 de abril de 2015 no habría tenido efecto vinculante para AENA y se habría dictado en un procedimiento puramente preparatorio del posterior sin mayor efecto. Y, en cuanto a la Resolución de 30 de junio de 2015, se considera que formaba parte del procedimiento de revisión tarifaria en donde la CNMC puede indicar a AENA qué cambios debería introducir en su propuesta sin perjuicio de que al final la decisión corresponda al legislador al aprobar la Ley de Presupuestos Generales del Estado.

b) Recurso 355/2015 contra la Resolución de la CNMC de 23 de julio de 2015

Con fecha 23 de julio de 2015, la CNMC dictó la Resolución por la que se aprueba la Propuesta de modificación tarifaria de AENA para 2016 y se establecen medidas que deberán adoptarse en futuros procedimientos de consulta.

Con fecha 17 de junio de 2019 se dictó sentencia desestimatoria del recurso contencioso – administrativo interpuesto por Aena. La Sentencia confirma la tesis de la CNMC según la cual el déficit a compensar sería exclusivamente el déficit real producido en cada ejercicio y no el déficit prospectivo estimado al comienzo de cada periodo tal y como pretendía AENA.

Ambas sentencias no suponen impacto alguno para los estados financieros del Grupo ni tienen efecto en los criterios para fijación de las tarifas contenidas en el vigente Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA), que abarca los ejercicios 2017 a 2021.

Analizadas ambas Sentencias, el Grupo ha considerado que no procede recurrir las mismas.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

c) Recursos contencioso administrativos de Aena contra el Acuerdo de la CNMC de 10 diciembre de 2018.

(PO 215/2019): El objeto de este recurso contencioso-administrativo es la Resolución de la Sala de Supervisión regulatoria de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia de 10 diciembre de 2018 de las tarifas aeroportuarias aplicables por Aena, S.M.E., S.A. (Aena), en el ejercicio 2019.

La Resolución Impugnada parte del Acuerdo del Consejo de Administración de Aena de 24 de julio de 2018. Mediante el citado Acuerdo, Aena aprobó la actualización de las tarifas aeroportuarias para el año 2019 en aplicación del Documento de Regulación Aeroportuaria 2017-2021 (DORA) y de conformidad con lo establecido en la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia.

En esta Resolución, la CNMC corrige los Parámetros k, b y d determinados en el Acuerdo de 24 de julio para fijar el imaa correspondiente al año 2019 a partir del IMAJ previsto en el DORA; pretende imponer una serie de criterios para la aplicación de la fórmula del IMAJ –relativos al Parámetro k, b y d– que son contrarios a los criterios establecidos en la Ley 18/2014 –y, además, corrige e inaplica los instrumentos de determinación de las variables y los parámetros retributivos como el dora 2017-2021 (en lo que se refiere al tráfico estimado o previsto) y en el Informe de Supervisión Técnica 2017 de Aesa –en lo que se refiere a los Parámetros b y d–.

Con fecha 16 de mayo de 2019, Aena procedió a presentar la demanda que ha sido contestada por la Abogacía del Estado el 29 de julio de 2019.

(PO 490/2019): Este Recurso se dirige contra la Resolución de la Sala de Supervisión regulatoria de la CNMC de 10 diciembre de 2018 de los conflictos acumulados presentados por ALA, IATA y ACETA contra el Acuerdo del Consejo de Administración de AENA, S.M.E., S.A. de fecha 24 de julio de 2018 en el que se fijan las tarifas aeroportuarias para el ejercicio 2019.

La Resolución Impugnada tiene por objeto resolver los conflictos tarifarios presentados por determinadas asociaciones representativas de las aerolíneas –i.e. ALA, IATA y ACETA– que traen causa del Acuerdo del Consejo de Administración de aena de 24 de julio de 2018.

Con arreglo a esos criterios, y contraviniendo los criterios legales para la determinación de las tarifas de la Ley 18/2014, la Resolución Impugnada corrige los Parámetros k y b recogidos en el Acuerdo de 24 de julio para fijar el IMAJ correspondiente al año 2019 a partir del IMAJ previsto en el DORA; razón por la cual debe ser anulada.

De esta manera, acoge íntegramente las pretensiones de las Asociaciones –como también hizo en el Informe de Supervisión– aun cuando van en contra de lo previsto en la Ley 18/2014; toda vez se exige que, para la determinación de los Parámetros k y b, se tenga en cuenta lo previsto en el DORA y el Informe de supervisión técnica anual (aprobado por AESA). No obstante, como se ha visto, la Resolución Impugnada aplica una serie de criterios de fijación del IMAJ que se separan abierta y frontalmente de la Ley 18/2014; lo que hace necesario su corrección, para evitar la incorrecta aplicación de la Ley y las distorsiones para ejercicios futuros que podrían derivarse de la aplicación de los (arbitrarios) criterios de la CNMC.

Con fecha 4 de julio de 2019, Aena procedió a presentar la demanda que ha sido contestada por la Abogacía del Estado el 17 de enero de 2020.

d) Recursos contra Resoluciones de la CNMC de 11 de diciembre de 2019.

Con fecha 7 de febrero, Aena ha interpuesto dos recursos contenciosos administrativos contra dos Resoluciones de la CNMC. Ambas Resoluciones son de fecha 11 de diciembre de 2019.

Por un lado, la Resolución de supervisión de las tarifas aeroportuarias aplicables por Aena, S.M.E., S.A. en el ejercicio 2020. Dicha Resolución tiene por objeto la supervisión del procedimiento de transparencia y consulta en relación con la actualización de las tarifas aeroportuarias para el año 2020. El recurso de Aena se centra en torno al cálculo del parámetro K del IMAJ –y, en particular, la determinación de la estimación de tráfico o Qt– y sobre la competencia que se ha irrogado la CNMC para determinar una estimación o previsión de tráfico diferente, y basada en sus propias fuentes, a la que figura en el DORA.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Por otro lado, la Resolución de los conflictos acumulados presentados por ALA, IATA, ACETA y Norwegian contra el Acuerdo del Consejo de Administración de Aena, S.M.E., S.A. de fecha 30 de julio de 2019 en el que se fijan las tarifas aeroportuarias para el ejercicio 2020. El objeto del recurso es similar al que se deriva de la impugnación de la Resolución de supervisión, esto es, impugnar el alcance de la competencia de la CNMC. Aena considera que la Comisión, con ocasión de esta Resolución, se extralimita aplicando unas estimaciones de tráfico distintas, sin perjuicio de que el resultado sea el mismo: la modificación de la actualización tarifaria establecida por AENA.

24. Subvenciones

El detalle y movimiento de este epígrafe a 31 de diciembre de 2019 y 2018 es el siguiente (en miles de euros):

Subvenciones de capital de organismos oficiales europeos	2019	2018
1 de enero	530.811	552.079
Adiciones	6.186	73.808
Imputaciones a resultados	(39.655)	(95.076)
31 de diciembre	497.342	530.811

El desglose de este saldo entre la parte corriente y no corriente es el siguiente:

	31 de diciembre de 2019	31 de diciembre de 2018
No corriente	461.690	495.594
Corriente	35.652	35.217
Total	497.342	530.811

Las subvenciones corresponden principalmente a recursos otorgados por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) para el desarrollo de las infraestructuras aeroportuarias.

Durante el ejercicio 2018, se aplicaron a resultados el saldo restante de las subvenciones de capital relacionadas con los activos objeto de deterioro y mencionados en la nota 6, por un importe de 26.700 miles de euros.

El detalle de las subvenciones brutas por programas operativos que han sido cobradas durante el ejercicio 2019 y 2018 es el siguiente en miles de euros:

	Miles de euros	
	2019	2018
Programa Operativo Andalucía	-	2.443
Programa Operativo C. Valenciana	529	-
Programa Operativo R. de Murcia	1.051	4.579
Programa Operativo C. de Galicia	-	42.714
Programa Operativo Com. Canarias	4.687	18.233
Programa Operativo C. Extremadura	-	1.561
Programa Operativo C. Castilla y León	-	904
Progr. Operativo Economía basada en el Conocimiento	(7)	17.663
Total Fondos Feder Cobros	6.260	88.097

Adicionalmente se ha cobrado en 2019 una cantidad de 193 miles de euros, por una subvención para la construcción de una depuradora en un aeropuerto de la red, hasta un total de 6.453 miles de euros.

Al cierre del ejercicio 2019 la Sociedad entiende cumplidas todas las condiciones necesarias para la percepción y disfrute de las subvenciones detalladas anteriormente.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

25. Otros pasivos a largo plazo

Tal y como se indicaba en la Nota 19, el 14 de febrero de 2013, AENA S.M.E., S.A. firmó tres contratos con World Duty Free Group España, S.A. para el alquiler de los locales comerciales de las tiendas *duty free* y *duty paid* de toda la red de aeropuertos de España. Estos contratos tienen vigencia hasta el 31 de octubre de 2020 y contemplan un anticipo por 332.442 miles de euros, el cual se compensa periódicamente con la facturación.

A 31 de diciembre de 2019 el anticipo a largo plazo que queda pendiente de compensar asciende a 0 miles de euros (2018: 38.296 miles de euros).

	Pasivo Largo plazo	
	2019	2018
Fianzas y otros	15.462	10.945
Periodificaciones (Nota 19)	-	38.296
Total	15.462	49.241

26. Compromisos

a) Compromisos medioambientales

La dirección del Grupo, fiel a su compromiso de preservación del medioambiente 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 medioambiente.

El inmovilizado material al 31 de diciembre de 2019 incluye inversiones de carácter medioambiental por importe de 545,4 millones de euros, cuya amortización acumulada asciende a 259,1 millones de euros (2018: inversiones por 529,2 millones de euros y amortizaciones por 243 millones de euros).

Las inversiones de naturaleza medioambiental realizadas por el Grupo durante el ejercicio 2019, que comprenden los elementos incorporados al patrimonio de la sociedad con el objeto de ser utilizados de forma duradera en su actividad, cuya finalidad principal es la minimización del impacto medioambiental y la protección y mejora del medioambiente, incluyendo el control, prevención, reducción o eliminación de la contaminación futura de las operaciones de la entidad, se detallan, por aeropuerto, a continuación:

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

	Miles de euros	
	2019	2018
Bilbao	5.768	2.776
Alicante	5.398	309
Madrid/Barajas	4.161	936
Palma Mallorca	3.967	24.785
Lanzarote	3.048	38
Málaga	2.364	144
Sevilla	1.820	1.817
A Coruña	1.668	-
Valencia	1.605	23.655
Tenerife Norte	1.539	645
Tenerife Sur	1.287	1.277
Gran Canaria	1.093	480
Fuerteventura	1.022	67
Ibiza	444	491
Barcelona	159	543
Londres-Luton	-	1.261
Resto Aeropuertos	1.736	1.672
Total	37.079	60.896

La cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2019 y 2018 incluye los siguientes gastos incurridos de carácter medioambiental detallados por conceptos:

	Miles de euros	
	2019	2018
Reparaciones y conservación	(8.534)	(9.504)
Servicios profesionales independientes	(2.795)	(2.423)
Otros servicios medioambientales	(3.122)	(2.947)
Total	(14.451)	(14.874)

Las provisiones y contingencias de naturaleza medioambiental se detallan en la Nota 23. La normativa en materia de evaluación ambiental (actualmente Ley 21/2013), exige el sometimiento a evaluación de impacto ambiental de determinados proyectos de AENA S.M.E., S.A. (en particular las ampliaciones de pista superiores a 2.100 metros) y concluyen con la formulación por parte del Ministerio para la Transición Ecológica de las correspondientes declaraciones de impacto ambiental, que recogen la obligación de llevar a cabo la elaboración y ejecución de Planes de Aislamiento Acústico (PAA).

A 31 de diciembre de 2019 en aplicación de los Planes de Aislamiento Acústico se han insonorizado un total de 24.395 viviendas y edificaciones de usos sensibles (2018: 23.897 viviendas), destacando las destacando las 12.909 viviendas en el entorno del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas (2018: 12.902 viviendas), 2.992 en Alicante-Elche (2018: 2.990 viviendas), 1.963 viviendas en Valencia-Manises (2018: 1.800 viviendas), 1.562 en Bilbao (2018: 1.520), 925 en Palma de Mallorca (2018: 836), 890 en Tenerife Norte (2018: 705 viviendas) y 811 en Málaga-Costa del Sol (2018: 811 viviendas).

Así mismo, de acuerdo con las resoluciones del Ministerio para la Transición Ecológica por las que se formulan declaraciones de impacto ambiental, correspondientes a los aeropuertos de AENA, se están llevando a cabo las medidas

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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.

b) Compromisos de compra de activos fijos

Los compromisos por inversiones pendientes de ejecutar a 31 de diciembre de 2019 ascienden a 1.302,6 millones de euros (2018: 829,7 millones de euros), entre las que se encuentran las inversiones adjudicadas pendientes de formalizar contractualmente y las inversiones firmes pendientes de ejecutar.

c) Cuotas mínimas futuras a cobrar por arrendamiento operativo

La Sociedad AENA S.M.E., 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, para los próximos 5 años, por los arrendamientos operativos no cancelables son los siguientes:

	2019	2018
Menos de 1 año	797.758	707.679
Entre 1 y 5 años	3.197.262	1.402.744
Más de cinco años	80.108	148.219
Total	4.075.128	2.258.642

27. Otras (pérdidas) / ganancias - netas

	2019	2018
Otras pérdidas	(13.790)	(9)
Otras ganancias	2.026	1.838
Total Otras (pérdidas)/ ganancias netas	(11.764)	1.829

El importe de Otras ganancias de los ejercicios 2019 y 2018 recoge, principalmente, incautaciones de avales y fianzas, así como cobros de recargos por mora y apremio; las pérdidas recogen, principalmente, indemnizaciones y dotaciones a provisiones para riesgos.

28. Gastos por prestaciones a los empleados

	2019	2018
Sueldos y Salarios, incluidos otras indemnizaciones por despidos	(329.054)	(311.573)
Costes de Seguridad Social	(103.762)	(95.029)
Costes por pensiones (Nota 22)	(3.909)	(3.541)
Coste de los premios por jubilación y permanencia (Nota 22)	(666)	(1.180)
Otros gastos sociales	(18.782)	(12.402)
Total gastos de personal	(456.173)	(423.725)

La variación retributiva interanual que se observa en los gastos de personal tiene su origen, principalmente, en la revisión salarial prevista en el Real Decreto 24/2018 de 21 de diciembre con un incremento salarial del 2,50% para el primer

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

semestre de 2019, con efectos del 1 de enero de 2019 al 30 de junio de 2019; y una subida del 0,25% adicional para el segundo semestre de 2019 (2,50% +0,25%), con efectos del 1 de julio de 2019 al 31 de diciembre de 2019 junto con la incorporación a la sociedad de nueva plantilla y el incremento de la retribución variable (2018: subida del 1,50% para el primer semestre de 2018, con efectos del 1 de enero de 2018 al 30 de junio de 2018; y una subida del 0,25% adicional para el segundo semestre de 2018 (1,50% +0,25%), con efectos del 1 de julio de 2018 al 31 de diciembre de 2018).

Adicionalmente, se realizan aportaciones al Plan de Pensiones, según lo previsto en el artículo 18. Dos y Tres de la LGPE por importe de 650 miles de euros en 2019 (2018: 498 miles de euros).

La Seguridad Social se ha incrementado por los mismos motivos.

El número de empleados al cierre del ejercicio por categorías y sexos de las sociedades que integran en el Grupo por integración global ha sido la siguiente:

31/12/2019				31/12/2018		
Categoría Profesional	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
Alta dirección	8	4	12	10	2	12
Directivos y titulados	1.075	832	1.907	964	733	1.697
Coordinadores	830	339	1.169	833	329	1.162
Técnicos	3.110	1.524	4.634	3.038	1.426	4.464
Personal de apoyo	604	552	1.156	576	525	1.101
Totales	5.627	3.251	8.878	5.421	3.015	8.436

En las cifras anteriores se incluyen los empleados eventuales, que al cierre del ejercicio 2019 ascendieron a 807 (2018: 807).

La plantilla media del ejercicio por categoría ha sido la siguiente:

Categoría Profesional	2019	2018
Alta dirección	11	11
Directivos y Titulados	1.793	1.671
Coordinadores	1.162	1.148
Técnicos	4.574	4.454
Personal de apoyo	1.155	1.082
Total	8.695	8.366

En las cifras anteriores se incluyen los empleados eventuales, que al cierre del ejercicio 2019 ascendieron a 833 (2018: 937).

El Consejo de Administración de la Sociedad dominante estaba formado por 15 miembros (11 hombres y 4 mujeres) a 31 de diciembre de 2019 (2018: 12 hombres y 3 mujeres).

A 31 de diciembre de 2019 el Grupo cuenta con una plantilla media de 115 empleados con discapacidad (2018: 112).

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

29. Otros ingresos de explotación

El detalle de los Otros ingresos de explotación para los ejercicios 2019 y 2018 es el siguiente:

	2019	2018
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	8.950	9.400
Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio	1.117	1.707
Otros ingresos de explotación	10.067	11.107

30. Aprovisionamientos y otros gastos de explotación

a) Aprovisionamientos

El desglose del epígrafe de “Aprovisionamientos” del ejercicio 2019 y 2018 es el siguiente (en miles de euros):

	2019	2018
Compras de otros aprovisionamientos	(1.218)	(694)
Trabajos realizados por otras empresas	(169.324)	(172.242)
Total	(170.542)	(172.936)

Los trabajos realizados por otras empresas corresponden, principalmente, a los Servicios de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS), Servicios de tránsito aéreo (ATM) e información aeronáutica (AIS) prestados por ENAIRE (Nota 34) que ascienden a 131.232 miles de euros (2018: 136.472 miles de euros). En este epígrafe también se incluyen los gastos derivados del convenio firmado en marzo de 2014 con la Agencia Española de Meteorología (AEMET) para la prestación de servicios meteorológicos a la red de aeropuertos gestionados por AENA y SCAIRM (Nota 34) por importe de 10.183 miles de euros (2018: 10.000 miles de euros), los servicios prestados por el Ministerio de Defensa derivados del convenio suscrito con el mismo, que ascienden a 2.532 miles de euros (2018: 3.631 miles de euros), así como 284 miles de euros de servicios prestados por INECO (2018: 1.428 miles de euros) (Nota 34).

b) Otros gastos de explotación

El detalle de los Otros gastos de explotación para los ejercicios 2019 y 2018 es el siguiente:

	2019	2018
Arrendamientos y cánones	(2.364)	(6.367)
Reparación y conservación	(279.063)	(268.990)
Servicios profesionales independientes	(62.001)	(56.383)
Servicios Bancarios	(806)	(700)
Relaciones Públicas	(7.045)	(5.618)
Suministros	(106.810)	(95.870)
Otros servicios	(201.761)	(187.411)
Servicios de vigilancia y Seguridad	(191.858)	(167.100)
Tributos	(158.128)	(153.792)
Otros gastos de gestión corriente	(61.954)	(66.058)
Gastos de construcción (IFRIC 12)	(3.531)	-
Otros gastos de explotación	(1.075.321)	(1.008.289)

El epígrafe de “Reparación y conservación” recoge, principalmente, gastos de reparación de las infraestructuras aeroportuarias, el mantenimiento del sistema SATE (sistema automático tratamiento equipajes) y la limpieza de los edificios y terminales de pasajeros. Los “Suministros” se corresponden con los gastos de luz, agua y teléfono, principalmente. Los “Otros servicios” corresponden, principalmente, a servicios de gestión de los aparcamientos, coste por servicio de asistencia a pasajeros con movilidad reducida, primas de seguros y servicios de información al público. El saldo recogido en Tributos se corresponde, fundamentalmente, con los importes satisfechos en concepto de Impuestos locales, principalmente IBI e IAE, de la Sociedad matriz. El epígrafe de “Otros gastos de gestión corriente” recoge,

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

principalmente, el canon concesional de la Concesión administrativa de LLAH III (ver Notas 7 y 26), por importe de 59.075 miles de euros (2018: 54.981 miles de euros).

El incremento de este epígrafe se relaciona, principalmente, con el efecto de la entrada en vigor a lo largo de 2018 de nuevos contratos en los aeropuertos de la red, con mayores costes asociados a los servicios de seguridad privada, a las salas VIP, al servicio de pasajeros con movilidad reducida, así como a nuevos servicios de limpieza. En lo referente a la energía eléctrica se produce un incremento de los precios de comercializadora y del consumo, y en el gasto de Reparaciones y Conservación el incremento se debe a nuevos contratos de mantenimiento con mayor alcance y a mantenimientos puntuales. Disminuye Otros gastos de gestión corriente como consecuencia de los efectos en 2018 del cierre de operaciones del aeropuerto de San Javier.

31. Ingresos y gastos financieros

El detalle de los Gastos financieros netos para los ejercicios 2019 y 2018 es el siguiente:

	2019	2018
Gastos financieros:		
Gastos financieros por deudas con terceros	(47.982)	(28.813)
Gastos financieros por préstamos con ENAIRE	(43.453)	(69.588)
Gastos financieros por liquidación de derivados (Nota 12)	(33.699)	(37.332)
Actualización de provisiones	(138)	(119)
Menos: gastos financieros capitalizados en activos cualificados (Notas 6 y 7)	486	604
Total gastos financieros	(124.786)	(135.248)
	2019	2018
Ingresos financieros:		
Ingresos financieros de participaciones en instrumentos de patrimonio (Nota 34)	417	500
Ingresos financieros de intereses de expropiaciones	2.270	-
Otros ingresos financieros	1.882	2.485
Total ingresos financieros	4.569	2.985
	2019	2018
Otros ingresos/(gastos) financieros netos:		
Diferencias de cambio netas	2.478	(513)
Baja/ deterioro de activos financieros	863	(229)
Total otros ingresos/(gastos) financieros netos	3.341	(742)
Gastos financieros netos	(116.876)	(133.005)

En este capítulo, las principales variaciones del ejercicio 2019 respecto a 2018 son las siguientes:

- La disminución del epígrafe “Gastos financieros por deudas con ENAIRE” se produce como consecuencia de la cancelación anticipada de la deuda con Depfa Bank en julio de 2018, que llevó asociada un coste de ruptura de 17.249 miles de euros correspondientes al valor presente de los intereses pendientes de pagar desde la fecha de la cancelación anticipada hasta la fecha del vencimiento original (15 de septiembre de 2021). Adicionalmente, en 2019 también se produce un descenso en la deuda media en 743,8 millones de euros y en el tipo de interés medio de 0,06% respecto al ejercicio anterior.
- Los gastos financieros con terceros se incrementan principalmente como consecuencia del efecto financiero del anticipo recibido de World Duty Free Group España, S.A., por aplicación de la NIIF 16 por importe de 12,13 millones de euros (ver Nota 2.1.2.1) y, por los costes del instrumento de cobertura de tipo de cambio (NDF) contratado para cubrir el riesgo de la exposición a las fluctuaciones del tipo de cambio euro/real brasileño al hacer frente a los pagos de capital obligados por la concesión (+6,28 millones de euros) (ver Nota 12).

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- La variación en el epígrafe de diferencias de cambio ha sido causada principalmente por la evolución del tipo de cambio GBP/EUR en la valoración del préstamo de accionistas del grupo LLAHL III. En 2019 el impacto positivo ha sido de 2.774 millones de euros (Notas 3.2 y 20), en tanto que en 2018 el impacto negativo fue de 444 millones de euros.

32. Impuesto sobre las ganancias

El gasto por el Impuesto sobre las ganancias se compone de:

	2019	2018
Impuesto corriente:		
Impuesto corriente sobre el resultado del año	(447.234)	(438.188)
Cambio tipos impositivos en Reino Unido (Nota 21)	30	(260)
Ajustes de ejercicios anteriores y otros	2.018	463
Total impuesto corriente	(445.186)	(437.985)
Impuesto diferido (Nota 21)	(11.309)	13.503
Deducciones generadas (Nota 21)	19.321	14.880
Impuesto sobre las ganancias	(437.174)	(409.602)

La partida “Ajustes de ejercicios anteriores y otros” corresponde principalmente a la regularización entre la estimación efectuada al cierre del ejercicio y la presentación del impuesto de sociedades en el año siguiente. La principal diferencia se produce como consecuencia del nuevo criterio de la Agencia Estatal de Administración Tributaria (AEAT) sobre la forma de computar el incremento de fondos propios a efectos de aplicar la reducción por reserva de capitalización en el Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2018. Una vez consultada esta posibilidad con la AEAT en el marco del Código de Buenas Prácticas Tributarias, el importe cuantificado en el cálculo definitivo del 2018 ascendió a 27.896 miles de euros, frente a la propuesta de distribución de resultados inicial cuyo importe ascendía a 23.472 miles de euros.

Las principales diferencias permanentes del ejercicio corresponden, fundamentalmente, a la reducción en Base Imponible derivada del ajuste por reserva de capitalización establecido en el artículo 25 de la Ley 27/2014 del Impuesto de Sociedades y a gastos no deducibles. En cuanto a las principales diferencias temporarias del ejercicio corresponden a la diferencia entre la amortización fiscal y contable, dotación al deterioro de inmovilizado, dotación a la provisión de insolvencias y provisiones de riesgos y gastos de personal.

El tipo impositivo general del Impuesto sobre Sociedades para los ejercicios 2019 y 2018 ha sido del 25 % para las empresas del grupo radicadas en España. Para el subgrupo LLAH III, cuyo domicilio fiscal está en el Reino Unido, ha sido del 19 % en 2019 (2018: 19%), en tanto que para la filial Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. ha sido del 34 %.

En 2018, como consecuencia de la aprobación de una bajada de tipos impositivos en Inglaterra, se procedió a reevaluar los activos y pasivos por impuestos diferidos en función de su período estimado de reversión en la participada LLAH III, registrando los siguientes impactos:

- Un mayor gasto en el epígrafe “Gasto por impuesto sobre beneficios” de la cuenta de resultados por importe de 260 miles de euros, de los cuales se abonaron, aumentándolos, a pasivos por diferencias temporarias (epígrafe “Pasivos por impuestos diferidos” del Pasivo no corriente del estado de situación financiera) una cantidad de 348 miles de euros, y, por otra, se cargaron, aumentándolos, a activos por diferencias temporarias (epígrafe “Activos por impuestos diferidos” del Activo no corriente del estado de situación financiera) una cantidad de 88 miles de euros (ver Nota 21).
- Un aumento del epígrafe “Activos por impuestos diferido” por importe de 30 miles de euros, con contrapartida en el Patrimonio neto (Nota 21).

En 2019, los impactos han sido:

- Un menor gasto en el epígrafe “Gasto por impuesto sobre beneficios” de la cuenta de resultados por importe

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

de 30 miles de euros, de los cuales se abonaron, aumentándolos, a pasivos por diferencias temporarias (epígrafe “Pasivos por impuestos diferidos” del Pasivo no corriente del estado de situación financiera) una cantidad de 270 miles de euros, y, por otra, se cargaron, aumentándolos, a activos por diferencias temporarias (epígrafe “Activos por impuestos diferidos” del Activo no corriente del estado de situación financiera) una cantidad de 300 miles de euros (ver Nota 21).

- Una disminución en el epígrafe “Activos por impuestos diferido” por importe de 195 miles de euros, con contrapartida en el Patrimonio neto (Nota 21).

El impuesto sobre el beneficio del Grupo antes de impuestos difiere del importe teórico que se habría obtenido empleando el tipo impositivo medio ponderado aplicable a los beneficios de las sociedades consolidadas como sigue:

	2019	2018
Resultado antes de impuestos	1.882.849	1.737.353
Impuesto calculado al tipo impositivo nacional aplicable	(470.712)	(434.338)
Efectos impositivos de:		
- Resultados de asociadas netos de impuestos	5.612	5.039
- Efecto menores tasa aplicables a LLAH III	770	255
- Gastos no deducibles a efectos fiscales	(1.171)	(674)
- Reserva capitalización	7.535	5.868
- Utilización de deducciones fiscales no reconocidas anteriormente	19.321	14.880
- Ajustes tipo impositivo en Inglaterra (Nota 21)	30	(260)
- Efecto mayores tasas aplicables a ANB	446	-
- Ajuste de ejercicios anteriores	2.618	649
- Ajustes negativos del impuesto	(1.361)	(761)
- Reversión Pasivo Impuesto diferido derivado adquisición LLAH III	761	575
- Otros	(1.023)	(835)
Gasto por impuesto	(437.174)	(409.602)

El cargo/abono por impuestos relacionado con los componentes de otro resultado global es como sigue:

	2019			2018		
	Antes de impuestos	(Cargo)/ abono de impuesto	Después de impuestos	Antes de impuestos	(Cargo)/ abono de impuesto	Después de impuestos
Cobertura de flujos de efectivo	(38.375)	9.443	(28.932)	(4.425)	1.282	(3.143)
Pérdidas y ganancias actuariales	(7.848)	1.335	(6.513)	(777)	140	(637)
Otro resultado global	(46.223)	10.778	(35.445)	(5.202)	1.422	(3.780)
Impuesto corriente	-	-	-	-	-	-
Impuesto diferido (Nota 21)	-	10.778	-	-	1.422	-
		10.778			1.422	

Otros asuntos:

Según establece la legislación vigente, los impuestos no pueden considerarse definitivamente liquidados hasta que las declaraciones presentadas hayan sido inspeccionadas por las autoridades fiscales o haya transcurrido el plazo de prescripción de cuatro años. En este sentido, las sociedades integrantes del Grupo fiscal AENA tienen abiertos a

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

inspección fiscal el ejercicio 2015 y siguientes del impuesto de sociedades; en el caso de la Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de Murcia SME., S.A. el primer ejercicio abierto a inspección fiscal es el 2018, año de su incorporación al grupo.

No obstante, a cierre del ejercicio 2019 la Sociedad ninguna sociedad del Grupo tiene abierto procedimiento de inspección fiscal alguno.

Los administradores de AENA 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 consolidadas adjuntas.

Los impuestos de los últimos 6 años de las sociedades del Reino Unido que componen el grupo LLAH III están también abiertos a inspección por su autoridad fiscal.

33. Resultados por acción

Los resultados básicos por acción se calculan dividiendo el Resultado del ejercicio atribuible a los accionistas de la Sociedad dominante entre el número medio ponderado de acciones ordinarias en circulación durante el ejercicio.

	31 de diciembre de 2019	31 de diciembre de 2018
Resultado del ejercicio (miles de euros)	1.442.022	1.327.882
Nº medio ponderado de acciones ordinarias en circulación	150.000.000	150.000.000
Resultados básicos por acción (euro por acción)	9,61	8,85

Los resultados por acción diluidos se calculan dividiendo el Resultado del ejercicio entre el número medio ponderado de acciones ordinarias en circulación durante el ejercicio teniendo en cuenta los efectos dilutivos inherentes a las acciones ordinarias potenciales en circulación durante el ejercicio. A 31 de diciembre de 2019 y 2018 no existen factores dilutivos que modifiquen el importe de los resultados básicos por acción, por lo que los mismos coinciden con los resultados diluidos por acción.

34. Transacciones y saldos con partes vinculadas

El Grupo está controlado por la entidad pública empresarial “ENAIRE”, poseedora de una participación del 51 % en el Capital Social de AENA S.M.E., S.A.

Todas las operaciones con vinculadas se realizan a valores de mercado. Adicionalmente, los precios de transferencia se encuentran adecuadamente soportados, por lo que los administradores del Grupo consideran que no existen riesgos significativos por este aspecto de los que puedan derivarse pasivos de consideración en el futuro.

No se detallan dentro del apartado de entidades vinculadas, aquellas sobre las que el Gobierno de España tiene una posición de control, con las que no hay ningún saldo ni transacción significativa.

A continuación, se indican las transacciones realizadas con partes vinculadas:

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

(a) Venta de bienes y prestación de servicios

Prestación de servicios:	2019	2018
-Sociedad última	1.480	1.467
ENAIRE	1.480	1.467
-Empresas asociadas	8.730	7.055
SACSA	1.034	931
AMP	7.272	5.764
AEROCALI	424	360
-Empresas vinculadas	9.799	355
Otras partes vinculadas	9.548	-
SENASA	236	236
INECO	13	112
AEMET	-	-
ISDEFE	2	7
Total	20.009	8.877

(b) Compra de bienes y servicios

	2019	2018
Servicios recibidos:		
– Sociedad última	131.684	137.630
ENAIRE	131.684	137.630
–Empresas asociadas	604	792
AMP	7	10
AEROCALI	597	782
–Empresas vinculadas	30.096	28.189
Otras partes vinculadas	7.687	-
SENASA	1.145	1.338
INECO	8.916	13.846
AEMET	10.183	10.000
ISDEFE	2.165	3.005
Total	162.384	166.611
Adquisición de bienes (inmovilizado)		
-Empresas del grupo	533	234
ENAIRE	371	-
ADI	162	234
–Empresas vinculadas	11.084	4.057
Otras partes vinculadas	5.778	-
INECO	2.943	2.058
ISDEFE	2.363	1.999
Total	11.617	4.291

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El importe del servicio recibido de ENAIRE se corresponde principalmente con servicios recibidos de control de tránsito aéreo de aeródromo. A tal efecto, se ha formalizado el oportuno Acuerdo de prestación de servicios entre el gestor aeroportuario y el proveedor de servicios de tránsito aéreo para determinar la correspondiente contraprestación a abonar por dichos servicios (servicios ATM y CNS). El coste de dichos servicios se contabiliza en el epígrafe “Aprovisionamientos” de la cuenta de resultados consolidada adjunta (Nota 30).

Principales contratos:

A continuación se enumeran los contratos formalizados por la Sociedad con su accionista mayoritario, la entidad pública

- ENAIRE

Con fecha 20 de diciembre de 2016 fue aprobado por el Consejo de Administración de AENA S.M.E., S.A. el Acuerdo de ATM (Air Traffic Management) y CNS (Communication, Navigation, Surveillance) “Acuerdo de prestación de servicios de navegación aérea entre ENAIRE y AENA”, que fue asimismo aprobado por el Consejo de Administración de ENAIRE con fecha 23 de diciembre de 2016. Dicho acuerdo se extiende al periodo 2017-2021, por un importe total de 662.367 miles de euros.

Con fecha 31 de octubre de 2017, AENA y ENAIRE firmaron un contrato de prestación de servicios de aparcamiento de la red de AENA para el uso gratuito del aparcamiento durante 15 días al año por parte de los empleados de ENAIRE. Derivado de este contrato las prestaciones económicas entre las partes durante 2019 han ascendido a 104,3 miles de euros (2018: 80,3 miles de euros) registrados a valor de mercado, si bien el importe satisfecho por ENAIRE ha ascendido a 26,1 miles de euros (2018: 20,1 miles de euros).

- INECO

Adicionalmente, existe un acuerdo de colaboración con Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO) para la redacción y revisión de proyectos, dirección de obra y asistencia técnica de control de vigilancia, ingeniería para la certificación, mantenimiento y operación de instalaciones y procesos aeroportuarios, planificación, desarrollo aeroportuario y medioambiente, desarrollo comercial aeroportuario y estudios y diseños logísticos en edificios terminales para mejorar la eficiencia operativa y conseguir una mayor reducción de costes, cuyo anexo de actuaciones se viene renovando con carácter anual.

- ISDEFE

La sociedad vinculada ISDEFE viene prestando a AENA una serie de servicios, que se enmarcan en alguna de las actividades de su objeto social, entre las que se encuentran las siguientes actividades de conformidad con el contrato firmado en diciembre de 2016 y que sustituyó al anteriormente en vigor de fecha 8 de noviembre de 2013, cuyo anexo de actuaciones se viene renovando con carácter anual:

- Coordinación general de Tecnologías de la Información y de la Comunicación, en adelante TIC.
- Definición de sistemas e infraestructuras TIC.
- Gestión del ciclo de vida de aplicaciones informáticas.
- Gestión de oficinas de proyectos TIC.
- Calidad y pruebas de aplicaciones informáticas e infraestructuras TIC.
- Integración de sistemas y apoyo a la puesta en explotación.

- AEMET

La Agencia Estatal de Meteorología (AEMET), en su condición de autoridad meteorológica del Estado y como proveedor de servicios certificado, es el único organismo oficialmente designado en España para proporcionar los servicios meteorológicos a la actividad aeronáutica. Para que se produzca la designación de más proveedores de éste servicio es

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

necesario un desarrollo normativo previo. AEMET también proporciona los servicios de meteorología al resto de los aeropuertos españoles no gestionados por AENA S.M.E., S.A.

Adicionalmente, AEMET es propietaria de las instalaciones y equipamiento básico para prestar los servicios meteorológicos para la navegación aérea.

Motivado por la necesidad de dichos servicios Aena y AEMET firmaron un Convenio que regulaba dicha prestación de servicios que cubría el período desde el 30 de diciembre de 2014 a 29 de diciembre de 2016, firmándose un nuevo contrato con entrada en vigor el 30 de diciembre del 2016 y una duración de un año, contado a partir de la anterior fecha, prorrogable por mutuo acuerdo de las partes año a año, hasta un máximo de dos años adicionales y que ha sido renovado para el periodo 2020-2024 por un importe total de 60,2 millones de euros.

AENA, desde 2014, ha retribuido los servicios prestados por AEMET con un pago inicial de 7.500.000 euros, por el periodo marzo-noviembre del citado año 2014, y pagos mensuales de 833.333 euros desde entonces, lo que equivale a un pago total que asciende a 10.000.000 euros al año.

(c) Ingresos por participación en empresas vinculadas

	2019	2018
-Empresas vinculadas		
ESSP SAS	417	500
Total (Nota 31)	417	500

En el ejercicio 2019 el grupo recibió un dividendo de European Satellite Services Provider SAS (ESSP SAS) de 417 miles de euros (31 de diciembre de 2018: 500 miles de euros).

Véanse ingresos financieros por dividendos aprobados de asociadas en Nota 9.

Los cobros percibidos de sociedades dependientes y asociadas se detallan en Nota 2.2.

(d) Remuneración del personal clave de la dirección

Ver Nota 35 Otra Información.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

(e) Saldos al cierre derivados de la venta y compra de bienes y servicios

	2019	2018
Cuentas a cobrar a partes vinculadas:		
- Asociadas	5.147	3.943
SACSA	139	122
AMP	4.951	3.793
AEROCALI	57	28
- Vinculadas	8.679	179
Otras partes vinculadas	8.654	-
INECO	-	139
SENASA	24	34
AEMET	1	1
ISDEFE	-	5
- Entidad dominante última	287	790
ENAIRE	287	790
Total cuentas a cobrar de partes vinculadas (Nota 13)	14.113	4.912
	2019	2018
Cuentas a pagar a partes vinculadas:		
- Asociadas	1.379	782
AEROCALI	1.379	782
- Vinculadas	11.313	6.307
Otras partes vinculadas	5.228	-
SENASA	73	1
INECO	4.312	4.453
AEMET	1.027	833
ISDEFE	673	1.020
- Entidad dominante última	23.895	25.099
ENAIRE	23.895	25.099
Total cuentas a pagar de partes vinculadas (Nota 19)	36.587	32.188

Las cuentas a cobrar con partes vinculadas surgen, principalmente, de las transacciones de compras y venta de servicios. Las cuentas a cobrar no están garantizadas por naturaleza y no devengan intereses. No existe ninguna provisión para las cuentas a cobrar de partes vinculadas.

En el epígrafe “Otras cuentas a cobrar con partes vinculadas” se recogen 0 miles de euros (Nota 13) correspondientes a dividendos aprobados de la asociada SACSA pendientes de cobro a 31.12.19 (2018: total 1.529 miles de euros).

Las cuentas a pagar a empresas vinculadas surgen, principalmente, de las transacciones de compra de inmovilizado, y de la prestación de servicios ATM y CNS mencionados en el epígrafe a). Los saldos anteriores se incluyen en el epígrafe “Acreedores con partes relacionadas” y “Proveedores de inmovilizado partes relacionadas” (véase Nota 19). Las cuentas a pagar no devengan intereses.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

(f) Préstamos y derivados con partes vinculadas (Nota 20)

	31 de diciembre de	
	2019	2018
No corriente		
Préstamo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	4.708.860	5.342.479
Ajuste NIIF 9	-	(293)
Ajuste saldo préstamo con Sociedad por criterio coste efectivo	(3.257)	(3.965)
Subtotal deuda a largo plazo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	4.705.603	5.338.221
Corriente		
Préstamo con ENAIRE	633.619	633.744
Ajuste NIIF 9	(293)	(584)
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(358)	(401)
Intereses devengados por préstamos con Sociedad	13.162	14.895
Subtotal deuda a corto plazo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	646.130	647.654
	5.351.733	5.985.876

Los valores razonables de los préstamos con la Sociedad (entidad pública empresarial “ENAIRE”) se desglosan en la Nota 20.

35. Otra información

Honorarios de auditoría

La empresa auditora KPMG Auditores, S.L. de las cuentas anuales del Grupo ha cargado durante los ejercicios 2019 y 2018, honorarios y gastos profesionales, según el siguiente detalle:

Concepto	2019	2018
Servicios de auditoría	176	176
Otros servicios de verificación	42	42
Otros servicios	90	95
Total	308	313

Otros servicios de verificación y otros servicios se corresponden con servicios de revisión limitada de estados financieros intermedios, servicios de aseguramiento sobre cumplimiento regulatorio y servicios de procedimientos acordados sobre información financiera prestados por KPMG Auditores, S.L. a AENA y sus sociedades controladas durante los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2019 y 2018.

Los importes incluidos en el cuadro anterior, incluyen la totalidad de los honorarios relativos a los servicios realizados durante los ejercicios 2019 y 2018, con independencia del momento de su facturación.

Por otro lado, otras entidades afiliadas a KPMG International han facturado al Grupo durante los ejercicios 2019 y 2018, honorarios y gastos por servicios profesionales, según el siguiente detalle:

Concepto	2019	2018
Servicios de auditoría	77	64
Otros servicios de verificación	10	10
Otros servicios	7	7
Total	94	81

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Retribución de la alta dirección y de los Administradores

Las retribuciones percibidas durante los ejercicios 2019 y 2018 por la alta dirección y los administradores de la Sociedad dominante clasificadas por conceptos, han sido las siguientes (en miles de euros):

Concepto	2019			2018		
	Alta dirección	Consejo de Administración	Total	Alta dirección	Consejo de Administración	Total
Sueldos	1.409	30	1.439	1.376	-	1.376
Dietas	38	115	153	26	120	146
Primas de seguros	8	-	8	7	-	7
Total	1.455	145	1.600	1.409	120	1.529

Las retribuciones percibidas durante el ejercicio 2019 se corresponden con las percibidas en AENA S.M.E., S.A. por 1.487 miles de euros por diez puestos de alta dirección y el Presidente-Consejero Delegado, y en Aena Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A. por 113 miles de euros por un puesto de alta dirección y retribución del consejo.

Las retribuciones percibidas durante el ejercicio 2018 se correspondieron con las percibidas en AENA S.M.E., S.A. por diez puestos de alta dirección y por el Presidente-Consejero Delegado, y en Aena Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A. por un puesto de alta dirección.

Asimismo, los Administradores y la Alta Dirección no tienen concedidos anticipos o créditos, ni se han asumido obligaciones por cuenta de ellos a título de garantía, ni se han pagado primas de seguro de responsabilidad civil por daños ocasionados por actos u omisiones en el ejercicio del cargo. Asimismo, la Sociedad no tiene contraídas obligaciones en materia de pensiones y de seguros de vida con respecto a antiguos o actuales Administradores ni la alta dirección de la misma.

Transacciones ajenas al tráfico ordinario o en condiciones distintas de mercado realizadas por los Administradores de la Sociedad

Durante el ejercicio 2019 y 2018, los Administradores no han realizado con ésta ni con sociedades del Grupo operaciones ajenas al tráfico ordinario o en condiciones distintas a las de mercado.

Participaciones, cargos y actividades de los miembros del Consejo de Administración análogas

Durante los ejercicios 2019 y 2018 los miembros del Consejo de Administración no han mantenido participaciones en el capital de sociedades que directamente mantengan actividades con el mismo, análogo o complementario género al que constituye el objeto social de la Sociedad. Asimismo, no han realizado ni realizan actividades por cuenta propia o ajena del mismo, análogo o complementario género de actividad el que constituye el objeto social de la Sociedad.

A 31 de diciembre de 2019 y 2018 no hay miembros del Consejo de Administración que asuman cargos de Administradores o Directivos de otras Sociedades que forman parte del Grupo.

Ninguna de las personas vinculadas a los miembros del Consejo de Administración ostenta participación alguna en el capital social de Sociedades, ni ejerce cargo o función alguna en ninguna/s Sociedad/es con el mismo, análogo o complementario objeto social de la Sociedad.

Situaciones de conflictos de interés de los Administradores

En el deber de evitar situaciones de conflicto con el interés de la Sociedad, durante el ejercicio los Administradores que han ocupado cargos en el Consejo de Administración han cumplido con las obligaciones previstas en el artículo 228 del texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital. Asimismo, tanto ellos como las personas a ellos vinculadas, se han abstenido de incurrir en los supuestos de conflicto de interés previstos en el artículo 229 de dicha ley, excepto en los casos en que haya sido obtenida la correspondiente autorización.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Avales y Garantías

Los avales bancarios presentados ante diversos Organismos a 31 de diciembre de 2019 ascienden a 10.280 miles de euros (31 de diciembre de 2018: 10.372 miles de euros).

El 27 de marzo de 2013 el grupo TBI vendió su participación en Cardiff International Airport Limited a WGC Holdco Limited, quedando TBI sujeta a ciertas garantías como vendedor (la Garantía). El 29 de diciembre de 2015 Abertis sustituyó a TBI en la Garantía. Dada la participación de Aena Internacional en ACDL, el 15 de febrero de 2016 Abertis y Aena Internacional suscribieron un acuerdo por el que Aena Internacional se compromete, en caso de que Abertis esté obligada a pagar alguna suma bajo la Garantía, a abonarle el 10 % de dicha suma hasta un importe máximo de 2.941 miles de libras, que es el 10 % del importe total garantizado. La vigencia de este compromiso era hasta el 31 de enero de 2018, fecha en que expiró la Garantía.

Los Administradores no esperan que surjan pasivos adicionales significativos fruto de dichos avales y garantías.

36. Hechos posteriores

Desde la fecha de cierre del ejercicio y hasta la fecha de formulación de las presentes cuentas anuales consolidadas, no se han producido hechos significativos que puedan afectar a las presentes cuentas anuales consolidadas distintos de los comentados a lo largo de la misma.

Informe de gestión consolidado

correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2019

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes

1. Resumen ejecutivo	Pág 3
2. Datos de actividad	Pág 5
2.1 Situación macroeconómica y del sector	Pág 5
2.2 Tráfico de la red de aeropuertos de Aena en España	Pág 5
2.3 Análisis del tráfico aéreo de pasajeros por aeropuertos y aerolíneas	Pág 6
2.4 Presencia internacional	Pág 12
2.5 Actividad comercial	Pág 14
3. Áreas de negocio	Pág 15
3.1 Segmento Aeropuertos	Pág 15
3.2 Segmento de servicios inmobiliarios	Pág 29
3.3 AIRM	Pág 30
3.4 Segmento internacional	Pág 30
4. Cuenta de resultados	Pág 32
5. Inversiones en infraestructura	Pág 34
6. Balance	Pág 37
6.1 Activo neto y estructura de capital	Pág 37
6.2 Evolución de la deuda financiera neta	Pág 38
6.3 Período medio de pago	Pág 39
7. Flujo de caja	Pág 40
8. Riesgos operativos y financieros	Pág 41
9. Principales litigios	Pág 41
10. Recursos humanos	Pág 42
11. Contratación	Pág 43
12. Evolución bursátil	Pág 44
13. Hechos posteriores	Pág 44
14. Estado de la Información no financiera	Pág 45
14.1 Aena: modelo de negocio	
14.2 Protección del entorno: cuestiones medioambientales	
14.3 Cuestiones sociales y relativas al personal	
14.4 Derechos humanos	
14.5 Lucha contra la corrupción y el fraude	
14.6 Aena y su impacto en el entorno: cuestiones sociales	
14.7 Innovación para potenciar las oportunidades	
14.8 Ficha técnica	
Anexo I	Estados financieros consolidados
Anexo II	Resumen de Hechos Relevantes publicados
Anexo III	Informe de Gobierno Corporativo

1. Resumen ejecutivo

El cierre del ejercicio 2019 refleja el positivo desempeño de Aena⁽¹⁾ tanto en términos de actividad como de resultados.

De dicho período, cabe señalar los siguientes aspectos principales:

- En relación al Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) para el período 2017-2021, en virtud de la aplicación del citado documento, con fecha 1 de marzo de 2019 entraron en vigor las tarifas aeroportuarias de 2019, basadas en la congelación del ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) de 2019 respecto al ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) de 2018.

Por otra parte, el 10 de abril de 2019 fue publicado el Real Decreto 162/2019 de 22 de marzo, que desarrolla el mecanismo de cálculo del índice P de actualización de las tarifas aeroportuarias aplicable en 2020 por primera vez.

El Consejo de Administración de Aena ha aprobado las tarifas aeroportuarias aplicables a partir del 1 de marzo de 2020, con un ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) para 2020 en 10,27 euros por pasajero, lo que supone una reducción del -1,44% respecto al IMAAJ de 2019 (10,42 euros por pasajero). Ello resulta conforme con los criterios de la CNMC).

- A nivel operativo, el tráfico en los aeropuertos del Grupo Aena⁽²⁾ continúa registrando nuevos records, con un volumen de 293,2 millones de pasajeros en el período (+4,6% interanual).

En los aeropuertos gestionados en España, el tráfico creció un 4,4% interanual, alcanzando un nuevo record histórico de 275,2 millones de pasajeros, impulsado por el buen

comportamiento del sector turístico y del tráfico nacional.

El tráfico nacional ha aumentado un 6,4% y el internacional un 3,5%, observándose que el volumen de pasajeros con origen/destino Reino Unido se ha moderado (+1,7%) y el del segundo mercado internacional, Alemania, se ha reducido (-2,1%).

Para el año 2020, la Sociedad comunicó en octubre de 2019 una estimación de crecimiento del volumen de pasajeros en la red de aeropuertos de España del 1,1%. A la fecha de publicación de este informe, Aena ha revisado al alza la previsión anual, estimando un aumento del volumen de pasajeros en la red de aeropuertos de España de +1,9%. Esta estimación de tráfico, no contempla un impacto potencial del coronavirus en el tráfico mundial y europeo en particular.

- La evolución positiva del tráfico en los aeropuertos de Aena ha contribuido al aumento de los ingresos totales en un 4,2%⁽³⁾ respecto al mismo período de 2018, hasta 4.503,3 millones de euros, afectados por la reducción del 2,22% de las tarifas aeroportuarias desde el 1 de marzo de 2018. A partir del 1 de marzo de 2019 no se produjo variación en las tarifas.
- En el ámbito de la actividad comercial, es destacable que el Consejo de Administración de Aena acordó el 24 de septiembre, prorrogar los contratos de las Tiendas Libres de Impuestos en los aeropuertos de la red, al actual operador. La prórroga, que se iniciará al término de la vigencia de los contratos actuales el 31 de octubre de 2020, tendrá un período inicial de tres años y dos

posibles extensiones adicionales de un año cada una.

Las condiciones técnicas y económicas de los contratos permanecerán idénticas a las actualmente vigentes, excepto un incremento retributivo anual del componente fijo de las rentas mínimas garantizadas, del 1,56% medio ponderado anual, durante todo el período de prórroga. Los porcentajes de retribución variable no tienen modificación.

En cuanto al progreso de los proyectos de renovación de la oferta de restauración, es destacable que a finales de julio se adjudicaron los nuevos contratos de 33 locales en el Aeropuerto de Palma de Mallorca, que se suman a los 18 locales adjudicados en el Aeropuerto Alicante-Elche en el mes de enero, así como a las obras de renovación llevadas a cabo por los nuevos arrendatarios de los locales de los aeropuertos de Barcelona, Málaga y Gran Canaria.

- El EBITDA del período (beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones) ha alcanzado 2.766,2 millones de euros que supone un incremento interanual del 4,1%.
- El resultado antes de impuestos ha alcanzado 1.882,8 millones de euros frente a 1.737,4 millones en 2018 y el resultado neto del período asciende a 1.442,0 millones de euros, que supone un crecimiento interanual del 8,6% (1.327,9 millones de euros en 2018).
- Por lo que se refiere al flujo de caja operativo, ha alcanzado 2.114,3 millones de euros al cierre del período, lo que supone un aumento del 8,6% frente a 1.947,7 millones de euros en 2018.

⁽¹⁾ Aena S.M.E., S.A. y Sociedades dependientes ("Aena" o "la Sociedad")

⁽²⁾ Tráfico en los aeropuertos gestionados en España y en el aeropuerto de Luton.

⁽³⁾ Los porcentajes de variación de las cifras económicas se han calculado tomando como base las cifras en miles de euros.

La ratio de deuda financiera neta contable consolidada a EBITDA del Grupo Aena (calculada como Deuda financiera corriente más Deuda financiera no corriente menos Efectivo y equivalentes al efectivo) se ha situado en 2,4x a 31 de diciembre de 2019 (2,5x al 31 de diciembre de 2018).

Esta solidez financiera se ha reflejado en la confirmación por Fitch Ratings (con fecha 9 de mayo de 2019) y Moody's (con fecha 26 de julio de 2019) de sus respectivas calificaciones crediticias: "A" y "A3", ambas con perspectiva estable.

Asimismo, la agencia de calificación Fitch Ratings asignó por primera vez la calificación de corto plazo, situándola en "F1".

- ▶ En relación con la ejecución de inversiones en infraestructura, el importe pagado en el período ha ascendido a 521,6 millones de euros (524,6 millones de euros en el mismo período de 2018). Las principales inversiones corresponden a los aeropuertos en España (492,6 millones de euros en 2019 frente a 471,1 millones de euros en 2018), las cuales siguen centradas en seguridad y en mantenimiento de acuerdo con el programa de inversión regulada establecido en el DORA para los aeropuertos de la red. Esta mayor inversión, se ha visto compensada por la menor ejecución en el aeropuerto de Luton (28,9 millones de euros en 2019 frente a 53,2 millones de euros en 2018).
- ▶ En el ámbito de los objetivos del Plan Estratégico 2018-2021, el 15 de marzo de 2019 Aena, a través de su filial Aena Desarrollo Internacional S.M.E.,

S.A. resultó ganadora de la subasta para la concesión de la explotación y mantenimiento de los aeropuertos del denominado Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil, integrado por los aeropuertos de Recife, Maceió, Aracajú, Campina Grande, João Pessoa y Juazeiro do Norte.

La sociedad Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (en adelante "ANB") se constituyó el 30 de mayo de 2019 y el Consejo de Administración de ANB, en su reunión celebrada el 1 de julio de 2019, aprobó una ampliación de capital social por importe de 2.389,0 millones de reales brasileños, totalmente suscrita y desembolsada por su accionista único Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A.

Al 30 de septiembre de 2019, ANB desembolsó 2.232 millones de reales brasileños (510,8 millones de euros), correspondientes al canon fijo de concesión ofertado y a la aportación adicional estipulada por el Gobierno de Brasil.

La firma del contrato de concesión tuvo lugar el 5 de septiembre, activándose el plazo el 9 de octubre. Durante 2019, la operación de los aeropuertos ha seguido siendo realizada por el gestor público brasileño, Infraero.

De acuerdo al contrato de concesión, en enero de 2020 se iniciaron las operaciones en Juazeiro do Norte y Campina Grande. En el mes de febrero se han iniciado las operaciones en el resto de aeropuertos, a excepción de Recife, en el que está previsto que el inicio tenga lugar en marzo.

Este Grupo de aeropuertos registró en 2019 un tráfico anual de 13,7 millones de pasajeros.

- ▶ Asimismo, cabe destacar que, como parte del desarrollo de los objetivos ligados al Plan Estratégico, en 2019 ha sido creada una nueva dirección corporativa con el objetivo de impulsar importantes proyectos estratégicos, como la innovación, la transformación digital, la búsqueda de la excelencia en el servicio al pasajero y la sostenibilidad. La nueva dirección, denominada Dirección de Innovación y Proyectos Estratégicos Transversales, está liderada por Amparo Brea, que anteriormente había estado al frente de la dirección de Planificación y Medio Ambiente.
- ▶ El Consejo de Administración ha acordado proponer a la Junta General de Accionistas la distribución de un dividendo bruto de 7,58 euros por acción con cargo al beneficio de 2019. Este dividendo supone distribuir el 80% del beneficio neto de Aena S.M.E., S.A. y representa un incremento del 9,4% respecto al ejercicio anterior.
- ▶ Durante 2019, la cotización de la acción ha fluctuado entre un mínimo de 137,00 euros y un máximo de 178,05 euros, cerrando el período en 170,50 euros, lo que implica una revalorización del 25,6%, muy superior a la evolución del IBEX35 que en el mismo período ha acumulado una subida del 11,8%.

2. Datos de actividad

2.1. Situación macroeconómica y del sector

La economía de España ha continuado durante 2019 la senda de crecimiento y el transporte aéreo, una de sus principales industrias, ha evolucionado positivamente.

Según datos avanzados por el Instituto Nacional de Estadística, el PIB en el conjunto del año 2019 ha registrado un crecimiento del 2,0% y en el cuarto trimestre registró un crecimiento interanual del 1,8%, tasa una décima inferior a la del trimestre precedente.

Por su parte, la contribución del transporte aéreo es de especial relevancia en España (según ACI-Intervistas genera aproximadamente el 5,9% del PIB) y está fuertemente vinculado a una de las principales industrias de país, el turismo. Este sector, que según Exceltur tuvo una contribución al PIB español de un 11,8% en 2018, continúa evolucionando favorablemente, alcanzando cifras récord de turistas extranjeros que se han vuelto a batir en 2019.

Así, los datos avanzados por el Instituto Nacional de Estadística, reflejan que en 2019 visitaron España 83,7 millones de turistas, un

1,1% más que el año anterior, manteniéndose como principales países emisores: Reino Unido (18,1 millones de turistas), Alemania (11,2 millones) y Francia (11,2 millones).

No obstante, estos mercados han mostrado crecimientos inferiores a los experimentados en los últimos años: Reino Unido un -2,4%, Alemania un -2,1% y Francia un 1,2% menos. Entre otras razones, debido a la recuperación de destinos turísticos alternativos a España, a un entorno económico europeo de menor crecimiento y, adicionalmente, en el caso de los turistas del Reino Unido (que en la red de Aena representaron el 16,3% del tráfico de pasajeros en 2019) por la incertidumbre provocada por la negociación de la salida del Reino Unido de la Unión Europea (Brexit).

Por comunidades, Cataluña fue la principal comunidad autónoma de destino en 2019 con el 23,1% del total de los turistas, seguida de las Islas Baleares con el 16,3% y Canarias con el 15,7%.

En esta posición tan relevante que ha vuelto a tener España un año más, es destacable el papel de

Aena, ya que la vía aeroportuaria es la que ha servido de entrada al mayor número de turistas: el 82,1% de los turistas accedieron a España a través de alguno de los aeropuertos de la Sociedad.

Asimismo, hay que resaltar la posición relevante de España como puerta de entrada y salida de Latinoamérica por vía aérea, ya que en 2019 concentró el 28% de la oferta de asientos entre Europa y Latinoamérica.

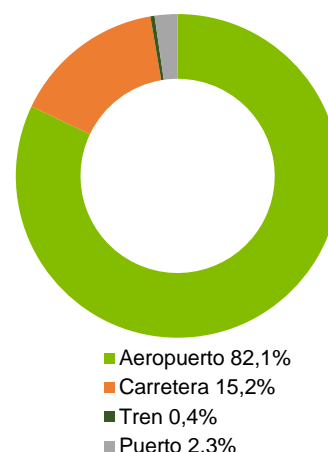


Figura 1. Distribución de turistas por vías de acceso

2.2. Tráfico de la red de aeropuertos de Aena en España

En 2019, la red de Aena registró más de 275,2 millones de pasajeros, lo que supone una cifra record y un incremento del 4,4% respecto al año anterior, habiendo sido el mes de agosto de 2019, el mejor mes de la historia de los aeropuertos de Aena en España.

El aumento del tráfico de pasajeros en el período se ha visto favorecido

por la evolución del tráfico nacional, +6,4%, que ha registrado un volumen de 85,9 millones de pasajeros, impulsado por la positiva evolución de la economía española y favorecido por el aumento de la bonificación estatal al tráfico interislas y a los trayectos a la Península de los residentes en las islas, Ceuta y Melilla, elevado del 50% al 75%, desde el 28 de junio de

2017 y desde el 16 de julio de 2018 respectivamente.

El tráfico internacional ha crecido un 3,5%, situándose en 189,3 millones de pasajeros y su contribución al tráfico total ha disminuido ligeramente al 68,8% (69,4% en el mismo período de 2018). El volumen de pasajeros con origen/destino en el Reino Unido ha

moderado su crecimiento (+1,7%), y el tráfico en el segundo mercado internacional, Alemania, se ha contraído (-2,1%).

En número de movimientos de aeronaves, se han registrado 2.360.957 operaciones, que supone un incremento del 2,6% respecto a 2018.

El volumen de mercancías ha alcanzado 1.068.395 toneladas, +5,6% superior al año anterior.

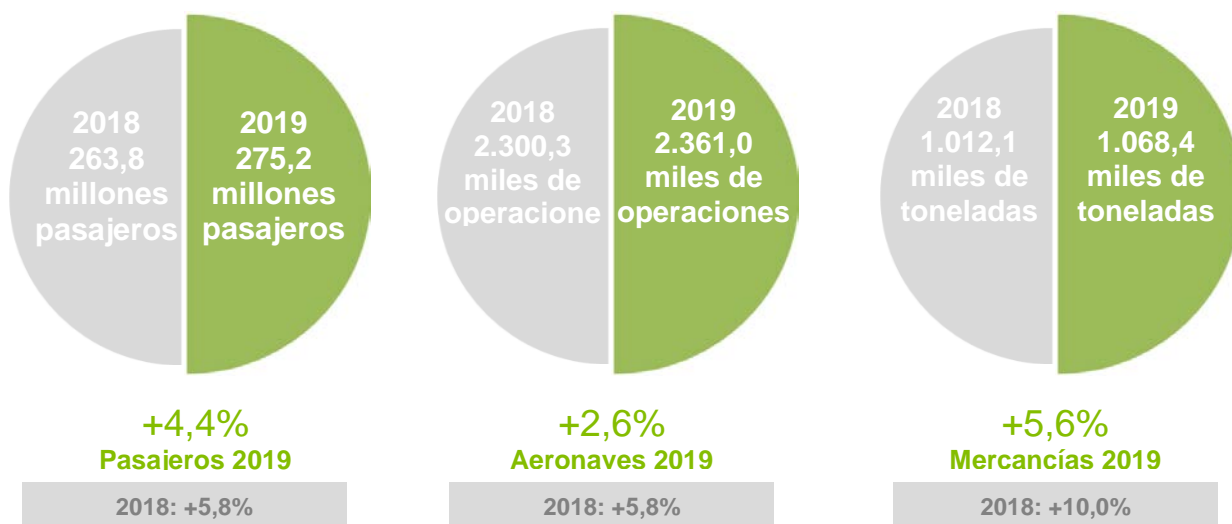


Figura 2. Datos operativos de los aeropuertos en España

2.3. Análisis del tráfico aéreo de pasajeros por aeropuertos y aerolíneas

La evolución del tráfico por aeropuertos se detalla a continuación:

Aeropuertos y Grupos de aeropuertos	Pasajeros			Aeronaves			Mercancías		
	Millones	Variación ⁽¹⁾ interanual	Cuota s/Total	Miles	Variación ⁽¹⁾ interanual	Cuota s/Total	Toneladas	Variación ⁽¹⁾ interanual	Cuota s/Total
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	61,7	6,6%	22,4%	426,4	4,0%	18,1%	558.567	7,4%	52,3%
Josep Tarradellas Barcelona-El Prat	52,7	5,0%	19,1%	344,6	2,7%	14,6%	177.271	2,5%	16,6%
Palma de Mallorca	29,7	2,2%	10,8%	217,2	-1,4%	9,2%	9.022	-9,9%	0,8%
Total Grupo Canarias	45,0	-0,6%	16,4%	410,7	-1,4%	17,4%	37.030	-1,2%	3,5%
Total Grupo I	70,5	6,5%	25,6%	565,0	3,1%	23,9%	35.251	-7,2%	3,3%
Total Grupo II ⁽²⁾	13,8	1,5%	5,0%	191,2	2,0%	8,1%	186.583	9,0%	17,5%
Total Grupo III	1,8	17,0%	0,6%	205,9	12,8%	8,7%	64.671	3,5%	6,1%
TOTAL	275,2	4,4%	100,0%	2.361,0	2,6%	100,0%	1.068.395	5,6%	100,0%

Datos de tráfico pendientes de cierre definitivo, no sujetos a variaciones significativas.

⁽¹⁾ Porcentajes de variación calculados en pasajeros, aeronaves y kg.

⁽²⁾ Incluye los datos del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM): 1.090.954 pasajeros y 7.976 movimientos de aeronaves.

Tabla 1. Análisis del tráfico aéreo por aeropuertos y grupos de aeropuertos

El reparto porcentual de pasajeros muestra que el volumen se mantiene concentrado en los 7 principales aeropuertos de la red que representan el 73,9% del total:

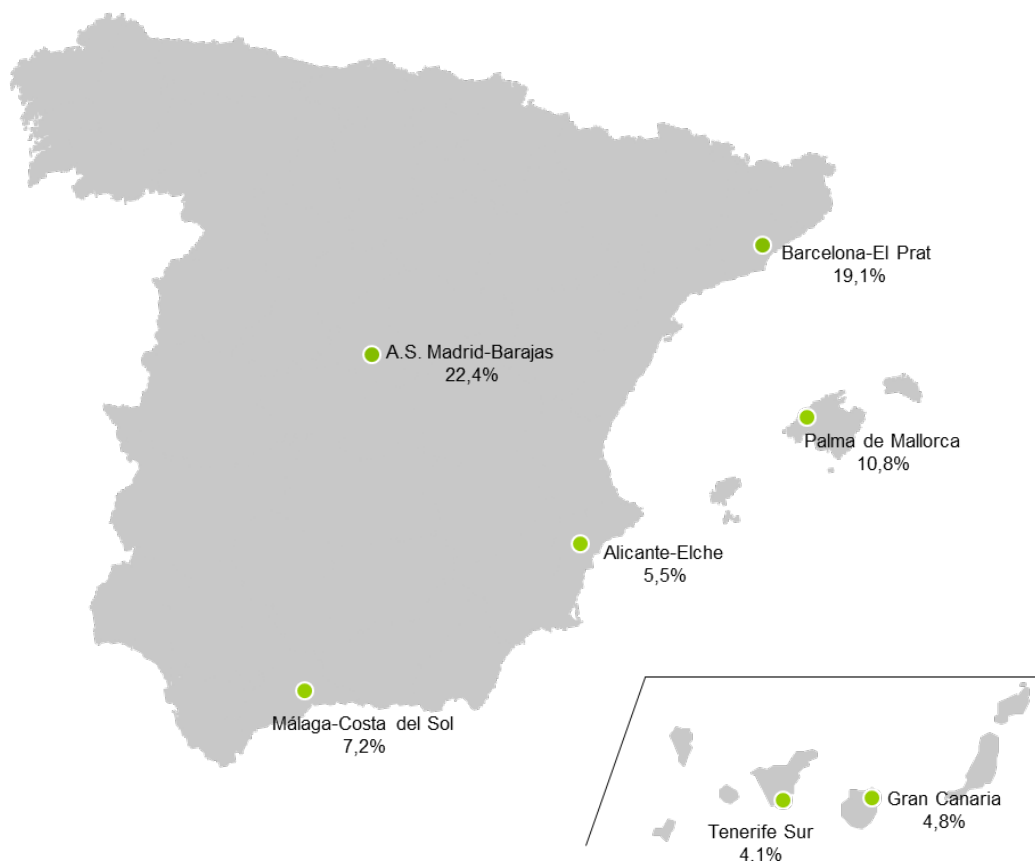


Figura 3. Cuota del tráfico de pasajeros en los principales aeropuertos en España

El crecimiento del tráfico de pasajeros comerciales en el **Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas** se ha distribuido entre un aumento del tráfico nacional del 4,7% (hasta 16,7 millones de pasajeros) y del internacional en un 7,3% (hasta 44,9 millones de pasajeros).

En el **Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat** el tráfico nacional ha aumentado un 4,2% y un 5,4% el internacional (alcanzando 14,0 y 38,6 millones de pasajeros respectivamente).

El **Aeropuerto de Palma de Mallorca** ha registrado un crecimiento de pasajeros nacionales del 6,7%, frente al aumento de un 0,8% del tráfico internacional, con un volumen de pasajeros de 7,5 y 22,2 millones respectivamente.

Respecto a los 8 aeropuertos del **Grupo Canarias**, el número de pasajeros nacionales aumentó un 6,9% (hasta 18,2 millones), frente al retroceso del -4,9% del volumen de pasajeros internacionales (situándose en 26,5 millones).

En el crecimiento del tráfico de pasajeros de los 8 aeropuertos del **Grupo I** han destacado los aeropuertos de: Sevilla (+18,2%), Valencia (+9,9%) y Bilbao (+8,0%).

El tráfico en el Aeropuerto Alicante-Elche aumentó un 7,6% (hasta 15,0 millones de pasajeros) y en Málaga-Costa del Sol un 4,4% (hasta 19,9 millones de pasajeros). El tráfico en ambos aeropuertos supuso el 50% del volumen del Grupo I. El tráfico nacional en este grupo ha aumentado en 2019 un 7,9% y el internacional un 6,0%.

Los aeropuertos del **Grupo II** han registrado un crecimiento global de pasajeros del 1,5%, hasta 13,8 millones de pasajeros, impulsado por el aumento del 7,0% del tráfico nacional, frente a la disminución del 6,8% del tráfico internacional. En este grupo cabe destacar el significativo aumento del volumen de mercancía operado en el aeropuerto de Zaragoza (+9,5%), 182.659 toneladas, en su mayoría de carga internacional.

Del **Grupo III** cabe destacar que el volumen de mercancía operado en el aeropuerto de Vitoria ha alcanzado 64.463 toneladas (+3,7%).



Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol

En relación con la actividad de **marketing aeroportuario**, cabe indicar que, como parte del resultado de la misma, durante 2019 se han abierto 330 nuevas rutas desde los aeropuertos de la red de Aena: 69 con destinos domésticos, 242 rutas de medio radio y 19 de largo radio.

Los aeropuertos con mayor número de nuevas rutas han sido: A.S. Madrid-Barajas (44), Palma de Mallorca (38), J.T. Barcelona-El Prat (30), Tenerife Sur (22), y Málaga-Costa del Sol (23).

En cuanto a aerolíneas, han destacado por su mayor número de nuevas rutas abiertas: Ryanair (62), Vueling (40), Air Nostrum (17), Volotea (16), Air Europa y easyJet (15).

Respecto a las rutas de largo radio, cabe destacar la apertura de las siguientes:

- Aeropuerto J.T. Barcelona-El Prat: Santiago de Chile y Nueva York con Level, Toronto con WestJet, Chicago y San Francisco (antes volaba Oakland) con Norwegian, Sialkot

con Pakistán Airlines y México con Aeromexico y Emirates.

- Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas: Xian con China Eastern, Boston con Norwegian, Guayaquil y Quito con Plus Ultra, Samana con Wamos, Guayaquil con Iberia, Medellín, Panamá e Iguazú con Air Europa.
- Aeropuerto de Málaga-Costa de Sol a Bahrain con Gulf Air.
- Aeropuerto de Tenerife Sur a Kiev con Skyup Airlines.

También es reseñable mencionar que la aerolínea Laudamotion incrementó su base operativa en el Aeropuerto de Palma de Mallorca, con 4 aviones que operaron durante la temporada de verano 2019, así como que Vueling ha incorporado 1 nueva aeronave en cada una de sus bases en Barcelona, Bilbao, Sevilla, Alicante, Valencia y Santiago.

En sentido contrario, Ryanair y Norwegian han cerrado bases en España. Ryanair, las bases de Gran Canaria, Tenerife Sur y Lanzarote, y Norwegian su base de Madrid, debido a las restricciones operativas que afecta a los aviones B737-MAX.

Adicionalmente, es relevante señalar que en el mes de septiembre se produjo la quiebra de Thomas Cook Group plc y en consecuencia, Thomas Cook UK, que transportó a más de 2,6 millones de pasajeros entre España y Reino Unido en 2018, cesó sus operaciones.

Para paliar los efectos de la reducción de actividad del Grupo Thomas Cook en los mercados más afectados, Islas Canarias y Baleares, Aena aplica un incentivo extraordinario en la temporada de invierno 2019, que abarca del 27 de octubre de 2019 al 28 de marzo de 2020. El incentivo está destinado a los asientos de vuelos internacionales adicionales a los programados el día 31 de agosto de 2019 en los aeropuertos canarios y de Baleares. Los asientos adicionales, serán incentivados con un 100% de descuento de la tarifa media de pasajero de cada compañía en el conjunto de los aeropuertos canarios y de manera independiente, en los aeropuertos de Baleares.

Respecto a la distribución del tráfico **por áreas geográficas**, en 2019 todos los mercados crecen y destaca el relevante crecimiento del tráfico en largo radio (+12,1%), en especial con origen/destino Asia (+20,6%), cuyo volumen de pasajeros sigue creciendo significativamente y casi se ha cuadruplicado en los últimos cuatro años. En 2019 se han alcanzado en este mercado cerca de 1,4 millones de pasajeros y 17 destinos, frente a 0,4 millones de pasajeros y 6 destinos en 2015.

Asimismo, son reseñables los aumentos del tráfico con origen/destino Norteamérica (+13,8%) y Latinoamérica (+9,7%), destacando en relación a este último mercado que el 25,9% de la oferta de asientos entre Europa y Latinoaméricase se ha concentrado en 2019 en el Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas.

Región	Pasajeros (millones) 2019	Variación %
Europa ⁽¹⁾	165,3	2,3%
España	85,9	6,4%
Latinoamérica	8,4	9,7%
Norteamérica ⁽²⁾	6,8	13,8%
África	3,9	14,4%
Oriente medio	3,6	11,0%
Asia y otros	1,4	20,6%
TOTAL	275,2	4,4%

⁽¹⁾ Excluye España

⁽²⁾ Incluye EE.UU., Canadá y México

Tabla 2. Distribución del tráfico de pasajeros por áreas geográficas

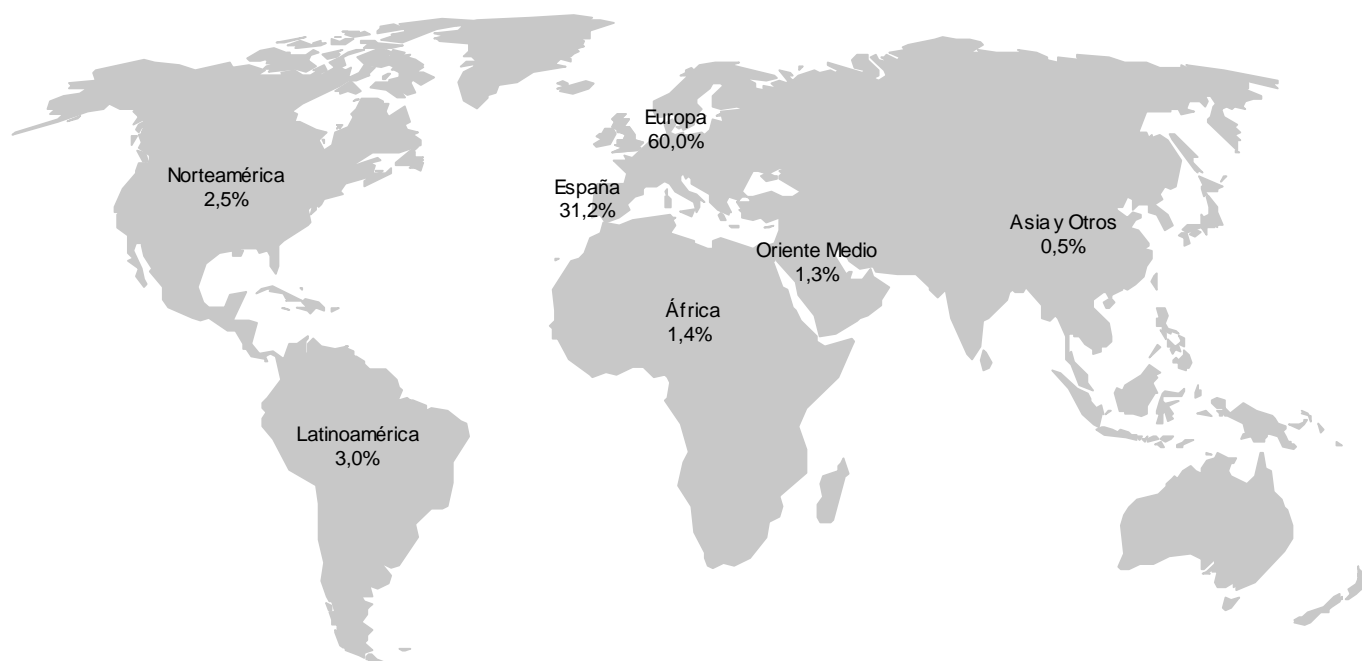


Figura 4. Mapa de la distribución del tráfico por área geográfica

Por países, el tráfico total de la red de aeropuertos se concentra en España (31,2%) y en Reino Unido, Alemania, Italia y Francia, países que representan en conjunto una cuota del 37,9% (38,8% en 2018).

De estos países, como ya se ha comentado, cabe destacar que el volumen de pasajeros con origen/destino Reino Unido ha moderado su crecimiento en 2019, acumulando un aumento anual del 1,7%. Esta tendencia se ha acentuado en el cuarto trimestre en el que el aumento ha sido del 0,1%, frente a +0,8% en el tercer trimestre, +3,0% en el segundo trimestre y +3,7% en el primer trimestre. Asimismo, en 2019 se ha puesto de manifiesto la contracción del tráfico con origen/destino Alemania, el segundo mercado internacional, registrando al cierre de 2019 un descenso del 2,1% (-8,4% en el cuarto trimestre, -4,8% en el tercer trimestre, +1,7% en el segundo trimestre y +5,6% en el primer trimestre). Esta evolución del tráfico se ha visto afectada por la incertidumbre provocada por el Brexit, la recuperación de destinos turísticos alternativos a España, así como por el entorno económico de menor crecimiento.

País	Pasajeros (millones)		Variación		Cuota (%)	
	2019	2018	%	Pasajeros	2019	2018
España	85,9	80,8	6,4%	5,2	31,2%	30,6%
Reino Unido	44,9	44,1	1,7%	0,8	16,3%	16,7%
Alemania	29,1	29,7	-2,1%	-0,6	10,6%	11,3%
Italia	16,3	15,3	6,2%	1,0	5,9%	5,8%
Francia	14,0	13,2	6,1%	0,8	5,1%	5,0%
Holanda	8,8	8,8	0,4%	0,0	3,2%	3,3%
Suiza	6,4	6,4	-0,1%	0,0	2,3%	2,4%
Bélgica	6,3	6,1	3,0%	0,2	2,3%	2,3%
Portugal	5,7	4,9	15,9%	0,8	2,1%	1,8%
Estados Unidos	5,0	4,4	13,2%	0,6	1,8%	1,7%
Irlanda	4,7	4,3	7,8%	0,3	1,7%	1,6%
Suecia	3,7	3,9	-4,8%	-0,2	1,3%	1,5%
Dinamarca	3,1	3,5	-9,7%	-0,3	1,1%	1,3%
Noruega	2,9	3,1	-6,0%	-0,2	1,1%	1,2%
Austria	2,6	1,8	41,9%	0,8	0,9%	0,7%
Total Top 15	239,4	230,3	3,9%	9,1	87,0%	87,3%
Resto de países	35,8	33,4	7,3%	2,4	13,0%	12,7%
Total Pasajeros	275,2	263,8	4,4%	11,5	100,0%	100,0%

Tabla 3. Distribución del tráfico de pasajeros por países

En cuanto a la distribución del tráfico de pasajeros **por compañía aérea**, se observa que las aerolíneas de bajo coste incrementan su cuota al 57,6% (56,4% en 2018), correspondiendo el restante 42,4% a compañías de servicio completo (43,6% en 2018), lo que refleja un grado de concentración que continúa manteniéndose en un nivel moderado.

Los principales clientes de Aena siguen siendo el Grupo IAG (28,7% del volumen de pasajeros total) y Ryanair (18,7%). Entre el resto de aerolíneas es relevante mencionar el aumento de la actividad de Jet2.com (pasajeros procedentes principalmente de Reino Unido hacia destinos turísticos en España), el crecimiento sostenido de Air Europa y el aumento del Grupo Binter que opera principalmente el tráfico entre aeropuertos del Grupo Canarias.

En cuanto a la actividad de largo radio de las compañías de bajo coste iniciada por Norwegian y Level en el aeropuerto de Barcelona en junio de 2017, cabe indicar que ha continuado creciendo e incorporando nuevas rutas a las que también iniciaron su operativa en el aeropuerto de Madrid en julio de 2018. Así, desde que comenzó esta operativa acumula 2,4 millones de pasajeros. En 2019 el volumen de pasajeros ha superado 1,2 millones, lo que supone un crecimiento interanual del 46,8%.

Compañía aérea	Pasajeros (millones)		Variación		Cuota (%)	
	2019	2018	%	Pasajeros	2019	2018
Ryanair ⁽¹⁾	50,0	46,8	6,8%	3,2	18,2	17,8
Vueling	42,7	39,4	8,5%	3,4	15,5	14,9
Iberia	20,7	19,3	7,1%	1,4	7,5	7,3
Air Europa	19,0	17,4	9,7%	1,7	6,9	6,6
Easyjet ⁽²⁾	17,9	16,8	6,7%	1,1	6,5	6,4
Iberia Express	10,3	9,5	8,1%	0,8	3,7	3,6
Air Nostrum	8,9	8,4	6,2%	0,5	3,2	3,2
Norwegian Air ⁽³⁾	8,9	10,0	-10,7%	-1,1	3,2	3,8
Jet2.Com	8,0	7,2	11,0%	0,8	2,9	2,7
Grupo Binter ⁽⁴⁾	7,7	7,1	9,2%	0,6	2,8	2,7
Eurowings	5,6	5,6	0,2%	0,0	2,0	2,1
Thomson Airways	4,6	4,8	-4,3%	-0,2	1,7	1,8
Lufthansa	4,5	4,2	5,7%	0,2	1,6	1,6
Transavia	3,8	3,7	3,0%	0,1	1,4	1,4
Condor	3,4	3,4	0,3%	0,0	1,2	1,3
Total Top 15	216,2	203,6	6,2%	12,6	78,5%	77,2%
Resto de compañías aéreas	59,1	60,1	-1,8%	-1,1	21,5%	22,8%
Total Pasajeros	275,2	263,8	4,4%	11,5	100,0%	100,0%
Total Pasajeros Bajo Coste ⁽⁵⁾	158,4	148,7	6,5%	9,7	57,6%	56,4%

⁽¹⁾ Incluye Ryanair Ltd. y Ryanair Sun, S.A.

⁽²⁾ Incluye Easyjet Switzerland, S.A., Easyjet Airline Co. LTD. y Easyjet Europe Airline GMBH.

⁽³⁾ Incluye Norwegian Air International, Norwegian Air Shuttle A.S. y Norwegian Air UK.

⁽⁴⁾ Incluye Binter Canarias, Naysa y Canarias Airlines.

⁽⁵⁾ Incluye el tráfico de las compañías de bajo coste en vuelos regulares.

Tabla 4. Distribución del tráfico de pasajeros por aerolíneas

2.4. Presencia internacional

El 15 de marzo de 2019, Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. resultó ganadora de la concesión para la explotación y mantenimiento del Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil, integrado por seis aeropuertos (Recife, Maceió, Aracajú, Campina Grande, João Pessoa y Juazeiro do Norte), por un plazo de 30 años.

Al 31 de diciembre de 2019, la participación de Aena fuera de España se extiende a 21 aeropuertos: 12 en México, 2 en Colombia, 1 en Reino Unido y 6 en Brasil, y a través de GAP, en los aeropuertos de Montego Bay y de Kingston en Jamaica.

La evolución del tráfico en dichos aeropuertos participados ha sido la siguiente:

Millones de pasajeros	2019	2018	Variación ⁽¹⁾ %	Participación %	
				Directa	Indirecta
London Luton (Reino Unido)	18,0	16,6	8,6%	51,0%	-
Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP) ⁽²⁾ (México)	48,7	44,9	8,4%	-	5,8%
Aerocali (Cali, Colombia)	5,7	5,1	12,5%	50,0%	-
SACSA (Cartagena de Indias, Colombia)	5,8	5,5	5,7%	37,9%	-
Aeropertos do Nordeste do Brasil S.A.	13,7	14,0	-1,6%	100,0%	-
TOTAL	91,9	86,1	6,7%	-	-

⁽¹⁾ Porcentajes de variación calculados en pasajeros

⁽²⁾ GAP incluye el tráfico del aeropuerto de Montego Bay y Kingston (Jamaica)

Tabla 5. Tráfico de pasajeros en los aeropuertos participados

El **Aeropuerto London Luton** ha continuado creciendo en su actividad debido principalmente a la aportación de Wizz Air y Ryanair, y ha cerrado el año con 17.999.969 pasajeros (+8,6%), volumen con el que casi ha alcanzado su capacidad autorizada de 18 millones de pasajeros al año.

Por ello, durante 2019 se ha venido trabajando con el Ayuntamiento de Luton para evaluar opciones que permitan dotar de capacidad adicional al aeropuerto hasta la eventual disponibilidad de un nuevo área terminal que promociona el Municipio de Luton, propietario del mismo.

El tráfico total de pasajeros de **GAP** (Grupo Aeroportuario del Pacífico) ha crecido un 8,4% en el período. El volumen de pasajeros nacionales ha aumentado un 7,4% y los internacionales un 9,7%, siendo destacable el buen comportamiento del tráfico en los principales aeropuertos mexicanos: Guadalajara, Bajío, San José del Cabo y Tijuana, en éste último aeropuerto impulsado por el incremento de los usuarios del CBX (*Cross Border Xpress*).

Adicionalmente, es relevante mencionar que el 10 de octubre de 2019 la compañía tomó control del aeropuerto Internacional Norman Manley en la ciudad de Kingston, cuyo contrato de concesión fue suscrito con el Gobierno de Jamaica el 10 de octubre de 2018. En 2019 este aeropuerto ha registrado 1,8 millones de pasajeros, un 5,4% superior a 2018.

Con respecto al **Aeropuerto de Cali**, su tráfico ha crecido un 12,5%. El volumen de pasajeros nacionales ha aumentado un 13,7% debido a la estrategia de crecimiento seguida en el período por LATAM apostando por Colombia y especialmente por Cali, así como por la recuperación de frecuencias de Avianca tras el proceso de reorganización desarrollado en 2018, por el crecimiento de la aerolínea Wingo y por el inicio de la operativa de Easyfly.

Por su parte, el aumento del tráfico internacional en un 8,2% refleja que la reorganización de rutas internacionales llevada a cabo por Avianca, se ha visto compensada por el crecimiento de COPA y por el inicio de la operativa de Spirit.

El **Aeropuerto de Cartagena de Indias** ha tenido un incremento de pasajeros del 5,7%. Su tráfico nacional acumula un crecimiento del 8,7%, si bien se ve afectado por la reorganización de rutas y frecuencias de Avianca. En cuanto al tráfico internacional, crece un 6,6% en este período.

Por otro lado, cabe indicar que se mantienen las negociaciones con la Agencia Nacional de Infraestructuras (ANI) colombiana para el desarrollo de las dos iniciativas privadas (APP), correspondientes a los aeropuertos de Cali y Cartagena, cuyo objetivo es suscribir sendos contratos de concesión una vez que finalice la concesión actual en septiembre de 2020, habiéndose presentado las últimas modificaciones solicitadas por la ANI en el mes de marzo de 2019.

Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil

Aena, a través de su filial Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. resultó ganadora de la concesión para la explotación y mantenimiento de los aeropuertos del denominado Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil (Recife, Maceió, Aracajú, Campina Grande, João Pessoa y Juazeiro do Norte), en la subasta celebrada el 15 de marzo de 2019.

El grupo ha registrado en 2019 un volumen de pasajeros de 13,7 millones:

Millones de pasajeros	2019
Recife	8,5
Maceió	2,1
Joao Pessoa	1,3
Aracajú	1,1
Juazeiro do Norte	0,5
Campina Grande	0,1
TOTAL	13,7

Aunque la evolución del tráfico muestra un descenso del 1,6%, cabe señalar la capacidad del grupo de aeropuertos para absorber el impacto negativo que ha tenido sobre el tráfico en Brasil el cese de las operaciones de la compañía Avianca Brasil (el 24 de mayo de 2019) que en 2018 transportó 2,2 millones de pasajeros en el Grupo de Aeropuertos del Nordeste de Brasil (16% del total). En el principal aeropuerto del grupo por volumen de pasajeros, Recife, el tráfico ha crecido un 1,3% interanual en 2019.

Con fecha 30 de mayo de 2019 se constituyó la nueva sociedad brasileña Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A., participada en su totalidad por Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A., con un capital social de 10.000 reales brasileños, cuyo objeto social específico y exclusivo es la prestación de servicios públicos para la ampliación, conservación y explotación de la infraestructura aeroportuaria de los complejos aeroportuarios integrantes del bloque Nordeste de Brasil. El Consejo de Administración de la sociedad brasileña aprobó el 1 de julio una ampliación de capital social, por importe de 2.389,0 millones de reales brasileños (aproximadamente 537,8 millones de euros¹) que fue totalmente suscrita y desembolsada por su accionista único.

El 5 de septiembre se firmó el contrato de concesión y se realizó el pago del canon fijo de concesión ofertado: 1.900,0 millones de reales brasileños (427,7 millones de euros¹). Con este desembolso, se ha completado el realizado el 18 de julio de 2019: 488,9 millones de reales brasileños (110,1 millones de euros¹ aproximadamente) correspondientes a la aportación estipulada por el Gobierno de Brasil en concepto de gastos de licitación a pagar a Infraero (asesores, gastos de la subasta y plan de desvinculación de trabajadores de Infraero) y caja remanente.

El plazo de concesión se activó el pasado 9 de octubre, habiéndose cumplido todos los hitos contractuales hasta la fecha. El Plan de Transferencia Operacional fue aprobado por ANAC (Agencia Brasileña de Aviación Civil) el 27 de diciembre, iniciándose así el *Estagio 2* de la Fase IA (operación compartida con el operador actual, Infraero) y el plazo mínimo para la toma de control de los aeropuertos. Con posterioridad al cierre del ejercicio, en enero de 2020 se han iniciado las operaciones en Juazeiro do Norte y Campina Grande. En el mes de febrero se han iniciado las operaciones en el resto de aeropuertos, a excepción de Recife, en el que el inicio está previsto que tenga lugar en marzo.

Esta concesión, que tiene un período de 30 años ampliable 5 años adicionales, es del tipo BOT (construir, operar y transferir), no incluye los servicios ATC (Air Traffic Control) y sigue un modelo Dual-Till, en el que los ingresos de la actividad aeronáutica están regulados para los aeropuertos con más de 1 millón de pasajeros y la actividad comercial no está regulada.

La contraprestación económica variable está fijada en el 8,16% sobre los ingresos brutos, con 5 años iniciales de carencia y 5 años progresivos que comenzarán al 1,63% el quinto año y se incrementarán gradualmente a 3,27% (sexto año), 4,90% (séptimo año), 6,53% (octavo año), alcanzando el 8,16% contractual aplicable en el noveno año y sucesivos.

⁽¹⁾ Al tipo de cambio asegurado de 4,4425 EUR/BRL

2.5. Actividad comercial

Los servicios comerciales que Aena presta a sus distintos usuarios, tanto a los pasajeros, como a los acompañantes y empleados, se adaptan a los perfiles de los mismos. Esta oferta comercial presenta una variada y atractiva tipología de conceptos, tanto locales como internacionales.

En 2019, los ingresos comerciales ordinarios de los aeropuertos en España alcanzaron 1.241,1 millones de euros, lo que supone un incremento del 8,5% respecto al año anterior. Entre los factores de este crecimiento, destacan la mejora de las condiciones contractuales de las nuevas licitaciones que incluyen rentas mínimas garantizadas (RMGA) más altas, los incrementos de las mismas en los contratos en vigor y la favorable evolución de los negocios gestionados por Aena: aparcamientos y servicios VIP.

En términos unitarios por pasajero, la ratio de ingresos comerciales se ha situado en 4,51 euros, +3,95% superior los 4,34 euros de 2018. Esta comparación se ve afectada por la aplicación de la NIIF 16, por la que los gastos derivados del efecto financiero de la contabilización del anticipo recibido de World Duty Free Group España, S.A. con ocasión del contrato suscrito con dicha sociedad, que hasta el 31 de diciembre de 2018 se mostraban minorando los ingresos comerciales, en 2019 se registran en el epígrafe "Gastos financieros" de la cuenta de resultados. Excluyendo este efecto (12,1 millones de euros), el ingreso medio comercial sería 4,47 euros por pasajero y la variación interanual +2,93%. En el cálculo de esta ratio, se incluyen los ingresos ordinarios de las distintas actividades comerciales dentro del terminal, así como de los aparcamientos, sin incluir los que provienen de la actividad inmobiliaria, la cual constituye un segmento de negocio diferenciado.

La mayoría de los contratos comerciales de Aena contemplan una renta variable sobre las ventas realizadas (porcentaje que varía en función de las categorías de productos y servicios) y una RMGA que asegura un importe mínimo a abonar por el arrendatario al comprometer un porcentaje de su plan de negocio. El siguiente gráfico muestra por líneas de negocio la evolución hasta 2024 de las rentas mínimas garantizadas correspondientes a los contratos en vigor al 31 de diciembre de 2019:

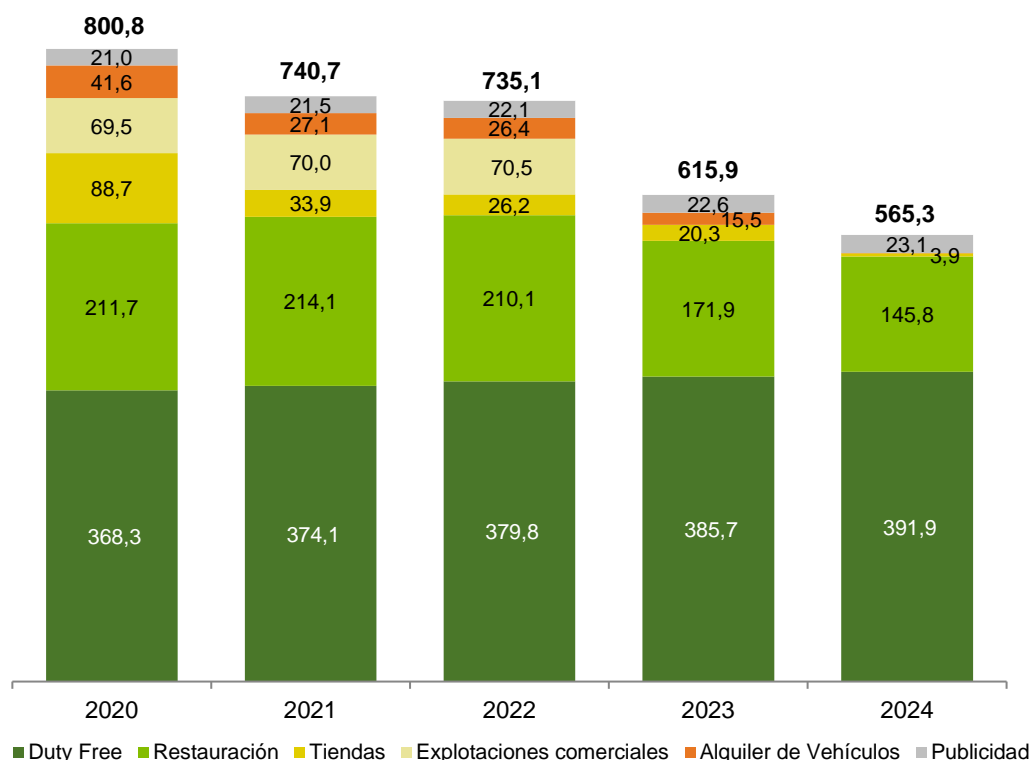


Figura 5. Rentas Mínimas Garantizadas Anuales (RMGA) por líneas de negocio

RMGA prorrateadas a los días reales de comienzo y fin de contrato. Incluye la RMGA de los contratos del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.

Explotaciones comerciales: recoge los contratos de servicios financieros y regulados (cambio de moneda, farmacias, estancos, etc.).

Duty Free: incluye los importes de la prórroga del contrato que finalizaba en octubre de 2020.

3. Áreas de negocio

Las principales magnitudes de resultados de Aena del período, desglosadas por áreas de negocio, muestran la contribución de los distintos segmentos en términos de ingresos y de EBITDA. El segmento Aeropuertos representa el 92,2% de los ingresos totales y el 95,3 del total del EBITDA, el segmento Servicios inmobiliarios aporta un 1,8% y un 1,1% respectivamente, y el segmento Internacional el 6,0% y 3,6%.



Figura 6. Principales resultados de Aena por área de negocio

3.1 Segmento Aeropuertos

3.1.1 Aeronáutico

Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA 2017-2021)

Base de Activos Regulada

La base de activos regulados se situó en 10.103 millones de euros al 31 de diciembre de 2018.

Tarifas aeroportuarias 2019

En relación al Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) 2017-2021 y en virtud de la aplicación del citado documento, con fecha 1 de marzo de 2019 entraron en vigor las tarifas aeroportuarias de 2019, basadas en la congelación del ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) de 2019 respecto al IMAAJ de 2018.

Índice P

El 10 de abril de 2019 fue publicado el Real Decreto 162/2019, de 22 de marzo, que desarrolla el mecanismo de cálculo del índice P de actualización de las tarifas aeroportuarias mediante una fórmula, que depende de unos índices específicos aplicables para la revisión de determinados costes que se definen en este real decreto,

junto con el procedimiento para la determinación de su valor anual.

Proceso de consulta tarifas aeroportuarias 2020

Según lo establecido en la normativa (Ley 18/2014 y Directiva 2009/12/CE sobre tasas aeroportuarias), y para la actualización de las tarifas aeroportuarias de 2020, durante los meses de mayo, junio y julio se desarrolló el proceso de consulta, entre Aena y las asociaciones de compañías aéreas usuarias de los aeropuertos.

En el transcurso de dicho proceso, Aena facilitó a los usuarios y a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), que ejerce las funciones de Autoridad de Supervisión Independiente, la información requerida por la normativa y una propuesta de tarifas que cumple con los requisitos establecidos en el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA).

La primera reunión del proceso de consulta se mantuvo el 13 de mayo, la segunda se celebró el 17 de junio, y una tercera reunión con fecha 16 de julio, en la que se presentó la propuesta definitiva de las tarifas para 2020.

Los usuarios convocados por Aena para participar en el proceso de consulta pertenecen a las siguientes asociaciones y compañías aéreas:

- IATA: International Air Transport Association
- A4E: Airlines for Europe
- AIRE: Airlines International Representation in Europe
- ACETA: Asociación de Compañías Españolas de Transporte Aéreo
- ALA: Asociación de Líneas Aéreas
- AECA: Asociación Española de Compañías Aéreas
- AOC España: Comité de Operadores de Líneas Aéreas

- RACE: Real Aeroclub de España
- RFAE: Real Federación Aeronáutica Española
- AOPA: Asociación de Pilotos Propietarios de Aeronaves
- Ryanair
- Norwegian
- Jet2.com

Asimismo, la CNMC, la DGAC y la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), asistieron a las reuniones como observadores de este proceso.

El Consejo de Administración de Aena ha aprobado las tarifas aeroportuarias aplicables a partir del 1 de marzo de 2020, con un ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) para 2020 en 10,27 euros por pasajero, lo que supone una reducción del -1,44% respecto al IMAAJ de 2019 (10,42 euros por pasajero). Ello resulta conforme con los criterios de la CNMC.

Actividad aeronáutica

En el ámbito de la actividad aeronáutica, es reseñable que el 15 de enero inició su actividad el **Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM)**. Este aeropuerto es gestionado en régimen de concesión por un período de 25 años por "Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A." (propiedad al 100% de Aena S.M.E., S.A.) y su información operativa y financiera se incluye dentro del segmento Aeropuertos.

En lo que se refiere a los **servicios prestados al pasajero**, en 2019 destacan tanto la adjudicación de los nuevos contratos del servicio de limpieza en los aeropuertos de Madrid y Barcelona, como la participación de Aena en el programa de Tablets de ASQ (*Airport Service Quality*) destinado a mejorar el seguimiento en tiempo real de los resultados de las encuestas realizadas a los pasajeros.

En cuanto a los **servicios prestados a las aerolíneas**, destaca la puesta en marcha del proyecto piloto de reconocimiento facial en el proceso de embarque, en los aeropuertos de Menorca y de Madrid.

En el apartado de **operaciones y seguridad**, han destacan la elaboración del procedimiento de acciones coordinadas ante la presencia de un dron y, el inicio del proyecto de sustitución de equipamiento de inspección de bodega para adecuarlo a las directrices definidas en la normativa europea.

Respecto a los **servicios de navegación aérea**, durante el último trimestre del año se ha licitado un nuevo expediente para la prestación del control de tránsito de aeródromo en los doce aeropuertos para los que se liberalizó este servicio en 2011, estando previsto que los nuevos contratos estén adjudicados en el tercer trimestre de 2020.

Finalmente, cabe señalar que, la seguridad aeroportuaria, el control de fronteras y el control aduanero son los tres aspectos básicos afectados a nivel operacional por el **Brexit**. Aena trabaja con todos los agentes involucrados y con las instituciones afectadas para minimizar el impacto operativo en los aeropuertos y acometer los cambios necesarios tanto en las infraestructuras como en las necesidades de recursos en los principales procesos afectados. De cara a la preparación de actividades frente al Brexit, se ha acordado con el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación un procedimiento modelo para la gestión de animales de compañía procedentes de terceros países para los aeropuertos designados como punto de entrada.

A continuación, se resumen las cifras más significativas de la actividad aeronáutica del período:

Miles de euros	2019	2018	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	2.851.793	2.754.249	97.544	3,5%
Prestaciones Patrimoniales ⁽¹⁾	2.776.091	2.676.491	99.600	3,7%
Pasajeros	1.287.193	1.227.104	60.089	4,9%
Aterrizajes	746.274	732.952	13.322	1,8%
Seguridad	442.869	426.749	16.120	3,8%
Pasarelas telescópicas	101.183	106.830	-5.647	-5,3%
Handling	108.937	100.830	8.107	8,0%
Carburante	33.072	33.747	-675	-2,0%
Estacionamientos	44.714	37.431	7.283	19,5%
Servicio de comida a bordo	11.849	10.848	1.001	9,2%
Resto de Servicios Aeroportuarios ⁽²⁾	75.702	77.758	-2.056	-2,6%
Otros ingresos de explotación	49.303	98.569	-49.266	-50,0%
Total Ingresos	2.901.096	2.852.818	48.278	1,7%
Total gastos (incluye amortización)	-1.902.699	-1.885.003	17.696	0,9%
EBITDA ⁽³⁾	1.605.305	1.594.781	10.524	0,7%

⁽¹⁾ Los importes de las líneas de ingresos de Pasajeros, Aterrizajes y Seguridad se muestran netas de los incentivos comerciales: 26,1 millones de euros en 2019 (20,9 millones de euros en 2018).

⁽²⁾ Incluye: Mostradores de facturación, Utilización de pasarelas de 400 Hz, Servicio Contra incendios, Consignas y Otros Ingresos.

⁽³⁾ Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización.

Tabla 6. Cifras más significativas de la actividad aeronáutica

Los ingresos ordinarios de la actividad aeronáutica han aumentado en 2019 hasta 2.851,8 millones de euros (+3,5%), impulsados por el crecimiento del tráfico (+4,4% el volumen de pasajeros y +2,6% el número de aeronaves).

La partida de otros ingresos de explotación refleja una reducción del 50,0%, derivada principalmente del efecto extraordinario de la aplicación a resultados en 2018 de subvenciones procedentes del cobro de recursos muy superiores otorgados por el Fondo de Desarrollo Regional (FEDER) para el desarrollo de infraestructuras aeroportuarias (26,8 millones de euros), así como, de la aplicación correspondiente a los ingresos por subvenciones de capital asociadas a activos afectos a las operaciones civiles del aeropuerto de Murcia San Javier, una vez que el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia entró en funcionamiento (24,3 millones de euros en 2018). Eliminados estos efectos, otros ingresos de explotación han aumentado 1,8 millones de euros (+3,8%).

Consecuentemente, la comparación interanual de los ingresos totales también está impactada por los efectos anteriormente comentados,

neto de los cuales crecen un 3,5% y 99,4 millones de euros.

En relación a la reducción de las tarifas del -2,22% desde el 1 de marzo de 2018, en el ejercicio 2019 ha supuesto 4,6 millones de euros de menores ingresos. A partir del 1 de marzo de 2019 no se produjo variación de la tarifa.

El efecto de los incentivos al tráfico ha ascendido a 26,1 millones de euros en el período (neto de la regularización de 1,3 millones de euros de provisiones de años anteriores), frente a 20,9 millones de euros en 2018 (neto de la regularización de 4,4 millones de euros). La provisión por el incentivo extraordinario en la temporada de invierno 2019 para paliar los efectos de la reducción de actividad del Grupo Thomas Cook ha ascendido a 1,7 millones de euros.

La bonificación por pasajero en conexión ha alcanzado 77,7 millones de euros, 4,3 millones de euros superior a año anterior. El tráfico en conexión se ha situado en el 7,2% en 2019.

Respecto al total de gastos de la actividad aeronáutica, refleja un aumento de 17,7 millones de euros (+0,9%). Esta variación está afectada por el impacto

extraordinario reconocido en 2018 (43,1 millones de euros) correspondiente al deterioro de los activos afectos a las operaciones civiles del aeropuerto de Murcia San Javier no reutilizables en otro aeropuerto al producirse la interrupción de las operaciones aéreas civiles en el mismo, una vez que el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia comenzó su funcionamiento. Excluyendo amortizaciones y el efecto del impacto indicado anteriormente, el total de gastos ha aumentado 80,8 millones de euros (+6,7%). Este incremento se debe a las variaciones de los gastos de personal y de otros gastos de explotación explicado en el apartado 4. Cuenta de Resultados.

El EBITDA aeronáutico ha alcanzado 1.605,3 millones de euros. Excluyendo los efectos extraordinarios explicados anteriormente, en otros ingresos de explotación y en gastos, ha aumentado 18,5 millones de euros (+1,2%).

En cuanto a las principales actuaciones llevadas a cabo en los aeropuertos de la red, con el objetivo principal de mantener la calidad de servicio prestado a pasajeros y compañías aéreas, cabe destacar las siguientes:

Servicios al pasajero

Para mejorar la experiencia del pasajero, Aena presta especial atención a los servicios que ofrece en sus aeropuertos.

En el año 2019, se ha dado continuidad a la licitación de los servicios de limpieza iniciada en 2018 en el marco del Plan Estratégico de Limpieza. Hasta la fecha, se ha adjudicado la prestación de este servicio en un total de 21 aeropuertos. Los nuevos contratos tienen un valor adjudicado anual de 69,9 millones de euros, lo que supone un incremento de coste anual del 26,8% respecto a los anteriores contratos de esos mismos aeropuertos.

En este período han sido adjudicados los servicios de limpieza de los aeropuertos de Madrid y Barcelona por un importe de 133,4 millones de euros para un período de 3 años, prorrogables por dos períodos de un año.

El contrato correspondiente al nuevo servicio del aeropuerto de Barcelona, entró en vigor el 1 de agosto y fue adjudicado a Sacyr Facilities por un importe de 57,8 millones de euros, que supone un incremento estimado del 36,5% respecto al anterior expediente (en la primera anualidad) y del 34% del personal destinado a realizar las tareas de limpieza.

Por su parte, el servicio de limpieza del aeropuerto de Madrid fue adjudicado en el mes de septiembre en tres lotes, por un total de 75,6 millones de euros, que supone un incremento del 12,9% respecto al coste del anterior expediente (en la primera anualidad) y del 17% del personal destinado a realizar las tareas de limpieza. Los adjudicatarios de cada uno de los lotes fueron: Sacyr Facilities (Lote 1, T123), Ferrovial Servicios (Lote 2, T4) y Óptima Facility Servicios (Lote 3, T4S).

Asimismo, se ha licitado en 2019 la fase V del Plan, que incluye los servicios de limpieza de los aeropuertos de Santiago, Vigo, A Coruña, Granada, Sevilla, Fuerteventura, La Gomera y El Hierro. El importe de licitación asciende a 4,0 millones de euros anuales, y representa un incremento del 15,3%.

Los nuevos contratos tienen como objetivo principal la mejora de los niveles de calidad ofrecida a los pasajeros, cumpliendo con los estándares de calidad establecidos en el Documento de Regulación Aeroportuaria 2017-2021 (DORA). Establecen un modelo que potencia los valores de calidad, eficiencia y flexibilidad, además de modernizar el servicio a través de una plataforma digital de resolución de incidencias en tiempo real.

Con respecto a la incorporación progresiva de todos los aeropuertos de la red de Aena al programa ASQ (*Airport Service Quality*) con tabletas electrónicas, en el último trimestre de 2019 se han incorporado 8 aeropuertos al programa iniciado en el aeropuerto de Málaga: A Coruña, Santander, Zaragoza, Reus, Valencia, Tenerife Norte, La Palma y Murcia (AIRM). De cara a 2020, está previsto que los 33 aeropuertos de la red de Aena que participan en el programa ASQ se gestionarán mediante estos dispositivos electrónicos.

Esta nueva tecnología permitirá el seguimiento en tiempo real de los resultados de las encuestas de experiencia del pasajero, permitiendo actuar de forma inmediata en caso de detectarse un problema, lo que redundará en la mejora de la atención al pasajero.

Finalmente, en el ámbito de servicios al pasajero, cabe señalar que se ha adjudicado un nuevo expediente de desfibriladores, que aumentará de 291 a un total de 502 el número de equipos distribuidos entre todos los aeropuertos de la red de Aena.

Servicios a las compañías aéreas

Entre las actuaciones que Aena lleva a cabo de forma regular para ofrecer un mejor servicio a las aerolíneas, destacan los diferentes proyectos pilotos relacionados con el uso de tecnología de reconocimiento facial para mejorar el flujo de pasajeros a su paso por el aeropuerto. Esta tecnología, aumenta la capacidad del servicio de handling al permitir al pasajero pasar por el filtro de seguridad y embarcar sin necesidad de mostrar su documentación.

Este proyecto piloto se inició en el Aeropuerto de Menorca en el primer trimestre de 2019, y se ha extendido durante 2019 al Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas, donde las pruebas, que se llevaron a cabo en el último trimestre, incorporan al proceso el registro desde un dispositivo móvil con las APP de Aena y de Iberia, compañía aérea que participa en la iniciativa en este aeropuerto. En los próximos meses está previsto incorporar al Aeropuerto J.T. Barcelona-El Prat en el proceso de pruebas.

Asimismo, cabe destacar en el ámbito del servicio a las compañías aéreas, que Aena ha incorporado un nuevo servicio relacionado con la auto-facturación de equipajes (*Self Bag Drop*). Esta tecnología ofrece a los pasajeros de las compañías aéreas un sistema automatizado para realizar el proceso completo de facturación sin requerir la intervención de personal externo. Actualmente, el Aeropuerto J.T. Barcelona-El Prat cuenta con mostradores con este sistema automatizado de facturación para aerolíneas como Vueling, Air France-KLM, Lufthansa o Air Europa. De cara al inicio de la temporada de verano de 2020, está previsto que se instalen dispositivos en el Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas para ofrecer este servicio.

En 2019, también hay que destacar que el 1 de diciembre finalizó la transición operativa de las 41 licencias adjudicadas para dar servicio a la actividad de combustible de aviación. Con la entrada en vigor de los nuevos contratos, comienzan a aplicar las nuevas tarifas máximas para las compañías aéreas, las cuales se han reducido en más de un 30% en algunos casos, manteniendo los más altos niveles de calidad, seguridad y medioambiente.

Servicios de navegación aérea

En el ámbito de los servicios de tránsito aéreo de aeródromo ATS (*Air Traffic Services*), en el mes de enero de 2019, se comenzó a prestar el servicio de control desde la Torre del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM), tras la puesta en marcha de todas las instalaciones y sistemas de navegación aérea y la supervisión y autorización del inicio del servicio por parte de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).

A lo largo del mes de marzo se realizó el cambio de proveedor de servicios ATS, tanto en la modalidad ATC (*Air Traffic Control*) como AFIS (*Aerodrome Flight Information System*), en las torres de control de los aeropuertos de El Hierro, La Gomera, Burgos y Huesca. Este servicio fue adjudicado por un importe similar al contrato anterior, siendo su duración de 7 años más una prórroga adicional de un año.

Durante el mes de junio se implantó en las torres de control de los aeropuertos de Barcelona y Palma de Mallorca el servicio avanzado de enlace de datos con las aeronaves D-DCL (*Datalink Departure Clearance*). Este servicio permite automatizar y mejorar, mediante enlace de datos entre controlador y pilotos, las tareas de autorizaciones de despegue, reduciendo significativamente las comunicaciones de voz a través de frecuencia aeronáutica.

En el tercer trimestre se han activado servicios D-ATIS (*Datalink Automatic Terminal Information Service*) en ocho aeropuertos de la red (Alicante,

Cuatro Vientos, Ibiza, Jerez, Valencia, Sevilla, Fuerteventura, Lanzarote). Este servicio, permite que las aeronaves dispongan de la información de aeródromo en la fase de ruta y no solamente en la fase de aproximación, como ocurre con el ATIS convencional. Actualmente está ya instalado en un total de dieciocho aeropuertos.

Asimismo, es destacable que durante el último trimestre se ha licitado un nuevo expediente para la prestación del control de tránsito de aeródromo en doce aeropuertos, cuyos contratos actuales vencen entre finales de 2020 y principios de 2022. Está previsto que los nuevos contratos estén adjudicados en el tercer trimestre de 2020.

Adicionalmente, es relevante indicar que Aena está trabajando en los proyectos de instalación de Torres Remotas en los aeropuertos de Vigo y Menorca, al objeto de que estén operativas en el primer trimestre de 2021. El concepto de Torre Remota proporciona ventajas operativas y de seguridad, al incorporar nuevas tecnologías que permiten ofrecer la prestación de un servicio más eficaz y más seguro frente a una nueva torre convencional.

Sistemas operacionales

En 2019 se ha continuado avanzando en la integración de los aeropuertos de la red de Aena en los programas "A-CDM" (*Airport-Collaborative Decision Making*) y Torre Avanzada, auspiciados por Eurocontrol. Estos programas fomentan el intercambio de información entre todos los agentes involucrados en la operación de un vuelo, con el objetivo de favorecer la toma de decisiones conjunta, la mejora de la puntualidad, la reducción del coste de los movimientos y la atenuación del impacto ambiental, según se explica en el capítulo 2.4 del Apartado 14. Estado de información no financiera, que forma parte de este informe.

Los aeropuertos de Tenerife Norte y Valencia han obtenido la Certificación de Torre Avanzada en el cuarto trimestre, con lo que los datos

operativos de dichos aeropuertos quedan integrados en la red europea de información en tiempo real que gestiona Eurocontrol. Con ello, 2019 finaliza con cerca del 75% del tráfico de operaciones de la red en España integrado en dicha red europea. En el cuarto trimestre de 2019 se han iniciado los trabajos de migración desde Torre Avanzada a A-CDM en el Aeropuerto de Málaga Costa del Sol, con el objetivo de que pueda estar certificado a principios de 2020.

Operaciones

En el ámbito del Plan de mantenimiento anual de ejecución de certificaciones y verificaciones, se han llevado a cabo 27 supervisiones internas. Asimismo, se ha proporcionado soporte a las 30 inspecciones que AESA (Agencia Estatal de Seguridad Aérea) ha realizado en 29 aeropuertos durante 2019. Estas actividades se añaden al soporte a la auditoría USOAP (Programa Universal de OACI de auditoría a la vigilancia de la seguridad operacional de los Estados) realizada al aeropuerto de Madrid.

Adicionalmente, en 2019 se ha continuado trabajando en la implantación de procesos de producción y gestión de la información aeronáutica de los aeropuertos de Aena acorde con la calidad que exigen EASA y Eurocontrol. Para ello, se han actualizado procedimientos y se ha constituido una Comisión de seguimiento conjunta entre Aena y EAMA (Espacio Aéreo y Medio Ambiente de ENAIRE), firmando un procedimiento de coordinación entre ambas. De acuerdo con esos requisitos de calidad, se ha publicado a lo largo del 2019 la información actualizada de los obstáculos del entorno de 7 aeropuertos, y la actualización de otros 4 aeropuertos.

En materia de seguridad operacional, también es relevante destacar que en 2019 se ha elaborado el procedimiento tipo que deben utilizar los aeropuertos para aplicar el protocolo coordinado de respuesta ante la presencia de un dron como

amenaza de seguridad al transporte aéreo, aprobado el 26 de junio de 2019 por el Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

En el ámbito del cumplimiento normativo europeo, es reseñable que se ha iniciado la realización de controles de drogas en los aeropuertos de la red, cumpliendo con el requisito establecido en el ADR.OR.C.045 del Reg (EU) 139/2014. (*ADR.OR.C.045 Use of alcohol, psychoactive substances and medicines*).

Otro aspecto a destacar entre las actuaciones de seguridad operacional, es la implantación a lo largo de este año de la clasificación estandarizada de los incidentes con fauna y la modificación de la herramienta SGISO (*Sistema de Gestión de la Información de Seguridad Operacional*) para adaptarla a dicho estándar. Con ello, se ha mejorado la capacidad de análisis de estos incidentes, que redundará en una mejora de su diagnóstico.

En cuanto a la modificación de horarios operativos, se han coordinado y puesto en vigor las modificaciones de los horarios operativos de los aeropuertos de Asturias, Jaén, Fuerteventura, Vitoria y del Helipuerto de Ceuta.

De cara a la preparación de actividades frente al Brexit, se ha acordado con el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación un procedimiento modelo para la gestión de animales de compañía procedentes de terceros países para los aeropuertos designados como punto de entrada.

Seguridad física

En éste área, es reseñable que se ha cumplido el primero de los dos años de contrato de los nuevos expedientes de seguridad privada. Estos expedientes, basados en indicadores de calidad de la seguridad y del servicio al pasajero, que están alineados con los objetivos establecidos en el DORA, han tenido

un resultado hasta el momento positivo.

Respecto a este servicio, cabe indicar que en el mes de agosto se inició una huelga indefinida en el aeropuerto J.T. Barcelona-El Prat, cuyo impacto operativo ha sido nulo desde su inicio, y durante todas las semanas de huelga.

Durante 2019, AESA ha continuado su actividad auditora en materia de seguridad aeroportuaria en distintos aeropuertos de la red, con resultados satisfactorios y un total de 56 inspecciones en todo el año. Asimismo, Aena continúa trabajando en el control de calidad interno para conseguir la mejora continua en la operativa y los procesos. Para ello se han realizado un total de 36 verificaciones a lo largo del año.

Otras actuaciones relevantes llevadas a cabo en el ámbito de la seguridad y que cabe citar, son las siguientes:

- ▶ La creación de un grupo de trabajo con la Policía Nacional, para el seguimiento de la instalación del proyecto *Entry Exit System*. Este proyecto europeo tiene por objeto registrar las entradas y salidas de pasajeros de terceros países a través de las fronteras europeas.
- ▶ La adjudicación de expedientes de Auxiliares de Apoyo en Fronteras en los aeropuertos de Madrid y Barcelona. Además, se han licitado a lo largo del año los expedientes para apoyo en fronteras en Gran Canaria, Lanzarote y Fuerteventura.
- ▶ La realización de 2 simulacros de Acto de Interferencia Ilícita, en los aeropuertos de Málaga y Fuerteventura. Estos simulacros de secuestro aéreo tienen por objeto analizar las acciones a realizar en cada colectivo.

Equipamiento de seguridad

Con el fin de mejorar los procesos de seguridad, durante 2018 se inició la automatización en el filtro de conexiones de la T4 del aeropuerto de Madrid, que ya se encuentra en funcionamiento. Estas actuaciones

han finalizado en el aeropuerto de Sevilla y continúan en el aeropuerto de Ibiza.

En relación al suministro e instalación del Equipamiento de Inspección de Equipaje de Bodega EDS (Estándar 3), durante 2019 se han adjudicado los suministros de los siguientes aeropuertos: Menorca, Madrid, Barcelona, Palma, Gran Canaria, Málaga, Granada, Alicante, A Coruña, Almería, Valencia, Reus, Vigo, Sevilla, Girona, Zaragoza, Ibiza, Santiago, Fuerteventura, y Asturias. Está en fase final de adjudicación un último bloque de aeropuertos incluidos en este proyecto.

Los estándares o normas de detección para los equipos de inspección de equipajes de bodega EDS son definidos por la Comisión Europea, y quedan recogidos en la normativa europea (Reglamentos y Decisiones) y en la normativa española (Programa Nacional de Seguridad-PNS). El Estándar 3 implica una mayor capacidad en la detección de explosivos, con respecto al anterior (Estándar 2).

En éste ámbito de actuación de equipamiento de seguridad, destacan igualmente las adjudicaciones de dos proyectos piloto para realizar pruebas con equipos en filtros. El primer proyecto está centrado en equipamiento en filtros que permite al pasajero portar dentro del equipaje de mano líquidos y portátiles, y el segundo, está orientado a la implementación de salas de inspección remotas.

Instalaciones y Mantenimiento

Durante el año 2019 se ha continuado desarrollando el Plan Estratégico de Mantenimiento Aeroportuario (PEMA) iniciado en julio de 2018, que tiene como objetivo racionalizar y homogeneizar los servicios de mantenimiento en todos los aeropuertos de la red de Aena, en un horizonte temporal de 3 años.

La ejecución del PEMA en 2019 se ha centrado principalmente en la agrupación de expedientes, con el fin de reducir el número de contratos,

generar sinergias en la ejecución de los servicios y aumentar la eficiencia en su gestión. Dicha agrupación tiene los siguientes objetivos:

- Adecuar el alcance de los servicios a los requerimientos de la normativa vigente.
- Mejorar la calidad del servicio, alineándola con los indicadores DORA.
- Mejorar el control de las instalaciones a través de la digitalización de los servicios.
- Optimizar los costes.

Asimismo, el PEMA contemplaba para 2019 la finalización de los manuales de mantenimiento preventivo de instalaciones e infraestructuras aeroportuarias, cuyo objetivo consiste en estandarizar activos, tareas y procesos. Se han elaborado un total de 13 manuales de especialidades de instalaciones.

La racionalización de los servicios de mantenimiento a través de la agrupación de expedientes entre los aeropuertos de los Grupos I, II, III y Grupo Canarias no sólo logrará la

homogeneización de la gestión de los servicios en la red de aeropuertos, sino que también reducirá significativamente el número de contratos, pasando de 350 a 18. En 2019, se han adjudicado 3 contratos, se han licitado otros 7, se ha aprobado la licitación de otros 5 y se han redactado otros 3. A lo largo de 2020 se iniciarán estos 18 nuevos contratos.

3.1.2 Actividad comercial

En la siguiente tabla se muestran las cifras más significativas de la actividad comercial.

Miles de euros	2019	2018	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	1.241.093	1.144.150	96.943	8,5%
Otros ingresos de explotación	10.857	18.200	-7.343	-40,3%
Total Ingresos	1.251.950	1.162.350	89.600	7,7%
Total gastos (incluye amortización)	-319.009	-326.764	-7.755	-2,4%
EBITDA ⁽¹⁾	1.032.816	942.889	89.927	9,5%

⁽¹⁾Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones.

Tabla 7. Cifras más significativas de la actividad comercial

El total de ingresos ha aumentado en 2019 un 7,7%, hasta 1.252,0 millones de euros.

Los ingresos ordinarios, que han aumentado su representatividad sobre el total de los ingresos ordinarios del Grupo hasta el 27,9% (27,2% en 2018), han alcanzado 1.241,1 millones de euros y un crecimiento interanual del 8,5%.

Este incremento se debe principalmente a la evolución positiva del tráfico, a la mejora en las condiciones contractuales de las nuevas licitaciones que incluyen mayores rentas mínimas garantizadas (RMGA), al incremento de las mismas recogido en los contratos en vigor, así como al buen comportamiento de los dos negocios gestionados por Aena (aparcamientos y servicios VIP). En 2019, el importe registrado en ingresos ordinarios por rentas

mínimas garantizadas (RMGA) asciende a 144,4 millones de euros, el 17,8% de los ingresos de las actividades con contratos que incluyen dichas cláusulas (duty free, tiendas, restauración, publicidad y explotaciones comerciales) frente al 16,5% que representaban al cierre de 2018. La diferencia es debida principalmente a la propia evolución de las ventas en los contratos existentes (5,0 millones de euros), a las mejores condiciones de los nuevos contratos (9,9 millones de euros) y al incremento de RMGA recogido en los contratos vigentes (2,0 millones de euros).

La partida de otros ingresos de explotación refleja una disminución de 7,3 millones de euros, derivada principalmente del efecto extraordinario en 2018 de la aplicación a resultados de subvenciones procedentes del cobro de recursos muy superiores

otorgados por el Fondo de Desarrollo Regional (FEDER) (5,2 millones de euros), así como a la aplicación de subvenciones de capital asociadas a activos afectos a las operaciones civiles del aeropuerto de Murcia San Javier, una vez que el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia entró en funcionamiento (2,4 millones de euros). Excluyendo dichos efectos, la variación de otros ingresos de explotación, refleja un aumento de 0,2 millones de euros (+1,9%).

En lo que respecta al total de gastos de esta actividad, han disminuido 7,8 millones de euros. Excluyendo amortizaciones, así como, el efecto extraordinario en 2018 (2,9 millones de euros) del reconocimiento del deterioro de los activos afectos a las operaciones civiles del aeropuerto de Murcia San Javier no reutilizables en otro aeropuerto, al producirse la interrupción de las operaciones aéreas civiles en el mismo, una vez

que el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia comenzó su funcionamiento, el aumento del total de gastos es de 2,6 millones de euros.

El EBITDA del negocio comercial ha alcanzado 1.032,8 millones de euros. Excluyendo los efectos extraordinarios explicados anteriormente, en otros ingresos de

explotación y en gastos, ha aumentado 94,6 millones de euros (+10,1%).

El detalle y análisis de los ingresos ordinarios de las diversas líneas de negocio comercial se muestra a continuación:

Miles de euros	Ingresos		Variación		Renta Mínima Garantizada	
	2019	2018	Miles de €	%	2019	2018
Tiendas libres de impuestos ⁽¹⁾	344.827	318.046	26.781	8,4%		
Tiendas	115.083	106.428	8.655	8,1%		
Restauración	224.903	200.690	24.213	12,1%		
Alquiler de vehículos	155.902	152.739	3.163	2,1%		
Aparcamientos	158.892	143.797	15.095	10,5%		
Servicios VIP	78.834	64.228	14.606	22,7%		
Publicidad	26.077	33.171	-7.094	-21,4%		
Arrendamientos	34.600	33.591	1.009	3,0%		
Resto ingresos comerciales	101.975	91.460	10.515	11,5%		
Ingresos ordinarios comerciales	1.241.093	1.144.150	96.943	8,5%	144.431	123.989

⁽¹⁾ Por aplicación de la NIIF 16 en 2019, los gastos derivados del efecto financiero de la contabilización del anticipo recibido de World Duty Free Group España, S.A. con ocasión del contrato suscrito con dicha sociedad que, hasta el 31 de diciembre de 2018, se registraban como menores ingresos comerciales, se muestran en este ejercicio en el epígrafe "Gastos financieros" de la cuenta de resultados. Excluyendo este efecto, los ingresos de Tiendas libres de impuestos del período ascenderían a 332,7 millones de euros, que representaría un incremento de 14,6 millones de euros (+4,6%).

Tabla 8. Análisis de las líneas de negocio comercial

En este período, es relevante señalar que el Consejo de Administración de Aena acordó con fecha 24 de septiembre prorrogar los contratos de las Tiendas Libres de Impuestos al actual operador en los veinticinco aeropuertos de la red de Aena. Las condiciones técnicas y económicas de los contratos permanecerán idénticas a las actualmente vigentes, excepto el incremento retributivo anual del componente fijo de las rentas mínimas garantizadas, que será del 1,56% medio ponderado anual durante todo el período de prórroga. Los porcentajes de retribución variable se mantienen sin variación.

En cuanto a las tiendas especializadas, se ha continuado complementando la oferta actual, licitando renovaciones en varios aeropuertos de Aena que permiten incorporar a la oferta reconocidas marcas de moda y complementos.

En la actividad de restauración destaca en este período la adjudicación de nuevos contratos de 18 locales del Aeropuerto Alicante-Elche y de 33 locales del Aeropuerto de Palma de Mallorca, así como las obras de renovación llevadas a cabo por los nuevos arrendatarios de los locales de los aeropuertos de Barcelona, Málaga y Gran Canaria.

El servicio de alquiler de vehículos, de gran relevancia en nuestros aeropuertos turísticos, ha estrenado un nuevo vestíbulo en el Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol que concentra los mostradores de las empresas de alquiler de vehículos, con concepto moderno y abierto.

La línea de negocio de aparcamientos, operada por Aena, ha continuado incorporando mejoras de gestión y nuevos aparcamientos de larga estancia (en el aeropuerto de Tenerife Norte), exprés (en los aeropuertos de Palma de Mallorca y Vigo), e impulsando el servicio de pago por matrícula.

El aumento de la cifra de ingresos de la actividad de las salas VIP gestionadas por Aena, es derivado del aumento de usuarios en un 16,0%, fruto de las acciones de marketing y política de precios implementadas durante el año. Igualmente, son destacables las ampliaciones y rediseños de Salas VIP que se están acometiendo en diversos aeropuertos, y servicios adicionales y tarifas que se están implantando para mejorar la oferta del segmento Premium.

En el ámbito del marketing comercial y del desarrollo digital, cabe señalar que, a lo largo de 2019, se han realizado acciones para reforzar la comunicación de la oferta comercial de Aena e impulsar las ventas de los diferentes servicios comerciales, tanto de los negocios en propio como los de retail, a través del presupuesto de marketing repercutible. Más de 50 campañas de marketing con operadores comerciales en los principales aeropuertos de la red, con el objeto de incrementar las ventas de tiendas y restauración. Asimismo, se han realizado campañas de marketing para las dos líneas de negocios en propio (aparcamientos y salas VIP). En aparcamientos, destinadas a promocionar este servicio y las reservas online, así como al posicionamiento de la marca propia "Aena Parking". En las salas VIP, las campañas de marketing se han centrado en la publicidad de las nuevas aperturas y de los nuevos servicios ofrecidos, como el servicio *Meet&Assist*. Asimismo, se han abierto nuevos perfiles comerciales en redes sociales @enjoyaena (Facebook, Instagram) como nuevo canal de comunicación, que, junto con las campañas a través del CRM, permiten una mejor comunicación directa y personalizada con el cliente.

Por líneas de actividad, destacan más concretamente las siguientes acciones comerciales llevadas a cabo en el período:

Tiendas Libres de Impuestos

Los ingresos derivados de las Tiendas Libres de Impuestos han alcanzado 344,8 millones de euros⁽¹⁾ en el periodo y representan el 27,8% de los ingresos de la actividad comercial.

Esta línea de negocio es operada por World Duty Free Group (DUFY), a través de los contratos suscritos con Aena, repartidos en tres lotes. Aporta a Aena unos ingresos asegurados, derivados de las rentas mínimas garantizadas contractuales.

El pasado 24 de septiembre, el Consejo de Administración de Aena acordó prorrogar al actual operador los contratos de las Tiendas Libres de Impuestos, con vencimiento el 31 de octubre de 2020, en los veinticinco aeropuertos de la red de Aena. La prórroga tiene un período de cinco años, de tres años iniciales más dos posibles prórrogas adicionales de un año cada una.

Las condiciones técnicas y económicas permanecerán idénticas, excepto un incremento retributivo

anual del componente fijo de las rentas mínimas garantizadas, durante todo el período de prórroga, de un 1,56% medio ponderado anual. Este aumento está calculado sobre la base de la renta mínima garantizada total de 2020 que incluye, 10 meses correspondientes a la establecida en el contrato inicial, más la renta mínima garantizada en la prórroga del contrato para los 2 últimos meses. Por su parte, los porcentajes de retribución variable no han variado.

Respecto al proyecto puesto en marcha por Dufy, en colaboración con Aena en junio de 2018, con el fin de identificar acciones para optimizar su desempeño comercial en 5 aeropuertos piloto (J.T. Barcelona-El Prat T2, Málaga-Costa del Sol, Alicante-Elche, Gran Canaria y Bilbao), Dufy ha continuado llevando a cabo acciones que extenderán al resto de aeropuertos a lo largo del año 2020, con el fin de mejorar la experiencia de los pasajeros, favoreciendo así a los ingresos comerciales.

En el año 2019 se han puesto en marcha las siguientes acciones:

- ✦ Optimización de la política de precios: reposicionamiento, ampliación de surtido y promociones de determinadas categorías de producto.
- ✦ Mejora de los diseños y *layouts* de las tiendas actuales: cambio de *layout* y refuerzo de *sense of place* (Bilbao), reforma y/o ampliación de la tienda principal (Alicante, Barcelona y Gran Canaria), desarrollo de un nuevo concepto de tienda de llegadas (Alicante y Málaga) y apertura de la nueva tienda en la zona no Schengen del aeropuerto de Málaga.
- ✦ Optimización del surtido e introducción de nuevas marcas, con especial foco en las categorías de perfumería y cosmética y bebidas alcohólicas.
- ✦ Acciones sobre la fuerza de ventas, como incentivos ligados al desempeño en Barcelona y Alicante, y concursos entre aeropuertos del piloto para potenciar las ventas.

⁽¹⁾ Por aplicación de la NIIF 16 en 2019, los gastos derivados del efecto financiero de la contabilización del anticipo recibido de World Duty Free Group España, S.A. con ocasión del contrato suscrito con dicha sociedad que, hasta el 31 de diciembre de 2018, se registraban como menores ingresos comerciales, se muestran en este ejercicio en el epígrafe "Gastos financieros" de la cuenta de resultados. Excluyendo este efecto, los ingresos de Tiendas libres de impuestos del período ascenderían a 332,7 millones de euros, que representaría un incremento de 14,6 millones de euros (+4,6%).

Marketing y desarrollo digital: *partnership* entre Aena y Dufry (en las salas VIP de Alicante y Málaga, y en el parking de Bilbao), lanzamiento del servicio *Reserve & Collect* (en todos los aeropuertos) y *Home Delivery* (sólo en Madrid y Barcelona) y, digitalización de la tienda principal de Málaga como tienda *New Generation Store*.

Adicionalmente, se ha alcanzado un acuerdo para la fidelización conjunta en los programas *Red by Dufry* y *Aena Club Cliente*, se han introducido nuevos medios de pago como *WeChat* y *Alipay* y, se ha iniciado el desarrollo de la asistencia a las ventas con utilización de tablets y un asistente virtual.

Por su parte, Aena también ha llevado a cabo acciones tanto de marketing como de mejora, encargándose el operador de la redistribución de la superficies, centradas en:

- ▶ Promociones orientadas a reforzar la compra de las categorías de productos con mayor atractivo para los pasajeros británicos.
- ▶ Remodelación de la tienda de la T1 No Schengen del Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas.
- ▶ Apertura de las nuevas tiendas remodeladas en los aeropuertos J.T. Barcelona-El Prat (módulos M0 por cambio de ubicación, M1 y M2), y en Palma de Mallorca las tiendas del Módulo C en su nueva ubicación y del Módulo A.

Adicionalmente, cabe señalar la apertura al público del local Duty Free del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.

Tiendas

Los ingresos generados por esta línea de negocio en 2019 ascendieron a 115,1 millones de euros, un crecimiento interanual del 8,1%, impulsado por la renovación de

locales comerciales en distintos aeropuertos de la red.

En este sentido, es destacable señalar que al 31 de diciembre de 2019 están abiertos 9 locales en el aeropuerto de Málaga (de los 11 adjudicados correspondientes a la primera fase de renovación), y que se mantiene la estimación de tener operativos para el inicio de la temporada alta (abril de 2020) los 7 locales del Aeropuerto de Menorca adjudicados en el último trimestre de 2019.

Asimismo, en 2019 se han llevado a cabo las siguientes iniciativas enfocadas a la renovación de la oferta:

- ▶ En el aeropuerto de Málaga se ha licitado la segunda fase que afecta a 1.033 m² e incluye 8 locales destinados a actividades como delicatessen, prensa y multitienda, y venta de gafas. La adjudicación está prevista para el primer trimestre de 2020. De esta forma la oferta de retail en este aeropuerto se habrá renovado íntegramente con la entrada de nuevos conceptos y marcas.
- ▶ En los aeropuertos de Madrid y de Barcelona se han licitado los servicios financieros de Devolución de IVA, cuya adjudicación está prevista para el primer trimestre de 2020. Adicionalmente, se han licitado cajeros automáticos por toda la red de aeropuertos.
- ▶ Se ha definido la estrategia comercial de los aeropuertos de Madrid, de la Terminal T1 del aeropuerto de Barcelona-El Prat, y de Palma de Mallorca, Tenerife Sur e Ibiza.

La estrategia comercial del Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas, implicará la licitación de aproximadamente 10.000 m² y 81 locales en el primer trimestre de 2020. El objetivo de esta licitación es mantener un mix comercial atractivo y variado a la vez que

alinear los futuros vencimientos con los planes de obras previstos.

En el Aeropuerto J.T. Barcelona-El Prat, supondrá la licitación de 12 locales (en 9 expedientes) en el primer trimestre de 2020, cuya adjudicación se estima que tendrá lugar en el primer semestre de 2020. Los 12 locales totalizan una superficie de 1.350 m².

En Palma de Mallorca y Tenerife Sur la estrategia se centrará en prórrogas de los contratos actuales, mientras que en Ibiza, se licitarán 6 expedientes (642 m²) con actividades como delicatessen, prensa y multitienda, y moda y complementos.

- ▶ Igualmente es reseñable que, continuando con el objetivo de diversificar la oferta comercial, y buscando la innovación, se va a incorporar un gimnasio en la oferta de servicios de la T4 del Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas. El gimnasio se adjudicó en el cuarto trimestre de 2019.

Además de las actuaciones anteriormente mencionadas, con el fin de seguir mejorando la experiencia del pasajero, Aena continúa ofreciendo el servicio de Personal Shopper en 4 de sus principales aeropuertos. Este servicio gratuito se ofrece en los aeropuertos de Madrid (T1, T4 y T4S), Barcelona y Málaga, desde 2018, y desde febrero de 2019 en Alicante.

Por otro lado, cabe destacar que se están llevando a cabo actuaciones para cubrir las necesidades específicas del pasajero asiático, que cuenta con alto potencial de expansión y gasto. En este sentido, continúa el apoyo por parte de una empresa especializada en la elaboración y publicación de contenidos para la red social más implantada en China (WE CHAT), en la que Aena ya cuenta con 2.150 seguidores y más de 22.000 visualizaciones de los contenidos publicados. Se ha creado también un perfil en la segunda red social más

importante por número de usuarios: Xiaohongshu (*Red Little Book*), y se ha avanzado en la facilitación al pasajero asiático su medio de pago preferido, WE CHAT Pay, que ya se encuentra disponible en las principales tiendas receptoras de este cliente.

Asimismo, en 2019 Aena ha puesto en marcha dos perfiles sociales en Instagram y Facebook (@enjoyaena) con la finalidad de realizar campañas de comunicación y marketing a través de las principales redes sociales.

La captación de nuevas marcas y posibles oportunidades de negocio, es otra de las palancas que han impulsado las acciones en materia comercial durante el año 2019, en el que se ha conectado de nuevo con el sector de retail para conseguir renovar la cartera de posibles licitadores de nuestros espacios.

Restauración

Los ingresos de restauración han alcanzado 224,9 millones de euros y un incremento de 24,2 millones de euros (+12,1% interanual).

En este período es destacable el inicio de nuevos contratos de restauración de los 18 locales en el Aeropuerto Alicante-Elche adjudicados en el mes de enero, de 33 locales del Aeropuerto de Palma de Mallorca adjudicados en el mes de julio, y las 250 máquinas vending en el Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas que iniciaron su actividad en mayo.

Además, cabe señalar que las obras de renovación llevadas a cabo por los nuevos arrendatarios de los locales de los aeropuertos de Gran Canaria, Barcelona y Málaga ya están prácticamente completadas.

- En el aeropuerto de Gran Canaria ya están operativos 17 locales con las marcas renovadas de los 19 locales adjudicados en 2018.

- El Aeropuerto J.T. Barcelona-El Prat, fruto de la amplia renovación de contratos de la oferta de restauración en 2018, dispone de 47 puntos de venta reformados con las nuevas marcas de los 49 adjudicados.

Los nuevos locales ocuparán una superficie de cerca de 16.000 m², que supondrá un incremento del 19% respecto a la superficie anterior al proceso de licitación.

- De igual forma, el Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol dispone, desde septiembre, de 22 locales de restauración reformados con las nuevas marcas, de los 25 puntos de venta adjudicados en junio de 2018.

Los nuevos establecimientos mantendrán una superficie total ocupada de más de 6.500 m².

- En el Aeropuerto de Alicante, han comenzado su actividad los nuevos operadores: Áreas, Select Service Partner (SSP), Grupo EatOut (Pansfood) y Airfoods. A finales de 2019 ya se han abierto 12 locales con las nuevas marcas *Burger King*, *Santa Gloria*, *Lavazza*, *Häagen Dazs*, *Costa Coffee*, *Carlsberg*, *Eat*, *Foodmarket*, *Enrique Tomás* y *Tim Hortons*.

La renovación de la oferta de restauración de los 18 locales adjudicados en el mes de enero, se compone de una superficie de cerca de 5.600 m².

- Respecto a los nuevos contratos de restauración de 33 locales del Aeropuerto de Palma de Mallorca, los nuevos operadores comenzaron a dar servicio en el mes de noviembre.

Las empresas de restauración con mayor número de locales adjudicados son Áreas (23 locales), Airfoods (5) y SSP (2), además de Burger King Spain,

McDonald's y Lagardère, que gestionarán 1 local cada uno.

La nueva oferta ocupará más de 10.600 m² que supondrá un aumento de la superficie de restauración de este aeropuerto cercano al 9%.

Los nuevos contratos suponen un incremento estimado de los ingresos de esta línea de actividad en Palma de Mallorca, para un año completo y sobre la base de las nuevas rentas mínimas garantizadas anuales, cercano al 75% frente a los ingresos de 2018.

- En el Aeropuerto de Girona-Costa Brava han comenzado su actividad los 5 nuevos puntos de venta y las máquinas expendedoras de alimentos y bebidas, adjudicados a la empresa Áreas a principios de año, con las marcas: *Burger King*, *La Pausa*, *Carlsberg*, *Exploring the World* y *Lavazza*.
- En el Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas a finales de mayo se inició el servicio de las 250 máquinas expendedoras de alimentos y bebidas instaladas por el nuevo arrendatario Selecta Vending, con las marcas *Selecta* y *Starbucks On the Go*.

Adicionalmente, cabe señalar que en el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia se ha inaugurado la nueva oferta de restauración, operada por Airfoods con conocidas marcas como *Costa Coffee* y *Subway*, *Food&Goods* y *Semba*. Dicha empresa también es la encargada de la operación y gestión de 13 máquinas expendedoras de alimentos y bebidas.



Aeropuerto de Alicante- Elche

Alquiler de vehículos

Esta línea de negocio ha generado unos ingresos de 155,9 millones de euros que representan un incremento interanual del 2,1%.

El incremento del número de contratos ha crecido un 5,4%, mientras que las ventas han aumentado un 2,0%. Por su parte, en los aeropuertos con perfil de negocios el servicio de alquiler de vehículos ha mantenido una tendencia favorable en 2019.

Respecto a las principales actuaciones llevadas a cabo en esta actividad, cabe mencionar que en el Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol se han unificado los operadores de alquiler de vehículos en un vestíbulo, con mostradores modernos y con conceptos abiertos.

En el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, se ha incorporado el operador SIXT, completando la oferta a cuatro operadores.

Aparcamientos

Aena gestiona esta relevante línea de negocio, que engloba una diversa tipología de aparcamientos, encargándose de la operativa, las políticas de marketing y la gestión de los canales de venta.

En 2019, los ingresos de esta actividad han aumentado hasta 158,9 millones de euros, un crecimiento del 10,5% impulsado por la mejora del segmento sin reserva y de las reservas on-line en los principales aeropuertos, así como por la apertura de los aparcamientos exprés en los aeropuertos A.S. Madrid Barajas y Barcelona-El Prat.

El ingreso derivado de reservas por los diferentes canales de venta, alcanzó la cifra de 48,8 millones de euros, un 24% de incremento con respecto al 2018, impulsado por las políticas de fidelización y campañas de captación de nuevos clientes, así como por la mejora permanente en la web.

En su gestión, Aena ha continuado incorporando mejoras y nuevos aparcamientos y apostando por el servicio de pago por matrícula y pago por móvil. Asimismo, se ha abierto un nuevo aparcamiento de larga estancia en el aeropuerto de Tenerife Norte, aparcamientos exprés en Palma de Mallorca, Vigo y Santiago, y el servicio de pago por matrícula está funcionando en los aeropuertos de Madrid, Barcelona, Bilbao, Alicante y Valencia.

Adicionalmente, Aena ha potenciado esta actividad con campañas de marketing enfocadas al aumento de la cuota de clientes y del número de reservas, así como hacia el posicionamiento de nuestra marca propia "Aena Parking".

Servicios VIP

La actividad de servicios VIP ha alcanzado 78,8 millones de euros de ingresos en el período, que representa un crecimiento del 22,7% respecto al año anterior.

Los ingresos de esta línea de negocio provienen de la explotación de 27 salas VIP propias, 1 sala Premium, 2 salas VIP arrendadas a Iberia, los accesos preferentes de seguridad: *Fast Lane* y *Fast Track* (servicio en los controles de seguridad en 8 aeropuertos de la red), centros de negocios, habitaciones de descanso (en Madrid y Barcelona), servicio de *Meet & Assist* (en Palma de Mallorca, Alicante y Málaga) y salas de reuniones.

La cifra de ingresos correspondiente a las salas VIP propias, gestionadas por Aena, ascendió a 73,3 millones de euros, lo que representa un aumento interanual del 23,4% como consecuencia del crecimiento del número de usuarios en un 15,6%, y de la política de precios implementada.

A lo largo del 2019, Aena ha terminado la ejecución de las obras de las nuevas salas, *Jable* en Fuerteventura, *Tramuntana* en Menorca e *Illas Cíes* en Vigo.

Asimismo, se ha terminado la remodelación de todas las salas en el aeropuerto de Barcelona, la sala *Valldemossa* en Palma de Mallorca, la sala VIP de Málaga y la sala *Joan Olivert* en Valencia.

Se ha iniciado la construcción de la nueva sala en Tenerife Norte y la remodelación de la de Ibiza. Adicionalmente se están rediseñando espacios en los aeropuertos de: Madrid, Palma de Mallorca, Alicante, Gran Canaria y Tenerife Sur.

En cuanto a los servicios de gestión, se han realizado cambios de expediente en los aeropuertos de, Palma de Mallorca, Alicante, Gran Canaria, Tenerife Sur, Tenerife Norte, Valencia y Bilbao.

Se ha adjudicado igualmente la gestión de la sala VIP de Vigo, cuya apertura está prevista en el primer trimestre de 2020, y está en proceso de licitación el cambio de expediente en el aeropuerto A.S. Madrid-Barajas

Durante 2019, también se ha incorporado el servicio de *Fast Lane* en el aeropuerto de A Coruña, así como el nuevo servicio *Meet & Assist* en los aeropuertos de Palma de Mallorca, Málaga y Alicante.

Finalmente, cabe indicar que dado el carácter dinámico de esta actividad, Aena ha actualizado las tarifas para mejorar la oferta del segmento Premium, ha establecido un plan de incentivos en el precio para colaboradores con alto volumen de vinculación y negocio en la red y, ha aprobado la estrategia de precios aplicable para la actividad en 2020.

Resto ingresos comerciales

Esta categoría incluye actividades comerciales diversas que se realizan en los aeropuertos, como son los servicios bancarios, las máquinas de plastificado de equipajes, otras máquinas expendedoras y los servicios regulados (farmacias, estancos, loterías...).

En 2019, los ingresos de estas actividades han alcanzado 102,0 millones de euros y un incremento de 10,5 millones de euros (+11,5% interanual), derivado principalmente de la actividad de servicios bancarios.

En cuanto a los negocios regulados, cabe señalar que en 2019 se ha definido la estrategia conjunta de las farmacias de toda la red con el objetivo de homogeneizar sus condiciones, y se ha llevado a cabo la licitación de 14 establecimientos.



Nueva Sala VIP Aeropuerto de Fuerteventura

Publicidad

Con fecha 14 de junio iniciaron la actividad las nuevas empresas adjudicatarias de la actividad publicitaria y promocional en los aeropuertos de Aena.

Las nuevas licencias se adjudicaron en el mes de abril, en ocho lotes, por

un período de 7 años, a cuatro proveedores diferentes: Exterior Plus S.L., Sistemas e Imagen Publicitaria S.L.U., JFT Comunicación, y a la UTE New Business Media Ceco Centros Comerciales.

Como consecuencia de las nuevas condiciones económicas, la renta mínima anual garantizada disminuirá de 32,5 millones de euros en 2018 a

21,0 millones en 2020 (primera anualidad). No obstante, se espera que estos contratos operen con la renta variable, representando unos ingresos estimados de aproximadamente 27 millones de euros.

3.2 Segmento de servicios inmobiliarios

La actividad del segmento de servicios inmobiliarios corresponde a la prestación de servicios de arrendamiento o cesión de uso de terrenos (urbanizados y sin urbanizar), edificios de oficinas, almacenes, hangares y naves de carga, a compañías aéreas, operadores de carga aérea, agentes de handling y a otros proveedores de servicios aeroportuarios destinados al apoyo de la actividad y al desarrollo de servicios complementarios, tales como las 24 estaciones de servicio (15 en el lado tierra y 9 en el lado aire) en 12 aeropuertos o las terminales para aviación ejecutiva "FBOs" (*Fixed Base of Operations*) en 5 de los aeropuertos más importantes de la red, en las que la aviación ejecutiva es atendida de manera personalizada.

Por lo que respecta a los planes de desarrollo inmobiliario de los aeropuertos A.S. Madrid-Barajas y J.T. Barcelona-El Prat, en 2019 Aena ha continuado trabajando con los asesores externos en la definición de los principales aspectos de la comercialización de los terrenos aeroportuarios disponibles en ambos aeropuertos.

- En el Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas, tras las primeras valoraciones realizadas con los expertos contratados, a lo largo de los próximos años está previsto desarrollar una superficie de hasta un máximo de 2,2 millones de m² mediante la ocupación de 349 hectáreas netas (del total de 909 hectáreas brutas disponibles) para un conjunto de usos, lo que supondrá una relevante diversificación de la actividad implantada en el aeropuerto, acercándolo al moderno concepto de *Airport City*.
- Por su parte, el Plan Inmobiliario del Aeropuerto J.T. Barcelona-El Prat abarcará un máximo de 1,1 millones de m² nuevos edificables, mediante la ocupación de cerca de 200 hectáreas netas (del total de 290 hectáreas brutas disponibles) en un proyecto de desarrollo global que tiene muy presente la conservación de los valores ambientales y etnográficos del Delta del Llobregat.

El objetivo principal perseguido con estos trabajos, es permitir a Aena definir la estrategia de implantación del modelo de negocio a desarrollar. Una vez definida, se iniciará el proceso de selección de socios mediante concurso público para los primeros desarrollos. El inicio del proceso se estima que tendrá lugar a lo largo del primer semestre de 2020.

En línea con los trabajos llevados a cabo en ambos aeropuertos, Aena ha contratado a un consultor, ARUP, para apoyar en la definición de los planes de desarrollo inmobiliario en otros aeropuertos en los que hay disponibilidad de suelos y activos con alto potencial para el desarrollo de actividades aeroportuarias complementarias. En concreto en los aeropuertos de Palma de Mallorca, Málaga, Valencia y Sevilla. Los trabajos se iniciaron a mediados de septiembre y tienen una duración prevista de un año.

A continuación, se muestran las cifras más significativas del segmento de servicios inmobiliarios:

Miles de euros	2019	2018	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	78.737	67.215	11.522	17,1%
Servicios inmobiliarios ⁽¹⁾	78.737	67.215	11.522	17,1%
Otros ingresos de explotación	1.463	1.743	-280	-16,1%
Total Ingresos	80.200	68.958	11.242	16,3%
Total gastos (incluye amortización)	-64.777	-48.889	15.888	32,5%
EBITDA ⁽²⁾	31.233	36.745	-5.512	-15,0%

⁽¹⁾ Incluye Almacenes, Hangares, Explotaciones Inmobiliarias, Suministros Fuera de Terminal y Otros.

⁽²⁾ Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones.

Tabla 9. Cifras más significativas del segmento de servicios inmobiliarios

En 2019, los ingresos ordinarios de esta actividad han ascendido a 78,7 millones de euros, un crecimiento interanual del 17,1%, afectado principalmente por el reconocimiento de rentas de un operador que fueron regularizadas al 31 de diciembre. Excluyendo este efecto, han aumentado un 10,4%, (7,0 millones de euros).

Por su parte, el total de gastos refleja un aumento de 15,9 millones

de euros (+32,5%). Esta partida está afectada en 2019 principalmente por el efecto extraordinario de la variación de provisiones de insolvencias asociada a los ingresos regularizados de un operador, así como, por el impacto reconocido en la partida de otros resultados derivado de la reclamación de un arrendatario de terrenos. Excluyendo amortizaciones, así como los efectos extraordinarios

indicados anteriormente, el total de gastos ha disminuido 2,9 millones de euros.

Por su parte, el EBITDA, neto de los efectos mencionados en ingresos y en gastos, ha aumentado 9,7 millones de euros (+25,7%), situándose en 47,4 millones de euros.

En cuanto a las principales actuaciones llevadas a cabo en el período en relación a los activos existentes, cabe destacar:

Actividad de hangares:

- ▶ En el Aeropuerto de Sevilla, se inició en enero la operativa en un hangar de aproximadamente 6.000 m² construidos para dar soporte al mantenimiento de las aeronaves de un gran operador aéreo. Asimismo, se han iniciado los trámites para la construcción de un segundo hangar de aproximadamente 10.000 m² destinado al mismo operador.
- ▶ En el Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas, se está adecuando un hangar de 8.800 m² situado en la "Antigua Zona Industrial", que se estima que iniciará su actividad durante 2020.
- ▶ En el Aeropuerto de Valencia, se contrató en noviembre una parcela de 15.600 m² para la construcción de un nuevo hangar de 4.750 m² con plataforma privativa.
- ▶ En el Aeropuerto de Palma de Mallorca, se contrató en julio una parcela de 5.000 m² para la construcción de un hangar de 3.500 m².
- ▶ En el Aeropuerto de Ceuta se contrató en agosto una parcela de 800 m² para la construcción de un hangar de la misma superficie.

Actividad de aviación ejecutiva:

- ▶ En enero se inició la actividad de los nuevos adjudicatarios de las terminales para aviación ejecutiva (FBOs) de los aeropuertos de Madrid y Barcelona, que completa la renovación de este servicio.
- ▶ En el FBO del Aeropuerto de Ibiza está operativo un nuevo filtro exclusivo para los usuarios de estas instalaciones desde mediados de junio, el cual mejora muy significativamente la experiencia de nuestros clientes.
- ▶ En diciembre de 2019 se adjudicó la gestión de la terminal de aviación ejecutiva (FBOs) en el Aeropuerto de Palma de Mallorca, así como el arrendamiento de una superficie en el hall de entrada a dicha terminal para la realización de la actividad de retail multimarca.

Espacios dedicados a la carga aérea:

- ▶ En el Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas se ha puesto en operación una nave de 7.200 m² construidos. Asimismo, es reseñable que el desarrollo de nuevas instalaciones para carga en la zona denominada "Rejas" sigue progresando, y se ha adjudicado en este periodo a la empresa Correos, la ejecución de la obra de construcción de

una nave para la importación de 12.500 m² construidos.

- ▶ En el aeropuerto J.T.Barcelona-El Prat, se ha adjudicado la ejecución de las obras de reforma de la nave de carga operada por Swissport, lo que conllevará un incremento de la renta de arrendamiento a partir de 2020. Además, se ha adjudicado la ejecución de las obras de construcción de una nave de carga de segunda línea de 5.139 m² edificados.
- ▶ En el Aeropuerto de Zaragoza, se ha adjudicado la ejecución de las obras de construcción de una nueva nave de carga de más de 3.500 m² construidos, lo que dotará al aeropuerto de mayor capacidad para atender el fuerte crecimiento de mercancías transportadas que se está produciendo en este aeropuerto de forma sostenida en los últimos años. Esta nave será explotada por Swissport.

Otras actividades:

En el mes de diciembre se firmó el contrato y el inicio de actividad del antiguo centro de control del Aeropuerto de Son Bonet como centro de hostelería, escuela de formación y restauración.

3.3 AIRM

Con fecha 15 de enero de 2019 inició su actividad el **Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM)**. Este aeropuerto es gestionado por la Sociedad "Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A." (propiedad al 100% de Aena S.M.E., S.A.) en régimen de concesión por un período de 25 años.

En 2019, AIRM ha registrado un volumen de 1.090.954 pasajeros, en su mayoría internacionales, y 7.976 movimientos de aeronaves. La información operativa y financiera del período se incluye dentro de la actividad aeronáutica, comercial y de servicios inmobiliarios del presente Informe de gestión.

3.4 Segmento internacional

En el segmento internacional se incluyen principalmente los datos económicos procedentes de la consolidación de las filiales (London Luton y ANB), así como los derivados de servicios de asesoramiento a aeropuertos internacionales. En total, los ingresos del negocio internacional han mejorado en 2019 un 13,6%, alcanzando 270,4 millones de euros.

Miles de euros	2019	2018	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	270.208	237.856	32.352	13,6%
Otros ingresos de explotación	204	201	3	1,5%
Total Ingresos	270.412	238.057	32.355	13,6%
Total gastos (incluye amortización)	-239.890	-211.274	28.616	13,5%
EBITDA ⁽¹⁾	96.898	82.221	14.677	17,9%

⁽¹⁾ Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones.

Tabla 10. Principales datos económicos del segmento de la actividad internacional

Respecto a la consolidación del **Aeropuerto London Luton** (5º aeropuerto en el Reino Unido por número de pasajeros), ha supuesto una contribución de 99,6 millones de euros a nivel de EBITDA que ha aumentado un 26,5% respecto a 2018, reflejando el crecimiento del tráfico del período (+8,6%), así como la positiva evolución de los ingresos comerciales.

Miles de euros ⁽¹⁾	2019	2018	Variación	% Variación
Ingresos aeronáuticos	117.013	102.521	14.492	14,1%
Ingresos comerciales	141.453	125.028	16.425	13,1%
Total Ingresos	258.466	227.549	30.917	13,6%
Personal	-46.563	-46.877	-314	-0,7%
Otros gastos de explotación	-112.259	-101.689	10.570	10,4%
Amortizaciones y deterioros	-66.076	-55.288	10.788	19,5%
Total gastos	-224.898	-203.854	21.044	10,3%
EBITDA ⁽²⁾	99.587	78.714	20.873	26,5%
Resultado de explotación	33.568	23.695	9.873	41,7%
Resultado financiero	-24.733	-23.418	1.315	5,6%
Resultado antes de impuestos	8.835	277	8.558	3.089,5%

⁽¹⁾ Tipo de cambio Euro/Libra: 0,8778 en 2019 y 0,8847 en 2018.

⁽²⁾ Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones.

Tabla 11. Información económica detallada de la evolución del aeropuerto de Luton

En moneda local, los ingresos de Luton han crecido en el período un 12,7% en 2019, alcanzando 226,9 millones de GBP. Este crecimiento ha sido posible gracias al incremento del tráfico, acompañado de un buen desempeño de los ingresos comerciales.

Los ingresos aeronáuticos en GBP han aumentado un 13,2% (hasta 102,7 millones de GBP) y los ingresos comerciales un 12,3% (hasta 124,2 millones de GBP). Entre las actividades comerciales, destaca el buen comportamiento de los ingresos de *retail* (tiendas y restauración) los cuales crecieron un 20,4% en 2019, impulsados por la apertura de nuevos locales (con mejores cánones de concesión) como resultado de la ampliación del terminal, área en la que también se ha mejorado el flujo de pasajeros. Gracias a las actuaciones llevadas a cabo, el aeropuerto dispone de una oferta más atractiva y variada para los pasajeros.

La cifra de EBITDA se ha incrementado en el período un 25,5% interanual y se ha situado en 87,4 millones de GBP en 2019. Asimismo, el margen de EBITDA ha mejorado hasta el 38,5% frente al 34,6% del año anterior.

Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. ha centrado su actividad en este período en las tareas preparatorias para el inicio de las operaciones en 2020. En términos de EBITDA, ha tenido un impacto de -6,2 millones de euros por los gastos asociados a la puesta en marcha.

Por lo que respecta al resultado de las **participaciones no mayoritarias**, a continuación, se muestra la evolución de su puesta en equivalencia:

Miles de euros	Resultado por puesta en equivalencia				Tipos de cambio ⁽¹⁾			
	2019	2018	Variación	% Variación	Unidades monetarias por euro	2019	2018	% Variación
AMP (México)	14.417,4	13.578,5	838,9	6,2%	MXN	21,56	22,74	-5,2%
SACSA (Colombia)	5.349,6	5.158,9	190,7	3,7%	COP	3.673,48	3.489,44	5,3%
AEROCALI (Colombia)	2.678,5	1.417,2	1.261,4	89,0%	COP	3.673,48	3.489,44	5,3%
Total participación en el resultado de asociadas	22.445,5	20.154,6	2.291,0	11,4%				

⁽¹⁾ Tipo medio del período

Tabla 12. Puesta en equivalencia de las empresas participadas

4. Cuenta de resultados

Miles de euros	2019	2018	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	4.443.560	4.201.406	242.154	5,8%
Otros ingresos de explotación	59.693	118.843	-59.150	-49,8%
Total ingresos	4.503.253	4.320.249	183.004	4,2%
Aprovisionamientos	-170.542	-172.936	-2.394	-1,4%
Gastos de personal	-456.173	-423.725	32.448	7,7%
Otros gastos de explotación	-1.075.321	-1.008.289	67.032	6,6%
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	-13.809	1.813	15.622	-861,7%
Amortización del inmovilizado	-788.969	-806.383	-17.414	-2,2%
Deterioro y bajas de inmovilizado	-9.396	-62.355	-52.959	-84,9%
Otros resultados	-11.764	1.829	-13.593	-743,2%
Total Gastos	-2.525.974	-2.470.046	55.928	2,3%
EBITDA ⁽¹⁾	2.766.248	2.656.586	109.662	4,1%
Resultado de explotación	1.977.279	1.850.203	127.076	6,9%
Ingresos financieros	4.569	2.985	1.584	53,1%
Gastos financieros	-124.786	-135.248	-10.462	-7,7%
Otros ingresos/(gastos) financieros - netos	3.341	-742	4.083	550,3%
Resultado financiero	-116.876	-133.005	-16.129	-12,1%
Participación en el resultado de asociadas	22.446	20.155	2.291	11,4%
Resultado antes de impuestos	1.882.849	1.737.353	145.496	8,4%
Impuesto sobre las ganancias	-437.174	-409.602	27.572	6,7%
Resultado del período consolidado	1.445.675	1.327.751	117.924	8,9%
Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes	3.653	-131	3.784	2.888,5%
Resultado del período atribuible a los accionistas de la dominante	1.442.022	1.327.882	114.140	8,6%

⁽¹⁾ Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones.

Tabla 13. Cuenta de resultados

Como resultado de la positiva evolución del negocio en todas sus líneas, los **ingresos ordinarios** han crecido un 5,8%, hasta 4.443,6 millones de euros. Este incremento de 242,1 millones de euros, se ha explicado con anterioridad en el análisis de los diferentes segmentos del negocio.

La partida de **otros ingresos de explotación** refleja una reducción de 59,2 millones de euros derivada principalmente del efecto extraordinario en 2018 de la aplicación a resultados de subvenciones procedentes del cobro de recursos muy superiores otorgados por el Fondo de Desarrollo Regional (FEDER) para el desarrollo de infraestructuras aeroportuarias, así como a la aplicación de 26,7 millones de euros correspondientes a los ingresos por

subvenciones de capital asociadas a activos afectos a las operaciones civiles del aeropuerto de Murcia San Javier, una vez que el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia entró en funcionamiento. Eliminado estos efectos, la variación interanual de otros ingresos de explotación, refleja una disminución de 0,2%.

Debido al efecto explicado anteriormente, la comparación interanual de los **ingresos totales**, que han alcanzado 4.503,3 millones de euros, refleja un aumento del 4,2%. Excluyendo este impacto, el total de ingresos del período ha aumentado un 5,7% y 242,0 millones de euros.

Por lo que respecta al **total de gastos**, en este período refleja un aumento del 2,3% (55,9 millones de

euros) derivado de las variaciones de los siguientes conceptos:

- Los aprovisionamientos han disminuido un 1,4% (2,4 millones de euros) debido principalmente al menor coste del servicio ATM/CNS (Tránsito aéreo y Comunicaciones, navegación y vigilancia) por el acuerdo suscrito con ENAIRE hasta 2021 (-4,9 millones de euros), compensado parcialmente por el incremento del Convenio con el Ministerio de Defensa (+1,4 millones de euros) y el mayor gasto en repuestos.
- Los gastos de personal muestran un aumento del 7,7% (32,4 millones de euros) derivado principalmente de la revisión salarial del personal de Aena S.M.E., S.A. prevista

según RD 24/2018 de 21 de diciembre que ha sido de un 2,375% de media anual en 2019 mientras que en 2018 fue un 1,625% (8,5 millones de euros), del incremento del complemento de productividad (4,6 millones de euros), así como, debido a las nuevas incorporaciones (252 en 2019 y 99 en 2018; 6,5 millones de euros), al efecto de la revisión de categorías y reconocimiento de trienios (2,7 millones de euros), y por la reversión en 2018 de un exceso de provisión de 2017 (5,4 millones de euros).

- ▶ Otros gastos de explotación aumentan 6,6% (67,0 millones de euros) debido principalmente al efecto de la entrada en vigor a lo largo de 2018, de nuevos contratos en los aeropuertos de la red, con mayores costes asociados a los servicios de seguridad privada (23,7 millones de euros; +14,7% interanual), al servicio para pasajeros con movilidad reducida (5,5 millones de euros; +9,8%) a partir de febrero, así como a los nuevos servicios de limpieza (5,3 millones de euros; +7,4%).

Asimismo, han aumentado los gastos de energía eléctrica (9,9 millones de euros; +12,9% interanual), el coste de los servicios de las salas VIP gestionadas por Aena (4,0 millones de euros; +19,4%) por el incremento de usuarios y los nuevos contratos iniciados en 2018, los gastos de mantenimiento (3,5 millones de euros; +1,7%) y los servicios profesionales (2,3 millones de euros; +4,6%), compensados parcialmente por una provisión dotada en 2018 (7,4 millones de euros) para gastos asociados al cierre de la Base Aérea de Murcia San Javier.

Esta partida también refleja mayores costes en el Aeropuerto London Luton, derivados principalmente del aumento de los servicios por el incremento de la superficie de la terminal asociada al *Proyecto Curium*.

- ▶ Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales refleja en 2019 la variación de provisiones de insolvencias vinculada principalmente a un cliente de la actividad de servicios inmobiliario.
- ▶ La amortización del inmovilizado ha disminuido 17,4 millones de euros (2,2%) debido fundamentalmente al efecto del fin de la amortización de ciertos activos, parcialmente compensado por la amortización de la nueva inversión asociada al proyecto de ampliación de la terminal de aeropuerto de Luton y al aparcamiento en altura, así como de las inversiones en pistas, calles de rodaje y otras actuaciones en los aeropuertos en España.
- ▶ Deterioro y bajas de inmovilizado disminuye 53,0 millones de euros, debido fundamentalmente al reconocimiento en 2018 del deterioro (de 46,2 millones de euros) correspondiente a los activos afectos a las operaciones civiles del aeropuerto de Murcia San Javier no reutilizables en otro aeropuerto, al producirse la interrupción de las operaciones aéreas civiles en el mismo, una vez que el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia comenzó su funcionamiento.
- ▶ Otros resultados refleja el gasto extraordinario reconocido por la reclamación de un arrendatario de terrenos (13,5 millones de euros).

El **EBITDA** (beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones) ha aumentado un 4,1%, hasta 2.766,2 millones de euros (incluyendo 99,6 millones de euros de la consolidación de Luton). Excluyendo los principales efectos extraordinarios explicados anteriormente, que afectan a la variación de otros ingresos de explotación (59,0 millones de euros)

y al gasto por deterioro del inmovilizado (46,2 millones de euros), el EBITDA ha aumentado 122,4 millones de euros (+4,6%).

El margen de EBITDA se ha situado en el 61,4% (61,5% en el mismo período de 2018).

Por su parte, los **Gastos financieros** decrecen 10,5 millones de euros (un 7,7%) debido principalmente a la disminución de los intereses de la deuda, tanto por la reducción de los tipos de interés como del volumen de deuda (-12,9 millones de euros), así como a la variación por los gastos financieros del coste de ruptura de la cobertura del tipo de interés asociada al préstamo con Depfa Bank que fue cancelado en el mes de julio de 2018 (-17,2 millones de euros).

En sentido contrario, han supuesto mayores gastos financieros la reclasificación del efecto financiero del anticipo recibido de World Duty Free Group España, S.A., por aplicación de la NIIF 16 (+12,1 millones de euros sin efecto en caja) así como, los costes del instrumento de cobertura de tipo de cambio (NDF) contratado para cubrir el riesgo de la exposición a las fluctuaciones del tipo de cambio real brasileño/euro al hacer frente a los pagos de capital obligados por la concesión (+6,3 millones de euros).

En cuanto al **Impuesto sobre las ganancias**, el gasto resultante se ha situado en 437,2 millones de euros, un incremento de 27,6 millones de euros, como consecuencia del mayor resultado del período. La tasa efectiva de período se sitúa en el 23,2% (23,6% en 2018).

El **Resultado consolidado del período** ha alcanzado 1.445,7 millones de euros. El resultado del periodo atribuible a participaciones no dominantes asciende a 3,7 millones de euros (correspondiente al 49% del resultado neto de Luton), lo que sitúa el **Resultado del ejercicio atribuible a los accionistas de la dominante** en 1.442,0 millones de euros, un 8,6% superior al alcanzado en 2018.

5. Inversiones en infraestructura

El importe total de la inversión pagada en el período (inmovilizado material, activos intangibles e inversiones inmobiliarias) ha ascendido a 521,6 millones de euros, incluyendo 28,9 millones de euros de Luton y 2,3 millones de euros del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.

En la **red española**, el importe total de la inversión pagada en el 2019 ha ascendido a 490,4 millones de euros, cifra que supone un aumento de 20,1 millones de euros (4,3%) con respecto al 2018.

La inversión ejecutada en 2019 ha ascendido a 546,3 millones euros, frente a 460,1 millones euros en 2018, lo que supone un incremento de 86,2 millones de euros (18,7%).

Este importe se ha destinado fundamentalmente a inversiones en el ámbito del mantenimiento de las infraestructuras.

En lo que respecta a las principales **actuaciones finalizadas** durante el período, cabe señalar entre las que se han centrado en el campo de vuelos: la adecuación de la plataforma del aeropuerto de Tenerife-Sur, las plataformas de Palma de Mallorca, Girona-Costa Brava y Lanzarote, así como la regeneración de las pistas de los aeropuertos de Madrid, Bilbao y Tenerife-Norte.

En instalaciones, es reseñable el incremento de la capacidad punta del sistema automático de tratamiento de equipajes en Palma de Mallorca, el suministro de pasarelas en Málaga-Costa del Sol y el suministro de equipos de climatización de aeronaves en posiciones de contacto en la T2 del aeropuerto J.T. Barcelona-El Prat.

En el ámbito de la seguridad, destacan: las actuaciones de balizamiento en Málaga-Costa del Sol y en A.S. Madrid-Barajas y un nuevo edificio del servicio de

extinción de incendios en Ibiza y Santiago.

En cuanto a las actuaciones finalizadas en los edificios, cabe señalar la mejora y adecuación de salas VIP y la finalización de las obras de construcción de un nuevo edificio para puesto de inspección fronterizo, aún pendiente de los traslados y la puesta en explotación, ambas en el aeropuerto J.T. Barcelona-El Prat.

Respecto a las **inversiones en ejecución**, cuya duración se extenderá a los próximos meses, cabe resaltar las destinadas al área terminal: la remodelación y ampliación del edificio del dique sur del aeropuerto de J.T. Barcelona-El Prat, la adaptación del edificio T2 a los procesos de embarque y las mejoras funcionales de los edificios de Tenerife-Sur, Sevilla y Reus de acuerdo a los diseños funcionales. En el campo de vuelos, destacan las actuaciones en las plataformas de los aeropuertos de Ibiza y Zaragoza, el desdoblamiento de la rodadura interna de plataforma en Alicante-Elche y el recrecido de pista en Sevilla.

En cuanto a las instalaciones, destaca el suministro con instalación de pasarelas en los aeropuertos de A.S. Madrid-Barajas y J.T. Barcelona-El Prat y el acondicionamiento de la central eléctrica de Sevilla.

En el capítulo de seguridad de personas, cabe señalar la adecuación de los sistemas automáticos de tratamiento de equipajes para la sustitución de las máquinas de inspección por equipos de mejores prestaciones en varios aeropuertos, y el suministro en estado operativo de sistemas automatizados de inspección de equipaje de mano en filtros de seguridad. Otras actuaciones destacadas son la sustitución de centralitas y detectores de incendios en el aeropuerto de Palma de Mallorca, y un sistema de detección de incendios en las terminales 1, 2 y 3 en A. S. Madrid-Barajas.

En edificios, destaca la construcción de una nueva terminal de carga en Zaragoza.

También son actuaciones importantes en el área del medio ambiente, el aislamiento acústico de viviendas en zonas colindantes y la iluminación eficiente de varios aeropuertos. Asimismo, la instalación de una planta solar fotovoltaica de 7,5 Mw. para autoconsumo en el aeropuerto de A.S. Madrid-Barajas.

Por lo que se refiere a **actuaciones importantes iniciadas** recientemente, son reseñables la construcción de la nueva central eléctrica en el aeropuerto de A.S. Madrid-Barajas, las obras de mejora en el pavimento de la plataforma norte del aeropuerto de La Palma y la adecuación de obstáculos en franjas y guardas en los márgenes de las calles de rodaje y pistas en el aeropuerto de Gran Canaria. Igualmente, destaca el suministro e instalación de equipamiento para el control de accesos y los equipos detectores de TRAZAS (restos de explosivos y/o drogas) en varios aeropuertos.

Finalmente, es relevante mencionar que se han realizado los estudios de diseño funcional de las ampliaciones de la T4, T4S y del nuevo procesador T123 del Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas, así como en J.T. Barcelona-El Prat, los estudios de la T1 y la construcción de un nuevo terminal satélite. Actualmente están en licitación las asistencias técnicas para la redacción de los proyectos constructivos correspondientes al aeropuerto de Barcelona, y adjudicada la de la T4 y T4S del aeropuerto de Madrid.

En el **Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia** se están realizando inversiones según la oferta económica presentada por Aena, siendo destacables las obras de pavimentación de la pista para

vehículos de alquiler y las inversiones en tecnología de la información.

En el **Aeropuerto de Luton**, las inversiones han continuado centradas en el mantenimiento y la renovación de equipamientos, así como en el *Proyecto Curium* que tiene como objetivo aumentar la capacidad hasta 18 millones de pasajeros y una inversión aproximada de 160 millones de libras.

En el mes de junio quedó formalizada el acta de recepción de la primera fase, y principal, de las obras de ampliación finalizadas en diciembre de 2018.

De las inversiones realizadas durante 2019, cabe destacar la finalización y entrada en operación de la nueva calle de rodaje Foxtrot incluyendo la plataforma de deshielo. Las obras del nuevo edificio de estacionamiento en altura (Multi-story Car Park 2), que entró parcialmente en servicio durante el mes de agosto, han quedado completadas en enero de 2020.

Adicionalmente, se están llevando a cabo las obras de conexión del edificio terminal con la estación de tren Luton Airport Parkway, que son financiadas y ejecutadas por el ayuntamiento de Luton, habiéndose concluido con éxito la colocación del puente del DART con el mínimo impacto en la operación del aeropuerto.

El aeropuerto continúa explorando, con el Municipio de Luton, opciones para dotarle de nueva capacidad.

En **Aeropertos do Nordeste do Brasil S.A.** se han desarrollado las actividades de ingeniería para ejecutar durante el primer semestre de 2020 obras de mejora, consistentes principalmente, en la renovación de baños públicos y acciones de mejora en la señalización, iluminación y accesibilidad de los edificios terminales.

En cuanto a las **inversiones de las participaciones no mayoritarias**, cabe destacar que el 13 de mayo se produjo la cesión parcial de la licencia medioambiental al **Aeropuerto de Cartagena de Indias** por parte de la Aerocivil (autoridad reguladora de Colombia), con resultado de asignación de riesgos medioambientales favorable. Asimismo, hay que señalar que en este aeropuerto, se están llevando a cabo obras menores destinadas a aumentar su capacidad.

En los **aeropuertos de GAP**, las inversiones realizadas durante 2019 se han llevado a cabo en edificios terminales y en campo de vuelos.

Se ha finalizado la remodelación y ampliación de las terminales de Guadalajara, Tijuana, Aguascalientes, La Paz y Los Cabos. En Montego Bay (Jamaica), se realizaron mejoras en la terminal

y se llevó a cabo la rehabilitación de la calle de rodaje.

La inversión en 2019 en los aeropuertos mexicanos ha ascendido a 1.600 millones de pesos mexicanos (equivalente a 72,4 millones de euros) y 300 millones de pesos mexicanos (equivalente a 13,9 millones de euros) en Montego Bay.

El Plan Maestro de Desarrollo del periodo 2015-2019 ha finalizado. En diciembre de 2019, GAP recibió la aprobación de los Programas Maestros de Desarrollo y Tarifas del periodo 2020-2024 para los aeropuertos en México y Jamaica, por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en México y la Autoridad de Aviación Civil de Jamaica (JCAA por sus siglas en inglés) respectivamente.

Las inversiones comprometidas para los aeropuertos en México en el periodo del nuevo Programa, serán de 24.116 millones de pesos mexicanos (equivalente a 1.118,7 millones de euros), mientras que las inversiones comprometidas para los aeropuertos de Jamaica están valoradas en 213 millones de dólares estadounidenses (equivalente a 189,6 millones de euros).

5.1 Análisis de inversiones por ámbitos de actuación

A continuación, se muestra la distribución de los pagos por la inversión en la red de aeropuertos españoles a 31 de diciembre de 2019 y su comparativa con el mismo período de 2018:

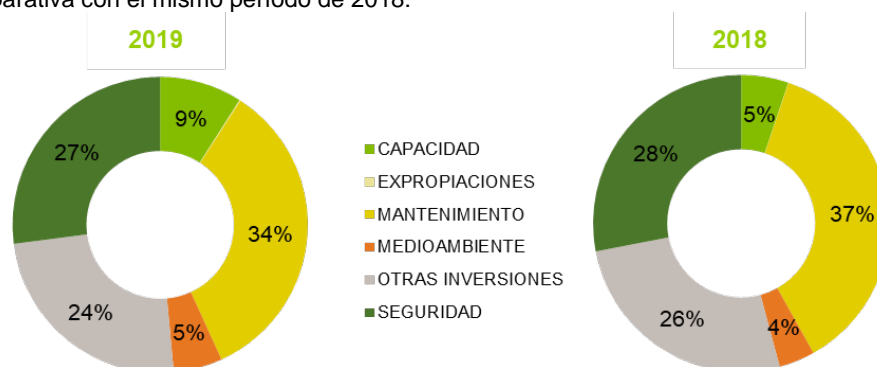


Figura 7. Análisis de inversiones por ámbitos de aplicación

- Las inversiones en **mantenimiento del servicio** han ascendido en 2019 a 166,9 millones de euros (172,5 millones de euros en 2018). En el campo de vuelo, cabe reseñar las inversiones de adecuación general de plataforma en Tenerife Sur, la adecuación de pavimentos en el área de movimientos en Valencia y el recrecido de la calle de rodaje en Girona. Entre las actuaciones en edificios terminales destacan: el suministro con instalación de pasarelas de embarque en el T123 de Madrid, y en T1 y T2 de Barcelona, así como la remodelación de la galería comercial y de la sala de embarque en Gran Canaria.
- En el ámbito de la **seguridad** las inversiones han alcanzado 132,6 millones de euros (131,8 millones de euros en 2018). Entre las actuaciones llevadas a cabo en seguridad operacional, son reseñables las destinadas a la mejora de pavimentos de diversas zonas del campo de vuelos en los aeropuertos de Madrid, Ibiza, Tenerife-Norte, Sevilla, Lanzarote y Girona, así como las destinadas a: la mejora del balizamiento en Málaga y Sevilla, al nuevo edificio del servicio de extinción de incendios en Santiago y, la adquisición de maquinaria específica para la nieve del aeropuerto de Madrid, todas ellas en la zona de movimiento de aeronaves. En el área de seguridad de personas e instalaciones, las actuaciones se han centrado en dotar a los terminales con el nuevo equipamiento para control de pasaportes, con sistemas de control de accesos y equipos automatizados de inspección de equipaje de mano.
- Las inversiones en **capacidad** han ascendido a 44,3 millones de euros (24,3 millones de euros en 2018). En el campo de vuelo, destacan las desarrolladas en: la remodelación y ampliación de la plataforma del dique sur en Barcelona, la pavimentación del triángulo suroeste de la plataforma de aviación comercial y la unión de plataforma comercial con la calle de rodaje paralela en Ibiza, la ampliación de la plataforma comercial de aeronaves en Zaragoza y, los nuevos puestos de estacionamiento en T4S de Madrid. En los edificios terminales cabe señalar: la mejora del sistema automático de tratamiento de equipajes en Palma de Mallorca, la adaptación a los procesos de embarque del edificio T2 en Tenerife-Sur, así como, la adaptación del edificio terminal de Reus al diseño funcional.
- En la categoría de **medioambiente**, la inversión ha pasado de 18,5 a 26,3 millones de euros. El detalle de este ámbito corresponde principalmente a los trabajos de aislamiento térmico en Palma de Mallorca, a los trabajos de aislamiento acústico de viviendas en zonas colindantes en varios aeropuertos, la instalación de sistemas de iluminación con tecnologías eficientes, a la nueva acometida de agua caliente procedente de la planta de cogeneración en Madrid, y a la instalación y puesta en marcha de plantas solares fotovoltaicas en autoconsumo en los aeropuertos canarios.
- En el apartado de **otras inversiones** se reflejan actuaciones por importe de 119,7 millones de euros (123,0 millones de euros en 2018) que incluyen las realizadas en tecnologías de la información, principalmente destinadas a mejorar las infraestructuras de comunicaciones en varios aeropuertos y a los servidores y redes de almacenamiento. Asimismo, son reseñables las destinadas a las actividades comerciales, entre las que destacan: la adecuación de salas VIP en Barcelona y las diversas mejoras llevadas a cabo en aparcamientos de los aeropuertos de Madrid, Palma de Mallorca y Málaga.

6. Balance

6.1 Activo neto y estructura de capital

Miles de euros	2019	2018	Variación	% Variación
ACTIVOS				
Activos no corrientes	14.137.801	13.785.594	352.207	2,6%
Activos corrientes	752.742	1.113.476	-360.734	-32,4%
Total activos	14.890.543	14.899.070	-8.527	-0,1%
PATRIMONIO NETO Y PASIVOS				
Patrimonio neto	6.381.876	6.023.805	358.071	5,9%
Pasivos no corrientes	6.428.152	7.376.773	-948.621	-12,9%
Pasivos corrientes	2.080.515	1.498.492	582.023	38,8%
Total patrimonio neto y pasivos	14.890.543	14.899.070	-8.527	-0,1%

Tabla 14. Resumen de estado de situación financiero consolidado

Impactos derivados de la entrada en vigor de la nueva Norma Contable NIIF 16

El ejercicio 2019 ha sido el primero en el que se ha aplicado la NIIF 16 en la elaboración de los estados financieros, según se explica en la nota 2.1.2.1 de la Memoria consolidada. Esta norma sustituye a la NIC 17 Arrendamientos. El Grupo Aena ha optado por no reexpresar los períodos anteriores, y ha reconocido activos por derechos de uso por un importe de 61,7 millones de euros a 31 de diciembre de 2019. Los pasivos asociados se detallan en la nota 20.c de la Memoria consolidada.

Los impactos en la cuenta de resultados (explicados en las notas 2.1.2.1 y 5 de la Memoria consolidada) no han tenido un efecto significativo en el ejercicio.

Principales variaciones

El **Activos no corrientes** ha aumentado 352,2 millones de euros debido principalmente al efecto de las siguientes variaciones:

- Incremento en 502,2 millones de euros del epígrafe “Activos intangibles” como consecuencia de la valoración a tipo de cierre del período de la adquisición de la concesión para la explotación y mantenimiento de los aeropuertos agrupados en el

denominado Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil.

- Aumento por el reconocimiento, en la fecha de transición del 1 de enero de 2019, de “Activos por derecho de uso” por importe de 49,4 millones de euros derivados de la citada entrada en vigor de la NIIF 16.
- En sentido contrario, se ha producido una disminución de 202,1 millones de euros en el epígrafe de “Inmovilizado material”, por la evolución de la inversión en la red española que implica que el importe de las altas de inmovilizado del período sea inferior a las amortizaciones practicadas.
- Asimismo, el importe del epígrafe “Inversiones en empresas asociadas y con control conjunto” se ha reducido en 1,7 millones de euros como consecuencia principalmente de la aprobación de la distribución de dividendos por importe de 21,7 millones de euros y la reducción de capital de la asociada AMP en 5,2 millones de euros. Estos factores se han visto compensados parcialmente por el importe de 22,4 millones del epígrafe “Participación en el resultado de asociadas” que figura en la cuenta de resultados de 2019 y otros factores

menores que han incrementado el valor de dichas inversiones.

- Los “Activos por impuestos diferidos” disminuyen en 18,0 millones de euros (ver movimiento en la nota 21 de la Memoria consolidada).
- Por último, la partida de “Otros activos financieros” aumenta 7,3 millones de euros por la constitución neta de depósitos consignados por mandato legal en diferentes instituciones públicas de Comunidades Autónomas, correspondientes a fianzas previamente recibidas de arrendatarios de los espacios comerciales de AENA S.M.E., S.A., en cumplimiento de la Ley 29/1994, de 24 de noviembre, de Arrendamientos Urbanos.

Por su parte, el **Activos corrientes** ha disminuido 360,7 millones de euros debido principalmente a la reducción del saldo de “Efectivo y equivalentes al efectivo” en 410,8 millones de euros (cuya variación se explica en el apartado 7. Estado de flujos), compensado parcialmente por el aumento del saldo de “Clientes y otras cuentas a cobrar” en 50,5 millones de euros millones de euros derivado del aumento de la facturación del ejercicio.

El aumento en 358,1 millones de euros del **Patrimonio neto** refleja principalmente el resultado positivo del período por importe de 1.445,7

millones de euros y, en sentido contrario, el pago de dividendos por importe de 1.051,2 millones de euros. Adicionalmente, se produce una disminución de 31,5 millones de euros en el epígrafe “Otras reservas” (que incluye una disminución de 28,2 millones de euros en la Reserva por cobertura de flujos de efectivo), como consecuencia principalmente de la puesta a valor razonable al 31 de diciembre de 2019 de los derivados de cobertura, que dieron lugar a un aumento de 38,1 millones de euros en el Pasivo de dichos instrumentos financieros, debido a la evolución de la curva de tipos de interés.

La disminución del **Pasivos no corrientes** en 948,6 millones de euros se debe esencialmente a la reducción de la “Deuda financiera a largo plazo” en 898,0 millones de euros, explicada por el traspaso a corto plazo de 633,7 millones de euros que corresponden a la amortización del principal de la deuda de Aena con ENAIRE (como entidad co-prestataria con diversas entidades financieras) de acuerdo al calendario de amortización establecido, y la cancelación de la deuda con entidades de crédito de Aena por importe de 650,2 millones de euros, según se detalla en la nota 20 de la Memoria consolidada y se explica en el apartado 6.2. Asimismo, el saldo de “Otros pasivos a largo plazo” ha disminuido

33,8 millones de euros debido principalmente a la compensación de 38,3 millones de euros en la facturación efectuada durante el período del anticipo cobrado en su día de World Duty Free Group España, S.A. (DUFY) para los contratos de alquiler de los locales comerciales de las tiendas *duty free* y *duty paid* de toda la red de aeropuertos de España (ver la nota 25 de la Memoria consolidada).

Por otra parte, el aumento de 39,1 millones de euros en el epígrafe de “Instrumentos financieros derivados” tiene su origen, tal y como se indicó anteriormente, en la puesta a valor razonable de los derivados, con contrapartida (en un 75%) en la Reserva por cobertura de flujos de efectivo, y el resto (25%) en impuestos diferidos.

Se ha producido el alta asociada a los pasivos derivados de la entrada en vigor de la NIIF 16 por importe de 44,1 millones de euros, la reclasificación a largo plazo de aproximadamente 50,1 millones de euros de la deuda bancaria de la subsidiaria de Luton y cobros netos de nuevas fianzas por importe de 61,3 millones de euros (ver los movimientos en la nota 20 de la Memoria consolidada).

El aumento de 582,0 millones de euros en el **Pasivos corrientes** refleja principalmente el incremento

de la “Deuda financiera a corto plazo” en 506,0 millones de euros, explicada principalmente por la obtención de nueva financiación por importe de 551,1 millones de euros (ver el movimiento en la nota 20 de la Memoria consolidada).

Igualmente, recoge el mayor saldo en el epígrafe de “Proveedores y otras cuentas a pagar” por importe de 66,8 millones de euros, como consecuencia principalmente del aumento del saldo de Proveedores de inmovilizado en 60,6 millones de euros, al haber aumentado la inversión en inmovilizado material respecto al ejercicio 2018 (ver las notas 7 y 19 de la Memoria consolidada).

También se incrementa el epígrafe de “Provisiones para otros pasivos y gastos” en un importe de 24,6 millones de euros (ver movimiento en la nota 23 de la Memoria consolidada).

El **fondo de maniobra**, calculado como la diferencia entre los activos y los pasivos corrientes, que es habitualmente negativo en la Sociedad por su operativa y su estructura de financiación, se sitúa en -1.327,8 millones de euros al cierre del ejercicio (-385,0 millones de euros al 31 de diciembre de 2018), por las variaciones en el Activo y Pasivo corrientes comentadas anteriormente.

6.2 Evolución de la deuda financiera neta

La deuda financiera neta contable consolidada del Grupo Aena (calculada como “Deuda financiera corriente” más “Deuda financiera no corriente” menos “Efectivo y equivalentes al efectivo”), se sitúa a 31 de diciembre de 2019 en 6.672,8 millones de euros (incluyendo 491,5 millones de euros procedentes de la consolidación de la deuda del aeropuerto de Luton y 41,4 millones de euros de AIRM) frente a 6.654,1 millones de euros a 31 de diciembre de 2018, reduciendo la ratio asociada:

Miles de euros	2019	2018
Deuda Financiera Bruta contable	6.913.438	7.305.505
Efectivo y equivalentes al efectivo	240.596	651.381
Deuda Financiera Neta contable	6.672.842	6.654.125
Deuda Financiera Neta contable / EBITDA ⁽¹⁾	2,4x	2,5x

⁽¹⁾ Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones

Tabla 15. Deuda financiera neta contable del Grupo

Esta solidez financiera se ha reflejado en la confirmación por Fitch Ratings (con fecha 9 de mayo de 2019) y Moody's (con fecha 26 de julio de 2019) de sus respectivas calificaciones crediticias: "A" y "A3", ambas con perspectiva estable.

Asimismo, la agencia de calificación Fitch Ratings ha asignado, por primera vez en 2019, la calificación de corto plazo situándola en "F1".

En el ejercicio 2019, Aena ha amortizado deuda a largo plazo por importe de 1.283,7 millones de euros, de los cuales, 633,7 millones de euros corresponden al calendario de pagos establecido según contrato y 650,2 millones de euros a la cancelación anticipada de préstamos bilaterales, los cuales han sido sustituidos parcialmente por otros préstamos bilaterales nuevos, dispuestos en el mes de diciembre por importe de 250 millones de euros, con mejores condiciones de tipo de interés, así como por importe de 150 millones de euros en enero de 2020.

A 31 de diciembre, Aena ha dispuesto de 391 millones de euros de su línea de crédito sindicada sostenible ("ESG-linked RCF") de 800 millones de euros, quedando disponible un saldo de 409 millones de euros.

Por otro lado, cabe indicar que la Sociedad tiene financiación a largo plazo disponible por importe de 486 millones de euros con el Banco Europeo de Inversiones, de los que 86 millones de euros están destinados a financiar el 75% de las inversiones destinadas a mejorar la eficiencia energética y a fomentar el consumo de energía renovable en los aeropuertos y helipuertos de la red de Aena en España, previstas en el DORA 2017-2021.

El tipo de interés medio de la deuda de Aena se ha situado en un 1,25% (1,30% a 31 de diciembre de 2018).

En cuanto a otros instrumentos de gestión de tesorería, el 30 de octubre de 2019 Aena registró en la CNMV un Programa de Pagarés a corto plazo (Euro-Commercial Paper) por importe máximo de 900 millones de euros. La Sociedad podrá realizar emisiones de pagarés con un vencimiento máximo de 364 días. A 31 de diciembre de 2019, el papel emitido bajo este programa asciende a 159,0 millones de euros, quedando disponible un saldo de 741,0 millones de euros.

En relación al capital aportado en la sociedad concesionaria de los aeropuertos del nordeste de Brasil, Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. contrató un instrumento de cobertura de tipo de cambio (*non-deliverable forward*) con opción de cancelación anticipada (para el caso de que no se ejecutara la operación). El objeto, fue cubrir el riesgo de la exposición a las fluctuaciones del tipo de cambio euro/real brasileño en el periodo comprendido entre el día de la adjudicación, 15 de marzo, y las fechas en las que se realizaron los pagos de capital obligados por la concesión (julio y septiembre 2019).

Desde el punto de vista financiero, la cobertura logró el objetivo de cubrir los efectos de la apreciación del real brasileño por un importe de 8,3 millones de euros y a nivel contable la cobertura ha impactado en los gastos financieros de la cuenta de resultados en 6,3 millones de euros.

6.3 Información sobre el periodo medio de pago

A 31 de diciembre el periodo medio y las ratios de pago a proveedores de Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes son:

Días	2019
Periodo medio de pago a proveedores	46
Ratio de operaciones pagadas	50
Ratio de Operaciones pendientes de pago	15

Tabla 16. Periodo medio de pago a proveedores

Estos parámetros han sido calculados de acuerdo a lo establecido en el Art. 5 de la Resolución de 29 de enero de 2016 del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, sobre la información a incorporar en la memoria de las cuentas anuales en relación con el periodo medio de pago a proveedores en operaciones comerciales, en base al saldo de los proveedores que por su naturaleza son suministradores de bienes y servicios, de modo que incluye los datos relativos a las partidas "Acreedores comerciales" del balance:

Miles de euros	2019
Total pagos realizados	991.786
Total pagos pendientes	126.522

Tabla 17. Saldo referente a proveedores

Los plazos medios de pago se adaptan a los plazos que marca la Ley 15/2010. Los casos en que se ha producido un pago fuera del plazo máximo legal responden, principalmente, a causas ajenas a la Sociedad: facturas no recibidas a tiempo, certificados caducados de la AEAT y falta de certificados justificativos de las cuentas bancarias de los proveedores, entre otras.

7. Flujo de caja

Miles de euros	2019	2018	Variación	% Variación
Efectivo neto generado por actividades de explotación	2.114.343	1.947.658	166.685	8,6%
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión	-1.009.578	-502.307	-507.271	-101,0%
Efectivo neto utilizado en actividades de financiación	-1.514.626	-1.648.908	134.282	8,1%
Efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio	651.380	854.977	-203.597	-23,8%
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio	-922	-40	-882	-2.205,0%
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	240.597	651.380	-410.783	-63,1%

Tabla 18. Resumen del estado de flujos de efectivo consolidado

En 2019 las necesidades de financiación del Grupo se han cubierto principalmente con los 2.114,3 millones de euros de flujos de efectivo generados por las operaciones de explotación, con la reducción del saldo de tesorería hasta 240,6 millones de euros, desde los 651,4 millones de euros iniciales, y con la obtención de financiación ajena por importe de 801,1 millones de euros.

Dichas necesidades financieras han incluido 1.032,4 millones de euros del programa de inversiones no financieras (que recogen 510,7 millones de euros desembolsados por ANB), la amortización de la deuda atendiendo al calendario de pagos establecido (633,7 millones de euros), el pago de dividendos por importe de 1.051,2 millones de euros (de los que 1.039,5 millones de euros son con cargo al resultado del ejercicio 2018 de la sociedad matriz), y la cancelación anticipada de 650 millones de euros de deuda con entidades de crédito de la matriz.

Flujo neto generado por actividades de explotación

Los principales cobros de las operaciones corresponden a los realizados a clientes, tanto compañías aéreas como arrendatarios comerciales, y los principales pagos operativos corresponden a pagos a proveedores por prestación de servicios diversos, personal e impuestos locales y estatales.

El efectivo generado por las actividades de explotación antes de variaciones en capital circulante y otro efectivo generado por las

operaciones (intereses e impuestos sobre beneficios pagados y cobrados), se ha incrementado en el periodo un 5,1%, hasta 2.792,5 millones de euros, frente a 2.655,9 millones de euros en 2018, principalmente como consecuencia de la mejora en la operativa del Grupo que se refleja también en el crecimiento del EBITDA (Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones) de 2.766,2 millones de euros al cierre del periodo, frente a 2.656,6 millones de euros en 2018.

Una vez tenido en cuenta las variaciones de circulante, los pagos por intereses e impuestos y otros pagos y cobros operativos menores, el efectivo neto generado por las actividades de explotación ha alcanzado 2.114,3 millones de euros, un 8,6% superior al ejercicio anterior.

Flujo neto utilizado en actividades de inversión

El efectivo neto utilizado en actividades de inversión ha ascendido a 1.009,6 millones de euros, frente a 502,3 millones de euros en 2018, al incluirse 510,7 millones de euros correspondientes a los desembolsos realizados por ANB, asociados a la concesión del grupo de aeropuertos de nordeste de Brasil y correspondientes al pago del canon fijo de concesión ofertado y de la aportación estipulada por el Gobierno de Brasil.

El resto del importe recoge principalmente pagos relativos a adquisiciones y reposiciones de inmovilizado no financiero relativos a la infraestructura aeroportuaria, por importe de 521,6 millones de euros.

Estas inversiones se han centrado principalmente en la mejora de las instalaciones y de la seguridad operacional de los aeropuertos de la red, así como en el proyecto de expansión del Aeropuerto London Luton en el Reino Unido (ver apartado "5. Inversiones").

Adicionalmente, dentro de las actividades de inversión también se recogen los cobros de dividendos de las entidades participadas por importe de 23,2 millones de euros (20,1 millones de euros en 2018), y determinadas desinversiones en empresas asociadas (ver nota 2.2 de la Memoria consolidada).

Flujo neto utilizado en actividades de financiación

Las principales salidas de flujos de financiación corresponden al pago de dividendos, a la devolución del principal de la deuda espejo con Enaire, como entidad co-acreditada, en cumplimiento del calendario de pagos establecidos según contrato, y a la devolución de deudas con entidades de crédito.

El importe de los dividendos pagados ascendió a 1.051,2 millones de euros, de los cuales 1.039,5 millones de euros se pagaron a los accionistas de Aena y el resto a los accionistas minoritarios de Luton (993,4 millones de euros en 2018, de los cuales, 975,0 millones de euros se pagaron a los accionistas de Aena y el resto a los accionistas minoritarios de Luton). Por su parte, la devolución del principal de la deuda correspondiente a la deuda espejo con Enaire como entidad co-acreditada ha sido de 633,7 millones de euros (798,1 millones de euros

en 2018). Asimismo, se han cancelado anticipadamente 650,2 millones de euros de deuda con entidades de crédito de la matriz.

Las principales entradas de flujos corresponden a 801,1 millones de euros de financiación ajena (32,8 millones de euros en 2018). Se ha dispuesto de nuevos préstamos bilaterales a largo plazo con entidades de crédito por importe de 250 millones de euros, así como de

de líneas de crédito por importe de 392,1 millones de euros y, a 31 de diciembre de 2019 se habían emitido 159 millones de euros del Programa de Pagarés (*Euro Commercial paper*) (ver Nota 20 de la Memoria consolidada), según se explica en el apartado 6.2 Evolución de la deuda financiera neta.

Por otra parte, se han cobrado 61,3 millones de euros en concepto de fianzas reflejados en la partida de

“Otros cobros” (31,7 millones de euros en el mismo período de 2018), en tanto que la financiación vía subvenciones ha descendido a 6,5 millones de euros frente a los 88,1 millones de euros del año anterior.

8. Riesgos operativos y financieros

Los principales riesgos a los que Aena está expuesta en su actividad operativa y financiera se describen en la Nota 3 de la Memoria consolidada (“Gestión de los riesgos operativos y financieros”).

En el ámbito operativo, en dicho apartado se desarrollan, por un lado, los **riesgos relativos al Brexit**, tras el resultado del referéndum en Reino Unido a favor de su salida de la Unión Europea (Brexit), y su materialización a partir del 31 de enero de 2020, se consideran una serie de riesgos, cuya concreción final está sujeta al proceso de negociación que el gobierno británico tiene que iniciar durante el periodo transitorio (hasta el 31 de diciembre de 2020) con la Unión Europea para determinar las condiciones finales de su salida, como a los desarrollos normativos

que tanto el Reino Unido como la Unión Europea puedan realizar ante la eventualidad de una salida sin acuerdo a partir del 1 de enero de 2021; los **riesgos regulatorios** asociados al sector regulado en el que Aena realiza su actividad y que rige la determinación de las tarifas aeroportuarias para el primer Documento de Regulación Aeroportuaria (“DORA”), así como los cambios o desarrollos futuros en la normativa aplicable, tanto nacional como internacional, en materia de seguridad operacional, de personas o bienes y medioambiental, que podría limitar las actividades o el crecimiento de los aeropuertos de Aena, y/o requerir importantes desembolsos.

Por otra parte, se detallan los **riesgos de explotación**, derivados de diversos factores que pueden

afectar la actividad del Grupo por estar directamente relacionada con los niveles de tráfico de pasajeros y de operaciones aéreas en sus aeropuertos.

Respecto a los riesgos financieros a los que la operativa del Grupo Aena está expuesta, en el contenido de la indicada Nota 3 de la Memoria consolidada quedan indicados los principales riesgos: **riesgo de mercado** (incluyendo riesgo de tipo de cambio y el riesgo de tipo de interés en los flujos de efectivo y en el valor razonable), **riesgo de crédito** y **riesgo de liquidez**.

Esta información se completa con el contenido del capítulo 1.2 del apartado 14. Estado de información no financiera, que forma parte de este informe.

9. Principales litigios

En la Nota 23 de la Memoria consolidada (Provisiones y contingencias) se describen las provisiones realizadas sobre la base de las mejores estimaciones de los directores del Grupo para hacer frente a riesgos relacionados con litigios, reclamaciones y compromisos en curso conocidos a la fecha de cierre del ejercicio para los que se espera que sea probable una salida de recursos en el medio o largo plazo, indicándose que los directores del Grupo no estiman que, del conjunto de responsabilidades en curso, puedan surgir pasivos adicionales que afectaran significativamente a las cuentas anuales.

10. Recursos humanos

En el ámbito de los recursos humanos, para impulsar las acciones previstas en el Plan Estratégico 2018-2021, se han definido acciones con la finalidad de planificar y prever las personas y los cambios organizativos necesarios para acometer el incremento de la actividad y los nuevos roles y retos, así como medidas de mejora de las condiciones de trabajo, facilitación de la formación y desarrollo del talento y las capacidades profesionales, fomentando la diversidad e igualdad.

Las actuaciones más relevantes desarrolladas durante 2019 por la Dirección de Organización y Recursos Humanos, se detallan a continuación y se completan con la información contenida en el capítulo 3. (Cuestiones sociales y relativas al personal) del apartado 14. Estado de información no financiera, que forma parte de este informe.

Procesos de selección

Durante 2019 se han llevado a cabo los siguientes procesos selectivos:

- Finalización de la Convocatoria de Selección Externa de Niveles C-F. Esta convocatoria comenzó en 2018 y ha finalizado en 2019, quedando las bolsas constituidas para cinco ocupaciones en las áreas de mantenimiento y operaciones.
- Convocatoria de Bolsas de Candidatos a través de los Servicios Públicos de Empleo, para técnicos de atención a pasajeros, usuarios y clientes en 27 aeropuertos de la red.
- Convocatoria de Provisión interna de Niveles C-F, de fecha 27 de junio de 2019. A través de este proceso se han resuelto 245 plazas, de las cuales han sido adjudicadas 152 con candidatos de bolsa interna, 73 plazas se han cubierto con candidatos de bolsas externas y 20 plazas quedan pendientes de un nuevo proceso de provisión interna.
- Finalización de la Convocatoria de Provisión Interna de Niveles A y B. Esta convocatoria comenzó en 2018 ofertando 165 plazas y ha finalizado en 2019, adjudicándose 52 plazas y quedando constituidas bolsas para 23 ocupaciones.
- Becas: más de 90 estudiantes universitarios de los últimos cursos han recibido becas para realizar prácticas académicas

durante 2019, lo que les ha dado la posibilidad de adquirir un conocimiento práctico de la realidad empresarial en Aena.

Gestión de Potencial

Se ha iniciado un proyecto de Gestión de Potencial, con los siguientes objetivos:

- Tener un mayor conocimiento de nuestros empleados (conocimientos, habilidades y competencias).
- Apoyar el crecimiento profesional de los trabajadores.
- Preparar a los empleados para los futuros retos que ha de afrontar la empresa.
- Estar preparados para las sucesiones futuras.

Durante 2019, se ha diseñado el proceso de evaluación que se llevará a cabo a lo largo de 2020.

Employer Branding

En 2019 se ha puesto en marcha este proyecto, con el que se pretende fomentar la atracción y retención del talento, así como la mejora de la marca Aena como empleador.

Se ha definido una Propuesta de Valor como Empleador (EVP), teniendo en cuenta tanto la encuesta de clima interno, como valoraciones de fuentes externas (Universum, Merco).

Además, en el ámbito de este proyecto, entre otras acciones, Aena ha participado en Ferias de

Empleo (Universidad Carlos III, Universidad Pontificia de Comillas, Feria de Empleo de la Era Digital), ha suscrito convenios de prácticas con centros de formación profesional, y ha participado en el proyecto *Women in Transport* de la UE, con el nombramiento de una Embajadora de Diversidad.

Transformación digital del área de RRHH

En 2019, se ha seleccionado *SuccessFactors* como aplicación informática base para mejorar la automatización del área de recursos humanos. Esta aplicación mejorará los procesos de gestión del talento, llevando la gestión a móviles e internet, e integrará nuevas herramientas al sistema informático de gestión utilizado.

En los últimos meses de 2019 ha comenzado su implantación, estimándose que los diferentes módulos estarán operativos entre los años 2020 y 2021.

Aeropuertos del Nordeste de Brasil

Desde el mes de mayo, se ha trabajado activamente en la transición e inicio de la gestión en materia de recursos humanos del Grupo de Aeropuertos del Nordeste de Brasil, desarrollando todas las políticas relativas a recursos humanos, necesarias para la puesta en marcha de la nueva concesión.

11. Contratación

En el ámbito de la contratación, como complemento a la información contenida en el capítulo 6.4 (Subcontratación y proveedores) del apartado 14. Estado de información no financiera, que forma parte de este informe, es destacable señalar la transformación digital que está llevando a cabo Aena en los procesos de contratación comercial y de proveedores, así como, las actuaciones llevadas a cabo tomando como referencia el marco normativo que es de aplicación a la Sociedad.

En este sentido, durante 2019 se ha seguido avanzando y llevando a cabo desarrollos relacionados con la transformación digital en el ámbito de la contratación de Aena y, con la adaptación de los procesos y procedimientos de la contratación de proveedores a los requerimientos establecidos en la *Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014*.

El progresivo desarrollo e implantación del programa de la contratación electrónica en Aena está contribuyendo a la mejora y automatización de los procesos de contratación, así como a la reducción de los plazos y trámites administrativos, tanto para los licitadores como para las unidades de contratación. Dentro del ámbito de este programa plurianual y del resto de proyectos, se han ejecutado las siguientes actuaciones que son especialmente destacables:

- ▶ Análisis, diseño y desarrollo de los nuevos sistemas de licitación electrónica (*eLicita*) y de notificaciones electrónicas (*eNotifica*). *eLicita* es la plataforma electrónica de tramitación telemática del proceso completo de contratación de proveedores y comercial, con las máximas garantías técnicas, legales y de seguridad. Su implantación se prevé que tendrá lugar en el primer cuatrimestre de 2020. *eNotifica* es la plataforma electrónica que permite la firma y envío telemático de notificaciones y documentos a agentes externos de Aena, con fehaciencia, con la garantía de la validez legal de las operaciones realizadas, y generando las correspondientes evidencias.
- ▶ Implantación de la firma electrónica y del portafirmas electrónico *OFISPA* en el ámbito del procedimiento interno de intercambio de documentación por medios electrónicos.
- ▶ Consolidación de la implantación y uso de la plataforma electrónica de presentación de ofertas *PPO*. Esta plataforma permite la presentación de las proposiciones por parte de los licitadores a los expedientes licitados. Como dato estadístico, cabe señalar que a cierre del año 2019 se han tramitado un total de 1.902 expedientes por medios electrónicos, de los que 1.201 corresponden al año 2019.
- ▶ Consolidación del proceso de subastas electrónicas definido y regulado en el *artículo 143 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público*. Como dato estadístico, desde su implantación en el mes de marzo de 2015, a cierre del año 2019 se han ejecutado en la contratación de proveedores un total de 1.062 subastas electrónicas y 59 en la contratación comercial.

12. Evolución bursátil

Durante 2019 la cotización de la acción ha fluctuado entre un mínimo de 137,00 euros y un máximo de 178,05 euros, cerrando el período en 170,50 euros, lo que implica una revalorización del 25,6%, muy superior a la evolución del IBEX35 que en el mismo período ha acumulado una subida del 11,8%.



Figura 8. Evolución bursátil

Los principales datos de la evolución de la cotización de Aena en el mercado continuo de la Bolsa de Madrid se resumen en la siguiente tabla:

31/12/2019	AENA.MC
Volumen Total operado (Nº de acciones)	63.973.255
Volumen medio diario operado del período (Nº de acciones)	250.876
Capitalización €	25.575.000.000
Precio de cierre €	170,50
Nº de acciones	150.000.000
Free Float (%)	49%
Free Float (acciones)	73.500.000

Tabla 19. Principales datos de la evolución de Aena

En relación con la adquisición y enajenación de acciones propias, a 31 de diciembre de 2019 Aena no dispone de acciones propias, por lo que no se ha producido ningún impacto por este motivo ni en el rendimiento obtenido por los accionistas ni en el valor de las acciones.

13. Hechos posteriores

Con posterioridad al 31 de diciembre de 2019 y hasta la fecha de publicación del presente informe, no se han producido hechos significativos.

14. Estado de la Información no financiera

14.1. Aena: modelo de negocio

14.1.1 Perspectiva general

Aena S.M.E., S.A. (en adelante, “Aena”, la “Sociedad” o la “Compañía”) es una sociedad mercantil estatal configurada como una sociedad anónima. Su accionista mayoritario es ENAIRE, entidad pública estatal que ostenta el 51% de su capital. Desde el 11 de febrero de 2015, el 49% del capital restante cotiza en las Bolsas de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia.

Actualmente, Aena, como operador aeroportuario, gestiona 46 aeropuertos de interés general en España y 2 helipuertos. En relación a los aeropuertos, 32 son de su propiedad; 8 tienen un uso compartido junto con el Ministerio de Defensa; 5 son Bases Aéreas militares abiertas al tráfico civil; y el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM), se explota en régimen de concesión.

A través de su filial Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. (en adelante, “Aena Internacional”), la Sociedad también está presente fuera de España. En concreto, Aena Internacional posee una participación mayoritaria del 51 % en la sociedad gestora del Aeropuerto de Londres-Luton, en Reino Unido, y posee participaciones en 12 aeropuertos de México, 2 en Jamaica y 2 en Colombia. Además, en marzo de 2019 se ha adquirido el 100% de la gestión de 6 aeropuertos del Nordeste de Brasil (ANB)¹, poniéndose en marcha los mismos en enero de 2020².

El grupo Aena está conformado por Aena, la sociedad concesionaria AIRM, Aena Internacional, las empresas del Grupo London Luton Airport Holding, así como la sociedad concesionaria ANB.

Entorno empresarial y principales tendencias

En 2019, la actividad de Aena ha registrado nuevos máximos en España, impulsada por el buen comportamiento del sector turístico y del tráfico nacional. Sin embargo, el crecimiento del volumen de pasajeros con origen/destino Reino Unido, consolidado como primer mercado internacional, se ha moderado respecto a 2018. Por su parte, el del segundo mercado internacional, Alemania, se ha contraído ligeramente.

La economía mundial, principal vector determinante de la evolución del tráfico aéreo, se encuentra en una fase de desaceleración sincronizada a nivel global, iniciada en el segundo trimestre de 2018, que se achaca sobre todo al debilitamiento de la actividad manufacturera, mientras las actividades de servicios han mantenido su dinamismo por el momento. En 2019, el Fondo Monetario Internacional ha situado el crecimiento del PIB mundial en el 2,9%, por debajo del 3,6% registrado en 2018; con un crecimiento del 1% en el comercio mundial, también inferior al 3% alcanzado en 2018. *(Para más información, al comienzo del Informe de Gestión se presenta detalle del contexto macroeconómico en el que opera Aena).*

Junto a las consideraciones económicas, cabe mencionar tendencias de índole social, tales como: la creciente preocupación ambiental por parte de los diferentes grupos de interés de Aena o el envejecimiento de la población en Europa (que puede suponer el incremento de los servicios adaptados a usuarios con necesidades especiales), la integración constante de tecnologías de la información, o el desarrollo continuo de productos innovadores (con aplicabilidad y repercusiones en todos los ámbitos).

¹ Cuyo objeto social específico y exclusivo es la prestación de servicios públicos para la ampliación, conservación y explotación de la infraestructura aeroportuaria de los complejos aeroportuarios integrantes del bloque Nordeste de Brasil.

² En enero de 2020 se inicia la gestión de las operaciones en Juazeiro do Norte y Campina Grande. En el resto de aeropuertos se prevé iniciar las operaciones a partir del 13 de febrero de 2020.

Principales tendencias y riesgos a corto, medio y largo plazo que pueden derivarse del contexto en el que opera Aena en 2019:

Tabla. Principales tendencias y riesgos a corto, medio y largo plazo que pueden derivarse del contexto en el que opera Aena en 2019.

Tendencias y riesgos	Escenarios	Actuaciones Aena
Situación política	<ul style="list-style-type: none"> Continúa la incertidumbre en torno al Brexit. En los países de América donde opera Aena, aunque con menor estabilidad que en el mercado europeo, se mantiene favorable el potencial de negocio. 	<ul style="list-style-type: none"> Plan Estratégico Aena 2018-2021. Promociones continuas en el área comercial de la red de aeropuertos españoles. Interlocución con aerolíneas afectadas por el Brexit.
Situación económica y evolución del sector turístico	<ul style="list-style-type: none"> Crecimiento ralentizado de la economía española estable. Impulso del tráfico nacional. Recuperación moderada de destinos alternativos a España. 	<ul style="list-style-type: none"> Fruto del enorme esfuerzo inversor acometido en la década anterior, la red española de aeropuertos ha podido hacer frente de forma exitosa a las cifras de crecimiento de tráfico. Culmina la ampliación del Aeropuerto de Londres-Luton y comienza a plantearse su evolución futura. Aena accede al mercado de Brasil, comenzando a operar en 2020. Incentivo extraordinario para aerolíneas ante la quiebra de Thomas Cook.
Evolución del perfil de las aerolíneas	<ul style="list-style-type: none"> Incremento de la cuota de pasajeros de las aerolíneas de bajo coste, si bien la concentración sigue siendo moderada. La tendencia a la consolidación de aerolíneas se puede traducir en menor competitividad. Acuerdo de fusión AIG - Air Europa. 	<ul style="list-style-type: none"> Aena ofrece incentivos para las compañías aéreas para promover la creación de nuevas rutas a destinos no servidos y de largo radio, así como el crecimiento de pasajeros en aeropuertos pequeños y estacionales. Revisión de las resoluciones de competencia sobre el acuerdo de fusión.
Seguridad operacional y física incluyendo actos terroristas	<ul style="list-style-type: none"> En el entorno europeo se mantiene el riesgo de amenaza terrorista. Aena está expuesta a riesgos relacionados con la operación en los aeropuertos (seguridad operacional y física). Sucesos como atentados terroristas, guerras, epidemias globales o accidentes de aviación, podrían tener un impacto negativo en el tráfico aéreo. 	<ul style="list-style-type: none"> Sistema de Gestión de Seguridad Operacional. Colaboración con las fuerzas de seguridad en el fortalecimiento de los controles de seguridad. Especial esfuerzo en innovación que permite conjugar la calidad del servicio y la máxima seguridad.
Tecnologías de la información y ciberseguridad	<ul style="list-style-type: none"> La mayor exposición e incremento de las amenazas y vulnerabilidades ante ciberataques. 	<ul style="list-style-type: none"> Implementación de un plan de ciberseguridad destinado a reforzar la seguridad de la información de la compañía reforzando los controles existentes y mejorando la capacidad de respuestas ante amenazas.
Estructura accionarial	<ul style="list-style-type: none"> Sector regulado: gestión de la red de aeropuertos con criterios de servicio público, régimen de tarifas aeroportuarias, medidas de seguridad aeroportuaria. 	<ul style="list-style-type: none"> Avances en cumplimiento de objetivos del Plan Estratégico. Nueva estructura organizativa.
Cambio climático	<ul style="list-style-type: none"> Las consecuencias del cambio climático (episodios climáticos adversos y extremos) pueden afectar a la capacidad operativa, la seguridad y la eficiencia de los aeropuertos. Mayor sensibilización medioambiental tanto en la sociedad en general como en el entorno empresarial y gubernamental, donde surgen modelos de colaboración para aprovechar sinergias y potenciar efectos en cascada. 	<ul style="list-style-type: none"> Estrategia de Cambio Climático de Aena. Presencia consolidada en índices ESG, como FTSE4good. Reporte a Carbon Disclosure Project (CDP). Implantación de diversas medidas de eficiencia energética y energías renovables en aeropuertos, junto con una labor de concienciación y sensibilización. Participación en iniciativas internacionales (ACA Program, Net Zero Carbon). Trabajos de colaboración con las aerolíneas y agentes handling para la reducción de emisiones.
Afección a comunidades locales	<ul style="list-style-type: none"> Compatibilización de operaciones aéreas y desarrollo de infraestructuras aeroportuarias con los entornos locales (ruido). 	<ul style="list-style-type: none"> Medidas de mitigación de la afección ambiental y del ruido en los entornos aeroportuarios y espacios especialmente sensibles.
Demandas de los grupos de interés	<ul style="list-style-type: none"> Creciente escrutinio en materia de ética y transparencia. Contribución efectiva al desarrollo sostenible. Evolución del perfil del viajero. 	<ul style="list-style-type: none"> Plan Estratégico de Responsabilidad Corporativa. Mecanismos de análisis de percepción y comunicación con pasajeros y empleados. Participación en alianzas para el desarrollo sostenible.
Cumplimiento normativo	<ul style="list-style-type: none"> Mayor foco en aspectos de cumplimiento normativo a causa de posibles incumplimientos o cumplimiento defectuoso de normas legales, reglas de conducta y demás estándares exigibles. 	<ul style="list-style-type: none"> Sistema de Cumplimiento Normativo incluyendo procedimientos y políticas contra la corrupción y el fraude y política de gobierno corporativo.

Estructura de capital y organización

En las cuentas anuales se ofrece en detalle la estructura actual del capital de Aena del que, como ha sido mencionado previamente, el 51% es titularidad de ENAIRE (entidad pública empresarial dependiente del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana³ y el 49% restante cotiza desde el 11 de febrero de 2015 en las Bolsas de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia (para detalle completo de participaciones a cierre de 2019, puede consultarse el Informe de Gobierno Corporativo). Además, y desde junio de 2015, Aena forma parte del Ibex 35⁴.

Los máximos órganos de gobierno sobre los que recae la responsabilidad de gestión, supervisión y control son la Junta General de Accionistas y el Consejo de Administración, que cuenta con la Comisión Ejecutiva, la Comisión de Auditoría y la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y

Gobierno Corporativo⁵. La selección de consejeros en Aena se fundamenta en un análisis previo de las necesidades, favoreciendo la diversidad de conocimientos, experiencia y género. A 31 de diciembre, el Consejo de Administración de Aena está compuesto por 15 consejeros: 6 independientes, 7 dominicales nombrados a propuesta del accionista mayoritario ENAIRE, 1 dominical en representación de TCI Advisory Services y 1 Consejero Ejecutivo, figura que ostenta el actual Presidente y Consejero Delegado de Aena, Maurici Lucena.

Conforme a lo establecido en el Reglamento del Consejo, la gestión ordinaria de los negocios de la sociedad se encomienda al equipo de dirección y a los órganos ejecutivos correspondientes.

La estructura organizativa de Aena se ha configurado para asegurar el cumplimiento de los compromisos del marco regulatorio (Documento de Regulación Aeroportuaria, DORA 2017-2021)⁶ y al impulso de nuevas líneas de negocio generadoras de valor, como las actividades comerciales e inmobiliarias y la expansión a escala internacional.

En este sentido, destaca la creación de la Dirección de Innovación y Proyectos Estratégicos Transversales, aprobada por el Consejo de Administración en septiembre de 2019 con el objetivo de impulsar el alineamiento del Plan Estratégico con áreas críticas como la sostenibilidad, la innovación, la transformación digital, la búsqueda de la excelencia en la experiencia del cliente.



³ Anterior Ministerio de Fomento nueva denominación desde 13 de enero de 2020.

⁴ Para más información se puede consultar el Informe de Gobierno Corporativo disponible en la web corporativa de Aena.

⁵ En la web corporativa pueden consultarse la composición, responsabilidades y reglamentos de funcionamiento de dichos órganos.

⁶ Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA): instrumento que establece las condiciones mínimas necesarias para garantizar la accesibilidad, suficiencia e idoneidad de las infraestructuras aeroportuarias y la adecuada prestación de los servicios básicos de la red de aeropuertos.

Composición del Comité de Dirección (31/12/2019)

Maurici Lucena Betriu
Presidente-
Consejero Delegado



Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales (especialidad Economía) por la Universidad Pompeu Fabra (UPF), y Máster en Economía y Finanzas por el Centro de Estudios Monetarios y Financieros (CEMFI) del Banco de España.

Hasta su incorporación a Aena, ha desarrollado diversas posiciones directivas tanto en el sector público como en el privado, así como actividad docente. Entre otros cargos, fue diputado y portavoz del Grupo Parlamentario Socialista en el Parlamento de Cataluña desde diciembre de 2012 hasta octubre de 2015.

Es Presidente del Consejo de Administración y Consejero delegado de Aena desde el 16 de julio de 2018.

Es además Presidente del Consejo de Administración de Aena, Desarrollo Internacional

Javier Marín San Andrés
Director General de
Aeropuertos



Ingeniero Superior Aeronáutico por la Universidad Politécnica de Madrid. Ha cursado los Programas de Dirección Económica y Financiera por la Cámara de Comercio de Madrid y el de Alta Dirección (PADE) por el IESE.

Hasta su incorporación a Aena, trabajó en la Universidad Politécnica de Madrid, en la Dirección General de Aviación Civil, en el Centro Experimental de París de la Organización Eurocontrol y en Indra.

En la actualidad además de su cargo en Aena, es Consejero Delegado de Aena Desarrollo Internacional y Consejero de la Sociedad Concesionaria de Aeroportos do Nordeste do Brasil.

Es también miembro del Comité Ejecutivo del Consejo Europeo de ACI (Airports Council International) y del Consejo Territorial de Madrid del IESE, Alumni Association

María José Cuenda Chamorro
Directora General Comercial,
Inmobiliario y de Desarrollo
Internacional



Licenciada en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad de Extremadura, es MBA por el Instituto de Empresa y graduada en el Programa de Desarrollo Directivo del IESE.

Se incorporó a Aena en 1996 en el área de comercial y marketing del aeropuerto de Palma de Mallorca. Desde entonces ha desempeñado los puestos de jefa de la División Comercial del aeropuerto de Tenerife Sur; directora del aeropuerto de Almería; jefa de la División de Gestión de la Red Comercial y de Servicios Comerciales; directora de Desarrollo Comercial y directora de Servicios Comerciales.

En la actualidad además de su cargo en Aena, es Consejera Delegada de Aena Desarrollo Internacional.

Amparo Brea Álvarez
Directora de Innovación y
Proyectos Estratégicos
Transversales



Ingeniera Aeronáutica por la Universidad Politécnica de Madrid, ha realizado el Programa de Alta Dirección de Empresas (IESE) y ha obtenido el Título de Gestión de Proyectos MPM (CEU).

Desde su incorporación en Aena en el año 1996, ha desempeñado diferentes responsabilidades, entre las que cabe reseñar: directora de Infraestructuras, directora de Planificación de Infraestructuras, directora de Planificación de Infraestructuras e Inversiones y directora de Planificación y Medio Ambiente.

Ángel Luis Sanz
Director de la Oficina de la
Presidencia, Regulación y Políticas
Públicas



Ingeniero Aeronáutico por la Universidad Politécnica de Madrid; cuenta además con un Programa de Desarrollo Directivo por ESADE Business School. Hasta su incorporación en Aena, ha ocupado diferentes puestos directivos tanto en el sector público como en el privado.

Desde noviembre de 1994 hasta febrero de 2002 trabajó en Indra Sistemas, S.A., como responsable de relevantes proyectos de ingeniería de mantenimiento y de la supervisión y control de proyectos para el Ejército del Aire. En marzo de 2002 se incorporó a Isdefe, S.A., empresa para la que ha trabajado hasta la actualidad, desempeñando diferentes responsabilidades como jefe de proyecto, gerente de logística de adquisiciones y gerente de ingeniería de costes; y gestionado diversos proyectos de consultoría y asistencia técnica para la Administración General del Estado y las Instituciones Europeas.

Juan Carlos Alfonso Rubio
Secretario General y del Consejo de
Administración



Licenciado en Derecho por la Universidad Autónoma de Madrid, es especialista en Derecho Regulatorio y Abogado del Estado. Ha cursado el Programa Hot Top del IESE y el Programa de Dirección Internacional del ICEX-CECO.

Antes de su incorporación a Aena ha ocupado diferentes puestos tanto en el ámbito público como en el privado: ha tenido diferentes responsabilidades como Abogado del Estado, y ha sido secretario del Consejo de Administración y director de la Asesoría Jurídica de Correos y Telégrafos; socio responsable del área de Telecomunicaciones y Derecho Público en KPMG Abogados; director de la Asesoría Jurídica de Sogecable; director de Coordinación de la Sociedad Estatal de Loterías y Apuestas del Estado; subdirector general de Regulación del Juego del Ministerio de Economía y Hacienda; Secretario General y del Consejo de Administración del ICEX España Exportación e Inversión y, en su última etapa, Secretario General y vicesecretario del Consejo de Administración de CESCE.

José Leo Vizcaíno
Director Económico-Financiero



Licenciado en Ciencias Económicas por la Universidad Autónoma de Madrid, es director económico-financiero de Aena desde julio de 2015.

Desde septiembre de 2006 hasta junio de 2015, fue director financiero del Grupo BAA, actual Heathrow Airport Holdings, y miembro de su Consejo de Administración. De 2003 a 2006, fue director financiero de AMEY plc, empresa de mantenimiento de infraestructuras de transporte y facility management del Reino Unido.

Anteriormente, fue director general de Ferrovial Telecomunicaciones (1991-2003); director financiero y de Desarrollo de Negocio de AGROMAN (1995-1999).

Ha sido miembro del Main Committee del 100 Group of Finance Directors que agrupa a los CFO y Finance Directors de las empresas del FT100 y otras empresas de gran tamaño y peso en la economía del Reino Unido.

Begoña Gosálvez Mayordomo
Directora de Organización y Recursos
Humanos



Licenciada en Derecho por la Universidad Complutense de Madrid y graduada en Programa de Desarrollo Directivo (PDD) del IESE (2005).

Posee una dilatada experiencia de más de veinte años en el área de Recursos Humanos, donde ha desempeñado diferentes responsabilidades.

María Gómez Rodríguez
Directora de Comunicación



Licenciada en Periodismo por la Universidad Carlos III de Madrid, experta en Información Económica por la Universidad de Zaragoza y la Asociación de Periodistas de Información Económica, y técnico en Mercados Financieros por el Instituto de Estudios Bursátiles.

De enero a septiembre de 2018, ocupó el cargo de directora de Comunicación Digital en Banco Sabadell. De marzo de 2015 a diciembre de 2017, fue responsable de Social Media & Financial Contents en Banco Sabadell. De abril de 2007 a abril de 2015, fue redactora Web y Televisión en www.bolsamania.com.

Mercados en los que opera Aena

Como ya se ha indicado al comienzo del capítulo, Aena gestiona aeropuertos tanto en Europa como en América.

La red de 46 aeropuertos y 2 helipuertos operados por Aena en España está formada por los tres aeropuertos más importantes de la misma (Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y Palma de Mallorca); y por cuatro grupos en los que se engloban el resto de aeropuertos. El Grupo I está compuesto por todos aquellos aeropuertos con un volumen superior a 2 millones de pasajeros por año; el Grupo II lo forman aquellos aeropuertos con un volumen de pasajeros entre 0,5 millones y 2 millones por año; el Grupo III engloba a los aeropuertos que reciben menos de 0,5 millones de pasajeros al año; y, por último, el Grupo Canarias, al que pertenecen los 8 aeropuertos ubicados en las Islas Canarias.

Fuera de España, el Grupo gestiona el aeropuerto de London Luton Airport en Reino Unido, teniendo Aena Desarrollo Internacional una participación mayoritaria del 51%, así como los recientemente adquiridos con motivo de la adjudicación en 2019⁷ del 100% de la gestión de 6 aeropuertos del Nordeste de Brasil, - entre los que se encuentran los aeropuertos de Recife, Maceió, Aracajú, Campina Grande, João Pessoa y Juazeiro do Norte, en los que Aena comenzará a operar a principios del año 2020.

A su vez, Aena Desarrollo Internacional mantiene participaciones en las empresas que operan los aeropuertos de Alonso Bonilla Aragón (Cali) y Rafael Núñez (Cartagena de Indias) en Colombia; los aeropuertos de Montego Bay y Kingston, en Jamaica; y 12 aeropuertos en México.

Todas estas operaciones internacionales se desarrollan de acuerdo con la normativa internacional y los ordenamientos jurídicos específicos de los países de implantación, estando igualmente alineadas con las políticas de Aena.

Servicios que presta Aena

Aena desarrolla sus actividades en tres segmentos de mercado:

- ▶ Aeropuertos: Este segmento se divide, a su vez, en dos líneas de negocio: (a) el Aeronáutico, que incluye tanto las Actividades Reguladas como las No Reguladas y (b) la actividad comercial.

Como Actividades Reguladas se entienden todas aquellas referidas a las prestaciones patrimoniales públicas reguladas en la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia y la Directiva 2009/12/EC, recogidas a su vez en el DORA. Estas actividades incluyen, no de manera exhaustiva, aterrizaje de aeronaves, atención a pasajeros, pasarelas telescópicas, servicios de handling, carga, seguridad, catering a bordo, estacionamientos y carburantes.

Por otro lado, las Actividades No Reguladas son aquellas para las cuales Aena tiene poder de discreción para fijar las tasas que cobra a las aerolíneas por el uso de las instalaciones aeroportuarias. Entre estas actividades se encuentran el suministro de energía, el uso de mostradores de embarque, servicio de acceso fast-track, etc.

- ▶ La actividad comercial engloba todos los ingresos percibidos de las tiendas libres de impuestos, el alquiler de espacios para tiendas, restauración, parking y alquiler de vehículos, servicios VIP, publicidad y otro tipo de actividades comerciales.
- ▶ Servicios inmobiliarios: Incluye la operación y gestión de los inmuebles, suelo, hangares, almacenes y zona de carga.
- ▶ Negocio Internacional: Incluye toda la actividad que Aena Desarrollo Internacional desempeña fuera de España.

En apartados precedentes de este Informe de Gestión se incluye información detallada sobre las instalaciones gestionadas por la Compañía, tráfico de pasajeros, actividad de las aerolíneas, actividad comercial y ejecución de inversiones, así como la información financiera de referencia (en particular, en el apartado 3). Áreas de negocio se detallan los ingresos y costes asociados a cada actividad, así como los hechos más relevantes acontecidos en 2019 en relación con todos los ámbitos de negocio).

⁷ En el mes de marzo tiene lugar la subasta y adjudicación provisional, y en octubre 2019 se inicia el período de concesión.

14.1.2. La gestión de riesgos y sus impactos

La Política⁸ y el Sistema de Control y Gestión de Riesgos permite a Aena afrontar con seguridad las amenazas e incertidumbres de cualquier naturaleza que puedan afectar a la Sociedad. Sus objetivos son:

- El logro de los objetivos estratégicos del Grupo.
- La defensa de los derechos de los accionistas y de cualquier otro grupo de interés significativo de Aena.
- La protección de la solidez financiera y la sostenibilidad de Aena.
- El desarrollo de las operaciones en los términos de seguridad y calidad previstos.
- Salvaguarda de la reputación de Aena.

A través de este Sistema, los riesgos financieros y no financieros se clasifican en función de su naturaleza y se establecen los mecanismos de control necesarios.

TIPO DE RIESGO	CONTENIDO	MECANISMOS DE CONTROL
ESTRATÉGICOS	Son riesgos que pueden surgir como consecuencia de optar por una determinada estrategia empresarial, así como aquellos derivados de fuentes externas o internas que podrían influir directa o indirectamente de manera significativa en el logro de los objetivos del Grupo y en la visión a largo plazo. Se incluyen en esta categoría de riesgos aquellos con origen en cambios en el entorno en el que opera el Grupo (político, económico y social), en el entorno competitivo (mercado aeronáutico y no aeronáutico), cambios que afecten a las tarifas y las operaciones, etc. Todos los riesgos relacionados con el modelo de Gobierno se enmarcan dentro de esta tipología.	<ul style="list-style-type: none"> • Seguimiento Plan Estratégico 2018-2021. • Planes Directores. • Política de Gestión Integrada de Calidad, Medio Ambiente y Eficiencia Energética. • Plan de captación de tráfico aéreo y fidelización de compañía aéreas. • Interlocución con instituciones, organismos y aerolíneas afectadas por el Brexit. • Estrategia ante el cambio climático y análisis de escenarios climáticos y evaluación de necesidades de adaptación en los aeropuertos. • Iniciativas para la realización del proceso de consulta quinquenal del DORA, y del proceso de consulta anual de tarifas para el siguiente ejercicio.
OPERACIONALES	Son los riesgos de sufrir pérdidas o una reducción de la actividad debido a la inadecuación o a fallos en los sistemas y controles internos o en los procesos. Son riesgos operacionales, entre otros, los derivados de fallos en la seguridad de las infraestructuras y los sistemas, ejecución de inversiones, coordinación de operaciones y control aéreo, así como otros relacionados con las relaciones laborales y los recursos humanos.	<ul style="list-style-type: none"> • Sistema de gestión de seguridad operacional. • Planes de autoprotección y procedimientos de contingencia, preparación y respuesta ante emergencias. • Modelo Organizativo y Política de seguridad de la información. • Planes de recuperación de los sistemas ante desastres (DRP). • Plan de ciberseguridad. • Auditorías externas de seguridad aeroportuaria (<i>safety & security</i>). • Centros de Gestión de Incidencias Aeroportuarias • Plan de actuación en caso de aviso de explosivo. • Gestión de la afección acústica y procedimientos de actuación para asegurar la correcta gestión de planes y proyectos con impacto medioambiental. • Sistema de Gestión Integrado de Calidad y Medioambiente. • Proceso y programas de RRHH (de planificación y organización, gestión de la formación, de selección y desarrollo de personal). • Sistema de Prevención de Riesgos Laborales. • Procedimiento de planificación, control y ejecución de inversiones.
FINANCIEROS	Eventos que puedan ocasionar impactos negativos y afectar significativamente a los resultados de las operaciones financieras, normalmente derivados de los riesgos de mercado, crédito o liquidez.	<ul style="list-style-type: none"> • Aavales, fianzas o prepago exigido a los clientes. • Instrumentos de cobertura de tipo de interés. • Sistema de control de la información financiera (SCIIF).

⁸ Revisada y aprobada por el Consejo de Administración en enero de 2020.

TIPO DE RIESGO	CONTENIDO	MECANISMOS DE CONTROL
DE CUMPLIMIENTO	Son riesgos relacionados con el carácter de obligatoriedad de las normas legales establecidas por los distintos organismos e instituciones de ámbito nacional e internacional relacionados con el cumplimiento de la legislación general (medioambiental, mercantil, penal, fiscal, laboral...), regulación sectorial y las normativas internas.	<ul style="list-style-type: none"> • Código de Conducta. • Política de Cumplimiento Normativo. • Sistema de Cumplimiento Normativo. • Política Fiscal Corporativa. • Política contra la Corrupción y el Fraude.
DE INFORMACIÓN	Son riesgos relacionados con la fiabilidad en la elaboración y obtención de información (financiera y no financiera), tanto interna como externa, relevante para el Grupo.	<ul style="list-style-type: none"> • Sistema de control de la información financiera (SCIIF). • Supervisión de la información financiera y no financiera por parte de los órganos de gobierno.

La gestión del Sistema de Control y Gestión de Riesgos corresponde a los órganos de gobierno de la compañía, incluyendo a las direcciones corporativas:

ÓRGANO DE GOBIERNO/ ÁREA DE GESTIÓN	RESPONSABILIDADES	ACTUACIONES
Consejo de Administración	Define, actualiza y aprueba la Política de Control y Gestión de Riesgos de Aena, y fija el nivel de riesgo aceptable en cada situación, siendo el responsable último de la existencia y funcionamiento de un sistema de gestión de riesgos adecuado y efectivo.	Aprueban la Política de Control y Gestión de Riesgos y supervisan la existencia y funcionamiento de un sistema de gestión de riesgos efectivo, incluyendo la aprobación de la actualización del mapa de riesgos.
Comisión de Auditoría	Supervisa los sistemas de control interno y gestión de riesgos, asegurándose de que éstos se identifiquen, gestionen y mantengan en los niveles planificados.	
Direcciones corporativas	Identifican y evalúan los riesgos que están bajo su área de responsabilidad, así como de las actividades mitigadoras, proponiendo y reportando los indicadores para su seguimiento; estableciendo planes de acción para mitigar los riesgos e informando sobre la eficacia de los mismos.	Documentan la gestión de los riesgos a su cargo de acuerdo a parámetros previamente definidos y aprobados (actividades mitigadoras e indicadores), evalúan la ejecución de las medidas implantadas y participan en la identificación y evaluación de riesgos.
Dirección de Auditoría	Supervisa el correcto funcionamiento del Sistema de Gestión de Riesgos. Reporta al Comité de Dirección y a la Comisión de Auditoría. Homogeneiza y consolida informes relativos a la identificación y evaluación de riesgos y sus correspondientes indicadores, actividades mitigadoras y planes de acción, elaborados por las áreas corporativas y operativas de la Sociedad.	Colabora en la identificación de los riesgos a los que la organización está expuesta y consolida información de las Direcciones corporativas, reportando a los órganos de gobierno.

El sistema de gestión de riesgos implica que se lleve a cabo una evaluación de los riesgos identificados, basada en el impacto y la probabilidad de ocurrencia. En función del impacto económico, operativo o reputacional y de su probabilidad, se determinan unos umbrales de tolerancia que, en caso de ser superados, suponen la puesta en marcha de las correspondientes actividades mitigadoras y planes de acción.

El mapa de riesgos corporativo identifica 23 riesgos, para los que se han establecido indicadores clave de seguimiento y detección de posibles desviaciones respecto a los umbrales de tolerancia establecidos. De acuerdo a lo establecido en la Política de Control y Gestión de Riesgos, se han delimitado actividades que mitigan dichos riesgos, dotando al sistema con planes de acción y contingencia con el objetivo de reducir la criticidad de los riesgos o responder ante su posible materialización. Estas actuaciones están siendo aplicadas con el objetivo de reducir el impacto y la probabilidad de los riesgos a niveles aceptables.

La descripción del Sistema Gestión de Riesgos de Aena junto con los principales riesgos que afectan la compañía a corto, medio y largo plazo, considerados en el mapa de riesgos corporativos, se detallan en el apartado E del Informe Anual de Gobierno Corporativo.

14.1.3 Marco de referencia y políticas corporativas

La naturaleza de Aena le confiere un régimen jurídico que debe conjugar la regulación pública y la privada a la que está sometida la Compañía. Entre los ámbitos que pueden verse afectados por esta naturaleza jurídica singular se encuentran, por ejemplo, la política de remuneraciones de consejeros o directivos, el régimen de responsabilidad de los consejeros, la adquisición de participaciones mayoritarias en otras sociedades, o la contratación de personal, entre otros.

En este contexto, el régimen jurídico aplicable a Aena como Sociedad Mercantil Estatal y, por ende, como parte del Sector Público Institucional Estatal, viene determinado por los artículos 166.1.c) de la Ley 33/2003 del Patrimonio de las Administraciones Públicas y 2.2.c) de la Ley 47/2003 General Presupuestaria, así como por la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público. A su vez, como Sociedad Anónima Cotizada, le resulta de aplicación el artículo 495 del Real Decreto Legislativo 1/2010, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital así como el Real Decreto Legislativo 4/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Mercado de Valores.

Su marco regulatorio está integrado por un nutrido conjunto de normas de diverso rango y ámbito de aplicación. A la normativa propia de las empresas públicas y de las cotizadas a la que se ha hecho referencia, se unen otras específicas como el 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, tanto como la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, que establecen el marco jurídico aeroportuario español; y el

Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA), que es el instrumento que establece las condiciones mínimas necesarias en la gestión aeroportuaria.

Asimismo, se encuentra sujeta a normativa de contratación y transparencia tal como la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014; la Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales; la Ley 19/2013 de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Buen Gobierno o la Ley 40/2015 de Régimen Jurídico del Sector Público, así como otras de carácter sectorial.

Paralelamente, Aena está sujeta a los requisitos establecidos en la normativa europea en materia de seguridad aeroportuaria y operacional así como por distintas disposiciones de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA), la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) y la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Finalmente, está sujeta a los requerimientos en materia de calidad y medio ambiente derivados entre otros, de la aplicación de las normas ISO 20906, ISO 9001:2015, ISO 14001:2015, ISO 27002:2013, ISO 19600, el Reglamento UE nº139/2014 o Airport Carbon Accreditation, a los que voluntariamente se ha adherido.

Para articular con eficacia y eficiencia esta conjunción de factores con la consecución de los objetivos estratégicos, Aena dispone de herramientas dinámicas, concebidas

para evolucionar y adaptarse a los cambios que puedan surgir y que constituyen el marco de actuación específico de la Compañía. La principal herramienta es el Plan Estratégico 2018-2021, al que se unen una serie de políticas corporativas aprobadas por el Consejo de Administración, y publicadas en la página web de la Compañía:

- Política de gobierno corporativo.
- Política de cumplimiento normativo.
- Código de Conducta⁹
- Política contra la corrupción y el fraude.
- Política fiscal corporativa.
- Política de comunicación de Aena.
- Política de comunicación y relación con inversores.
- Política de retribución del accionista.
- Política de selección de candidatos a Consejeros.
- Política de gestión Integrada de calidad, medio ambiente y eficiencia energética.
- Política de responsabilidad corporativa.

Asimismo, la compañía cuenta con una política de control y gestión de riesgos, y un reglamento de conducta en los mercados de valores.

De cara a 2020 se plantea la revisión de las políticas corporativas y, en aquellos casos en los que resulte necesario, proceder a la modificación de aquellos aspectos de su contenido que requieren de actualización. Asimismo, se refuerza el compromiso de Aena en determinadas materias que requieren de una política específica, como Derechos Humanos o seguridad de la información (como se detalla en los capítulos correspondientes).

⁹ Las empresas del Grupo London Luton Airport Holding cuentan con normas de conducta aprobadas por sus Consejos de Administración, aplicables a sus empleados, directivos y consejeros. El Grupo se encuentra actualmente en un proceso de revisión de su sistema de cumplimiento, así como de sus políticas y procedimientos para su mejora y mayor eficiencia.

Aena Brasil cuenta con un Código de Conducta aprobado por su Consejo de Administración, aplicable a sus empleados, directivos y consejeros. Dada su reciente constitución, actualmente se encuentra en proceso de diseño e implantación de un sistema de cumplimiento. El Código de conducta de Aena aplica también a las sociedades participadas íntegramente por Aena y domiciliadas en España, con lo que resulta de aplicación a Murcia y Aena Internacional.

Sistema de cumplimiento normativo y canal de denuncias

El Sistema de Cumplimiento Normativo está orientado a prevenir o mitigar no solo los riesgos penales, sino el riesgo de que se cometan actuaciones contrarias a la normativa interna o externa aplicable a Aena, garantizando la legalidad de los actos que en el ejercicio de sus actividades profesionales realicen los empleados, directivos y administradores de la Sociedad.

Los elementos esenciales de dicho Sistema de Cumplimiento, disponible en la web corporativa, se recogen en algunos de los documentos mencionados anteriormente: Código de Conducta, Política de cumplimiento normativo, Política contra la corrupción y el fraude y canal de denuncias.

A través del canal de denuncias, se reciben las denuncias, así como otras comunicaciones de

conductas irregulares que puedan implicar la comisión de algún acto contrario a la legalidad, a las políticas y procedimientos de la Compañía, o a las normas de actuación contempladas en el Código de Conducta.

Su regulación se encuentra en el Procedimiento de Gestión del Canal de Denuncias y de las Comunicaciones de Actuaciones Irregulares, al que se accede través de la página de inicio de la Intranet. Desde abril de 2019, está disponible un canal de denuncias externo, accesible a través del sitio web de Aena, que permite a los grupos externos plantear sus denuncias o consultas.

Asimismo, el Consejo de Administración ha designado una Dirección de Cumplimiento y un órgano interno colegiado, el Órgano de Supervisión y Control de Cumplimiento (OSCC), responsables de la supervisión, control y evaluación del correcto funcionamiento del Sistema y

encargados de gestionar el canal de denuncias, garantizar la confidencialidad de las personas que denuncian, así como de los denunciados.

En el año 2019 se han recibido un total de 127 denuncias, de las cuales:

- ▶ 74 son reclamaciones por la prestación de servicios aeroportuarios, y han sido derivadas al área de gestión responsable.
- ▶ 53 se han considerado propiamente como denuncias. De ellas:
 - 14 han sido recibidas por el canal interno,
 - 39 por el canal externo.

Según su naturaleza, en los correspondientes apartados del EINF se detallan las denuncias recibidas, así como los procedimientos seguidos para asegurar su correcto tratamiento.

Protección de datos

Durante el año 2019, se culminó el proceso de adaptación a la Ley Orgánica de Protección de Datos y Garantías de Derechos Digitales, normativa publicada en diciembre de 2018, terminándose de consolidar la implantación del Reglamento Europeo de Protección de Datos. Asimismo, se han adaptado a dicha normativa todos los nuevos tratamientos de datos de carácter personal que se han detectado e iniciado en este periodo, dentro de la obligación y el compromiso con esta normativa de tener en cuenta la protección de los datos personales desde las primeras fases de diseño de cualquier producto o servicio que vaya a manejar este tipo de datos (privacidad desde el diseño). Respecto a medidas de seguridad, se han implantado las medidas necesarias en función del riesgo para garantizar los derechos y libertades de los interesados respecto al tratamiento de sus datos personales.

Igualmente, se ha continuado con el proceso continuo de revisión de los tratamientos de datos personales, actualizando las correspondientes políticas de privacidad, el análisis de riesgos y las medidas a implantar.

En el ámbito de formación, se está revisando la formación *on line* para todos los trabajadores. Mensualmente, se realizan videoconferencias con los coordinadores de Grupos de Aeropuertos de protección de datos y se prevé reforzar la formación y concienciación a este colectivo con jornadas presenciales.

En 2019, no se han detectado brechas de seguridad de datos personales y se han atendido los requerimientos que se han recibido de la Agencia Española de Protección de Datos, no habiéndose producido vulneraciones de la normativa de protección de datos. Así mismo, se han realizado las actuaciones necesarias para la adaptación de

los pliegos de prescripciones de Contratación al Real Decreto Ley 14/2019, de 31 de octubre, por el que se adoptan medidas urgentes por razones de seguridad pública en materia de administración digital, contratación del sector público y telecomunicaciones.

Por otra parte, la función del delegado de protección de datos se ha reforzado en 2019. Su equipo se ha dotado de recursos para poder acometer más adecuadamente las funciones encomendadas por la regulación.

Por último, se ha establecido un programa de auditorías internas de los aeropuertos para comprobar el grado de adecuación a la normativa y detectar y subsanar las deficiencias que, en su caso, se descubran. De cara al año 2020, se prevé continuar con dicho programa y realizar, además, la primera auditoría bienal adaptada a esta nueva normativa, tras haber transcurrido dos años de su plena implantación.

14.1.4 Objetivos y estrategias: el Plan Estratégico 2018-2021

Aena está inmersa en un proceso de desarrollo constante, fundamental para adaptarse a las demandas del entorno, y asegurar la creación continuada de valor para todos los grupos de interés. Este proceso de transformación se adapta a las principales tendencias que reafirman la visión estratégica de la Compañía: seguir siendo empresa líder en el mundo en gestión de infraestructuras aeroportuarias.

El Plan Estratégico 2018-2021 de Aena persigue consolidar su crecimiento e impulsar nuevas líneas de negocio generadoras de valor, en el marco de un modelo integrado de crecimiento sostenible que se articula alrededor de 9 líneas de actuación. Para realizar el

seguimiento y control del cumplimiento de este Plan Estratégico 2018-2021, Aena creará la Oficina de Gestión y Seguimiento del Plan. Para cada una de las líneas estratégicas se elabora un Plan de Seguimiento detallado con las fases a desarrollar y sus calendarios.

Todos estos objetivos se incorporan en los procesos de planificación operativa de la Compañía. La Unidad de Planificación Estratégica, dependiente de la Dirección Financiera, es la encargada de esta Oficina de Gestión y Seguimiento del Plan. Semestralmente, el informe de seguimiento se presenta al Consejo de Administración, previamente validado por el Comité de Dirección de Aena.



Durante 2019, se han realizado avances significativos en el despliegue del Plan Estratégico, materializados a través de distintas iniciativas enfocadas a garantizar la consecución de sus objetivos:

Plan de desarrollo inmobiliario



Extensión del contrato duty free



Plan fotovoltaico



Concesión del grupo aeroportuario del Nordeste de Brasil



Plan de "Employer Branding"



Nuevas incorporaciones en plantilla



De manera integral, estas líneas de actuación contribuyen no solo al progreso de la Compañía, sino al de toda la sociedad en su conjunto, en línea con los Objetivos de Desarrollo Sostenible que integran la Agenda 2030



AGENDA
2030

**Rumbo
al Desarrollo Sostenible**



Empresa comprometida con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de Naciones Unidas

2015 — 2030

Principales

indicadores de desempeño 2019

El desempeño económico, social y ambiental de Aena se pone de manifiesto en una serie de indicadores clave, reflejo de la evolución de la Compañía al cierre del ejercicio, que se muestra en la tabla siguiente, y se completa a lo largo del presente Estado de Información No Financiera, para cada ámbito temático.

Asimismo, el apartado 8: Ficha Técnica, describe el marco internacional utilizado para su elaboración, así como la localización de cada contenido requerido por la Ley 11/2018 y su correspondencia con el estándar GRI.

Indicadores claves de los resultados no financieros	2018	2019
Capital social (miles de euros)	1.500.000	1.500.000
Valor máximo de la acción (€)	179,5	178,05
Cifra de negocios (M€)	4.320,3	4.503,3
Pasajeros (millones)	280,3	293,2
Inversiones en seguridad (M€)	131,8	132,63
Inversiones en calidad (M€)	47,3	47,6
Plantilla (nº)	8.436	8.878
% de mujeres	35,7%	36,6%
Inversiones en formación (M€)	2,5	2,3 ¹⁰
Reducción del consumo energético (kWh/ATU) ¹¹	5%	2,5%
Inmuebles insonorizados (nº)	23.898	24.395
Contribución fiscal (M€)	761,8	826,6
% Proveedores locales	99,70%	98,31%

Como resultado, el compromiso de Aena con la sostenibilidad ha sido valorado y reconocido a lo largo de 2019 por diferentes instituciones nacionales e internacionales:

- ▶ Aena renueva su inclusión en el FTSE4good, siendo destacad su excelente gestión ambiental, social y de gobierno.
- ▶ La organización internacional Carbon Disclosure Project (CDP) reconoce a Aena por su compromiso contra el cambio climático, tras una evaluación en la que se valora su estrategia y las acciones llevadas a cabo en esta materia.
- ▶ La Plataforma #Por el Clima, impulsada por ECODES y el Ministerio de Transición Ecológica reconoce el proyecto Fotovoltaico de Aena como uno de los “101 ejemplos empresariales de acciones climáticas” destacados por su compromiso y contribución a la lucha frente a la emergencia climática.
- ▶ Aena es galardonada por la revista ComputerWorld con el Premio ComputerWorld 2019 en la categoría Innovación en el Sector Transporte.
- ▶ Aena es reconocida por el Informe Reporta, elaborado por Deva, por la excelente información que ofrece a sus accionistas y grupos de interés. Este informe valora y clasifica a las empresas del Índice General de la Bolsa de Madrid (IGBM) por la calidad de sus reportes anuales.
- ▶ La Asociación Española de Contabilidad y Administración de Empresas (AECA) otorga a Aena una mención honorífica, en la XVIII edición de su Premio a la Transparencia Empresarial, reconociendo la mejora experimentada por la Compañía en la modalidad Cotizadas en el Ibex 35.
- ▶ Aena recibe el premio Mejor Proyecto de Innovación de la Asociación para el Desarrollo de la Experiencia de Cliente (DEC) por la implantación del reconocimiento facial en el aeropuerto de Menorca.
- ▶ Merco (el monitor empresarial de reputación corporativa de referencia en España e Iberoamérica) vuelve a colocar a Aena entre las 100 empresas con mejor reputación de España, en concreto, en la posición 40 de su ranking Merco Empresas y Líderes España 2019. Aena ocupa el primer puesto del ranking sectorial de Infraestructuras y Servicios.
- ▶ Aena es elegida como una de las empresas favoritas para trabajar por los estudiantes universitarios españoles, según el estudio Most Attractive Employers, realizado por Universum.
- ▶ La Directora de Planificación y Medio Ambiente de Aena, es galardonada en los premios Madrid Woman's Week 2019 en la categoría de “Mujer Directiva”.

¹⁰ La agregación de los importes correspondientes a España, Reino Unido y Brasil se ha calculado con los tipos de cambio de la libra esterlina y el real brasileño frente al euro a 31 de diciembre de 2019. Fuente: Banco de España

¹¹ ATU es un parámetro que refleja la actividad de un aeropuerto, teniendo en cuenta sus aeronaves, pasajeros y el volumen de carga anuales. ATU = Pasajeros + (100 * Aeronaves) + (10 * mercancías).

14.2. Protección del entorno: cuestiones medioambientales

14.2.1 Marco de gestión medioambiental

Como muestra del notable impulso recibido en los últimos años, Aena consolida en el Plan Estratégico 2018-2021 la integración de la variable ambiental en la toma de decisiones de la gestión aeroportuaria, tanto en la fase de planificación de las infraestructuras, como en la explotación de los aeropuertos. En este sentido, el Plan Estratégico establece los siguientes objetivos de cara a 2021:

- Reducción del 30% en las emisiones de CO₂/ATU.
- Reducción del 17,5% del consumo eléctrico/ATU.
- Insonorización de 29.000 viviendas y edificaciones de usos sensibles, incluidas en los planes de aislamiento acústico.
- Minimización y control del consumo de agua.
- Reducción de residuos.
- Plan de gestión de biodiversidad.

Estas previsiones se complementan con la “Estrategia de cambio climático” de Aena, aprobada en 2018, y reformulada en 2019, de acuerdo con las demandas crecientes del entorno.

De manera específica, la estrategia se orienta a maximizar la eficiencia energética y promover la utilización de energía procedente de fuentes renovables en autoconsumo, así como soluciones innovadoras para reducir la huella de carbono de la Compañía.

En este ámbito, Aena se compromete a alcanzar la compra del 100% de energía eléctrica de origen renovable en 2020; a desplegar puntos de recarga para vehículos eléctricos en todos los aeropuertos de la red, que se instalarán en el periodo de 2019 a 2021; y a ampliar la instalación de equipos de energía renovable fotovoltaica en autoconsumo a gran

escala, hasta alcanzar el 70% del abastecimiento a partir del 2026, gracias al Plan Fotovoltaico de Aena.

Todo ello permitirá alcanzar los siguientes objetivos a medio-largo plazo:

- **2025:** reducción del 40% de las emisiones de CO₂/ATU.
- **2030:** neutralidad de carbono de acuerdo con el nivel 3+ o Acreditación de carbono de ACI EUROPE en los principales aeropuertos (Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat).
- **2050:** cero emisiones netas de todos los aeropuertos de Aena.

Riesgos ambientales, provisiones y garantías

Durante el año 2019 se ha puesto de manifiesto la preocupación, a nivel mundial, por el cambio climático y sus consecuencias; entre ellas, los episodios climáticos adversos, que pueden afectar a la capacidad operativa, la seguridad y la eficiencia de los aeropuertos. A este respecto, el sector del transporte aéreo, se estima que aporta un 2,5% de las emisiones de CO₂ a nivel global, lleva trabajando desde hace años para alcanzar una transición hacia un modelo más sostenible, con fuentes energéticas bajas en emisiones y medios de desplazamiento limpios.

Asimismo, en el caso particular del transporte aéreo, pese a su indiscutible contribución en términos de cohesión, se ha observado la aparición de corrientes de opinión que invitan a minimizar su utilización, limitando el tráfico y reduciendo las emisiones asociadas al mismo.

A esta situación se suma la aparición de normativas cada vez más exigentes en los países comprometidos con la lucha climática, así como la propia transición que llevan realizando las compañías aéreas en busca de un impacto menor, que puede conseguirse con el uso de combustibles sostenibles para la aviación y modelos de aeronaves más eficientes.

Si bien la afección más directa de este cambio de contexto social y económico recae sobre las aerolíneas, la Compañía, como gestora de servicios aeroportuarios, se ve involucrada en la medida en que se pueden producir modificaciones en las demandas por parte de sus clientes y, por tanto, ver afectada directamente a su actividad.

A este respecto, Aena implementa actuaciones que permiten una gestión más sostenible de sus instalaciones, como parte de la cadena de valor del transporte aéreo, reduciendo los impactos ambientales negativos asociados a la actividad aeroportuaria, así como impulsando actuaciones de colaboración con las aerolíneas y otros grupos de interés.

Principales indicadores 2019

- Principales recursos dedicados a la prevención de riesgos ambientales. Gastos e inversiones ambientales en 2019: 32,2 millones de euros.
- Provisiones y garantías para riesgos ambientales: ver Cuentas Anuales Consolidadas e Informe de Gestión 2019.

Instrumentos de gestión

El trabajo de Aena en materia ambiental se apoya en las siguientes herramientas:

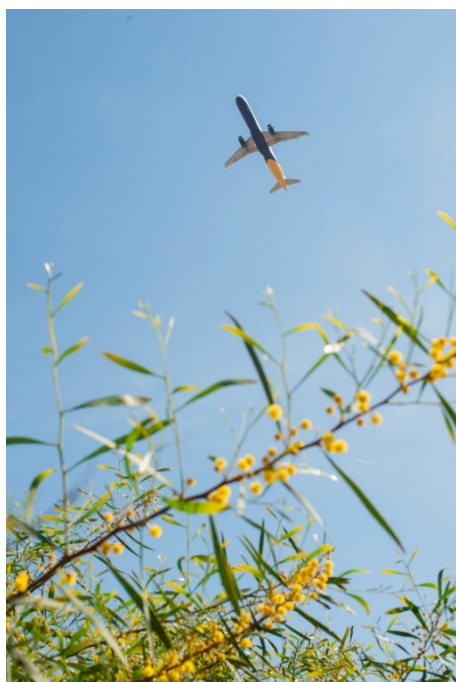
- [Política de Gestión Integrada de Calidad, Medio Ambiente y Eficiencia Energética de Aena](http://www.aena.es/csee/ccurl/383/191/2017_Politica_gestion_integrada_medioambiente_ES.pdf)¹² recoge los principios que sirven como guía y marco de referencia en el desarrollo de la actividad de la Compañía en materia ambiental, de forma integrada con la calidad.
- [Sistema Integrado de Calidad y Medio Ambiente de Aena](http://www.aena.es/csee/ccurl/1013/747/Alcance-SGI-Calidad-MA-Aena.PDF) certificado de acuerdo a la norma ISO 14001¹³: aborda los aspectos ambientales más significativos vinculados a la actividad aeroportuaria, entre otros:

- Emisiones acústicas asociadas a la actividad aeroportuaria
- Contaminación atmosférica
- Emisiones de gases de efecto invernadero (GEI)
- Consumo de agua
- Consumo de energía
- Residuos peligrosos y no peligrosos
- Vertidos
- Contaminación de suelos
- Afecciones a la biodiversidad
- Ocupación de espacios naturales protegidos

Esta certificación abarca el 100% de la actividad de Aena. Su desarrollo, ejecución y control corresponde a la división de medio ambiente, integrada en la Dirección General de Aeropuertos.

En el marco del sistema y mediante auditorías muestrales que se realizan periódicamente en los centros, la compañía garantiza la mejora continua del comportamiento ambiental.

Además de Aena cuenta con otras certificaciones en distintos ámbitos de la calidad y el medio ambiente.



 <p>Calidad (ISO 9001)</p> <p>Certificadas todas las unidades de Servicios centrales y los 48 centros de Aena.</p>	 <p>Medio ambiente (ISO 14001)</p> <p>Certificadas todas las unidades de Servicios centrales y los 48 centros de Aena.</p>
 <p>Eficiencia energética (ISO 50001)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aeropuerto de Reus • Aeropuerto de Valladolid • Aeropuerto de Zaragoza • SATE Aeropuerto A. Suárez Madrid - Barajas 	 <p>Huella de carbono (ISO 14064)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aeropuerto de Málaga- Costa del Sol • Aeropuerto de Palma de Mallorca • Aeropuerto de Barcelona- El Prat • Aeropuerto A. Suárez Madrid-Barajas • Aeropuerto de Lanzarote • Aeropuerto de Menorca • Aeropuerto de Alicante • Aeropuerto de Santiago
 <p>Reglamento EMAS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aeropuerto de Menorca • Aeropuerto de Tenerife Sur 	 <p>EFQM</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas (Sello de Excelencia 500+)

¹² http://www.aena.es/csee/ccurl/383/191/2017_Politica_gestion_integrada_medioambiente_ES.pdf

¹³ <http://www.aena.es/csee/ccurl/1013/747/Alcance-SGI-Calidad-MA-Aena.PDF>

A modo de hito relevante, cabe también resaltar que, en 2019, el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas ha renovado su registro de huella de carbono del Ministerio para la Transición Ecológica por su reducción de emisiones de CO₂, con el compromiso de ser un aeropuerto neutro en carbono en 2030.

- **Evaluación de impacto ambiental de planes y proyectos:** en el ámbito de la evaluación ambiental estratégica, Aena desarrolla el proceso de análisis ambiental de los instrumentos de planificación de sus aeropuertos. En sus proyectos de infraestructuras aeroportuarias, Aena coordina y elabora la documentación necesaria para someter a [evaluación ambiental](#) aquellos proyectos que por sus características así lo requieran. Los procedimientos incluyen programas de vigilancia ambiental, tanto para la fase de obra como la de explotación de cada uno de los proyectos.
- **Planes de aislamiento acústico (PAA):** responden, por un lado, a los requerimientos de la Ley 5/2010, de 17 de marzo, en lo que respecta a la ejecución de actuaciones de insonorización recogidas en los Planes de Acción asociados a las Servidumbres Acústicas de los aeropuertos de la red de Aena. Por otro, a lo recogido por el Ministerio para la Transición Ecológica en las Declaraciones de Impacto Ambiental correspondientes a los aeropuertos de la red de Aena.
- **Consultas ambientales:** la web pública de Aena cuenta con un canal de consultas ambientales donde se centralizan las solicitudes de información, quejas y sugerencias en materia de medio ambiente, lo que permite responder de forma ágil, homogénea y eficaz, así como minimizar los tiempos de respuesta.

En 2019 se recibieron a través de este canal 5.988 quejas, de las que se contestaron el 100%. De ellas, un 99,7% estaba relacionado con el ruido. Los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat abarcaron el 87,6% del total de estas quejas.

- **Cláusulas en la contratación:** el 100% de las contrataciones de Aena incluye entre las condiciones especiales de ejecución del contrato cláusulas de carácter ambiental, laboral o social, que pueden dar lugar a penalizaciones en caso de incumplimiento.

14.2.2 Contaminación

Ruido

Uno de los impactos ambientales más significativos de la actividad de Aena es el ruido. En las siguientes tablas se detalla la evolución del número de personas expuestas al ruido en la red de aeropuertos españoles.

Evolución del número de personas expuestas al ruido en la red de aeropuertos españoles¹⁴

MER FASE I:

Niveles de Ruido	Gran Canaria	Lanzarote-Arrecife (*)	Tenerife Sur	Tenerife Norte	Alicante-Elche	Bilbao	Barcelona	Ibiza (*)	Madrid	Málaga	Palma de Mallorca	Valencia	Sevilla (*)
Ldia 65 Db(A)	191	-	0	1.049	84	24	11	-	2.058	299	90	10	-
Ltarde 65 Db(A)	66	-	0	825	90	23	19	-	1.957	314	98	8	-
Lnoche 55Db(A)	614	-	120	0	172	23	24	-	708	605	336	52	-

¹⁴ (*) MER no elaborado dado que en el momento de su realización no llegaba a las 50.000 operaciones anuales. La elaboración y gestión de los MER queda regulada tanto por la Directiva 2002/49/CE como de su correspondiente transposición a la normativa nacional.

MER FASE II:

Niveles de Ruido	Gran Canaria	Lanzarote-Arrecife (*)	Tenerife Sur	Tenerife Norte	Alicante-Elche	Bilbao	Barcelona	Ibiza	Madrid	Málaga	Palma de Mallorca	Valencia	Sevilla
Ldia 65 Db(A)	57	-	0	475	61	29	23	9	1.824	232	110	3	0
Ltarde 65 Db(A)	0	-	0	198	60	506	18	9	149	240	110	3	0
Lnoche 55Db(A)	42	-	45	0	112	0	26	637	38	348	152	19	0

MER FASE III:

Niveles de Ruido	Gran Canaria	Lanzarote-arrecife	Tenerife sur	Tenerife norte	Alicante-elche	Bilbao (*)	Barcelona	Ibiza	Madrid	Málaga	Palma de Mallorca	Valencia	Sevilla (*)
Ldia 65 Db(A)	282	304	20	252	86	-	13	14	1.751	319	177	1	-
Ltarde 65 Db(A)	0	294	0	13	62	-	14	14	1.497	255	187	1	-
Lnoche 55Db (A)	308	0	90	0	201	-	13	591	1.754 (**)	1.520	515	91	-

(**) El incremento de los valores nocturnos en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas se debe a actuaciones de mantenimiento en la pista 32R-14L. Estas actuaciones han obligado a usar la pista no preferente (32L-14R) durante el año 2016. Los niveles de Ldia, Ltarde y Lnoche se corresponden en cada caso con la normativa de aplicación

Evolución del número de personas expuestas al ruido en el Aeropuerto de Londres-Luton (datos 2019)

Nivel de Ruido	MER Fase I	MER Fase II	MER Fase III
Lday 66 Db(A)	<100	<100	<100
Levening Db(A)	<100	0	<100
Lnight 57 Db(A)	2.300	900	600

Conforme al procedimiento y requerimientos establecidos en la Ley 5/2010, de 17 de marzo y en las correspondientes Declaraciones de Impacto Ambiental, Aena procede a la ejecución de Planes de aislamiento acústico (PAA), con el objetivo minimizar las molestias que ocasiona, en el entorno de los aeropuertos, el ruido producido por las aeronaves.

Tanto los vecinos interesados como las administraciones locales intervienen en el proceso de ejecución de los Planes, que incluyen:

- Inclusión de las viviendas en los PAA.
- Medición del aislamiento acústico existente en dichas

viviendas que permita determinar las posibles necesidades de aislamiento suplementario.

- Redacción y aprobación del correspondiente proyecto de aislamiento acústico.
- Ejecución y verificación de la actuación.
- Pago de las actuaciones.

Aena informa sobre estas actuaciones a las correspondientes Comisiones de Seguimiento Ambiental, así como a las respectivas Comisiones Mixtas creadas para el establecimiento de las Servidumbres Acústicas y sus planes de acción asociados. Para ello, la Compañía dispone además de una Oficina de Gestión específica en la que se llevan a cabo tareas de información, ejecución, control y gestión de los

PAA. Asimismo, comunica los niveles de ruido alcanzados en el entorno de sus aeropuertos mediante los Mapas Interactivos de Ruido (WebTrack), herramienta ubicada en la web pública de la compañía.

En 2019, se han aprobado las Servidumbres Acústicas y el correspondiente Plan de Acción del Aeropuerto de Gran Canaria. Asimismo, se ha obtenido la aprobación de los Mapas Estratégicos de Ruido (Fase III) de los aeropuertos de Alicante-Elche, Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Gran Canaria, Ibiza, Lanzarote, Málaga-Costa del Sol, Palma de Mallorca, Tenerife Norte, Tenerife Sur y Valencia. También se ha puesto en funcionamiento el sistema de

monitorado de ruido de los aeropuertos de Bilbao, Tenerife Norte y Tenerife Sur.

Actualmente se dispone de este Sistema en los aeropuertos de: Alicante-Elche, Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Bilbao, Gran Canaria, Málaga-Costa del Sol, Palma de Mallorca, Tenerife Norte,

Tenerife Sur y Valencia.

Respecto a los PAA de Aena, en 2019 se llevaron a cabo 578 actuaciones de insonorización en viviendas y edificaciones de uso sensible, lo que supuso una inversión de 7,4 M€. En el Aeropuerto de Londres-Luton las inversiones realizadas acumuladas desde la fecha de inicio de las actuaciones

hasta el 31 de diciembre de 2019 ascienden a £317.907, con un total de 118 hogares beneficiados.

Adicionalmente al número de viviendas indicadas, en el marco del Plan Estratégico de Responsabilidad Corporativa, se ha procedido a la mejora del aislamiento acústico en 2 colegios localizados en las provincias de Alicante y Valencia.

Planes de aislamiento acústico 2000-2019

Aeropuerto	Nº inmuebles aislados	Importe destinado M€(2000-2019)
A Coruña	772	6.711.622,29
Alicante-Elche	2.992	41.093.647,82
Josep Tarradellas Barcelona-El Prat	50	2.966.717,28
Bilbao	1.562	20.757.002,24
Girona-Costa Brava	0	50.902,09
Gran Canaria	608	9.810.649,90
Ibiza	611	6.438.803,25
La Palma	22	402.328,75
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	12.909	169.949.644,57
Málaga-Costa del Sol	811	16.294.924,10
Melilla	0	0,00
Menorca	9	203.117,02
Palma de Mallorca	925	16.675.398,39
Pamplona	43	1.224.083,52
Sabadell	0	13.633,00
S. de Compostela	15	296.570,06
Sevilla	0	26.920,46
Tenerife-Norte	890	23.237.362,10
Valencia	1.963	11.392.169,48
Vigo	213	3.102.419,51
TOTAL 2000-2019	24.395	330.647.915,83

Aeropuerto	Nº inmuebles aislados	Importe destinado £ (hasta el 31 de diciembre de 2019)
Londres-Luton	118	317.907

Contaminación lumínica

En relación con la contaminación lumínica, cuyo control es esencial asimismo para una convivencia sostenible, cabe señalar que la iluminación exterior de los aeropuertos está

sometida a la normativa vigente en materia de seguridad operacional.

Contaminación atmosférica

Mediante las estaciones de medición de calidad del aire localizadas en varios de los aeropuertos gestionados por Aena, se lleva a cabo un control de la calidad del aire que permite a la Compañía verificar el cumplimiento de los rangos establecidos.

Las citadas estaciones de medición se encuentran en los siguientes aeropuertos de la red: Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Palma de Mallorca, Alicante-Elche y Málaga-Costa del Sol. Algunas de estas estaciones están integradas en las redes de vigilancia de la calidad del aire de las comunidades autónomas.

Con ellas, se miden los niveles de concentración de las principales sustancias, como es el dióxido de azufre (SO₂), los óxidos de nitrógeno (NO_x) y las partículas en suspensión (PM), tanto derivadas de la actividad de Aena como de otras fuentes presentes en el entorno. De este modo es posible realizar un control, continuo y automático, de la calidad del aire en el área de influencia de varios aeropuertos¹⁵.

A continuación, se presentan los datos de emisiones relativos a contaminantes atmosféricos procedentes de fuentes controladas por Aena:

2017						
	NOx(t)	SOx(t)	CO(t)	NMVOC(t)	PM10(t)	PM2,5(t)
Gasoil	63,0204	5,3548	19,9423	4,7504	4,0223	3,7533
Gasolina	0,6625	0,0005	5,0497	0,5813	0,0015	0,0015
Gas Natural	11,2889	0,1022	4,4240	3,5087	0,1190	0,1190
Propano	0,0804	0,0007	0,0505	0,0425	0,0697	0,0697
Queroseno	0,2316	0,0469	30,9330	0,9307	6,9904	6,9904
Total	75,2838	5,5051	60,3995	9,8137	11,2029	10,9339
2018						
	NOx(t)	SOx(t)	CO(t)	NMVOC(t)	PM10(t)	PM2,5(t)
Gasoil	82,5771	7,3978	26,1659	6,4272	5,3223	4,9631
Gasolina	0,7611	0,0005	5,4090	0,6609	0,0017	0,0017
Gas Natural	11,3465	0,1027	4,4466	3,5266	0,1196	0,1196
Propano	0,0680	0,0006	0,0495	0,0423	0,0836	0,0836
Queroseno	0,2423	0,0490	32,3618	0,9737	7,3133	7,3133
Total	94,9950	7,5507	68,4328	11,6306	12,8406	12,4813
2019 ¹⁶						
	NOx(t)	SOx(t)	CO(t)	NMVOC(t)	PM10(t)	PM2,5(t)
Gasoil	69,8521	6,3966	22,0214	5,2116	4,4929	4,1580
Gasolina	0,7281	0,0005	5,8629	0,6444	0,0018	0,0018
Gas Natural	11,4724	0,1039	4,4960	3,5658	0,1209	0,1209
Propano	0,0630	0,0005	0,0522	0,0450	0,1003	0,1003
Queroseno	0,2968	0,0601	39,6411	1,1927	8,9583	8,9583
Total	82,4125	6,5616	72,0736	10,6595	13,6743	13,3394

NOTA: A falta de publicarse los factores de emisión de 2019, se han empleado los de 2018 para realizar el cálculo.

¹⁵ Se pueden consultar los [informes](#) procedentes de la red de vigilancia del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, así como los [datos procedentes](#) de las estaciones del entorno del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat que se encuentran adscritas a la red de la Generalitat de Cataluña.

¹⁶ Los datos aportados pueden variar porque se han estimado los últimos meses del año.

14.2.3 Eficiencia en el uso de la energía

En 2019, Aena ha anunciado su Plan Fotovoltaico, un ambicioso plan global de energía renovable en autoconsumo que verá la luz a partir de 2026 y que permitirá alcanzar el 70% del autoabastecimiento energético a partir de energía solar, lo que supondría evitar la emisión de 167.000 toneladas de CO₂ a la atmósfera cada año. Este Plan situará a la Compañía como líder entre los aeropuertos europeos por producción de energía renovable en autoconsumo (650 GWh).

Adicionalmente a este Plan, durante 2019 Aena ha adjudicado la construcción y puesta en marcha de una planta solar fotovoltaica que ocupará un espacio aproximado de 22 hectáreas en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. Con una potencia nominal de 7,5 MW en autoconsumo total, la planta proporcionará energía limpia al aeropuerto madrileño. Además, generará 11,7 GWh al año, lo que representa un 16% del consumo anual de las terminales 1, 2 y 3, equivalente al consumo medio de 3.082 viviendas al año.

Asimismo, a lo largo de 2019 se dio inicio al proyecto “*Instalación y puesta en marcha de plantas solares fotovoltaicas en autoconsumo en los aeropuertos canarios*”, correspondiente a los aeropuertos de Fuerteventura, Gran Canaria, Lanzarote y Tenerife Sur, con el objetivo de dotarlos de instalaciones fotovoltaicas en autoconsumo, con potencias entre los 600 kW y los 1.000 kW y con una potencia total adjudicada de 3,5 MW.

Algunas actuaciones relevantes relacionadas con la eficiencia energética en 2019

AEROPUERTO	ACTUACIÓN	DESCRIPCIÓN	LOGRO
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	Climatización	Suministro de nueva enfriadora en T1	Ahorro energético por mejora de eficiencia energética
		Implantación de Plataforma de Gestión Energética en Terminales	Aumento de la eficiencia energética por medición de consumos
		Sustitución con reubicación de la máquina de climatización de la pre-pasarela tango 14 en T1	
Alicante - Elche	Iluminación	Cambio de iluminación a tecnología LED en el alumbrado exterior	
		Cambio de iluminación a tecnología LED en Terminal	
Girona - Costa Brava	Iluminación	Cambio de iluminación a tecnología LED en Terminal	
Jerez	Climatización	Renovación climatizadoras en edificio terminal	
Logroño - Agoncillo	Climatización	Sustitución de la actual caldera por dos calderas de condensación de gas	
Málaga-Costa del Sol	Iluminación	Cambio de iluminación a tecnología LED en túneles	Ahorro energético por mejora de eficiencia energética
Palma de Mallorca	Envoltente	Actuaciones de aislamiento térmico en edificio terminal y módulos	
	Climatización	Nuevos climatizadores en planta de salidas	
Reus	Climatización	Instalación de nuevas máquinas de climatización edificio de llegadas	
Tenerife Sur	Climatización	Mejora de la climatización de las prepasarelas	
Valencia	Climatización	Conexión de bomba de calor de la TR con la T1, y by pass de circuitos frío-calor entre ellas	
		Suministro con instalación para adecuación de equipos de aire acondicionado para aeronaves en T1	
	Climatización	Cambio de iluminación a tecnología LED en el alumbrado exterior	

En 2019, el 60% de la compra de electricidad que ha realizado Aena en la red de aeropuertos españoles cuenta con el certificado de garantía de origen de fuentes renovables.

Principales indicadores

Consumo energético kWh/ATU (intensidad energética)

2017	2018	2019
2,53	2,40	2,34

Incluye el consumo de combustibles, energía eléctrica, calefacción y refrigeración. Los datos no incluyen los del Aeropuerto de Londres-Luton.

Consumo energético y consumo total desglosado (GJ)

		2017	2018	2019
Consumo de combustibles	Gasoil	154.070	197.767	175.912
	Gasolina	1.995	2.279	2.202
	Gas Natural	152.552	153.331	155.033
	Propano	1.153	999	948
	Queroseno	1.992	2.084	2.553
	Subtotal	311.762	356.460	336.648
Consumo energético	Electricidad	3.395.244	3.386.704	3.437.428
	Calefacción	210.011	213.872	201.131
	Refrigeración	425.017	402.666	421.865
	Subtotal	4.030.273	4.003.242	4.060.424
Consumo energético total	Total	4.342.035	4.359.702	4.397.072



Energías renovables en instalaciones propias (GJ)

		2017	2018	2019
Energía generada de fuentes renovables	Eólica	8.071	9.278	8.975
	Fotovoltaica	1.600	1.509	1.346
	Solar térmica	424	29	0
	Geotérmica	140	156	148
	Subtotal	10.235	10.972	10.470
Energía consumida de fuentes renovables	Eólica	7.497	8.324	8.453
	Fotovoltaica	1.479	1.416	1.244
	Solar térmica	424	29	0
	Geotérmica	140	156	148
	Subtotal	9.540	9.925	9.845
Energía vendida de fuentes renovables	Eólica	574	954	522
	Fotovoltaica	121	93	100
	Solar térmica	0	0	0
	Geotérmica	0	0	0
	Subtotal	695	1.047	622

Consumo de energía en el Aeropuerto de Londres-Luton

	2017	2018	2019
Electricidad (kWh)	36.726.846	35.975.300	36.439.447
Calefacción (kWh))	8.747.622	9.365.134	8.190.035

Consumo de combustibles en el Aeropuerto de Londres-Luton

	2017	2018	2019
Gas oil (litros) ¹⁷	478.343	495.233	490.785
Gas (kWh)	8.747.622	9.365.134	8.190.035
Propano (litros)	5.559	3.755	2.849

¹⁷ Vehículos, energía y calefacción

14.2.4 Aena frente a la emergencia climática

Aena se suma a la importancia de avanzar en la senda de la descarbonización a través de su Estrategia de Cambio Climático. Esta Estrategia se basa en la puesta en marcha de varias actuaciones. Por un lado, implementando medidas de eficiencia energética que permitan reducir el consumo eléctrico. Por otro lado, aumentando el autoabastecimiento energético de sus instalaciones a partir de fuentes renovables. Y, por último, mediante la reducción de emisiones por combustible y el trabajo colaborativo con terceros.

✦ **Airport Carbon Accreditation**

Los aeropuertos de la red de Aena que forman parte del programa Airport Carbon Accreditation (ACA)¹⁸ en su trabajo continuo para minimizar las emisiones de CO₂ derivadas del transporte aéreo, han dado un paso más hacia la sostenibilidad medioambiental en la lucha contra el cambio climático tras renovar la certificación ACA, atendiendo cada uno a sus Niveles de acreditación.

Así, los aeropuertos de Alicante-Elche, Menorca y Santiago, han logrado renovar la certificación Airport Carbon Accreditation (ACA) Nivel 1 "Inventario"; mientras que los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, César Manrique-Lanzarote y Palma de Mallorca han renovado la certificación Nivel 2 "Reducción".

Destaca el Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol por haber conseguido ascender del Nivel 1 al 2.

Aena se ha establecido como objetivo alcanzar el nivel 3+ en 2030, es decir, ser neutrales en emisiones de carbono en sus aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, que generan la mitad de las emisiones de la red.

En el ámbito de la colaboración para la reducción de emisiones de terceros se encuentran:

✦ **Medidas de reducción de emisiones de ciclo LTO y APUs**

La implantación de A-CDM o CDM (Airport Collaborative Decision Making o Collaborative Decision Making) está dirigida a mejorar la eficiencia general de las operaciones aeroportuarias, mediante el uso compartido de información actualizada de carácter operativo. Esta implantación conlleva una reducción de los tiempos de rodaje y, por tanto, en un menor consumo de combustible y emisiones.

Actualmente, el 100% de los puestos de estacionamiento en pasarela ya cuentan con sistema de suministro eléctrico a 400 Hz y está prevista la implantación de nuevas tomas, así como la reposición y sustitución de equipos antiguos de manera que en 2030 los aeropuertos contarán con 470 puntos de suministro eléctrico a 400 Hz para aeronaves.

✦ **Medidas de reducción de las emisiones de los vehículos handling**

Junto con la incorporación a los pliegos de condiciones de requisitos para la reducción progresiva de las emisiones de los equipos GSE, los agentes de handling han elaborado un plan de reducción de sus emisiones de un 20% para 2020 y se ha establecido una metodología común para el cálculo y seguimiento de las emisiones de los vehículos.

✦ **Apuesta por la movilidad eléctrica**

Existen puntos de recarga para vehículos eléctricos operativos en los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Palma de Mallorca, Josep Tarradellas Barcelona- El Prat y Santiago de Compostela. Además, a lo largo de 2019 se realizó la instalación de 92 puntos cuya puesta en marcha está prevista a lo largo de 2020. Todo ello para alcanzar, en 2021, el objetivo de disponer de 152 puntos de recarga para vehículos eléctricos en las zonas públicas de los aeropuertos de la red de Aena.

✦ **Impulso al uso de combustible sostenible para la aviación**

Una de las apuestas del sector en la lucha contra el cambio climático es el uso de combustibles sostenibles para la aviación (SAF) como medida para reducir las emisiones. Así, Aena se encuentra involucrada en este reto mediante la colaboración activa con productores de bioqueroseno, aerolíneas y otros agentes de interés para incrementar el uso de este tipo de combustible y fomentar la producción.

¹⁸ El programa Airport Carbon Accreditation, es una certificación que otorga el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI EUROPE), establece un sistema de acreditación basado en cuatro niveles (Nivel 1 "Inventario", Nivel 2 "Reducción", Nivel 3 "Optimización" y Nivel 3+ "Neutralización"), que responden a compromisos progresivos de reducción de las emisiones de CO₂, teniendo como objetivo final lograr la neutralidad en carbono.

Por otro lado, y con el objeto de impulsar la transparencia en este ámbito, Aena cumplimenta anualmente el cuestionario Carbon Disclosure Project (CDP), principal marco de *reporting* en cambio climático, donde ha obtenido en 2019 la calificación "Management A", máximo nivel otorgado por esta organización, colocándose entre las únicas 7 empresas españolas que han conseguido la más alta puntuación.

Todas estas actuaciones se encuentran alineadas con el compromiso adquirido en 2019 de adhesión a la iniciativa NetZero2050 de ACI Europa (Consejo Internacional de Aeropuertos), consistente en alcanzar cero emisiones netas de carbono en los aeropuertos para 2050, sin incluir mecanismos de compensación de emisiones. Este acuerdo se encuentra suscrito en la actualidad por más de 200 aeropuertos europeos y marca un significativo hito en las acciones que los aeropuertos están adoptando para luchar contra el cambio climático.

Principales indicadores

Intensidad de las emisiones de GEI kgCO₂e/ATU (alcances 1 y 2 "market-based")

2017	2018	2019
0,54	0,48	0,47

Incluye emisiones directas (alcance 1) e indirectas (alcance 2) de GEI. No incluye datos del Aeropuerto de Londres-Luton.

Las emisiones de Alcance 3 correspondientes al 2018 son publicadas en el informe de CDP y en el informe de medio ambiente 2018.

Evolución de emisiones de GEI en la red española (toneladas equivalentes de CO₂)

	2017	2018	2019
Emisiones directas (alcance 1) ¹⁹	20.524,7	23.852,4	22.338,3
Emisiones indirectas (alcance 2)	238.611,2	218.936,9	149.542,6

Fuentes de los factores de emisión: MITECO, EMEP/EEA (Corinair), US EPA, US FAA

Nota: datos obtenidos en función del mercado ("market-based")

Emisiones de GEI en el Aeropuerto de Londres-Luton (teq/CO₂)

Abril 2017- Marzo 2018	Abril 2018 – Marzo 2019
15.918	12.269

¹⁹ Emisiones directas o alcance 1. Emisiones directas procedentes de fuentes o procesos y actividades controlados por Aena en los aeropuertos. Las fuentes de emisión de GEI son:

- Combustión estacionaria. Emisiones generadas por grupos electrógenos, generadores portátiles, calderas, prácticas del servicio de extinción de incendios (SEI) y bombas auxiliares de los depósitos de agua contra incendios.
- Combustiones de fuentes móviles. Emisiones procedentes de vehículos pertenecientes a los aeropuertos, tanto ligeros como pesados.

Emisiones indirectas o alcance 2. Emisiones indirectas que se producen por la generación de electricidad o energía térmica adquirida y consumida en nuestros aeropuertos. Su fuente es:

- Consumo de electricidad. Emisiones asociadas al consumo eléctrico de las actividades desarrolladas por los aeropuertos para climatización, iluminación y operativa de diversas instalaciones.

Reducción emisiones gracias a instalaciones de energías renovables

Las emisiones evitadas gracias a instalaciones de energías renovables y eficiencia energética propias y a la compra de energía eléctrica con origen renovable (60% en 2019) han ascendido a 180.514²⁰ toneladas de CO₂ en 2019.

Reducción de las emisiones GEI (alcance 1)		2017		2018		2019	
Instalación		kWh generados	tCO ₂ e evitadas	kWh generados	tCO ₂ e evitadas	kWh generados	tCO ₂ e evitadas
Planta de cogeneración del Aeropuerto de Bilbao		806.932	208	1.067.935	234	10.513	2
Captadores solares térmicos del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat		117.700	30	8.180	2	0	0
Planta energía geotérmica del Aeropuerto de Reus		38.914	10	43.258	9	41.214	9
Total (alcance 1)		963.546	249	1.119.373	245	51.727	11

Reducción de las emisiones GEI (alcance 2)		2017		2018		2019	
Instalación		kWh generados	tCO ₂ e evitadas	kWh generados	tCO ₂ e evitadas	kWh generados	tCO ₂ e evitadas
Aerogeneradores del Aeropuerto de La Palma		2.241.916	578	2.577.197	564	2.493.058	546
Módulos fotovoltaicos del Aeropuerto de Menorca		69.983	18	70.320	15	75.777	17
Módulos fotovoltaicos del Aeropuerto de Ibiza		53.574	14	81.977	18	72.814	16
Módulos fotovoltaicos en el Aeropuerto de Alicante-Elche		53.006	14	46.413	10	18.771	4
Módulos fotovoltaicos en el Aeropuerto de Madrid-Barajas		96.670	25	88.622	19	88.780	19
Módulos fotovoltaicos en el Aeropuerto de Madrid-Cuatro Vientos		20.000	5	18.561	4	25.627	6
Módulos fotovoltaicos en el Aeropuerto de La Palma		65.373	17	60.291	13	38.301	8
Módulos fotovoltaicos en el Aeropuerto de Valencia		29.285	8	32.316	7	34.720	8
Módulos fotovoltaicos en el Aeropuerto de Vigo		56.546	15	20.650	5	19.167	4
Total (alcance 2)		2.686.353	693	2.996.347	656	2.867.015	628

NOTA: El cálculo de CO₂ se obtiene a partir de la relación establecida entre la energía eléctrica generada por las instalaciones indicadas y el factor de emisión de CO₂ considerado. Fuente factor eléctrico: REE

14.2.5 Uso sostenible de recursos

El agua es el principal recurso natural que se consume en las instalaciones. La Compañía lleva a cabo un riguroso control de su uso, ligado mayoritariamente al consumo humano, riego de zonas verdes, limpieza, servicio contra incendios y ejecución de obras.

A este respecto, Aena se encuentra elaborando un plan estratégico para la gestión del agua en los aeropuertos que permita establecer un marco de actuación específico, enfocado a la reducción del consumo y vinculado a iniciativas tales como:

- Detección y eliminación de fugas en conducciones e instalaciones.
- Uso responsable del agua en zonas verdes.
- Instalación de elementos ahorradores de agua en instalaciones.
- Uso de agua regenerada.

²⁰ Dato calculado con criterio de mercado.

Respecto a esta última iniciativa, destacar que en diversos aeropuertos ubicados en territorios con escasez de este recurso, como son los insulares, se reutilizan sus aguas residuales a las que, tras pasar por un sistema de depuración, se les aplica un tratamiento de desinfección y filtrado adicional, lo que les permite obtener un volumen de agua apta para regar sus zonas verdes y evitar el consumo extra de agua de red.

14.2.6 Protección de la biodiversidad

Dada la gran cantidad de aeropuertos de la red de Aena y su diferente localización, la diversidad y tipología de los ecosistemas que se pueden encontrar en el conjunto es muy variada. Por este motivo, dependiendo de las características de la zona en la que se encuentra, cada aeropuerto puede albergar en su interior distintos hábitats que se han conservado y mantenido a lo largo del tiempo.

✦ Espacios protegidos

En relación con la presencia de vegetación, fauna y espacios naturales en entornos aeroportuarios que disponen de algún nivel de protección, se realizan diversas actuaciones que compatibilizan la conservación del patrimonio natural con la operatividad aeroportuaria. Muchas de ellas se plasman en los diversos estudios de Evaluación de impacto ambiental de los planes y proyectos de Aena²¹.

✦ Servicios de control de fauna

En el marco de la seguridad operacional, se desarrolla la gestión de la fauna que permite compatibilizar la protección del patrimonio natural con el mantenimiento de los estándares de seguridad y calidad inherentes a la operación aeronáutica. En este contexto, de forma periódica se llevan a cabo en cada centro estudios de fauna y de sus hábitats, validando los resultados con la colaboración de entidades locales y autonómicas, y la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).

Con el objetivo de equilibrar la competencia por el espacio aéreo entre aves y aeronaves, los aeropuertos españoles cuentan con servicios de cetrería.

Nº anual total de impactos de fauna por 10.000 movimientos de aeronaves

	2018	2019
Red de aeropuertos españoles	4	4,73
Aeropuerto de Londres-Luton	No disponible	0,77

14.2.7 Gestión de residuos y Economía circular en las instalaciones aeroportuarias

Aena trabaja por asegurar una correcta gestión de los residuos generado y establece las siguientes prioridades:

- ✦ Reducir la generación de residuos derivados de las actividades de la Compañía.
- ✦ Reducir la generación de residuo banal (fracción resto) en las instalaciones aeroportuarias, especialmente el relacionado con la actividad comercial.
- ✦ Controlar y realizar una labor de seguimiento de toda la tipología de residuos generados en todas las actividades del aeropuerto (control de contratistas y concesionarios) para asegurar la correcta segregación, acopio y gestión externa de los residuos.

Muchos aeropuertos disponen de una planta de transferencia de residuos no peligrosos, que permite concentrar y mejorar las condiciones de su depósito temporal, especialmente de la fracción no segregada de residuos similares a los domésticos. Por otro lado, de manera generalizada, se dispone de puntos para el depósito temporal de residuos peligrosos, dotados todos ellos de medidas de prevención de la contaminación acordes a su naturaleza. En esas zonas, los residuos son depositados selectivamente en contenedores hasta su retirada por los gestores autorizados.

Asimismo, se reutilizan ciertos residuos dándoles un segundo uso con actuaciones tales como la reutilización de los lodos de depuradora como abono en zonas ajardinadas, o para la generación de compost, utilizado por ejemplo en el Aeropuerto de Bilbao.

Por último, cabe destacar que los nuevos contratos de restauración han ido progresivamente incluyendo una cláusula específica con la que se persigue reducir el volumen de residuos plásticos generados, evitando el empleo de plásticos de un solo uso y promoviendo el uso de productos desechables (materiales biodegradables o reciclables).

²¹ Pueden consultarse las resoluciones en: <http://www.aena.es/es/corporativa/evaluacion-impacto-ambiental-proyectos-eia.html>

14.3. Cuestiones sociales y relativas al personal

El Plan Estratégico 2018-2021 de Aena pone el foco en la captación y retención del talento y en el desarrollo de las capacidades necesarias para abordar los retos actuales, tanto aquellos de carácter técnico (digitalización, salud y seguridad, etc.) como otros derivados del marco regulatorio que aplica a la Compañía, teniendo siempre en cuenta las limitaciones que dicha regulación impone a las contrataciones.

La Dirección de Organización y Recursos Humanos es la encargada de velar por el correcto despliegue de la política estratégica de Aena, y llevar a cabo las actuaciones necesarias para proteger la salud y seguridad de las personas, así como asegurar la excelencia en la gestión del equipo humano de la Compañía.

Además de las políticas específicas que rigen el área de Recursos Humanos, cabe destacar, como guías para su gestión: el I Convenio Colectivo de Grupo Aena, vigente hasta el 31 de diciembre de 2021 (BOE de 20 de diciembre de 2011), la legislación aplicable a Aena, y el Sistema de Gestión Integrado de Aena (dentro del que se encuentra el área de Recursos Humanos).

14.3.1. Empleo²²

A finales de 2019, Aena cuenta con una plantilla total consolidada de 8.878 profesionales, distribuidos en todas las comunidades autónomas de España, Reino Unido y Brasil. La mayoría de los empleados se concentran en España -Madrid, Canarias, Cataluña, Andalucía, Baleares- y en Reino Unido -Londres.

Principales datos de empleo:

Número total y distribución de plantilla por tipo de contrato (datos consolidados)

	2019			2018		
	Plantilla total	Fijo	Temporal	Plantilla total	Fijo	Temporal
Aena, SME, S.A. (España)	7.867	7.068	799	7.605	6.802	803
Aena Sociedad Concesionaria del AIRM S.M.E., S.A. (España)	80	76	4	1	1	0
ADI, SME, S.A. (España)	24	20	4	26	22	4
Aeropuerto de Londres-Luton (Reino Unido)	851	851	0	804	804	0
Aeropertos do Nordeste do Brasil, S.A. (Brasil)	56	56	0	0	0	0
Total	8.878	8.071	807	8.436	7.629	807

²² Todos los datos presentados corresponden a cierre de ejercicio, 31 de diciembre de 2019, salvo en aquellos casos en los que se especifique expresamente otra fecha. Asimismo, en aquellos casos en los que no ha sido posible su consolidación, se indica de forma específica su alcance.

Debido a la reciente adquisición en marzo de 2019 de la gestión de 6 aeropuertos del Nordeste de Brasil (ANB) y estando prevista su puesta en marcha en enero de 2020, a fecha de este informe no se pueden facilitar información detallada sobre este extremo.

Número total y distribución de empleados por sexo, país y categoría profesional

	Aena SME, S.A.			Aena Desarrollo Internacional (ADI)			Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de Murcia S.A. (SCAIRM)		
	Femenino	Masculino	TOTAL	Femenino	Masculino	TOTAL	Femenino	Masculino	TOTAL
Alta Dirección	4	7	11	0	0	0	0	1	1
Directivos y Titulados	799	993	1.792	6	11	17	5	12	17
Coordinadores	322	791	1.113	0	0	0	1	6	7
Técnicos	1.495	2.983	4.478	0	0	0	12	39	51
Personal de apoyo	252	221	473	6	1	7	1	3	4
Total	2.872	4.995	7.867	12	12	24	19	61	80

	Aeropuerto de Londres-Luton			Aeroportos do Nordeste do Brasil (ANB)			Total		
	Femenino	Masculino	TOTAL	Femenino	Masculino	TOTAL	Femenino	Masculino	TOTAL
Alta Dirección	0	0	0	0	0	0	4	8	12
Directivos y Titulados	16	48	64	6	11	17	832	1.075	1.907
Coordinadores	11	28	39	5	5	10	339	830	1.169
Técnicos	14	65	79	3	23	26	1.524	3.110	4.634
Personal de apoyo	291	378	669	2	1	3	552	604	1.156
Total	332	519	851	16	40	56	3.251	5.627	8.878

Plantilla total consolidada según edad (Sociedad dominante)

	TOTAL
Mayores de 45 años	4.872
25 a 45 años	3.911
Menores de 25 años	95
TOTAL	8.878

Porcentaje de mujeres sobre plantilla total consolidada

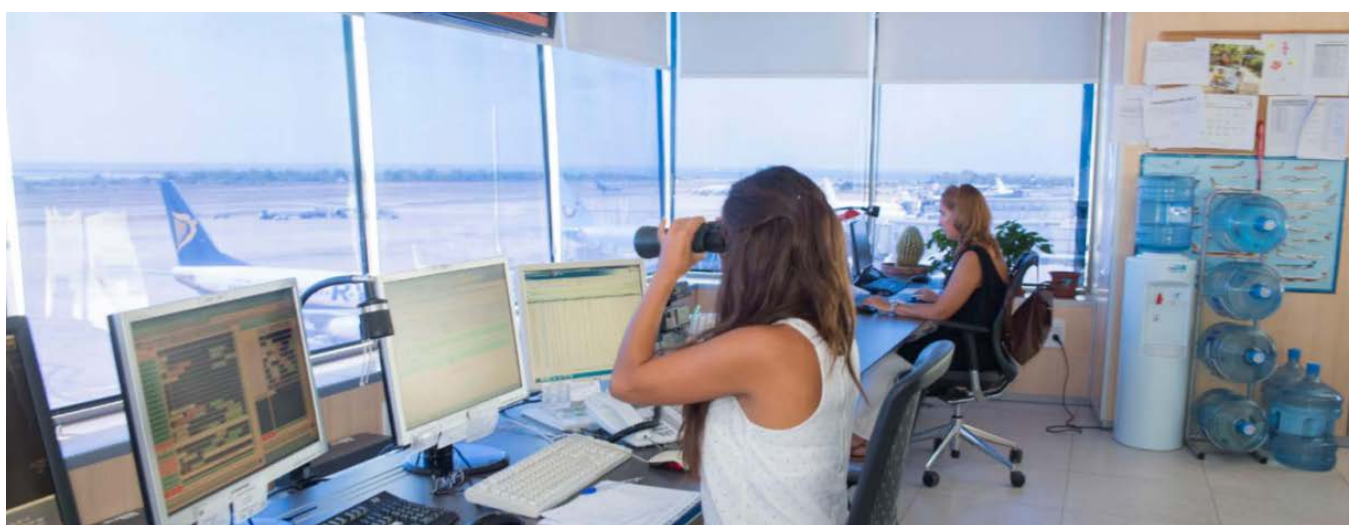
Sexo	Empleados	% s/ total plantilla
Masculino	5.627	63,4%
Femenino	3.251	36,6%
Total	8.878	100%

Promedio anual de contratos indefinidos, de contratos temporales y de contratos a tiempo parcial por sexo, edad, y clasificación profesional (*)

	FIJO		TEMPORAL		TOTAL	
	Tiempo completo	Tiempo parcial	Tiempo completo	Tiempo parcial	Tiempo completo	Tiempo parcial
Masculino	4.909	151	457	24	5.366	175
Femenino	2.528	270	299	53	2.827	322
TOTAL	7.437	421	756	77	8.193	497
Alta dirección	11	0	0	0	11	0
Otros directivos y titulados	1.645	52	90	3	1.735	55
Coordinadores	1.129	32	1	0	1.130	31
Técnicos	3.782	161	574	56	4.356	217
Personal de Apoyo	870	176	91	18	961	194
TOTAL	7.437	421	756	77	8.193	497
Mayores de 45 años	4.292	183	205	22	4.497	205
25 a 45 años	3.072	217	545	54	3.617	271
Menores de 25 años	73	20	6	1	79	21
TOTAL	7.437	420	756	77	8.193	497

(*) Se ha estimado la información de Luton, aplicando a la plantilla media por clasificación profesional, el % de personal a tiempo completo y tiempo parcial a 31 de diciembre.

Al tratarse de una filial de reciente adquisición, a fecha de este informe no se dispone de los promedios de plantilla de Aeroportos do Nordeste do Brasil, S.A.



Tasa de rotación²³ de personal sociedad dominante, por edad y sexo (2019)

	% mayores de 45	% entre 25 y 45	% menores de 25	Total
Masculino	1,76%	2,46%	0,00%	2,08%
Femenino	0,73%	0,51%	0,00%	0,63%
TOTAL	1,39%	1,79%	0,00%	1,56%

- Tasa de rotación media sociedad dominante: 1,56%
- Tasa de rotación media en Aeropuerto de Londres-Luton: 13%

Número de despidos por sexo, edad y clasificación profesional en 2019²⁴

	Nº despidos	Sexo	Nivel	Rango de edad
AENA, S.M.E. S.A.	1	Femenino	Otros directivos y titulados	Entre 25 y 45
	1	Femenino	Técnicos	Entre 25 y 45
	1	Masculino	Técnicos	Entre 25 y 45
	1	Masculino	Personal de Apoyo	Entre 25 y 45
Londres-Luton	1	Masculino	Directivos y Titulados	>45
	1	Masculino	Coordinador	>45
	1	Masculino	Personal de apoyo	>45
	1	Masculino	Personal de apoyo	Entre 25 y 45
	1	Masculino	Personal de apoyo	Entre 25 y 45
Aeropuerto do Nordeste do Brasil	1	Masculino	Técnicos	< 25

23

23 Rotación: Número de empleados que abandonan la organización, voluntariamente o por causa de despido, jubilación o fallecimiento estando en servicio activo.

24 No hay bajas por despido ni en el Aeropuerto Internacional Región de Murcia ni en Aena Desarrollo Internacional.

Fomento de la integración laboral de los jóvenes: convenios vigentes a 2019

Entidad	Proyecto	Vigencia de la colaboración
Universidad de León	Prácticas académicas externas y o doctorado	Hasta 08/11/2021
Universitat de Barcelona	Prácticas académicas externas	Hasta 07/09/2021
Universidad Carlos III de Madrid	Prácticas académicas externas	Hasta 22/07/2023
Universidad Politécnica de Madrid	Prácticas académicas externas	Hasta 14/10/2023
Universidad Autónoma de Madrid	Prácticas académicas externas	Duración 1 año, prorrogable tácitamente
Universidad Complutense de Madrid	Prácticas académicas externas	Hasta 16/10/2023
Universidad de Alcalá de Henares	Prácticas académicas externas	Duración 1 año, prorrogable tácitamente
Universidad Pontificia de Comillas	Prácticas académicas externas	Duración 1 año, prorrogable tácitamente
Universidad Rey Juan Carlos	Prácticas académicas externas	Hasta 01/10/2023
Universidad Politécnica de Catalunya	Prácticas académicas externas	Duración 1 año, prorrogable tácitamente
Universidad Autónoma de Barcelona	Prácticas académicas externas	Duración 1 año, prorrogable tácitamente
Universidad de Sevilla	Prácticas académicas externas	Hasta 27/05/2023
Universidad de Cádiz	Prácticas académicas externas	Duración 1 año, prorrogable tácitamente
Universidad de la Laguna	Prácticas académicas externas	Duración 1 año, prorrogable tácitamente
Universidad de las Palmas de Gran Canaria	Prácticas académicas externas	Duración 1 año, prorrogable tácitamente
CUNEF	Prácticas académicas externas	Duración 1 año, prorrogable tácitamente
Centro de Estudios Garrigues	Prácticas académicas externas	Duración 1 año, prorrogable tácitamente
Universidad Politécnica de Valencia	Prácticas académicas externas	Duración 1 año, prorrogable tácitamente
The Prince's Trust	'Get Into Airports' programme (Luton)	No disponible
Escuelas locales (Luton)	Capacitación y desarrollo de habilidades	No disponible

- Más de 90 estudiantes de grado o máster han realizado prácticas curriculares o extracurriculares durante 2019.
- 20 convenios en vigor en 2019 con universidades y centros docentes (2 convenios corresponden al Aeropuerto de Londres-Luton).

14.3.2. Condiciones de trabajo

El modelo retributivo de Aena está basado en los principios de igualdad y no discriminación por razones de sexo o similar y, por su condición de sociedad mercantil estatal, este modelo está sujeto a las disposiciones de los Presupuestos Generales del Estado aprobados según la Ley 6/2018.

- ✦ Honorarios del Consejero Ejecutivo en 2019: 168.000€ (incluye retribución fija, variable y demás complementos).
- ✦ Retribución de Consejeros: De acuerdo a la orden comunicada del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas, de 8 de enero de 2013 será como máximo de 11.994€ anual derivada de su asistencia a las reuniones del Consejo.

No obstante, la retribución correspondiente a los Consejeros con la condición de Alto Cargo de la Administración General del Estado - 4 en el caso de Aena, más el Consejero Ejecutivo, en 2019- se ingresa en el Tesoro Público²⁵. Teniendo lo anterior en cuenta, y de acuerdo al número de asistencias de los Consejeros a las sesiones del Consejo, la retribución media percibida²⁶ por Consejero ha sido de 10.500€ y por Consejera 10.666,67€.

La información sobre la remuneración del Consejo de Administración se detalla en el Informe Anual de Remuneraciones, que puede ser consultado en la web corporativa de la Compañía.

- ✦ Retribución de Alta Dirección: En 2019, la retribución media percibida por mujeres en esta categoría ha sido de 117.720 € y por hombres de 131.994,54 €²⁷. La brecha salarial se sitúa en el 12%, debido a los cambios sucedidos en la estructura organizativa a lo largo de 2019. Nótese que el nombramiento de una de las miembros de la alta dirección se produjo en marzo y otra en octubre de 2019.

La remuneración por categoría profesional es pública y puede consultarse en las tablas salariales recogidas en el Anexo II del Convenio Colectivo de Aena²⁸. A continuación se incluye desglose de salario anual por categoría / nivel profesional. Esta remuneración se aplica independientemente del sexo, y edad; es decir, a misma clasificación profesional, corresponde igual valor.

Categoría profesional	Nivel profesional ²⁹	Importe anual	
		Año 2019	Año 2018
Directivos y Titulados	A	24.056,64	23.469,84
	B	20.240,16	19.746,48
Coordinadores	C	17.960,64	17.522,52
Técnicos	D	15.803,52	15.418,08
Personal de apoyo	E	14.987,40	14.621,88
	F	14.302,80	13.953,96

Como se detalla en el Anexo II de Convenio Colectivo, a este salario se unen otros Complementos aplicables (ocupación nocturnidad, jornada, etc.).

Asimismo, existe un porcentaje de retribución variable en función de objetivos cuyo cumplimiento es evaluado mediante un Sistema de Gestión del Desempeño que contiene, entre otros, objetivos de eficiencia y rentabilidad, sociales y ambientales (Capítulo IX).

²⁵ Las indemnizaciones por asistencias, acordadas en la Orden comunicada del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas, de 8 de enero de 2013, no podrán ser percibidas por quienes, a su vez, perciban las retribuciones que se regulan en el Real Decreto 451/2012, de 5 de marzo, por el que se regula el régimen retributivo de los máximos responsables y directivos en el sector público empresarial y otras entidades.

²⁶ Para este cálculo, se ha tenido en cuenta que en Aena hay 15 Consejeros, de los cuales:

- Se ha excluido la remuneración devengada por los 4 Consejeros (tres hombres y una mujer) y el del Consejero Ejecutivo por tener la condición de Alto Cargo.
- El 9 de abril de 2019 dos Consejeros abandonaron sus cargos por vencimiento del plazo estatutario y fueron inmediatamente sustituidos por una Consejera y un Consejero, respectivamente, nombrados en la Junta General de Accionistas. A efecto de cálculo de la media desglosada por sexo, se han considerado 3 mujeres, y 8 hombres

²⁷ A efectos de cálculo de la media desglosada por sexo, se ha considerado la plantilla media de Alta Dirección (3 mujeres y 8 hombres).

Para el cálculo de la retribución media, se han tenido en cuenta los sueldos de la Alta Dirección, no incluyendo dietas, ni planes de pensiones, ni primeas de seguro.

La diferencia en la retribución media percibida por hombres y mujeres es debido a los cambios sucedidos en la estructura organizativa a lo largo de 2019. Nótese que el nombramiento de una de las miembros de la alta dirección se produjo en marzo y otra en octubre de 2019.

²⁸ <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2011-19846>

²⁹ Clasificación nivel profesional de acuerdo a las tablas retributivas publicadas en el Convenio Colectivo.

En el caso del personal de estructura (conformado por mandos intermedios y directores) esta variable alcanza un 7,60% sobre el total de su retribución bruta. Para el resto de personal se sitúa en el 4,91%.

En relación el Aeropuerto de Londres-Luton dentro de cada categoría, se engloban diferentes ocupaciones. Cada una de ellas tiene un salario base (no incluye variables) igual para hombres y mujeres y rangos de edad. Sin embargo, como se desprende de la tabla siguiente, al calcular el valor medio por categoría, su valor medio se ve desvirtuado.

2019								
	Mujer				Hombre			
	Rango de edad			Remuneración media (€)	Rango de edad			Remuneración media (€)
	<25	> 45	25 - 45		<25	> 45	25 - 45	
Coordinadores	37.535	45.406	40.617	41.424	37.893	51.875	52.569	51.661
Alta dirección	0	148.098	89.434	99.211	0	113.661	159.041	130.380
Directivos y titulados	0	67.724	69.622	68.809	56.961	64.171	65.199	64.342
Personal de apoyo	20.012	25.268	21.383	22.488	22.857	27.482	29.163	28.037
Técnicos	0	0	0	0	37.028	51.633	43.435	45.924
Grand Total	21.131	29.007	26.955	26.813	25.805	42.705	37.633	38.509
Nota: Tipo de cambio Euro/Libra en 2019: 0,8778								
2018								
	Mujer				Hombre			
	Rango de edad			Remuneración media (€)	Rango de edad			Remuneración media (€)
	<25	> 45	25 - 45		<25	> 45	25 - 45	
Coordinadores	25.317	36.688	41.800	39.822	35.337	53.449	49.790	49.698
Alta dirección			86.072	86.072		111.725	184.017	131.441
Directivos y titulados		116.948	72.218	79.673		67.924	68.455	68.131
Personal de apoyo	18.697	25.167	20.476	21.750	20.168	30.887	27.563	28.056
Técnicos			40.550	40.550	31.164	52.010	43.411	45.229
Grand Total	19.037	26.633	25.605	25.096	22.538	43.271	35.283	37.220
Nota: Tipo de cambio Euro/Libra en 2018: 0,8847								

Comparación entre el salario mínimo Aena y salario mínimo interprofesional

De acuerdo con las tablas salariales recogidas en el Anexo II del Convenio Colectivo, y tomando como referencia el importe del salario de nivel profesional correspondiente a la categoría profesional más baja (multiplicado por 12 pagas y añadiéndole la cuantía adicional de 2 pagas extras), se obtiene un salario anual de 17.489,42 €, muy superior al salario mínimo interprofesional para el año 2019, establecido en 12.600€. Cabe además destacar que los trabajadores perciben los complementos salariales y extrasalariales que les correspondan dependiendo de su antigüedad, ocupación, centro de trabajo y tipo de turno.

Brecha salarial

Como se ha indicado anteriormente, en Aena no existen diferencias retributivas por razones de sexo. Las tablas salariales que se recogen en el I Convenio Colectivo de la Compañía recogen las retribuciones de los empleados, que no discriminan por razón de sexo, o ninguna otra razón. En el caso de Aeropuertos do Nordeste do Brasil, se aplican estos mismos principios.

Los datos incluidos en la tabla anterior en relación a la remuneración media por categoría y edad, concluyen una brecha salarial del 30%. No obstante, como ha sido indicado, aunque los datos cuantitativos de media salarial arrojen la existencia de dicha brecha, no existe discriminación salarial por razones de sexo, y por lo que es

debida a la existencia de diferentes ocupaciones englobadas en una misma categoría).

Organización del tiempo de trabajo. Conciliación

La organización de los tiempos de trabajo está regulada por el I Convenio Colectivo, en el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores y por el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo.

En relación a la actividad de Aeropuertos do Nordeste do Brasil, actualmente, se aplica lo establecido en la legislación brasileña. Se tiene previsto iniciar, próximamente, la negociación de un Acuerdo Colectivo.

Con el objetivo de motivar a las personas que forman parte de Aena, la Compañía cuenta con medidas adoptadas para favorecer la conciliación laboral y personal de la plantilla. En 2019, en la sociedad dominante se han destinado un total de 1.435.814,94 € a ayudas sociales para empleados³⁰.

Medidas destinadas a facilitar el disfrute de la conciliación y fomentar el ejercicio corresponsable de estos por parte de ambos progenitores³¹.

Permisos	• Mejora de los permisos retribuidos por nacimiento, enfermedad grave de familiares, lactancia.
	• Compensación de festivos que coincidan en sábado.
	• Días de asuntos propios / Asuntos propios por horas (personal de jornada normal).
	• Días de vacaciones por antigüedad.
Flexibilidad horaria	• Horario flexible de entrada y salida.
	• Jornada intensiva en periodo vacacional.
	• Dos horas de flexibilidad diaria para padres con hijos con discapacidad.
	• Retribución flexible (tickets restaurante).
Ayudas al empleado	Seguro médico. Seguro de vida y accidentes.
	• Reconocimientos médicos.
	• Ayudas económicas para estudios, salud, discapacidad, campamentos, guarderías, anticipos reintegrables.
	• Programa de Atención al Empleado de Aena (PAE). Conjunto de servicios de asesoramiento, facilitación y apoyo emocional, que acontecen en la vida de los empleados, ofreciendo una atención y asesoramiento en todos los aspectos derivados en estas situaciones (legal, fiscal, social, administrativa, etc.).

A nivel corporativo, también se dispone de protocolos de actuación para atender situaciones especiales como las incluidas en el Programa de Apoyo Emocional y Prevención y Tratamiento de Conductas Adictivas, o para resolver de forma dialogada posibles conflictos de índole laboral. Por su parte, el Aeropuerto de Londres-Luton cuenta con un programa de asistencia disponible para todos los empleados y sus familias. Se trata de un servicio confidencial que incluye asesoramiento personal y asistencia legal si es necesario.

A fecha de este informe, Aena no dispone de una política específica de desconexión laboral, más allá de las mencionadas medidas para favorecer la conciliación laboral y personal de la plantilla. De cara a próximos ejercicios, se trabaja en el planteamiento de una política interna de desconexión digital de los trabajadores de Aena, de la que se prevé dar traslado, para su valoración, a las organizaciones sindicales presentes en la Coordinadora Sindical Estatal.

14.3.3. Salud y seguridad en el empleo

Por la propia actividad de la Compañía, la seguridad es un principio vertebrador de su operativa, presente en todos los procesos. Los asuntos de salud y seguridad se recogen formalmente en el Convenio Colectivo, que representa al 100% de los trabajadores a través de sus Comités de Salud y Seguridad.

Aena cuenta con un servicio de prevención de riesgos laborales que garantiza las condiciones de prevención y protección de todos los trabajadores, independientemente de su grado de exposición. Además, la Compañía dispone de los protocolos de actuación necesarios para mantener los más altos niveles de seguridad, que se complementan con las actividades de formación e información -continuas y necesarias- y la provisión a los empleados de los equipos de protección que precisan de acuerdo con las descripciones de riesgos asociadas a cada puesto de trabajo.

³⁰ Datos referidos a la sociedad dominante y AIRM.

³¹ Este conjunto de medidas aplica a todos los trabajadores amparados bajo el I Convenio Colectivo de Aena en España.

En 2019 destacan las siguientes actuaciones:

- Mantenimiento del Servicio de Prevención Mancomunado (Sociedad dominante, Aena Desarrollo Internacional, Aena Sociedad Concesionaria Aeropuerto Internacional Región de Murcia).
- Continuación de la implantación del protocolo de colaboración con centros, orientado a identificar e implantar áreas de mejora en competencias de comunicación, gestión de conflictos, toma de decisiones y liderazgo de una manera dialogada, colaborativa y con acuerdos de seguimiento, evaluación e impacto, en respuesta a los resultados de la encuesta de clima laboral.
- Medidas de Gestión en Seguridad y Salud, Equipos de Protección Individual (EPI's).
- Servicios de asesoramiento a toda la plantilla.
- Incremento de la divulgación a los empleados, -a través de la Intranet corporativa- de las fichas de riesgos de cada ocupación.
- Gestión de más de 18.000 expedientes de Coordinación de Actividades Empresariales (CAE).
- Realización de más de 10.500 pruebas médicas (reconocimientos, análisis clínicos, certificados de aptitud, etc.).

Principales indicadores 2019

Accidentes de trabajo (frecuencia y gravedad, y enfermedades) (Aena S.M.E., S.A.)³²

	2017	2018	2019	Variación 19/18
Índice de incidencia de siniestralidad laboral. = Número de accidentes x 10 ³ /plantilla media acumulada.	8,93	6,76	7,24	7,08 %
Índice de frecuencia. = Número de accidentes x 10 ⁶ / (plantilla media acumulada x 1.711 h/año).	5,25	3,92	4,23	7,92 %
Índice de absentismo. El Índice de Absentismo de Actuación = número de horas acumuladas en el año de absentismo por bajas IT y situaciones asimiladas, faltas no justificadas, justificadas no recuperables y pendientes de justificar por cada hora de trabajo programada.	5,76	6,05	6,59	8,96%

Accidentes de trabajo (frecuencia y gravedad, y enfermedades) (Aeropuerto de Londres-Luton)³³

	2019
Índice de incidencia de siniestralidad laboral.	28,07
Índice de frecuencia. Número de accidentes por millón de horas trabajadas	17,01
Índice de absentismo. Número de accidentes x1 millón / número de horas trabajadas (Número de horas trabajadas anualmente x número de trabajadores)	5,2

Durante el ejercicio 2019 no se ha registrado ninguna enfermedad profesional declarada por la mutua³⁴.

Accidentes 2019 según sexo (sociedad dominante)

	Nº de Accidentes	Plantilla media acumulada	I.I.	F.I.
Femenino	11	2.791	3,94	2,30
Masculino	45	4.941	9,11	5,32
Total	56	7.732	7,24	4,23

³² Índices de salud y seguridad laboral calculados según normativa española. El Aeropuerto de Londres – Luton no registra enfermedades profesionales. En 2019, AIRM y ADI no presentaron accidentes.

³³ El Aeropuerto de Londres-Luton no tiene el mismo criterio de cálculo de estos índices, al aplicar la legislación inglesa. Su cálculo se realiza con respecto al número de horas trabajadas.

³⁴ Dato referido a Aena SME, S.A.; Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A; Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A; Aeropuertos do Nordeste de Brasil.

Tipología de accidentes³⁵

Aena, SME, S.A.	Femenino	Masculino
Grave	0	0
Leve	11	45
TOTAL	11	45

SCAIRM, SME, S.A.	Femenino	Masculino
Grave	0	0
Leve	0	0
TOTAL	0	0

ADI, SME, S.A.	Femenino	Masculino
Grave	0	0
Leve	0	0
TOTAL	0	0

Absentismo laboral

El número de horas de absentismo de actuación acumuladas en 2019 ha sido³⁶:

- ▲ Aena SME, S.A.³⁷: 754.854,41
- ▲ AIRM: 8.231,35
- ▲ ADI: 1.727

14.3.4. Relaciones laborales

El diálogo social en Aena está articulado en el I Convenio Colectivo del Grupo Aena que, en su Capítulo XIX, hace referencia a la representación colectiva y los derechos sindicales.

La Coordinadora Sindical Estatal (C.S.E.) es el órgano representativo de los trabajadores de las entidades y/o sociedades que constituyen el Grupo Aena, incluidos en el ámbito de aplicación del Convenio Colectivo (Sección 3ª - Art. 161 del I Convenio Colectivo del Grupo de empresas Aena).

Para el desarrollo de los distintos elementos previstos en el convenio, se han creado las correspondientes comisiones paritarias, compuestas por los sindicatos presentes en la

Coordinadora Sindical Estatal y la empresa, en las que se tratan materias específicas del Convenio Colectivo:

- ▲ Comisión Paritaria de Formación.
- ▲ Comisión Paritaria de Promoción y Selección.
- ▲ Comisión Paritaria de Igualdad.
- ▲ Comité Estatal de Seguridad y Salud.
- ▲ Comisión Paritaria de Acción Social.
- ▲ Comisión de interpretación, vigilancia, conciliación y arbitraje y solución voluntaria de conflictos.

Principales indicadores:

Porcentaje de empleados cubiertos por Convenio Colectivo por país

- 99,86% en España³⁸
- 40% Luton (UK). En el Aeropuerto de Londres-Luton el convenio incluye provisiones sobre retribuciones y establece obligaciones de consultas con los sindicatos en materia de cambios contractuales, jornada laboral, reducción de plantilla y beneficios sociales.
- Brasil: se aplica lo establecido en la legislación brasileña. Se tiene previsto iniciar, próximamente, la negociación de un Acuerdo Colectivo.

El 100 % de los empleados están representados en los Comités de Seguridad y Salud en España.

³⁵ El Servicio de Prevención de Riesgos Laborales de Aena contabiliza el índice de accidentes con baja en el centro de trabajo, ya que son los que pueden recibir alguna medida preventiva.

³⁶ Debido a la adquisición por parte de Aena en marzo de 2019 de 6 aeropuertos del Nordeste de Brasil (ANB), para su correspondiente gestión, y estando prevista la puesta en marcha en enero de 2020, a fecha de este informe no se pueden facilitar información detallada sobre este extremo. No obstante, se facilitarán estos datos en futuros ejercicios.

³⁷ Dato obtenido sumando el número de horas no recuperables y el número de horas recuperables, a cierre de cada mes. Las horas recuperables incluyen: enfermedades-accidentes laborales y enfermedades-accidentes no laborales, enfermedades sin baja de 1 día de duración, accidentes sin baja por horas, ausencias departamento de salud laboral por horas, Prórroga IT e IT Prolongada. Las horas recuperables incluyen las faltas no justificadas y los pendientes de justificar.

³⁸ El 0,14% de empleados restante no acogido a convenio, está compuesto por el equipo directivo de la compañía.

14.3.5. Formación

El desarrollo de las competencias de los trabajadores constituye un elemento clave y prioritario en la estrategia de recursos humanos de la Compañía. Con carácter general, se han impulsado diversas acciones, programas y actuaciones en el marco de lo establecido en el Plan Estratégico 2018-2021, que buscan contribuir a la transformación de la cultura organizativa y a la modernización de la gestión de los recursos humanos, incrementando la motivación, el compromiso e implicación y el desarrollo de las capacidades profesionales.

Actuaciones relevantes en 2019 en materia de formación:

- | | | |
|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ➤ Implantación de las Pruebas de Comprobación de la Competencia en Aena en junio de 2019. ➤ Constitución de Bolsas de Formadores Locales en los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y Palma de Mallorca, entre los meses de septiembre y diciembre de 2019. ➤ A lo largo de 2019, además de la formación planificada de carácter técnico, conductual ofimático e informático, se han desarrollado programas de formación de atención excelente al cliente internacional (Customer | <p>Centricity & Excellence), basado en la propuesta de atención multicultural, al que asisten trabajadores de distintos centros y áreas.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Presentación y desarrollo del plan de Transformación Digital y Cultural como hilo de cambio y mejora en la realidad de Aena. ➤ Continuación de la formación en <i>mindfulness</i>, ampliándose a otros destinatarios tanto de servicios centrales como de aeropuertos. ➤ En respuesta a las necesidades de formación motivadas por el proyecto de desarrollo internacional de Brasil, se ha | <p>comenzado la formación en Portugués Brasileño.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Puesta en marcha de formación online en <i>Compliance</i> para toda la plantilla, en línea con el Sistema de Cumplimiento Normativo de Aena. ➤ Aeropuerto de Londres-Luton: <ul style="list-style-type: none"> - Desarrollo de liderazgo para líderes de primera línea. - Primeros auxilios, incluyendo entrenamiento para víctimas masivas y primeros auxilios infantiles. - Entrenamiento de Aprendizaje para Bomberos. |
|--|--|--|

Programas de desarrollo:

➤ Programa de Mentoring "Líderes desarrollando líderes".

En 2019 se ha lanzado su VIII edición. Desde su inicio ha acumulado un total de 212 participantes. Este programa impulsa la implantación de algunos mecanismos clave para el desarrollo profesional:

- Transferencia del conocimiento y del saber hacer y desarrollo de competencias para el liderazgo.
- Favorecer el compromiso, la transformación cultural y el *networking* interno.

➤ Programa de Coaching. Iniciado en 2007 mediante *coaches* externos y en 2011 a través de *coaches* internos, como estrategia de desarrollo que se focaliza en potenciar las competencias conductuales (de interacción social y eficacia personal fundamentalmente). Se ha incrementado en más de un 20% en clientes y horas acumuladas para este ejercicio. En 2019 se ha contado con 19 clientes (11 mujeres y 8 hombres) y con un total de 170,5 horas de *coaching* acumuladas.

Principales indicadores:

Cantidad total de horas de formación por categorías profesionales:

- Horas de formación en España: 459.291
- Horas de formación en Aeropuerto de Londres-Luton: Dato no disponible³⁹
- Horas de formación en Aeroportos do Nordeste de Brasil: 2.191.

³⁹ El Aeropuerto de Londres-Luton no registra las horas de formación.

Horas de formación en España

Sociedad	Clasificación Profesional	Presencial	Online	Total general
Aena S.M.E. SA	Directivos y mandos intermedio	30.211	16.740	46.951
	Titulados	18.622	14.843	33.464
	Coordinadores, Técnicos y Apoyo	144.318	230.475	374.793
Total Aena S.M.E. SA		193.151	262.057	455.208
Ae. Internacional Murcia	Directivos y mandos intermedio	99	87	186
	Titulados	155	270	425
	Coordinadores, Técnicos y Apoyo	1.427	1.154	2.580
Total Ae. Internacional Murcia		1.681	1.511	3.191
AENA Desarrollo Internac	Directivos y mandos intermedio	359	286	645
	Titulados	163	11	174
	Coordinadores, Técnicos y Apoyo	60	12	72
Total AENA Desarrollo Internacional		582	309	891
TOTAL GENERAL		195.414	263.877	459.291

14.3.6. Accesibilidad universal de las personas con discapacidad en el empleo

El Código de Conducta de Aena prevé las actuaciones necesarias para que los trabajadores con discapacidad puedan desarrollarse profesionalmente en igualdad de condiciones.

Empleados con discapacidad en 2019

	Efectivos	% s/ total plantilla
Aena, SME, S.A.	111 (año 2018)	2,53% ⁴⁰
	115 (año 2019)	(año 2018)
SCAIRM SME S.A	6	7,5%
ADI, SME S.A	0	0
Aeroportos do Nordeste do Brasil, S.A.	0	0
Aeropuerto de Londres- Luton		No disponible ⁴¹

Además, todas las instalaciones y centros de trabajo de Aena se encuentran habilitados para facilitar y potenciar el acceso de empleados, clientes, proveedores, etc., asegurando la accesibilidad universal de las personas con discapacidad.

⁴⁰ Dato de Aena S.M.E., S.A. correspondiente al año 2018. De acuerdo a la legislación vigente, el porcentaje de empleados con discapacidad se calcula en función del número efectivo de personas con discapacidad en plantilla a 31 de diciembre, y el número equivalente de personas resultado de las medidas compensatorias aprobadas por Resolución de la Dirección General del Servicio Público de Empleo Estatal (SEPE) sobre la Declaración de excepcionalidad y adopción de medidas alternativas para el cumplimiento de la cuota de reserva en favor de los trabajadores con discapacidad).

El número efectivo de empleados con discapacidad a 31 de diciembre de 2019, es de 115 personas. Sin embargo, a fecha de publicación del presente informe, no se dispone de la Resolución del órgano competente relativa a la Declaración de excepcionalidad correspondiente al ejercicio 2019 que permita incluir el porcentaje de empleados con discapacidad en el ejercicio 2019.

⁴¹ El Aeropuerto de Londres-Luton no registra personal con discapacidad

14.3.7. Igualdad y diversidad

Como compañía plural, Aena está comprometida con la defensa de la identidad, dignidad e igualdad de todas las personas, en sus equipos, en su cadena de suministro y en los servicios que ofrece.

El modelo de gestión del talento de la Compañía refleja el compromiso de Aena con la diversidad y, por ello, garantiza que no se produzca ninguna discriminación a través de los principios recogidos en:

- ▶ La Política de selección de candidatos a consejeros.
- ▶ El Código de Conducta aplicable a todas las personas que trabajan en la organización.
- ▶ El Plan de Igualdad definido en el Convenio Colectivo.
- ▶ Los procesos de selección igualitarios, descritos en el Convenio Colectivo.

Además, la diversidad también está presente en toda la cadena de valor mediante la inclusión de cláusulas de diversidad en las licitaciones.

Por otro lado, las políticas activas dirigidas a colectivos en riesgo de exclusión, la contratación de servicios a centros especiales de empleo y la oferta de un servicio integral a personas con movilidad reducida en los aeropuertos, complementan la actividad de Aena en este sentido y ponen de manifiesto la firmeza de su compromiso.

Actuaciones relevantes en 2019

- ▶ Formación a empleados en contenidos relacionados con la igualdad entre mujeres y hombres: 820 horas de formación online, 410 empleados participantes.
 - ▶ Participación en el proyecto "Women in Transport", plataforma creada en 2017 en el seno de la Unión Europea para fomentar el empleo de la mujer y la igualdad de oportunidades en el sector del transporte. A través de la misma, Aena comparte experiencias de buenas prácticas con los distintos miembros y discute temas de interés en las reuniones que tienen lugar dentro de la plataforma, así como con el nombramiento de una Embajadora de Diversidad, que es una figura que se va a instaurar durante el año 2020
- en los distintos países participantes.
- ▶ Compromiso de adhesión con "Ellas Vuelan Alto", asociación que tiene como objetivo fomentar la igualdad en el sector aeroespacial actuando en el ámbito político, académico, empresarial y social.
 - ▶ La revista Fly News, concedió el Premio Mujer y Aeronáutica (2018) a Aena, la empresa con mayor presencia de mujeres en puestos directivos.
 - ▶ En el Aeropuerto de Londres-Luton el manual del empleado y las obligaciones derivadas de la ley británica de igualdad de 2010 reflejan el compromiso de la Compañía con la diversidad:
 - Brindar servicios accesibles de alta calidad.
- Comprometerse con los clientes, comunidades locales, personal, partes interesadas y contratistas para identificar e implementar mejoras.
 - Abordar las barreras que restringen el acceso a los servicios.
 - Comprender las cuestiones relacionadas con la edad, la discapacidad, la reasignación de sexo, el embarazo y la maternidad, el matrimonio, la raza, la religión o las creencias, el sexo y la orientación sexual.
 - Promover la igualdad de oportunidades en todas las prácticas de empleo y prestaciones de servicio.



El Convenio Colectivo de Aena incluye un Plan de Igualdad, cuyo cumplimiento y desarrollo es vigilado, desde 2010, por una Comisión Paritaria formada a partes iguales por Aena y los sindicatos mayoritarios. El Plan presta especial atención a la prevención del acoso sexual, e incluye un protocolo específico que incorpora un programa para gestionar posibles denuncias.

Durante 2019 se recibieron 7 denuncias por acoso:

- ▶ 4 denuncias archivadas tras análisis de datos objetivos, previsto en el procedimiento de acoso.
- ▶ 3 denuncias sobre las que se considera necesario activar el procedimiento de acoso tras la fase de valoración inicial.

Además, se activó en el Protocolo de Intervención de Situaciones Estructurales en los aeropuertos de Fuerteventura, Menorca, y La Palma.

Eliminación de la discriminación en el empleo

El Código de Conducta de Aena, en su punto 4.1, establece el compromiso de la Compañía de “proporcionar las mismas oportunidades en el acceso al trabajo y en la promoción profesional, rechazando cualquier tipo de discriminación por razón de raza, nacionalidad, origen social, sexo, estado civil, orientación sexual, religión, ideología política, discapacidad o cualquiera otra condición personal, física o social de las personas”.

Al Código se unen otra serie de medidas adicionales que, de manera específica, permiten prevenir posibles casos de discriminación relacionados con la actividad

Además de los mecanismos mencionados en apartados anteriores, Aena dispone de medidas contra la discriminación.



Renovación, en 2019, de la adhesión al Pacto Mundial, compromiso de apoyo a los diez principios relacionados con los derechos humanos y laborales, medio ambiente y anticorrupción.

Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público: referencia principal para articular la relación de Aena con sus proveedores, que consagra en este ámbito el respeto de los principios de transparencia, no discriminación e igualdad de trato.

Plan de Igualdad definido en el Convenio Colectivo, que recoge también disposiciones para prevenir y evitar casos de discriminación en el ámbito laboral, como también sucede en la Política de Selección de Candidatos a Consejeros.

Código de Conducta que obliga a realizar las adaptaciones en el puesto de trabajo o entorno laboral que resulten objetivamente necesarias para que los trabajadores con discapacidad puedan desarrollarse profesionalmente en igualdad de condiciones con el resto de empleados.

14.4. Derechos Humanos

14.4.1. Diligencia debida en la protección de los Derechos Humanos

El compromiso firme de Aena con los Derechos Humanos se materializa en la adhesión a las recomendaciones o directrices vinculantes realizadas por el Gobierno español frente a las Naciones Unidas, así como a diferentes iniciativas multinacionales de ámbito empresarial.

COMPROMISOS DE AENA CON LOS CONVENIOS FUNDAMENTALES EN MATERIA DE DERECHOS HUMANOS

Declaración Universal de los Derechos Humanos de Naciones Unidas
Declaración de la Organización Internacional del Trabajo (OIT)
Principios del Pacto Mundial de Naciones Unidas
Principios Rectores de Derechos Humanos y Empresas de Naciones Unidas
Principios de la OCDE para el Gobierno de las Sociedades
Leyes y normas internacionales y nacionales, vigentes en los países en los que opera
Política de Trabajo Forzoso en el Aeropuerto de Londres-Luton
Ley de Contratos del Sector Público
Código de Conducta
Convenio Colectivo
Manual Interno de Contratación
Política de Responsabilidad Corporativa

El apartado 4.1 del Código de Conducta de Aena y adicionalmente, el Plan Estratégico, los valores de la responsabilidad corporativa y los Principios del Pacto Mundial de Naciones Unidas.

Principales impactos de la actividad de Aena sobre los Derechos Humanos y Laborales	Principios del Pacto Mundial
Salud y seguridad de las personas	Principio 1 Principio 2
Igualdad y no discriminación	Principio 1 Principio 2 Principio 6
Trabajo decente	Principio 3 Principio 4 Principio 5 Principio 6
Trabajo infantil ⁴²	Principio 5
Protección del entorno	Principio 7 Principio 8 Principio 9
Compromiso cliente/proveedores	Principio 8 Principio 10
Libertad sindical	Principio 3

A través del Sistema de Cumplimiento Normativo, de sistema de control y gestión de riesgos, dependientes de la Dirección de Cumplimiento y Auditoría Interna respectivamente, Aena cuenta con mecanismos de control y seguimiento de los compromisos adquiridos, entre los que se incluyen los relacionados

con los Derechos Humanos, la evaluación continua del nivel de riesgo, la identificación de posibles nuevos impactos y preocupaciones sociales, así como, en general, la salvaguarda del cumplimiento de leyes y normas aplicables.

En este marco, la vulneración de los

compromisos corporativos o la normativa en materia de Derechos Humanos, seguirá el procedimiento previsto para casos de incumplimiento, con las consecuencias que correspondan en materia de sanciones, según proceda.

⁴² Ver art. 23 del Convenio Colectivo

Prevención de riesgos de vulneración de los Derechos Humanos

Paralelamente, el Sistema de Control de Riesgos, el Convenio Colectivo, el Reglamento interno de contratación, o el ya mencionado Código de Conducta aportan los instrumentos adecuados para la prevención, control y seguimiento de acciones que puedan tener relación con la vulneración de Derechos Humanos.

Denuncias por vulneración de Derechos Humanos

A través del canal de denuncias se reciben las denuncias y, en particular, las referidas a Derechos Humanos. Los empleados pueden realizar consultas o informar de posibles riesgos o incumplimientos en materia de Derechos Humanos, entre otros, como se recoge en el apartado 14.5. Abarca asimismo los derechos adquiridos a través del Convenio Colectivo, a excepción de los relacionados con el acoso laboral, que disponen de un protocolo propio.

Durante 2019 no se han registrado denuncias referidas a incumplimientos en el ámbito de los Derechos Humanos.

Retos a futuro

El marco de internacionalización de la Compañía, materializado en 2019 especialmente a través de la concesión de Aena de los aeropuertos del Nordeste de Brasil, supone un reto en materia de Derechos Humanos. Aena, consciente de ello, asume este nuevo contexto comprometiéndose a dar respuesta a las posibles exigencias. De cara a 2020 se plantea reforzar el compromiso de Aena en materia de Derechos Humanos con la aprobación, por parte del Consejo de Administración, de una política aplicable a nivel de grupo.

14.4.2. Traslación de la protección de Derechos Humanos a la cadena de valor

El Código de Conducta de Aena establece los principios y valores de ética, integridad, legalidad y transparencia que deben guiar la conducta de todas las personas incluidas en su ámbito de aplicación, entre sí y en sus relaciones con clientes, socios, proveedores y en general, con todas aquellas personas y entidades, públicas y privadas, con las que se relacionen en el desarrollo de su actividad profesional, promoviendo asimismo el cumplimiento efectivo de las normas que aplican al conjunto de esas actividades bajo el principio de tolerancia cero de cualquier tipo de comportamiento ilícito.

De acuerdo a la legislación aplicable en materia de contratación, en todas las licitaciones se incluyen cláusulas relacionadas, entre otros, con el respeto a los Derechos Humanos. Para ello, el Manual Interno de Contratación prevé mecanismos de seguimiento del grado de cumplimiento de las cláusulas de esta índole incluidas en los contratos y medidas sancionadoras (tal y como se detalla en el apartado 14.6.)

El Aeropuerto de Londres-Luton sigue igualmente la política de tolerancia cero hacia el tráfico humano y esclavitud que aplica en todas sus relaciones contractuales. En 2018 se desarrollaron una serie de herramientas enfocadas a incorporar consideraciones ambientales y de sostenibilidad en los procesos de adquisición. La documentación asociada a los procesos de licitación cuentan con un sistema de puntuación claro utilizado como parte de la evaluación de proveedores y de los estándares sociales y ambientales establecidos.

Accesibilidad en la prestación de servicios

La mejora de la accesibilidad de los aeropuertos y dar respuestas a las necesidades de clientes y pasajeros constituye un objetivo estratégico. El seguimiento de las Políticas y Planes de Acción de Aena, otorgan el marco necesario para favorecer el conocimiento e identificación de posibles riesgos y oportunidades relacionados con cuestiones de índole más social, facilitando el diseño de iniciativas y su propuesta al Consejo de Administración.



14.5. Lucha contra la corrupción y el fraude

El compromiso de Aena contra la corrupción y el soborno se encuentra recogido específicamente en la [Política Contra la Corrupción y el Fraude](#), donde la Compañía expresa su firme rechazo y su tolerancia cero ante cualquier conducta que suponga un acto ilícito o contravenga las políticas, normas, valores y principios de actuación de Aena.

Aena establece, a través de diversos instrumentos, entre los que destaca su Código de Conducta, una permanente vigilancia y sanción de los actos y conductas fraudulentos o que propicien la corrupción en cualquiera de sus manifestaciones.

14.5.1 Medidas adoptadas para su prevención

El principal instrumento con que cuenta Aena para hacer frente a comportamientos que puedan vulnerar la normativa o la ética es su Código de Conducta, que vincula y es de aplicación a los Órganos de Administración, la alta dirección y a todos los empleados de Aena⁴³, cualquiera que sea su cargo, responsabilidad, ocupación o ubicación geográfica. Con ello, consagra como norma interna de la compañía el respeto a los principios de:



- Legalidad.
- Integridad, honestidad y confianza.
- Independencia y transparencia.
- Excelencia y calidad en la satisfacción de las expectativas de los grupos de interés.
- Respeto a la imagen y reputación de Aena.

Aena se compromete a cumplir y hacer cumplir estos Principios Éticos y de Buen Gobierno, que han de guiar y presidir en todo momento las actuaciones de las personas sujetas al Código de Conducta.

Como fue mencionado en el apartado 14.1, la Dirección de cumplimiento y el Órgano de Supervisión y Control, son los encargados de vigilar y verificar cualquier conducta irregular y gestiona el canal de denuncias de Aena. Se les atribuyen las siguientes funciones:

- | | | |
|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ➤ Asegurar que todas las denuncias recibidas son analizadas de forma independiente. ➤ Garantizar la confidencialidad de la identidad de la persona que la plantea, así como del denunciado o denunciados. ➤ Informar a las personas estrictamente involucradas en el proceso y dar seguimiento y concluir las denuncias presentadas. ➤ En caso de infracción, aplicar los procedimientos recogidos | <p>en el capítulo XIV del Convenio Colectivo de Aena.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ En cuanto a los incumplimientos imputables a los miembros del Consejo de Administración, se aplicará lo previsto en el Reglamento del Consejo de Administración; mientras que, para los altos directivos, se atiende lo dispuesto en los contratos que regulan su relación con Aena. ➤ Se han establecido de manera periódica programas de formación presencial y on-line para todos los empleados de la | <p>Compañía, consistentes en la realización de un curso, accesible a través de la Intranet corporativa, cuyos objetivos son prevenir o mitigar el riesgo de comisión de actuaciones delictivas en Aena y dar a conocer el Código de Conducta y el Canal de Denuncias de la Compañía.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Durante 2019 han participado en las formaciones on-line 7.174 personas (el 90,03% de los empleados). |
|---|---|---|

⁴³ El Aeropuerto de Londres-Luton dispone de un Código de Conducta propio, si bien incorpora valores alineados con los de Aena. En el caso de Brasil, Aena es consciente del reto que supone, en materia de corrupción y soborno, la internacionalización de la Compañía y se compromete a dar respuesta al contexto internacional de acuerdo a lo establecido por la Compañía, a través de diversas políticas y de su Código de Conducta donde expresa el firme rechazo de la Compañía y su "tolerancia cero" ante cualquier conducta que suponga un acto ilícito o contravenga sus políticas, normas, valores y principios de actuación.

Política Contra la Corrupción y el Fraude

La Política Contra la Corrupción y el Fraude complementa y desarrolla lo establecido en el Código de Conducta y en la Política de Cumplimiento Normativo General de Aena, prohibiendo expresamente llevar a cabo cualquier actuación que pueda ser constitutiva de tales conductas, a los miembros del Consejo de Administración, a los directivos y a todos los empleados de Aena o de cualquier otra sociedad participada íntegramente por Aena y domiciliada en España.

Esta política prevé una revisión periódica de las medidas establecidas, con el fin de evaluar y aumentar su eficacia, y atribuye la competencia de velar por su cumplimiento al Órgano de Supervisión y Control de Cumplimiento de Aena.

Sus compromisos y responsabilidades son los siguientes:

- Permanente vigilancia y sanción de los actos y conductas fraudulentos o que propicien la corrupción en cualquiera de sus manifestaciones.
- Mantenimiento de mecanismos efectivos de comunicación y concienciación de todos los empleados, directivos y órganos de gobierno.
- Desarrollo de una cultura empresarial de ética y honestidad.

Entre las medidas recogidas en la Política Contra la Corrupción y el Fraude para evitar estos comportamientos, cabe destacar:

- Los riesgos asociados al fraude, a la corrupción y al soborno se contemplarán adecuadamente en los procedimientos internos de Aena y, en particular, en todos los relativos a relaciones con terceros.
- Se fomentará su conocimiento y respeto a través de una difusión

adecuada y mediante programas de formación específicos.

- En materia de corrupción y soborno de miembros de entidades públicas o privadas; regalos, comisiones o facilidades de crédito; actividades políticas o asociativas; y proyectos de contenido social y patrocinios, se aplicarán medidas concretas⁴⁴.
- Se prohíbe que se realice ninguna transacción económica, contrato, convenio o acuerdo cuando existan razones suficientes para creer que puede existir algún tipo de vinculación con actividades indebidas o corruptas, de acuerdo con los criterios establecidos. En el apartado siguiente se ofrece información adicional a este respecto.
- No se permitirá el establecimiento de aquellas relaciones comerciales que, con arreglo a los criterios desarrollados, se consideren de alto riesgo.
- Se verificará la cualificación e integridad de cada proveedor y cliente antes de iniciar relaciones comerciales vinculantes, cuando se considere conveniente por la Unidad proponente de la relación comercial, siempre teniendo en cuenta la normativa de contratación que sea de aplicación en cada caso.
- En la medida de lo posible, los proveedores y clientes que resulten adjudicatarios deberán contar con protocolos y controles anticorrupción. En todo caso, se incluirá una cláusula anticorrupción en los contratos o acuerdos a suscribir.
- Acerca de las relaciones con terceros (agentes comerciales, representantes y socios) se especifica lo siguiente:
 - El tercero deberá ser convenientemente evaluado por Aena en cuestiones tales como el tipo de transacción a realizar, el tipo de acuerdo o contrato a suscribir, la identidad del tercero o sus accionistas, la jurisdicción, etc.
 - Los socios de Aena deberán contar con protocolos y controles anticorrupción. En todo caso, se incluirá una cláusula anticorrupción en los contratos o acuerdos a suscribir.
 - En el caso de que se apreciaran riesgos adicionales, se realizará un proceso de diligencia debida reforzada.
- En cuanto a las operaciones societarias, Aena establece un proceso de máxima diligencia que analice y valore todas las implicaciones y riesgos. El proceso de diligencia debida se determinará, en cada caso, en función de las circunstancias concretas que concurran en la operación societaria. Específicamente, Aena dispone de un Régimen de Operaciones Vinculadas, con el objetivo de poder cumplir adecuadamente con sus obligaciones referentes a que en la adopción de sus decisiones prime, como único fin, la defensa del mejor interés para la propia Sociedad o su Grupo como tal, evitando la influencia en esas decisiones de personas afectadas por motivaciones o fines propios, adicionales o distintos al indicado.

Los sujetos obligados deben transmitir al Órgano de Supervisión y Control de Cumplimiento cualquier sospecha o conocimiento de conducta inapropiada o de incumplimiento de lo dispuesto.

⁴⁴ Pueden consultarse los apartados 4.12 4.13 y 4.16 del Código de Conducta de Aena.

14.5.2. Medidas contra el blanqueo de capitales

La Política Contra la Corrupción y el Fraude establece el compromiso de Aena de mantener relaciones comerciales con terceros fiables e íntegros. En todo caso, para las relaciones específicas con socios, agentes comerciales y representantes, señala la obligación de determinar a través del proceso de diligencia debida:

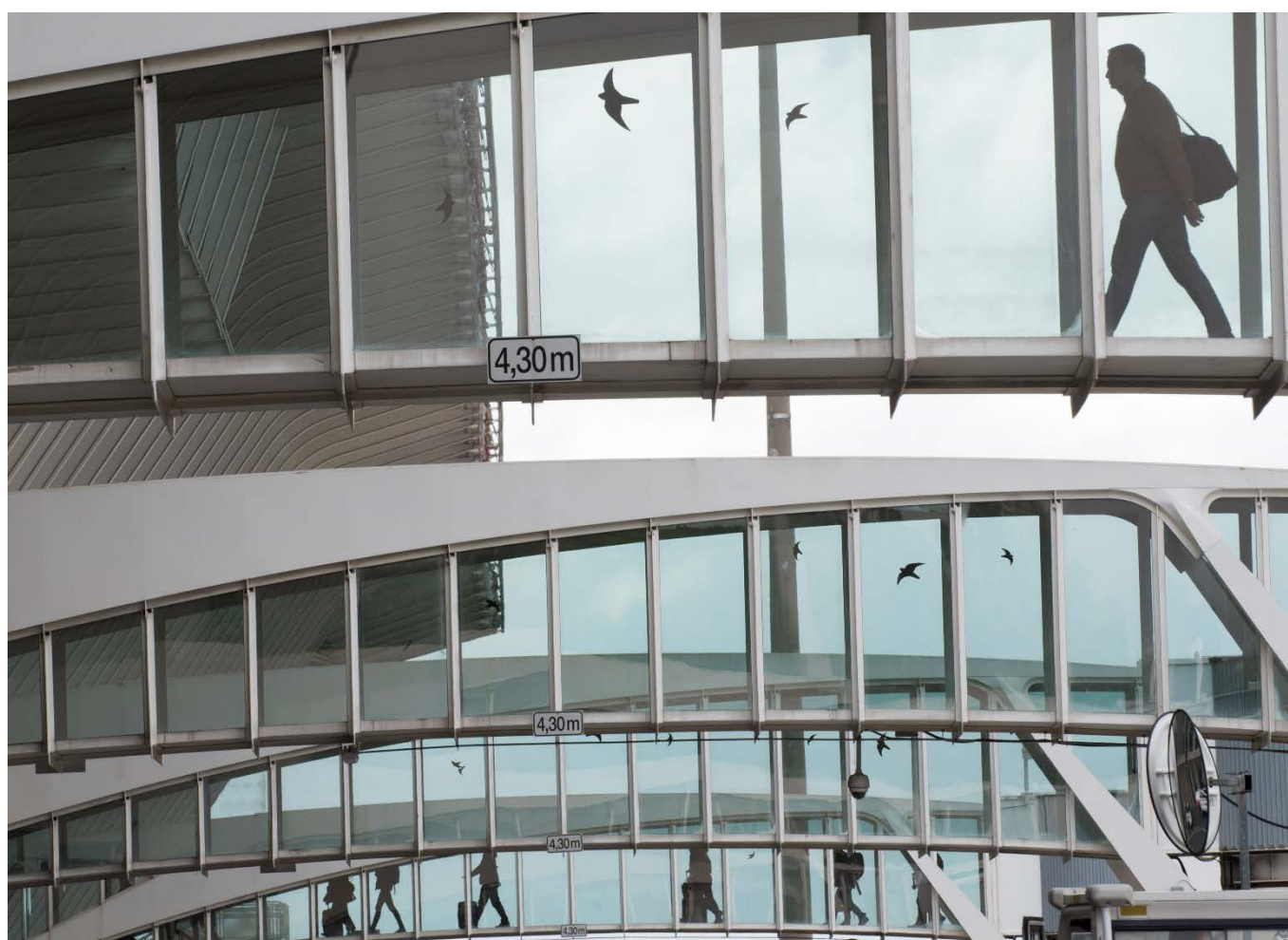
- ▶ La identidad de la contraparte y de sus administradores de hecho o de derecho.
- ▶ La identidad del titular real, entendiéndose por tal al que lo es en virtud de lo dispuesto en el artículo 4.2 de la Ley 10/2010, de 28 de abril, de prevención del blanqueo de capitales y de la financiación del terrorismo, y la actividad económica en el seno de la cual se establece la correspondiente relación de negocio.

Como se menciona también en el apartado anterior, Aena prohíbe la realización de ninguna transacción económica, contrato, convenio o acuerdo cuando existan razones suficientes para creer que pueda existir algún tipo de vinculación con actividades indebidas o corruptas.

Además, las transacciones con socios sólo se efectuarán cuando se acredite una actuación reputada en su sector y una trayectoria de comportamiento ético reconocida.

Los terceros (socios, agentes comerciales y representantes) serán convenientemente evaluados a través de un procedimiento de diligencia debida, donde el tipo de transacción a realizar será uno de los elementos a evaluar.

A cierre de 2019, Aena no ha tenido conocimiento de denuncias por blanqueos de capitales.



14.6. Aena y su impacto en el entorno: cuestiones sociales

14.6.1. Compromisos con el desarrollo sostenible

Consciente de su papel como motor de cambio social en el entorno en el que opera, Aena puso en marcha su Plan Estratégico de Responsabilidad Corporativa en 2018, línea específica del Plan Estratégico de la Compañía, que define las áreas de actuación en esta materia, y permite identificar proyectos clave para alinear las actuaciones de Aena con el resto de empresas de su entorno, así como dar respuesta a las nuevas exigencias normativas en materia de responsabilidad corporativa.

Su eje vertebrador toma como referencia los Objetivos de Desarrollo Sostenible y los Principios del Pacto Mundial de Naciones Unidas que, junto con la Política de Responsabilidad Corporativa, constituyen el marco de actuación del que se sirve la Compañía para el despliegue de iniciativas de índole social, ambiental y de buen gobierno de Aena. Esta política se estructura en torno a los siguientes objetivos clave:

- Promoción de la cultura y la acción social
- Atención a pasajeros con necesidades especiales
- Acciones ambientales de índole social
- Reporte y transparencia
- Promoción del turismo y el patrimonio local

Sobre este marco de acción, Aena participa activamente en la sociedad a través de iniciativas propias de índole social y medioambiental, fomentando la participación de los empleados, y apoyando actividades promovidas por terceros.

AMBITOS DE PARTICIPACIÓN	ACTUACIONES DESTACADAS 2019
Vuelos emergencias	+ 14.400 ⁴⁵ .
Compromiso ambiental	Desarrollo de actuaciones de voluntariado medioambiental.
Buenas prácticas en RC	Consolidación del proyecto "Aena con la música", bajo el cual se engloba una estrategia de mecenazgo y colaboración que apoye la formación y el talento musical de jóvenes artistas y colectivos en riesgo de exclusión, y acerca la música a las personas que visitan los aeropuertos.
Inclusión	Aena colabora en la promoción del Día Internacional del Autismo.
Integración laboral	Puesta en marcha de la propuesta "Aena con el autismo".
Igualdad y accesibilidad	Nueva convocatoria para entidades que realicen acciones de inserción laboral y de creación de empleo de personas con discapacidad (100.000 €/anuales).
Violencia 0	Se reconoce a las mujeres de Aena por su excelente labor.
Sinergias	Algunos aeropuertos de la red ponen a disposición sus espacios solidarios para concienciar sobre este problema social.
Innovación social	Aena fortalece sus alianzas y se adhiere a nuevas iniciativas internacionales, como la iniciativa NetZero2050 de ACI Europa
Transparencia	Lanzamiento del programa de Tablets de ASQ (<i>Airport Service Quality</i>), implantación de proyecto piloto de reconocimiento facial en puertas de embarque.
	Aena recibe un reconocimiento por la excelente información que ofrece a sus accionistas y grupos de interés.
	Se refuerzan los canales de comunicación interna con empleados.
Formación y empleo	Puesta en marcha del Proyecto <i>Employer Branding</i> para mejorar la marca empleador interna y externa.
Vida saludable	Organización de 6 carreras en aeropuertos de la red. Difusión de carreras de carácter solidario.
Apoyo a las causas sociales	Organización de otros eventos deportivos (torneo de pádel).
	Aena cede los espacios solidarios de sus aeropuertos a entidades sociales y ONG para sensibilizar y concienciar de problemáticas sociales.

⁴⁵ Datos provisionales a cierre de 2019.

Aena ha alineado su modelo y estrategias de negocio con la **Agenda de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas**.

Objetivos de Desarrollo Sostenible		Contribución
    	<p>7 Energía asequible y no contaminante</p> <p>11 Ciudades y comunidades sostenibles</p> <p>13 Acción por el clima</p> <p>6 Agua limpia y saneamiento</p> <p>15 vida y ecosistemas terrestres</p>	<p>Protección del entorno, uso eficiente de los recursos y lucha contra el cambio climático</p> <p>Favorecer modelos de convivencia sostenible en los entornos donde opera la Compañía. También se llevan a cabo múltiples actuaciones encaminadas por ejemplo a mitigar el impacto acústico, mejorar la eficiencia energética, potenciar el uso de energías renovables o vigilar la calidad del aire.</p>
   	<p>3 Salud y bienestar</p> <p>4 Educación de calidad</p> <p>5 Igualdad de género</p> <p>8 Trabajo decente y crecimiento económico</p>	<p>Crecimiento económico y sostenible</p> <p>Entorno laboral seguro y saludable, caracterizado por la igualdad de oportunidades y la no discriminación, el fomento de la diversidad, la gestión del talento, y la conciliación de la vida profesional y personal.</p>
 	<p>10 Reducción de las desigualdades</p> <p>11 Ciudades y comunidades sostenibles</p>	<p>Diversidad e inclusión social</p> <p>Diversidad y accesibilidad universal, mediante la promoción e intercambio de valores culturales, la participación en la comunidad y la contribución al bienestar social.</p>
 	<p>9 Innovación e infraestructuras</p> <p>12 Producción y consumo responsables</p>	<p>Consumo sostenible</p> <p>Servicios de calidad y seguros, que garanticen la salud y protección de todos sus usuarios y empleados.</p>
 	<p>16 Paz, justicia e instituciones sólidas</p> <p>17 Alianzas para lograr los objetivos</p>	<p>Alianzas para la consecución de objetivos</p> <p>Reconocer la importancia de las alianzas, de la comunicación y la transparencia como herramientas para la sensibilización y la consecución de metas.</p>

14.6.2. Impacto de la actividad en la sociedad y el entorno

Empleo y desarrollo local

De la actividad de Aena se derivan, en las comunidades donde desarrolla sus operaciones, impactos cualitativos y cuantitativos con repercusiones en diferentes ámbitos. Aena genera un empleo directo de 8.878 puestos de trabajo. Asimismo, cabe destacar que el transporte aéreo genera 530.000 puestos de empleo total en España (2,3 % de la población activa) ^{46, 47}

Del mismo modo, la compañía trabaja con una mayoría de proveedores locales. El 98,31 % de sus proveedores son locales.

La actividad de la Compañía se ha traducido en la generación de recursos en la comunidad (cash flow social), distribuidos en:

- Pago de impuestos y tributos: 826,8 M €
- Pago de dividendos: 1.045,1 M€ (1.039,5M€ pagados a los accionistas de Aena y el resto a los accionistas minoritarios de Luton)
- Compras y contrataciones (adjudicación de expedientes, contratos menores y contratación relativa a arrendamientos destinados a la actividad comercial): 1.310 millones de euros (impuestos excluidos).

Contribución fiscal

La contribución fiscal del grupo Aena en el ejercicio 2019 ha ascendido a 826,8 millones de €. Los impuestos soportados ascendieron a 585,4 millones de €, siendo el más importante el impuesto de sociedades que sumó 432,1 millones de €.

La contribución fiscal en el ejercicio 2019 se reparte entre los 11,9 M€ de impuestos pagados en Luton, (1,4% sobre el total) y los 814,9 M€ en España (98,6% sobre el total).

País	EBITDA (M€)
España	2.766,3 M€
Reino Unido	99,6 M€
Brasil	Esta filial ha centrado su actividad en este período en las tareas preparatorias para el inicio de las operaciones en 2020

Para más detalle consultar Cuentas Anuales

Subvenciones públicas recibidas

Aena no ha recibido en 2019 subvenciones, desgravaciones o créditos fiscales ni incentivos financieros por parte de gobierno alguno.

Aportaciones a Fundaciones y entidades sin ánimo de lucro

Para satisfacer las crecientes exigencias de la sociedad actual, y para alcanzar las metas recogidas en la Agenda 2030, las empresas han de configurar mecanismos de implicación y cooperación, que permitan aprovechar las sinergias y los efectos multiplicadores en beneficio del interés común. En este sentido, Aena es firmante del Pacto Mundial de Naciones Unidas y participa en organizaciones expertas en materia de sostenibilidad para compartir experiencia, conocimientos y perspectivas, como Forética, el Club de Excelencia en Sostenibilidad, Comunidad Por el Clima, Iniciativa

Empresas por una sociedad libre de violencia de género o la Fundación Seres. En total, el importe de las aportaciones de Aena^{50 48} a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro en 2019 ha ascendido a 3.457.567,00 €, donde se incluye tanto la pertenencia a las organizaciones mencionadas como diferentes iniciativas de acción social.

Asimismo, en la web corporativa pueden consultarse en detalle todas los convenios establecidos entre Aena y distintas entidades: <http://www.aena.es/es/corporativa/convenios.html>

Impacto en las poblaciones locales y en el territorio

Entre los impactos más importantes de Aena, destaca su contribución al desarrollo del transporte aéreo -factor estratégico en términos de conectividad, accesibilidad, cohesión y conexión territorial-, y con ello al desarrollo local, tanto a nivel económico y como social.

Para potenciar la vertebración territorial, en la península, se llevan a cabo diversas actuaciones que aseguran la cohesión y optimizan la conectividad del aeropuerto y su entorno.

⁴⁶ Fuente: ATAG. Aviation Benefits Beyond Borders, octubre 2018. Datos de 2016.

⁴⁷ Fuente: Población activa (INE EPA 4T2016).

⁴⁸ Incluye cuantías de AIRM y ADI.

Destacan:

- ▶ Planes de Movilidad:
 - El aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat cuenta con un Plan de Movilidad para la integración de las infraestructuras de acceso y transporte (aparcamientos, zona de parada de autobuses y taxis, etc.) con las del propio aeropuerto.
 - En otras instalaciones se realizan encuestas periódicas de movilidad en modo aéreo (EMMA) en diversos aeropuertos, que permiten conocer el perfil del pasajero, sus modos de acceso y procedencia.
- ▶ Aplicación de criterios de insularidad en las tarifas aeroportuarias, Islas Canarias y Baleares.

- ▶ Establecimiento de nuevas rutas bonificadas y el desarrollo de aeropuertos hub, la Compañía potencia también el sector aéreo como instrumento de conectividad y conexión entre las principales ciudades del mundo.

Cabe también resaltar el Programa de Cooperación Internacional, cuyo objetivo es mejorar la capacitación de los profesionales del sector aeronáutico de Iberoamérica y favorecer el desarrollo de sus países y regiones.

- ▶ Cada una de las actividades que desarrolla el programa se realizan en colaboración con organizaciones e instituciones nacionales e internacionales, como la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID), la dirección de cooperación técnica de la

Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) o la Escuela Técnica Superior de Ingeniería Aeronáutica y del Espacio de la Universidad Politécnica de Madrid. Este programa, contribuye a reforzar la excelencia y poner en valor las buenas prácticas de la Compañía y la industria española en el exterior.

- ▶ Gracias a esta iniciativa se han formado, en los últimos cinco años, más de 1.000 profesionales aeronáuticos de 23 países distintos, lo que ha supuesto una inversión de 948.000 €. En 2019 han participado en el programa de formación 136 profesionales, con una inversión total de 187.000 €, y un nivel de satisfacción de 9,8 puntos sobre 10.

14.6.3. Relación y diálogo con grupos de Interés

Sobre la base de la política de comunicación y la cultura de responsabilidad corporativa, Aena e impulsa un marco de relaciones con los grupos de interés basado en la transparencia, el diálogo, la generación de confianza y la creación de valor compartido.

En este contexto, la Compañía desarrolla una serie de herramientas y mecanismos de comunicación activos y bidireccionales con sus grupos de interés, que facilitan el diálogo, la colaboración, la rendición de cuentas y, al mismo tiempo, ayudan a evaluar y reforzar permanentemente el compromiso de la Compañía.

Ejemplos de ello son las encuestas de percepción de calidad y los canales de denuncias, a disposición de todos los usuarios, o el apartado de relaciones con inversores de la web.

Además, cabe destacar la fuerte presencia de Aena en redes sociales, que permite a la Compañía reforzar las relaciones a largo plazo con todos los grupos de interés, favoreciendo un *feedback* continuo.

A este respecto, en 2019 se pueden resaltar los siguientes resultados:

- ▶ 35,3 millones de visitas a la web de Aena.
- ▶ 19,7 millones de usuarios.
- ▶ +250.000 interacciones con los usuarios de redes.
- ▶ 167.000 seguidores en redes sociales.
- ▶ 50 publicaciones semanales internas (Aena 360°).
- ▶ 121 noticias sobre responsabilidad corporativa.



14.6.4. Subcontratación y proveedores

La Dirección de Contratación es la responsable de la gestión con proveedores y cuenta con una unidad de contratación centralizada, existiendo, además, tantas unidades de contratación como aeropuertos. Éstas gestionan y tramitan los contratos de proveedores y de arrendamientos comerciales.

En el desarrollo de su actividad relativa a contratación, Aena está sujeta a diferentes normativas en España:

- ✦ Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014.
- ✦ Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transporte y los servicios postales.

En Reino Unido:

- ✦ La contratación pública está regulada por los Utilities Contracts Regulations 2016 y la política de contratación de la Compañía, cuya aprobación corresponde a la Dirección de Contratación.

Igualmente, y en todos los territorios donde opera la Compañía, aplica la normativa interna de Aena, que en el ámbito de contratación de proveedores contempla las siguientes herramientas:

- ✦ Manual interno de contratación de proveedores de Aena S.M.E., S.A.
- ✦ Circular interna sobre Contratos Menores de Aena, S.M.E., S.A.
- ✦ Circular interna sobre Autorizaciones de Gasto de Aena, S.M.E., S.A.

En el ámbito de la contratación, Aena apuesta firmemente por la transparencia y la concurrencia en la contratación de sus proveedores.

Para ello cuenta con su propia Norma Interna de Contrataciones Generales y la gestión a través del [Portal de Contratación](#).

Inclusión en la política de compras cuestiones sociales, de igualdad de género y ambientales

En cumplimiento con la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014 sobre procesos de contratación, a la que Aena ha ido adaptándose paulatinamente desde su aprobación, se han incorporado en los pliegos de contratación importantes aspectos relacionados con condiciones de tipo social, laboral o medioambiental, que son de obligatorio cumplimiento por parte de los proveedores en la ejecución de los contratos.

De forma específica, se añaden apartados y cláusulas en las que exige el cumplimiento de:

- ✦ Condiciones especiales de ejecución del contrato. Entre ellos el porcentaje mínimo de trabajadores fijos en la empresa o de trabajadores con discapacidad o con exclusión social; pago puntual de salarios a los trabajadores; reducción, reutilización y reciclado de residuos; gestión sostenible del agua; sistema de vigilancia medioambiental; o estar al corriente de pago con subcontratistas o suministradores.
- ✦ Obligaciones laborales y sociales relativas al cumplimiento de las disposiciones legales vigentes en materia social, de seguridad social y de seguridad y salud.
- ✦ Obligaciones de prevención de riesgos laborales de acuerdo a la legislación vigente.
- ✦ Obligaciones medioambientales en cuanto a la gestión de residuos, almacenamiento de materiales y sustancias peligrosas, condiciones de utilización de vehículos / maquinaria, emisiones a la

atmósfera, vertidos, entre otras.

Aena, además, incorpora penalidades económicas, que pueden derivar en la resolución de los contratos, en casos de incumplimiento de este tipo de obligaciones por parte de los contratistas.

Por lo que respecta al Aeropuerto de Londres-Luton, en 2018 se desarrolló un conjunto de herramientas para incorporar consideraciones ambientales y de sostenibilidad en los procesos de compra, incorporándose un sistema de puntuación en los documentos de licitación que evalúa los estándares sociales, ambientales y de gobierno de los proveedores.

En esta misma línea, en 2019, se ha trabajado en el desarrollo de un Código de Conducta específico para proveedores.

Seguimiento de proveedores

Todos los contratos formalizados con proveedores de Aena que están en ejecución cuentan con un *Director del Expediente*, cuya función principal es la de la vigilancia, supervisión y comprobación de la correcta y adecuada ejecución del contrato, verificando que se cumplen los requisitos establecidos y los niveles de calidad definidos en el pliego de prescripciones técnicas del expediente. El director del expediente revisa y verifica la relación valorada que emite el contratista y genera la correspondiente certificación de conformidad de ejecución del contrato, con la periodicidad de certificación que se haya establecido en el propio contrato.

Principales actuaciones en 2019

Digitalización de procesos: la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, busca la digitalización de los procesos de contratación, siendo ya obligatorio la tramitación electrónica de algunas de sus fases. Por ello, los órganos contratantes deben cumplir con estas exigencias y, para evitar posibles

problemas derivados de la falta de familiaridad con los medios electrónicos de determinados proveedores.

En este sentido, Aena dispone de un manual de usuario y un centro de soporte, además de un buzón donde recibir dudas y consultas en tiempo real. De cara a los próximos ejercicios, tiene previsto finalizar la implantación del sistema de licitaciones y notificaciones electrónicas en toda la Compañía, así como un nuevo sistema de comunicación interna electrónica, dentro de los requerimientos del Esquema Nacional de Interoperabilidad al que Aena ha de adaptarse. Actualmente, la Compañía está inmersa en 10 proyectos en materia de factura electrónica.

De forma paralela, Aena está a la espera de la transposición de la directiva de 2014 que actualizará la Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales, a la que también habrá de adaptarse la Compañía. En el ejercicio 2019 se han llevado a cabo nuevos desarrollos relacionados con la contratación electrónica, y con la adaptación de los procesos y procedimientos a los requerimientos establecidos en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.

Tomando como referencia el mencionado marco normativo, los objetivos generales de la Compañía en este ámbito, son los siguientes:

- Automatización de los procesos de contratación.
- Ahorro en costes económicos y administrativos, tanto para los operadores económicos como para las unidades de contratación de Aena.

- Disminución de plazos de contratación.
- Mejora de la eficacia de los procedimientos.
- Cumplimiento y refuerzo de los principios generales de la contratación pública.

A este respecto, durante el ejercicio 2019 destacan las siguientes actuaciones:

- Nuevos sistemas de licitaciones electrónicas (*eLicita*) y de notificaciones electrónicas (*eNotifica*) de Aena. Durante el año 2019 se han llevado a cabo las fases de análisis, diseño y desarrollo de estos sistemas novedosos, cuyas implantaciones se prevén durante el primer cuatrimestre de 2020. Con ello, se dará cumplimiento a los aspectos relativos al uso de medios electrónicos que están establecidos en las Disposiciones adicionales decimoquinta, decimosexta y decimoséptima de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.
- Procedimiento interno de intercambio de documentación por medios electrónicos, a través de la habilitación de un SharePoint compartido, reforzando la transformación digital en el ámbito interno de Aena, y apoyando la implantación de la firma electrónica y del portafirmas electrónico OFISPA en Aena.
- Implantación del portafirmas electrónico OFISPA en el ámbito de la contratación, cuya puesta en marcha está prevista para el primer semestre de 2020. En 2019, se ha extendido el uso de prácticamente todas las tipologías documentales que están asociadas a los procesos de contratación para incorporar

la firma electrónica, y se ha desarrollado un proyecto para extender su uso a las unidades de contratación descentralizadas.

- Plataforma electrónica de presentación de ofertas PPO, consolidando su implantación y uso por parte de los operadores económicos que licitan a expedientes de Aena.
- Consolidación del Proceso de subastas electrónicas en Aena.
- Desarrollos para la implantación de la fase III para publicar las modificaciones de contrato en la Plataforma de Contratación del Sector Público (PLACSP).
- En relación a la contratación comercial, a lo largo de 2019 se ha preparado su puesta en servicio para que, cara 2020, se lleve a cabo la recepción de ofertas electrónicamente. Además, se han ultimado todas las plantillas, para la firma electrónica de documentos.
- Acerca de la evaluación técnica de ofertas, se ha desplegado una versión nueva de la aplicación SETO para generar los documentos resultantes de esta evaluación de forma inmediata, creando una base de datos con alto nivel de seguridad y acceso limitado.
- Con relación a Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (SCAIRM), se ha implantado la integración sistémica entre las aplicaciones del AIRM y la Plataforma de Contratación del Sector Público, permitiendo la publicación diaria de los anuncios de las contrataciones de la Sociedad en esta plataforma electrónica.

Resultados de contratación 2019⁴⁹

	M€ 2019 ⁵⁰	M€ 2018
Importe adjudicado por Aena a expedientes	1.176,78	1.854,8
Volumen de contratación centralizada	89,3%	93,5%
Volumen de contratación descentralizada	10,7%	6,5%
Adjudicación de contratos menores	22,02	25,2
Volumen total de contratación adjudicada relativa a arrendamientos destinados a la actividad comercial	111,19	93,1

14.6.5. Orientación al cliente

Como elementos transversales a la Compañía, la calidad y la seguridad son aspectos prioritarios en la gestión de Aena, que persigue obtener el más alto grado de satisfacción, excelencia y seguridad para sus clientes.

Aena se centra, por tanto, en una gestión enfocada al cumplimiento de estas demandas, así como a la detección proactiva de otras nuevas, a través de algunas medidas, como las que se desarrollan a continuación.

Calidad de los servicios a clientes

El área de servicios, mantenimiento y calidad aeroportuaria es la encargada de asegurar que se prestan los mejores servicios destinados a:

- ✦ Pasajeros: junto con los servicios de accesibilidad, que representan un segmento en alza. Se incluyen los servicios de facilitación y experiencia del pasajero, así como la evaluación de sus percepciones.
- ✦ Aerolíneas: servicios de asistencia en tierra y handling, según el Real Decreto 1161/1999, de 2 de julio, por el que se regula la prestación de los servicios aeroportuarios de asistencia en tierra.
- ✦ En general, todos los usuarios de los aeropuertos: servicios de mantenimiento y tareas de planificación y gestión, que incluyen el establecimiento de reglas comunes para asegurar la prestación homogénea del servicio.

Todas las actividades se desarrollan según establece el Sistema de Gestión Integrado de Calidad y Medio Ambiente de Aena.



⁴⁹ En el año 2019 no se ha tramitado ningún expediente como contrato reservado a centros especiales de empleo. No obstante, en el año 2019 se ha aprobado la tramitación de un expediente reservado a centros especiales de empleo, BCN-745/2019 con un importe de licitación de 741.410 euros netos, que se ha publicado en enero de 2020 y que se adjudicará en el primer trimestre de 2020.

⁵⁰ Impuestos excluidos.

A lo largo del ejercicio 2019, se han llevado a cabo distintas actuaciones en materia de calidad, entre las que destacan mejoras a los servicios tanto a aerolíneas como a pasajeros, tal y como se detalla a continuación.

Mejoras en los servicios a aerolíneas

Handling

Reconocimiento facial:

Los diferentes proyectos pilotos relacionados con el uso de tecnología de reconocimiento facial están orientados a mejorar el flujo de pasajeros a su paso por el aeropuerto. Al permitir al pasajero pasar por el filtro de seguridad y embarcar sin necesidad de mostrar su documentación, esta tecnología aumenta la capacidad del servicio de handling. Este proyecto piloto se inició en el Aeropuerto de Menorca en el primer trimestre de 2019, seguido del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid – Barajas. Posteriormente se ha incorporado la posibilidad de registro desde dispositivo móvil con la APP de Aena e Iberia (*partner* en este proyecto). Están previstas pruebas en el Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat.

Auto-facturación de equipajes:

Se ha incorporado un nuevo servicio relacionado con la auto-facturación de equipajes (Self Bag Drop), que proporciona a los pasajeros un sistema automatizado para realizar el proceso completo de facturación sin requerir la intervención de personal externo. Se encuentra implantado actualmente en el Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat en los mostradores de algunas compañías (Vueling, Air France-KLM, Lufthansa o Air Europa) y está previsto su desarrollo en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas de cara al inicio de la temporada de verano del 2020.

Combustible

El 1 de diciembre de 2019 se han finalizado las transiciones operativas en 41 aeropuertos, fruto de las últimas 41 licencias adjudicadas. Con la entrada en vigor de los nuevos contratos, éstos comienzan a aplicar las nuevas tarifas máximas que los prestadores del servicio pueden cobrar a las compañías aéreas, tarifas que se han visto reducidas en más de un 30%, en algunos casos, todo ello garantizando los más altos niveles de calidad, seguridad y medioambiente.

Servicios de navegación aérea

Servicio avanzado de enlace de datos con las aeronaves D-DCL (Datalink Departure Clearance):

Este servicio permite, mediante enlace de datos entre controlador y pilotos, automatizar y mejorar las tareas de autorizaciones de despegue, reduciendo significativamente las comunicaciones de voz a través de frecuencia aeronáutica. Desde junio de 2019 está implantado en las Torres de Control de los aeropuertos de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y Palma de Mallorca.

Activación de servicios D-ATIS:

El servicio D-ATIS permite que las aeronaves dispongan de la información significativa del aeródromo en la fase de ruta y no solamente en la fase de aproximación como ocurre con el ATIS convencional. Durante el tercer trimestre de 2019 se han activado servicios D-ATIS en ocho aeropuertos más de la red.

Prestación del servicio de control de tránsito de aeródromo en doce aeropuertos:

Durante el último trimestre de 2019 se ha licitado un nuevo expediente para reemplazar al contrato actual, que llega a su fin. Está previsto que los nuevos contratos estén adjudicados para el tercer trimestre de 2020.

Proyecto de Instalación de Torres Remotas en los aeropuertos de Vigo y Menorca:

Se está trabajando con el objetivo de que estén operativas durante el primer trimestre de 2021. El concepto de Torre Remota proporciona ventajas operativas y de seguridad, con la incorporación de nuevas tecnologías que permiten la prestación más eficaz y más segura frente a lo que pueda ofrecer una nueva torre convencional.

Sistemas operacionales

Integración de los aeropuertos de la red de Aena en los programas “A-CDM” (Airport-Collaborative Decision Making) y Torre Avanzada, auspiciados por Eurocontrol:

Durante 2019 se ha continuado avanzando en estos programas, que fomentan el intercambio de información entre todos los agentes involucrados en la operación de un vuelo, con el objetivo de favorecer la toma de decisiones conjunta, la mejora de la puntualidad, la reducción del coste de los movimientos y la atenuación del impacto ambiental. A este respecto, cabe destacar dos hitos importantes:

- Los aeropuertos de Tenerife Norte y Valencia han obtenido la Certificación de Torre Avanzada en el cuarto trimestre de 2019, con lo que los datos operativos de dichos aeropuertos quedan integrados en la red europea de información en tiempo real que gestiona Eurocontrol, alcanzando al final de 2019 cerca del 75% del tráfico de operaciones de la red en España.
- Durante el cuarto trimestre de 2019 se han iniciado los trabajos de migración desde Torre Avanzada a A-CDM en el aeropuerto de Málaga Costa del Sol, con el objeto de que pueda estar certificado a principios de 2020.

Campo de vuelo y plataformas

■ Preparación de la implantación del RCR (Runway Condition):

El documento 9981 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) Procedimientos para los servicios de Navegación Aérea - Aeródromos, establece la entrada en vigor, el 5 de noviembre de 2020, de un sistema global para la notificación del estado del área de movimiento cuando la pista se encuentra contaminada con agua, nieve, nieve fundente, hielo o escarcha.

En la Notice of Proposed Amendment (NPA= 2018-14)⁵¹ se proponen los cambios en el Reglamento de la UE nº 139/2014 para su adaptación a este mensaje, conocido como RCR. Se han llevado a cabo las actuaciones necesarias para la adaptación de la normativa de Aena, la coordinación con el resto de afectados y la preparación de la entrada en vigor en todos los aeropuertos de la red.

■ Trabajos para la implantación de las recomendaciones del EAPPRI v3.0:

Actualización de normativa afectada por el EAPPRI (European Action Plan for the Prevention of Runway Incursions) v3.0 para la introducción de las recomendaciones al operador de aeródromo. Algunos de los documentos revisados han sido: EXA 23 Reglamento del Comité Local de Seguridad en Pista, EXA 50 I. O. para trabajos en el aeródromo, y EXA 43 Manual básico para el área de maniobras.

■ Actualización de la EXA 83 Procedimiento general de coordinación para el control de consumo de alcohol y drogas en la zona aeronáutica de seguridad operacional y adjudicación del expediente DEA 8-2019 “Servicio de analítica para actuaciones en materia de seguridad vial de plataforma para la red de aeropuertos de Aena”:

Actualización del procedimiento de control de sustancias psicoactivas de manera que en todos los aeropuertos de la red se puedan realizar test indiciarios in situ y, en caso de resultar positivo, se le ofrezca al donante la posibilidad de solicitar un contraanálisis en saliva, además de la muestra que se envía a analizar al laboratorio. Ha sido elaborado, licitado y adjudicado un expediente para dar soporte a toda la red de aeropuertos en materia de la realización de las analíticas de saliva en laboratorio.

◀ Mejoras en los servicios al pasajero

- Participación de Aena en el lanzamiento del programa de Tablets de ASQ (Airport Service Quality), destinado a mejorar tecnológicamente el seguimiento en tiempo real de los resultados de las encuestas de experiencia del pasajero, permitiendo que los aeropuertos actúen de forma inmediata en el caso de detección de un problema o riesgo, mejorando así la atención al pasajero.
- Se ha continuado desarrollando el Plan Estratégico de Limpieza, dando continuidad a las licitaciones necesarias para su despliegue. Desde el inicio del Plan, se ha licitado y adjudicado la prestación de este servicio en un total de 21 aeropuertos, contando con los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat. Además, en 2019 se ha licitado la fase V del Plan, que incluye otros 8 aeropuertos más.
- Se ha contratado un nuevo expediente de desfibriladores con el que se pasa de 291 a un total de 502 (incluyendo 120 desfibriladores móviles para los vehículos del SSEI), repartidos por todos los aeropuertos de la red de Aena.
- Para la prestación de un mejor servicio de vehículos de alquiler, se ha estrenado un nuevo vestíbulo en el aeropuerto de Málaga que concentra a todas las empresas, facilitando la experiencia del pasajero.
- Servicios VIP: remodelación y rediseños de Salas VIP, con nuevos servicios de valor añadido (*Meet and Assist, Fast Lane y Fast Track*).
- Mejoras y reformas en las superficies de las tiendas libres de impuestos, ampliando igualmente la variedad de productos y marcas ofertados. Refuerzo del servicio de entrega en domicilio (*Home Delivery*).
- Servicio gratuito de asesoramiento al pasajero para disfrutar de nuestra oferta comercial de Tiendas y Restauración (*Personal Shopper*), en los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Málaga-Costa del Sol y Alicante-Elche.
- Renovación de la oferta de establecimientos de restauración, con oferta ampliada de marcas y variedad para los clientes.
- Diversificación de los aparcamientos e implantación del pago por matrícula.

⁵¹ El NPA recoge las modificaciones de la normativa en temas de seguridad aérea de EASA. En concreto, la NPA 2018-14 se refiere a “Runway safety”

▶ **Evaluación de la calidad de la experiencia del cliente**

Mantener la excelencia en el servicio al cliente requiere de una monitorización permanente de las expectativas del cliente y de los avances del mercado. En este sentido, Aena aprovecha de forma innovadora y efectiva las nuevas tecnologías, aplicándolas a la evaluación de la calidad en sus actividades y servicios. Para monitorizar la calidad de la experiencia del cliente, la Compañía cuenta con diferentes herramientas e indicadores:

Satisfacción y percepción pasajeros	- Encuestas ASQ (Airport Service Quality) avaladas por ACI (Consejo Internacional de Aeropuertos).
	- Dispositivos de Instant Feedback (en la actualidad de Happy or Not) encuestando sobre la limpieza de los aseos, la amabilidad del personal de seguridad y el tiempo de recogida de equipajes en 33 aeropuertos de la red.
Satisfacción y percepción de aerolíneas: marketing aeroportuario	- Grupos de trabajo/sesiones de expertos.
	- Comisiones mixtas de seguimiento.
Relación con empresas concesionarias: marketing comercial-	- Análisis de satisfacción y percepción de la calidad de aerolíneas.
	- Reuniones de seguimiento periódicas.
	- Conferencias de Marcas (encuentros profesionales donde exponemos la oferta global del aeropuerto).
	- Intercambio de encuestas periódicas y estadísticas.
	- Mystery Shopper y recogidas de opinión en Salas VIP.
	- Portal Aena Empresas.
	- Campañas de animación, promoción y dinamización de Zonas Comerciales.
	- Club de Fidelización (superado el millón de clientes en 2019).
	- Estrategia de Experiencia de Cliente desarrollada en 2019.
	- Junta de Experiencia del Cliente/ Junta de Comentarios del Cliente.
Aeropuerto de Londres – Luton Aena Internacional	- Comité de operadores aeroportuarios.
	- Foro de Accesibilidad del Aeropuerto de London Luton para consultas con usuarios de PRM y organizaciones benéficas.
	- Encuestas ASQ (1.516 pasajeros encuestados en 2019).
	- Recogida de comentarios de los clientes en tiempo real (<i>FeedbackNow</i>) en distintos puntos (seguridad, facturación, baños, inmigración y recogida de equipajes).
	- Programa <i>Mystery Shop</i> (se reiniciará en el segundo trimestre de 2020).
	- <i>Walkarounds</i> de calidad.

Garantía de Seguridad en la prestación de servicios

La actividad aeroportuaria está sometida a determinados retos y riesgos intrínsecos a la propia actividad de negocio: algunos de carácter interno (accidentes, incidentes, regularidad, saturación, conflictos laborales, etc.) y otros de carácter externo (condiciones meteorológicas adversas, presencia de animales en el entorno aeroportuario, actividades en el entorno de los aeropuertos como la presencia de obstáculos, etc.).

Aena trabaja para eliminar, reducir o minimizar todas las amenazas y riesgos a los que se ve sometida la actividad aeroportuaria, realizando un proceso continuo de identificación de peligros y gestión de riesgos. Además, la Compañía tiene en cuenta que la adaptación de las

infraestructuras a los riesgos detectados no se produce con la misma rapidez que la aparición de nuevas amenazas.

Todos los aeropuertos están sujetos a las instrucciones de la AESA, organismo encargado de regular este aspecto crítico de la actividad de Aena, auditado a su vez por la Comisión Europea para verificar el cumplimiento de dicha normativa y establece recomendaciones de forma regular a todos los países, homogeneizando el nivel de seguridad. Por todo ello, los procedimientos de actuación en materia de seguridad de Aena están en constante evolución y adaptación.

Además, en el caso específico de los aeropuertos del Grupo I, deben

cumplir con el reglamento sectorial 134/2014. El resto de aeropuertos (Grupos II y III) están sujetos al Real Decreto 862/ 2009, gestionado por la Dirección General de Aviación⁵².

El Comité Nacional de Seguridad de Aviación Civil es otra autoridad competente en materia de seguridad y cuenta con una comisión mixta de seguimiento donde se aprueban cambios normativos y se examina la seguridad. De igual forma, Aena mantiene contacto constante con las Fuerzas y Cuerpos de seguridad del Estado y las autoridades aduaneras.

⁵² Se excluye a las bases aéreas, dependientes del Ejército del Aire, que es su autoridad inspectora y certificadora.

Áreas de responsabilidad:

En 2018 se puso en marcha la Oficina Central de Seguridad Operacional (OSCO) cuyas responsabilidades y tareas son, entre otras:

- La revisión de los proyectos desde el punto de vista operativo (accesibilidad, emergencias, etc.).
- Seguimiento de las certificaciones de la AESA, y el programa de supervisión de aeropuertos.
- Apoyo a los aeropuertos en Seguridad Operacional, que incluye estudios de seguridad y gestión del cambio para los aeropuertos del Grupo III.
- Seguimiento de accidentes e incidentes.
- Liderazgo de los proyectos y propuestas de Eurocontrol.
- Definición de los requisitos de permiso de circulación en plataforma.
- Seguridad en plataforma.
- Análisis de flujos, capacidades, accidentes, evacuaciones y emergencias en el área terminal.
- Vigilancia en cuestiones de sanidad exterior, estableciendo protocolos de información y procedimientos en materia de emergencias.
- Implantación de los planes de emergencia.
- Apoyo en procedimientos del Plan de Continuidad de Negocio.

Certificaciones de Seguridad Operacional

Todos los aeropuertos están certificados y pasan las auditorías de la agencia española, que verifica el cumplimiento de todos los requerimientos en seguridad. Los aeropuertos de Aena reciben una media de 45 visitas de auditores anualmente, teniendo una mayor presencia en los del Grupo I.

Aena ha puesto en marcha un equipo interno que lleva a cabo procesos de pre auditoría, con el fin de evitar la detección de no conformidades.

Todos los aeropuertos fueron certificados por la AESA en materia de Seguridad Operacional antes del 31 de diciembre de 2017. Durante 2019 dicha Agencia ha realizado un total de 30 auditorías de Seguridad Operacional, dentro de las actividades previstas para

garantizar que los aeropuertos cumplen todos los requisitos establecidos para el mantenimiento de las certificaciones.

Actuaciones enfocadas a la mejora en las instalaciones y en la seguridad en 2019

- Elaboración de un procedimiento tipo que deben utilizar los aeropuertos para aplicar el protocolo coordinado de respuesta ante la presencia de un dron como amenaza de seguridad al transporte aéreo. Este protocolo fue aprobado el 26 de junio de 2019 por el Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y se encuentra ya implantado en 22 aeropuertos de la red⁵³.
- Coordinación entre todos los agentes afectados por el Brexit (Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria (AEAT), Subdirección General de Acuerdos Sanitarios y Control en Frontera del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, entre otros) para minimizar su impacto operativo en los aeropuertos, tanto en los controles aduaneros de los vuelos procedentes del Reino Unido, como en materia de tráfico de pasajeros y animales de compañía; y prever los posibles cambios en infraestructura para su adaptación. A corto plazo no se requerirá la remodelación de la zona de recogidas de equipaje ni se esperan cambios sustanciales en las infraestructuras, ya que el transporte de mercancías aéreo es mínimo.
- Cumplimiento del primer año de contrato de los nuevos expedientes de seguridad privada, alineados con los objetivos establecidos en el DORA, con resultado positivo.
- En materia de equipos se encuentran en marcha diversos proyectos muy relevantes:
 - Sistema EDS: que supone la actualización paulatina de los Sistemas de Detección de Explosivos en la mayor parte de los aeropuertos de la red, que pasan de Estándar 2 a Estándar 3, tal y como exigen la normativa

nacional y la europea. El Estándar 3 implica una mayor capacidad en la detección de explosivos, y a fecha de hoy, ya se encuentran instaladas dos máquinas con estas características en el aeropuerto de Menorca.

- Sistema ABC: desarrollado en colaboración con el Ministerio del Interior, está orientado a la adaptación de las cabinas de control automático de fronteras ante el cambio en la normativa de éstas, con un despliegue inicial masivo.
- Proyecto piloto de sistemas de reconocimiento facial en las puertas de embarque y filtros de seguridad.
- Proyecto piloto para realizar pruebas con equipos en filtros de seguridad, que permite al pasajero llevar líquidos y portátiles dentro del equipaje de mano.
- Proyecto piloto orientado a la implantación de salas de inspección remotas que permitirán "reubicar" a parte de los vigilantes del filtro de seguridad en salas independientes.
- Expedientes de renovación de la flota de bomberos.
- Puesta en marcha de un nuevo edificio de extinción de incendios (Aeropuerto de Ibiza).
- En lo que a la Seguridad Operacional se refiere, una vez finalizado el proceso de certificación de todos los aeropuertos en diciembre de 2017, continúa su consolidación por medio de supervisiones anuales.
- AESA ha continuado su actividad auditora en distintos aeropuertos de la red en materia de Seguridad Física, con resultados satisfactorios. Asimismo, Aena continúa trabajando en el control de calidad interno para conseguir la mejora continua en la operativa y los procesos, por medio de verificaciones realizadas a lo largo del año.

⁵³ A Coruña, Alicante-Elche, Asturias, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Bilbao, Fuerteventura, Gran Canaria, Ibiza, Jerez, Lanzarote, Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Madrid-Cuatro Vientos, Málaga- Costa del Sol, Menorca, Palma de Mallorca, Sabadell, Santiago, Sevilla, Tenerife Norte, Tenerife Sur, Valencia y Vigo.

Inversiones en calidad y seguridad

Durante 2019 se han invertido 47,6 millones de euros en mejoras correspondientes a calidad y 132,63 millones de euros se han destinado a inversiones en seguridad.

En el Aeropuerto de Londres-Luton la inversión ha ascendido a 23,5 millones de libras de los que 15,2 corresponden a mantenimiento.

Red de aeropuertos españoles	2018	2019
Inversiones en seguridad (M€)	131,8	132,63
Inversiones en calidad (M€)	47,3	47,6

Mecanismos de reclamación

En caso de existir cualquier queja o reclamación, Aena pone a disposición de los usuarios los siguientes mecanismos para comunicarlas a la Compañía:

- ▶ A través del Portal de Servicios Telemáticos, que dispone de una sección específica para reclamaciones, quejas y sugerencias.
- ▶ Hojas de reclamación, puestas a disposición, principalmente, en los puntos de información de los aeropuertos, además de las salas VIP y parkings.

Aena tiene establecido un Procedimiento de gestión de Quejas y Reclamaciones para su tramitación y un Departamento de Facilitación y Experiencia del Pasajero, perteneciente a la División de Servicios, Mantenimiento y Calidad Aeroportuaria de la Dirección de Operaciones, Seguridad y Servicios (DOSS).

Todas y cada una de las reclamaciones de Aena referidas a gestión aeroportuaria son contestadas en menos de 4 días y resueltas en menos de 20. Las compensaciones económicas derivadas de reclamaciones de tipo patrimonial en España y Luton ascienden a un total de 74.070,39 euros⁵⁴

Principales quejas y reclamaciones recibidas en los aeropuertos españoles 2019

Indicador	2018	2019	Variación (%)
Contrato de transporte	2.735	1.748	-36%
Handling	649	458	-29%
Sistemas de información	732	637	-13%
Instalaciones	562	469	-17%
Servicios de seguridad	1.531	1.826	19%
Servicios complementarios	1.189	830	-30%
Accesos	44	73	66%
Daños y robos	402	326	-19%
Varios	234	143	-39%
Servicios comerciales y de restauración	406	503	24%
Aparcamientos	2.155	2.094	-3%
TOTAL QUEJAS Y RECLAMACIONES GESTIÓN AEROPORTUARIA	7.255	6.901	-5%

⁵⁴ El importe incluye posibles gastos incurridos de peritos y/o letrados. Se incluyen tanto reclamaciones de responsabilidad civil de daños personales como las de daños materiales de importe superior a 9.000 €. La resolución de los daños personales no se produce hasta que el reclamante recibe el alta médica. En los casos que acaban judicializados la resolución no se produce hasta que se dicta sentencia firme.

Principales quejas y reclamaciones recibidas en el Aeropuerto de Londres-Luton 2019

Indicador	2018	2019	Variación (%)
Contrato de transporte	370	674	45%
Handling	2.015	1.785	-12%
Sistemas de información	-	-	-
Instalaciones	-	-	-
Servicios de seguridad	994	912	-9%
Servicios complementarios	-	-	-
Accesos	-	-	-
Daños y robos	213	610	65%
Varios	-	-	-
Servicios comerciales y de restauración	555	662	16%
Aparcamientos	1.120	1.049	-7%
TOTAL QUEJAS Y RECLAMACIONES GESTIÓN AEROPORTUARIA	5.267	5.692	7%



14.7. Innovación para potenciar las oportunidades

Aena es consciente de que la innovación es el motor de desarrollo de las organizaciones del siglo XXI. Por ello, promueve activamente la creación de nuevas e innovadoras soluciones tecnológicas encaminadas a mejorar la experiencia del usuario y la competitividad de la compañía.



14.7.1. La gestión de la innovación en Aena

Como parte de sus objetivos ligados al Plan Estratégico y de la apuesta de Aena por la innovación, en 2019 se ha impulsado con nuevas iniciativas la innovación en la compañía. Las principales iniciativas han sido la creación de una estrategia de Innovación, el desarrollo del aeropuerto 4.0 como fruto de la nueva estrategia, y la puesta en marcha de iniciativas que permitan probar e implementar nueva tecnología en Aena.

Desde esta área la compañía gestiona los contactos con organismos y empresas para impulsar las tendencias existentes en

materia tecnológica, desarrolla las innovaciones y proyectos piloto, y acompaña a las distintas unidades a la hora de implantarlas, promoviendo así la investigación y facilitando que la compañía disponga de las tecnologías más punteras en el entorno aeroportuario. Además, en este sentido cuenta con la colaboración de distintos partners (empleados, proveedores, startups, y otras entidades externas como, por ejemplo, ayuntamientos, universidades, etc.), a fin de ayudar a acelerar los procesos de innovación.

Del mismo modo y con el objetivo de aprovechar el conocimiento interno

en la compañía, Aena convoca los Premios Innova, donde anualmente los propios trabajadores de todos sus centros presentan ideas y buenas prácticas que puedan ser premiadas e implementadas. En la última convocatoria de 2019 se han recibido 159 aportaciones de 17 centros, un 23% respecto a la anterior convocatoria.

La inversión realizada en proyectos de I+D+i durante el ejercicio 2019 ha ascendido a 13,9 millones de €, lo que supone el 2,83% de la inversión ejecutada por Aena, y un incremento de 12,14% con respecto al año anterior.

14.7.2. Avances en 2019

A lo largo del ejercicio, se han llevado a cabo distintas actuaciones en innovación tecnológica, entre las que destacan:

- ▶ Programa piloto de reconocimiento facial (biometría): como se detalla en el apartado 14.6, se ha puesto en marcha en los aeropuertos de Menorca y Madrid el primer proyecto de identificación mediante biometría en el proceso de embarque. Está prevista su ampliación al Aeropuerto Josep Tarradellas-Barcelona El Prat.
- ▶ Lanzamiento del programa de **Tablets de ASQ (Airport Service Quality)**, destinado a mejorar tecnológicamente el seguimiento en tiempo real de los resultados de las encuestas realizadas a lo pasajeros, con el fin de facilitar la actuación inmediata en el caso de detección de un problema o riesgo.
- ▶ Aeronaves no tripuladas: está en marcha varios proyectos para su utilización dentro de los aeropuertos. Asimismo, junto con la secretaria de Estado de Seguridad se trabaja en el desarrollo de otra propuesta que permita su uso dentro de los sistemas de protección de aeropuerto.
- ▶ Desarrollo de «RPAS Utility» o aeronaves no tripuladas. Consiste en la utilización de drones para la gestión y el mantenimiento de un aeropuerto, utilizándolos, por ejemplo, para calibrar los sistemas de iluminación y radioayudas o como simuladores de aves rapaces para ahuyentar la fauna.

Este año se ha puesto en marcha un proyecto del uso de drones en Aeropuertos. Por primera vez se han usado drones dentro de un aeropuerto en un espacio aéreo controlado, es decir, compatibilizando el vuelo con la actividad diaria del aeropuerto.

- ▶ **Aena Venture** es la aceleradora de startups de Aena, que se enmarca en el programa de innovación abierta, con un claro objetivo de convertirla en una organización innovadora, ágil, adaptativa, dinámica y referente, dotándola de capacidad para definir el futuro del sector. Contará con un máximo de 5 empresas aceleradas durante 6 meses después de un proceso de selección con la posibilidad de implementación si los resultados son satisfactorios.
- ▶ Realización del **Proyecto Aviator** en colaboración con la Unión Europea (Horizonte 2010). El proyecto tiene como objetivo adoptar un enfoque de medición, modelado y evaluación de las emisiones relevantes de los motores de las aeronaves, así como de su impacto en la calidad del aire en diferentes condiciones climáticas. Para ello se medirán las emisiones de partículas y gases de los motores en una celda de prueba y en el ala de una aeronave en servicio para determinar la evolución de la estela contaminante del motor y el escape del APU (Auxiliary Power Unit) y se desplegará una red de sensores de medición. Esto proporcionará una mejor comprensión de los contaminantes primarios emitidos, siendo de especial interés para evaluar la calidad del aire del entorno.

14.7.3. Perspectivas de futuro

El periodo de maduración de los proyectos de innovación es largo y su inversión está muy ligada al ciclo económico, expuesto a oscilaciones, por lo que existe el riesgo de no contar con los recursos económicos necesarios durante toda la vida de las propuestas.

El estricto marco regulatorio al que está sometida la compañía dificulta en ocasiones la implantación y despliegue de determinadas soluciones innovadoras, siendo éste un aspecto a tener en cuenta a la hora de su desarrollo.

Aena apuesta por los ya nombrados conceptos de **Smart Airports y Aeropuertos 4.0** para seguir trabajando intensamente a futuro en soluciones digitales y la optimización de procesos y recursos, para enriquecer y mejorar la experiencia del pasajero, como fin último.

14.8. Ficha técnica

La elaboración del Estado de Información No Financiera (EINF) de Aena responde a los requisitos establecidos por la Ley 11/2018, de 28 de diciembre, por la que se modifica el Código de Comercio, el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, y la Ley 22/2015, de 20 de julio, de Auditoría de Cuentas, en materia de información no financiera y diversidad.

De acuerdo con sus estipulaciones, la Compañía, que en 2019 recogió la información correspondiente a 2018 en su “Estado de la Información No Financiera. Informe Anual de Responsabilidad Corporativa”, este año ha integrado el Estado de Información No Financiera dentro del Informe de Gestión, que se acompaña a las Cuentas Consolidadas correspondientes al ejercicio 2019.

Aena, tanto por su condición de empresa cotizada, como por las estipulaciones asociadas a su dimensión, queda obligada por esta Ley a la difusión de determinados contenidos cuya ubicación en el documento se detalla en la tabla recogida al final de este capítulo.

En la elaboración de la información han participado las principales áreas de gestión de Aena, con la coordinación del área de Responsabilidad Corporativa y se han tenido en cuenta diferentes marcos y guías de información no financiera como los Estándares de GRI (*Global Reporting Initiative*), el suplemento G4 *Airport Operators Sector Disclosures*, también publicado por GRI, la guía publicada por la AECA (Asociación Española de Contabilidad y Auditoría de Cuentas), el Pacto Mundial de Naciones Unidas, los Principios Rectores Sobre las Empresas y los Derechos Humanos de Naciones Unidas, los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas y el *Carbon Disclosure Project* (CDP).

El contenido del presente Estado de Información No Financiera describe los riesgos e impactos identificados, políticas de gestión e indicadores clave de resultados según lo requerido en la Ley 11/2018. Abarca las sociedades participadas por Aena en más de un 50%, según se recoge en las cuentas anuales en virtud del criterio de control; es decir, se incluyen los datos disponibles de las filiales en Reino Unido y Brasil de manera consolidada, mientras que el resto de participaciones, que no consolidan por integración global no se han contempladas en los indicadores de desempeño no financiero recogidos en el presente documento.

Igualmente, junto con el Estado de la Información No Financiera se publica el preceptivo informe de verificación externa emitido por Deloitte S.L., en su condición de prestador independiente de servicios de verificación, de conformidad con la nueva redacción dada por la Ley 11/2018 al artículo 49 del Código de Comercio.

Análisis de materialidad 2019

Este Estado de Información No Financiera describe las políticas de gestión y mitigación de riesgos, resultados e indicadores claves, así como avances de la Compañía en materia económica, social y ambiental, correspondientes al periodo comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2019, y referidos a los asuntos identificados como materiales, es decir, relevantes para la Compañía y para sus grupos de interés.

Para identificar estos asuntos materiales y clasificarlos de mayor a menor nivel de relevancia, Aena ha llevado a cabo un análisis siguiendo la metodología clásica de investigación social, que ha contemplado las siguientes fases de investigación y trabajo:

- I. Análisis de fuentes secundarias: redes sociales, informes sectoriales, encuestas de satisfacción, información de prensa.
- II. Entrevistas semiestructuradas a los responsables de las distintas unidades de negocio.
- III. Configuración del inventario previo de asuntos relevantes y definición de los mismos.
- IV. Análisis cuantitativo: ponderación, mediante cuestionario, de la relevancia de los diferentes asuntos materiales identificados.
- V. Clasificación según relevancia y elaboración de la matriz de materialidad: priorización de los asuntos materiales.
- VI. Validación por Aena.

Los diferentes riesgos, tendencias o elementos de gestión identificados como relevantes se han agrupado en 11 grandes temas materiales, de acuerdo con los criterios de GRI, relacionados con líneas de trabajo concretas. Dada la complejidad del entorno en que opera Aena, muchos de estos riesgos, tendencias y oportunidades están presentes en más de un tema material, lo que permite a la empresa gestionar de forma específica sus distintas facetas e implicaciones.

A continuación, se recoge la relación de los temas materiales para Aena, que resumen los impactos significativos derivados de las actividades de la organización en los ámbitos ASG (ambiental, social y de gobierno) así como los relacionados con sus servicios y relaciones comerciales:

Temas materiales	Ejemplos de asuntos contemplados
Actor imbricado en la comunidad	<ul style="list-style-type: none"> Diálogo con grupos de interés Relación con las comunidades locales Acción social Proveedores Derechos Humanos
Cambio climático	<ul style="list-style-type: none"> Lucha contra el cambio climático Consumo energético
Cultura profesional basada en el talento y el compromiso	<ul style="list-style-type: none"> Igualdad Gestión del talento Formación Empleo Organización del trabajo Diálogo social Derechos Humanos y laborales
Exigencias y restricciones derivadas del marco regulatorio	<ul style="list-style-type: none"> Modelo de negocio Entorno regulatorio Gestión de riesgos
Experiencia del cliente	<ul style="list-style-type: none"> Tendencias de futuro Factores geopolíticos Situación económica Salud y seguridad de los consumidores Proveedores Modelo de negocio Mecanismos de reclamación
Sostenibilidad	<ul style="list-style-type: none"> Impacto en las comunidades locales Relaciones con los grupos de interés Consumo eficiente de recursos
Gestión eficiente	<ul style="list-style-type: none"> Factores geopolíticos Situación económica Proveedores Modelo de negocio Gestión de riesgos
Innovación y tecnología	<ul style="list-style-type: none"> Relaciones con los grupos de interés Consumo eficiente de recursos
Internacionalización	<ul style="list-style-type: none"> Situación económica Factores geopolíticos Relaciones con los grupos de interés Modelo de negocio Gestión de riesgos
Seguridad operacional y aeroportuaria	<ul style="list-style-type: none"> Factores geopolíticos Factores regulatorios Modelo de negocio Gestión de riesgos Relaciones con los grupos de interés Salud y seguridad de los consumidores
Transparencia	<ul style="list-style-type: none"> Factores regulatorios Relaciones con los grupos de interés Proveedores Modelo de negocio Gestión de riesgos

TABLA DE CONTENIDOS EINF

Índice de contenidos requeridos por la Ley 11/2018, de 28 de diciembre, por la que se modifica el Código de Comercio, el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, y la Ley 22/2015, de 20 de julio, de Auditoría de Cuentas, en materia de información no financiera y diversidad.

ASUNTOS		Apartado / EXPLICACIÓN	Marco utilizado
Descripción modelo de negocio			
Entorno empresarial.		14.1.1	GRI 102-2
Organización y estructura.		14.1.1	GRI 102-18
Mercados en los que opera.		14.1.1	GRI 102-6
Objetivos y estrategias.		14.1.4	GRI 102-14
Factores y tendencias que pueden afectar a su futura evolución.		14.1.1	GRI 102-15
Descripción de las políticas que aplica el grupo respecto a dichas cuestiones			
Procedimientos de diligencia debida aplicados para la identificación, evaluación, prevención y atenuación de riesgos.		14.1.2	GRI 103-2
Impactos significativos y de verificación y control. Medidas adoptadas.		14.1.2	GRI 103-1
Resultados de las políticas			
Indicadores clave de resultados no financieros pertinentes que permitan el seguimiento y evaluación de los progresos y que favorezcan la comparabilidad entre sociedades y sectores.		14.1.4	GRI 102-54
Principales riesgos relacionados vinculados a las actividades del grupo			
Relaciones comerciales, productos o servicios que puedan tener efectos negativos.		14.1.2	GRI 102-2
Cómo el grupo gestiona dichos riesgos.		14.1.2	GRI 103-2
Procedimientos utilizados para detectarlos y evaluarlos.		14.1.2	GRI 103-3
Información sobre los impactos que se hayan detectado y desglose de los mismos, en particular sobre los principales riesgos a corto, medio y largo plazo.		14.1.2	GRI 103-2 GRI 103-3
Información sobre cuestiones medioambientales			
Efectos actuales y previsibles de las actividades de la empresa en el medio ambiente.		14.2.1	GRI 103-2
Efectos actuales y previsibles de las actividades de la empresa sobre la salud y la seguridad.		14.2.1	GRI 103-2
Procedimientos de evaluación o certificación ambiental.		14.2.1	GRI 103-3
Recursos dedicados a la prevención de riesgos ambientales.		14.2.1	GRI 103-3
Principio de precaución.		14.2.1	GRI 102-11
Cantidad de provisiones y garantías para riesgos ambientales.		14.2.1	GRI 103-3
Contaminación	Medidas para prevenir, reducir o reparar las emisiones de carbono que afectan gravemente el medio ambiente.	14.2.2	GRI 305-1 GRI 305-2 GRI 305-4 GRI 305-5
	Cualquier forma de contaminación atmosférica específica de una actividad, incluido el ruido y la contaminación lumínica.	14.2.2	GRI 305-7 GRI AO7
	Medidas de prevención, reciclaje, reutilización, recuperación y eliminación de desechos.	14.2.7	GRI 103-2
Economía circular y prevención y gestión de residuos.		Aena no lleva a cabo actividades que puedan generar desperdicio de alimentos. Los servicios de hostelería que se prestan en sus instalaciones son responsabilidad de los titulares de los mismos.	No procede
	Acciones para combatir el desperdicio de alimentos.		
Uso sostenible de los recursos.	Consumo de agua y suministro de agua de acuerdo con las limitaciones	14.2.5.	GRI 103-2

ASUNTOS		Apartado / EXPLICACIÓN	Marco utilizado
	locales.		
	Consumo de materias primas y medidas adoptadas para mejorar la eficiencia de su uso.	14.2.3. 14.2.6.	No procede
	Consumo, directo e indirecto, de energía.	14.2.3.	GRI 302-1
	Medidas tomadas para mejorar la eficiencia energética.	14.2.3.	GRI 302-3 GRI 302-4
	Uso de energías renovables.	14.2.3.	GRI 302-1
Cambio climático.	Elementos importantes de las emisiones de gases de efecto invernadero generados como resultado de las actividades de la empresa y del uso de los bienes y servicios que produce.	14.2.4.	GRI 305-1 GRI 305-2
	Medidas adoptadas para adaptarse a las consecuencias del cambio climático.	14.2.4.	GRI 201-2
	Metas de reducción establecidas voluntariamente a medio y largo plazo para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y los medios implementados para tal fin.	14.2.4.	GRI 305-5
Protección de la biodiversidad.	Medidas para preservar o restaurar la biodiversidad.	14.2.6.	GRI 304-1
	Impactos causados por las actividades u operaciones en áreas protegidas.	14.2.6.	GRI-AO9
Información sobre cuestiones sociales y relativas al personal			
Empleo.	Número total y distribución de empleados por sexo, edad, país y clasificación profesional.	14.3.1	GRI 102-8
	Número total y distribución de modalidades de contrato de trabajo.	14.3.1	GRI 102-8
	Promedio anual de contratos indefinidos, de contratos temporales y de contratos a tiempo parcial por sexo, edad y clasificación profesional.	14.3.1	GRI 102-8
	Número de despidos por sexo, edad y clasificación profesional.	14.3.1	GRI 401-1
	Las remuneraciones medias y su evolución desagregados por sexo, edad y clasificación profesional o igual valor.	14.3.2	GRI 405-2
	Brecha salarial.	14.3.2	GRI 405-2
	La remuneración de puestos de trabajo iguales o de media de la sociedad.	14.3.2	GRI 405-2
	La remuneración media de los consejeros y directivos, incluyendo la retribución variable, dietas, indemnizaciones, el pago a los sistemas de previsión de ahorro a largo plazo y cualquier otra percepción desagregada por sexo.	14.3.2	GRI 102-36
	Implantación de políticas de desconexión laboral.	14.3.2	GRI 401-2
	Empleados con discapacidad.	14.3.6	GRI 405-1
Organización del trabajo.	Organización del tiempo de trabajo.	14.3.2	GRI 401-2
	Número de horas de absentismo.	14.3.3	GRI 403-2
	Medidas destinadas a facilitar el disfrute de la conciliación y fomentar el ejercicio corresponsable de estos por parte de ambos progenitores.	14.3.2	GRI 401-2
Salud y seguridad.	Condiciones de salud y seguridad en el trabajo.	14.3.3	GRI 403-3
	Accidentes de trabajo, en particular su frecuencia y gravedad, así como las enfermedades profesionales; desagregado por sexo.	14.3.3	GRI 403-3

ASUNTOS		Apartado / EXPLICACIÓN	Marco utilizado
Relaciones sociales	Organización del diálogo social, incluidos procedimientos para informar y consultar al personal y negociar con ellos.	14.3.4	GRI 403-1
	Porcentaje de empleados cubiertos por Convenio Colectivo por país.	14.3.4	GRI 102-41
	El balance de los convenios colectivos, particularmente en el campo de la salud y la seguridad en el trabajo.	14.3.3	GRI 403-4
Formación	Las políticas implementadas en el campo de la formación.	14.3.5	GRI 404-2
	La cantidad total de horas de formación por categorías profesionales.	14.3.5	GRI 404-1
Accesibilidad universal de las personas con discapacidad Igualdad		14.3.6	GRI 103-2
	Medidas adoptadas para promover la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres.	14.3.7	GRI 103-2
	Planes de igualdad (Capítulo III de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres).	14.3.7	GRI 103-2
	Medidas adoptadas para promover el empleo.	14.3.7	GRI 103-2
	Protocolos contra el acoso sexual y por razón de sexo, la integración y la accesibilidad universal de las personas con discapacidad.	14.3.7	GRI 103-2
	La política contra todo tipo de discriminación y, en su caso, de gestión de la diversidad.	14.3.7	GRI 406-1 GRI 103-2
	Información sobre el respeto de los Derechos Humanos		
Aplicación de procedimientos de diligencia debida en materia de Derechos Humanos.		14.4.1	GRI 102-16 GRI 102-17
Prevención de los riesgos de vulneración de Derechos Humanos y, en su caso, medidas para mitigar, gestionar y reparar posibles abusos cometidos.		14.4.1	GRI 102-16 GRI 102-17
Denuncias por casos de vulneración de Derechos Humanos.		14.4.1	GRI 102-17
Promoción y cumplimiento de las disposiciones de los convenios fundamentales de la Organización Internacional del Trabajo relacionadas con el respeto por la libertad de asociación y el derecho a la negociación colectiva.		14.4.1	GRI 103-2
La eliminación de la discriminación en el empleo y la ocupación.		14.4.1	GRI 102-12 GRI 103-2
La eliminación del trabajo forzoso u obligatorio.		14.4.1	GRI 102-12 GRI 103-2
La abolición efectiva del trabajo infantil.		14.4.1	GRI 102-12 GRI 103-2
Medidas adoptadas para prevenir la corrupción y el soborno.		14.5.1	GRI 102-16 GRI 102-17
Medidas para luchar contra el blanqueo de capitales.		14.5.1	GRI 102-16 GRI 102-17
Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro.		14.6.2	GRI 201-1
Información sobre la sociedad			
Compromisos de la empresa con el desarrollo sostenible.	El impacto de la actividad de la sociedad en el empleo y el desarrollo local.	14.6.1	GRI 203-1
	El impacto de la actividad de la sociedad en las poblaciones locales y en el territorio.	14.6.2	GRI 203-1
	Las relaciones mantenidas con los actores de las comunidades locales y	14.6.2	GRI 102-43

ASUNTOS		Apartado / EXPLICACIÓN	Marco utilizado
	las modalidades del diálogo con estos.		
	Las acciones de asociación o patrocinio.	14.6.2	GRI 102-13
Subcontratación y proveedores.	La inclusión en la política de compras de cuestiones sociales, de igualdad de género y ambientales.	14.6.4	GRI 103-3
	Consideración en las relaciones con proveedores y subcontratistas de su responsabilidad social y ambiental.	14.6.4	GRI 103-3
	Sistemas de supervisión y auditorías y resultados de las mismas.	14.6.4	GRI 103-3
Consumidores.	Medidas para la salud y la seguridad de los consumidores.	14.6.5	GRI 103-2
	Sistemas de reclamación, quejas recibidas y resolución de las mismas.	14.6.5	GRI 103-2
Información fiscal.	Los beneficios obtenidos país por país.	14.6.2	GRI 201-1
	Los impuestos sobre beneficios pagados.	14.6.2	GRI 201-1
	Las subvenciones públicas recibidas.	14.6.2	GRI 201-4

INFORME DE VERIFICACIÓN INDEPENDIENTE DEL ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA CONSOLIDADO DE AENA S.M.E., S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES DEL EJERCICIO 2019

A los accionistas de AENA S.M.E., S.A.:

De acuerdo al artículo 49 del Código de Comercio hemos realizado la verificación, con el alcance de seguridad limitada, del Estado de Información No Financiera consolidado (en adelante EINF) correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2019, de AENA S.M.E., S.A. y sociedades dependientes (en adelante "el Grupo"), que forma parte del Informe de Gestión Consolidado del Grupo.

El contenido del EINF incluye información adicional a la requerida por la normativa mercantil vigente en materia de información no financiera que no ha sido objeto de nuestro trabajo de verificación. En este sentido, nuestro trabajo se ha limitado exclusivamente a la verificación de la información identificada en la tabla "Índice de Contenidos" incluida en el EINF.

Responsabilidad de los Administradores

La formulación del EINF incluido en el Informe de Gestión Consolidado del Grupo, así como el contenido del mismo, es responsabilidad de los Administradores de AENA S.M.E., S.A. El EINF se ha preparado de acuerdo con los contenidos recogidos en la normativa mercantil vigente y siguiendo los criterios de los Sustainability Reporting Standards de Global Reporting Initiative (estándares GRI) seleccionados, así como aquellos otros criterios descritos de acuerdo a lo mencionado para cada materia en la tabla "Índice de Contenidos" del EINF.

Esta responsabilidad incluye, asimismo, el diseño, la implantación y el mantenimiento del control interno que se considere necesario para permitir que el EINF esté libre de incorrección material, debida a fraude o error.

Los Administradores AENA S.M.E., S.A. son también responsables de definir, implantar, adaptar y mantener los sistemas de gestión de los que se obtiene la información necesaria para la preparación del EINF.

Nuestra independencia y control de calidad

Hemos cumplido con los requerimientos de independencia y demás requerimientos de ética del Código de Ética para Profesionales de la Contabilidad emitido por el Consejo de Normas Internacionales de Ética para Profesionales de la Contabilidad (IESBA, por sus siglas en inglés) que está basado en los principios fundamentales de integridad, objetividad, competencia y diligencia profesionales, confidencialidad y comportamiento profesional.

Nuestra firma aplica la Norma Internacional de Control de Calidad 1 (NICC 1) y mantiene, en consecuencia, un sistema global de control de calidad que incluye políticas y procedimientos documentados relativos al cumplimiento de requerimientos de ética, normas profesionales y disposiciones legales y reglamentarias aplicables.

El equipo de trabajo ha estado formado por profesionales expertos en revisiones de Información no Financiera y, específicamente, en información de desempeño económico, social y medioambiental.

Nuestra responsabilidad

Nuestra responsabilidad es expresar nuestras conclusiones en un informe de verificación independiente de seguridad limitada basándonos en el trabajo realizado, que se refiere exclusivamente al ejercicio 2019.

Hemos llevado a cabo nuestro trabajo de acuerdo con los requisitos establecidos en la Norma Internacional de Encargos de Aseguramiento 3000 Revisada en vigor, "Encargos de Aseguramiento distintos de la Auditoría o de la Revisión de Información Financiera Histórica" (NIEA 3000 Revisada) emitida por el Consejo de Normas Internacionales de Auditoría y Aseguramiento (IAASB) de la Federación Internacional de Contadores (IFAC) y con la Guía de Actuación sobre encargos de verificación del Estado de Información No Financiera emitida por el Instituto de Censores Jurados de Cuentas de España.

En un trabajo de seguridad limitada los procedimientos llevados a cabo varían en su naturaleza y momento de realización, y tienen una menor extensión, que los realizados en un trabajo de seguridad razonable y, por lo tanto, la seguridad que se obtiene es sustancialmente menor.

Nuestro trabajo ha consistido en la formulación de preguntas a la Dirección, así como a las diversas unidades del Grupo que han participado en la elaboración del EINF, en la revisión de los procesos para recopilar y validar la información presentada en el EINF y en la aplicación de ciertos procedimientos analíticos y pruebas de revisión por muestreo que se describen a continuación:

- Reuniones con el personal del Grupo para conocer el modelo de negocio, las políticas y los enfoques de gestión aplicados, los principales riesgos relacionados con esas cuestiones y obtener la información necesaria para la revisión externa.
- Análisis del alcance, relevancia e integridad de los contenidos incluidos en el EINF del ejercicio 2019 en función del análisis de materialidad realizado por el Grupo y descrito en el EINF, considerando los contenidos requeridos en la normativa mercantil en vigor.
- Análisis de los procesos para recopilar y validar los datos presentados en el EINF del ejercicio 2019.
- Revisión de la información relativa a los riesgos, las políticas y los enfoques de gestión aplicados en relación a los aspectos materiales descritos en el EINF del ejercicio 2019.
- Comprobación, mediante pruebas, en base a la selección de una muestra, de la información relativa a los contenidos incluidos en el EINF del ejercicio 2019 y su adecuada compilación a partir de los datos suministrados por las fuentes de información.
- Obtención de una carta de manifestaciones de los Administradores y la Dirección.

Conclusión

Basándonos en los procedimientos realizados en nuestra verificación y en las evidencias que hemos obtenido no se ha puesto de manifiesto aspecto alguno que nos haga creer que el EINF de AENA S.M.E., S.A. y sociedades dependientes correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2019 no ha sido preparado, en todos sus aspectos significativos, de acuerdo con los contenidos recogidos en la normativa mercantil vigente y siguiendo los criterios de los estándares GRI seleccionados, así como aquellos otros criterios descritos de acuerdo a lo mencionado para cada materia en la tabla "Índice de Contenidos" del EINF.

Uso y distribución

Este informe ha sido preparado en respuesta al requerimiento establecido en la normativa mercantil vigente en España, por lo que podría no ser adecuado para otros propósitos y jurisdicciones.

DELOITTE, S.L.



Ana Sánchez Palacios

25 de febrero de 2020

INSTITUTO DE CENSORES
JURADOS DE CUENTAS
DE ESPAÑA

DELOITTE, S.L.

2020 Núm. 01/20/01823

30,00 EUR

SELLO CORPORATIVO:

Informe sobre trabajos distintos
a la auditoría de cuentas

ANEXOS:

- I. Estados financieros consolidados
- II. Resumen de Hechos relevantes publicados
- III. Informe de Gobierno Corporativo

ANEXO I: Estados financieros consolidados
Estado de situación financiera consolidado a 31 de diciembre de 2019 y 2018

Miles de euros	2019	2018 (*)
ACTIVOS		
Activos no corrientes		
Inmovilizado material	12.670.706	12.872.781
Activos intangibles	1.009.244	506.996
Inversiones Inmobiliarias	140.928	138.183
Activo por derecho de uso	61.725	-
Inversiones en empresas asociadas y con control conjunto	63.783	65.433
Otros activos financieros	80.123	72.854
Instrumentos financieros derivados	-	1.144
Activos por impuestos diferidos	106.929	124.944
Otras cuentas a cobrar	4.363	3.259
	14.137.801	13.785.594
Activos corrientes		
Existencias	6.841	7.258
Clientes y otras cuentas a cobrar	505.304	454.838
Efectivo y equivalentes al efectivo	240.597	651.380
	752.742	1.113.476
Total activos	14.890.543	14.899.070
PATRIMONIO NETO Y PASIVOS		
Patrimonio neto		
Capital ordinario	1.500.000	1.500.000
Prima de emisión	1.100.868	1.100.868
Ganancias/(pérdidas) acumuladas	3.938.336	3.534.635
Diferencias de conversión acumuladas	-21.575	-20.301
Otras reservas	-111.827	-80.333
Participaciones no dominantes	-23.926	-11.064
	6.381.876	6.023.805
Pasivos		
Pasivos no corrientes		
Deuda financiera	5.675.036	6.573.078
Instrumentos financieros derivados	95.672	56.543
Subvenciones	461.690	495.594
Prestaciones a los empleados	44.639	46.622
Provisiones para otros pasivos y gastos	77.267	84.700
Pasivos por impuestos diferidos	58.386	70.995
Otros pasivos a largo plazo	15.462	49.241
	6.428.152	7.376.773
Pasivos corrientes		
Deuda financiera	1.238.403	732.428
Instrumentos financieros derivados	31.662	32.740
Proveedores y otras cuentas a pagar	679.879	613.049
Pasivos por impuesto corriente	10.165	24.889
Subvenciones	35.652	35.217
Provisiones para otros pasivos y gastos	84.754	60.169
	2.080.515	1.498.492
Total pasivos	8.508.667	8.875.265
Total patrimonio neto y pasivos	14.890.543	14.899.070

(*) El Grupo ha realizado la aplicación inicial de la NIIF 16 con fecha el 1 de enero de 2019 optando en la transición por el enfoque retroactivo modificado contemplado en dicha norma por lo que no se ha reexpresado la información comparativa.

ANEXO I: Estados financieros consolidados

Cuenta de resultados consolidada de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2019 y el 31 de diciembre de 2018

Miles de euros	2019	2018 (*)
Actividades continuadas		
Ingresos ordinarios	4.443.560	4.201.406
Otros ingresos de explotación	10.067	11.107
Trabajos realizados por la empresa para su activo	5.261	4.981
Aprovisionamientos	-170.542	-172.936
Gastos de personal	-456.173	-423.725
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	-13.809	1.813
Otros gastos de explotación	-1.075.321	-1.008.289
Amortización del inmovilizado	-788.969	-806.383
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	39.655	95.076
Excesos de provisiones	4.710	7.679
Deterioro de inmovilizado	-	-46.248
Resultado por enajenaciones de inmovilizado	-9.396	-16.107
Otras ganancias / (pérdidas) – netas	-11.764	1.829
Resultado de explotación	1.977.279	1.850.203
Ingresos financieros	4.569	2.985
Gastos financieros	-124.786	-135.248
Otros ingresos/(gastos) financieros - netos	3.341	-742
Gastos financieros – netos	-116.876	-133.005
Participación en el resultado de asociadas	22.446	20.155
Resultado antes de impuestos	1.882.849	1.737.353
Impuesto sobre las ganancias	-437.174	-409.602
Resultado del período consolidado	1.445.675	1.327.751
Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes	3.653	-131
Resultado del ejercicio atribuible a los accionistas de la dominante	1.442.022	1.327.882
Resultados por acción (Euros por acción)		
Resultados básicos por acción para el resultado del ejercicio	9,61	8,85
Resultados diluidos por acción para el resultado del ejercicio	9,61	8,85

(*) El Grupo ha realizado la aplicación inicial de la NIIF 16 con fecha 1 de enero de 2019 optando en la transición por el enfoque retroactivo modificado contemplado en dicha norma por lo que se no se ha reexpresado la información comparativa

ANEXO I: Estados financieros consolidados

Estado de flujos de efectivo consolidado de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2019 y el 31 de diciembre de 2018

Miles de euros	2019	2018 (*)
Resultado antes de impuestos	1.882.849	1.737.353
Ajustes por:	909.616	918.553
Depreciación y amortización	788.969	806.383
Correcciones valorativas por deterioro	13.809	-1.813
Variación de provisiones	47.202	30.729
Deterioro de inmovilizado	-	46.248
Imputación de subvenciones	-39.655	-95.076
(Beneficio)/pérdida por bajas de inmovilizado	9.396	16.107
Correcciones valorativas por deterioro de instrumentos financieros	-863	229
Ingresos financieros	-4.569	-2.985
Gastos financieros	91.087	97.915
Diferencias de cambio	-2.478	513
Gastos financieros liquidación de derivados financieros	33.699	37.333
Otros Ingresos y gastos	-4.535	3.125
Participación en beneficios (pérdidas) de sociedades puestas en equivalencia	-22.446	-20.155
Variaciones en capital circulante:	-140.604	-180.504
Existencias	450	-211
Deudores y otras cuentas a cobrar	-64.320	-115.020
Otros activos corrientes	6.292	-184
Acreedores y otras cuentas a pagar	-18.702	-7.871
Otros pasivos corrientes	-62.974	-56.427
Otros activos y pasivos no corrientes	-1.350	-791
Otro efectivo generado por las operaciones	-537.517	-527.744
Intereses pagados	-102.266	-131.539
Cobros de intereses	1.419	1.143
Impuestos pagados	-437.470	-396.836
Otros cobros (pagos)	800	-512
Efectivo neto generado por actividades de explotación	2.114.343	1.947.658
Flujos de efectivo de actividades de inversión		
Adquisiciones de inmovilizado material	-480.335	-498.865
Adquisiciones de activos intangibles	-544.421	-21.328
Adquisiciones de inversiones inmobiliarias	-7.660	-4.410
Pagos por adquisiciones de otros activos financieros	-8.561	-12.905
Cobros por desinversiones/préstamos a Empresas del grupo y asociadas	5.658	5.044
Cobros por desinversiones de inmovilizado material	347	34
Cobros otros activos financieros	2.149	10.071
Dividendos recibidos	23.245	20.052
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión	-1.009.578	-502.307

ANEXO I: Estados financieros consolidados

Estado de flujos de efectivo consolidado de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2019 y el 31 de diciembre de 2018
(Continuación)

Miles de euros	2019	2018
Flujos de efectivo de actividades de financiación		
Cobros de subvenciones	6.453	88.097
Aportaciones de socios	-	3.392
Emisión de deudas	801.139	32.779
Otros cobros	61.314	31.730
Devoluciones de deudas con entidades de crédito	-650.000	-
Devoluciones de financiación del Grupo	-633.744	-798.059
Pagos de pasivos por arrendamientos	-7.178	-3.072
Dividendos pagados	-1.051.230	-993.390
Otros pagos	-41.380	-10.385
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación	-1.514.626	-1.648.908
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio	-922	-40
(Disminución)/aumento neto de efectivo y equivalentes al efectivo	-410.783	-203.597
Efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio	651.380	854.977
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	240.597	651.380

(*) El Grupo ha realizado la aplicación inicial de la NIIF 16 con fecha 1 de enero de 2019 optando en la transición por el enfoque retroactivo modificado contemplado en dicha norma por lo que se no se ha reexpresado la información comparativa

ANEXO II: Resumen de Hechos Relevantes publicados 2019

Registro	Fecha	Tipo de hecho	Descripción
273536	04/01/2019	Composición del consejo de administración	La sociedad comunica cambios en la composición del Consejo de Administración, en la Comisión de Ejecutiva y en la Comisión de Nombramientos y Retribuciones
274244	29/01/2019	Composición del consejo de administración	La Sociedad comunica cambios en la composición del Consejo de Administración de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones
274582	07/02/2019	Otros sobre gobierno corporativo	La Sociedad comunica el cambio del Presidente de la Comisión de Auditoría
274937	20/02/2019	Convocatorias de reuniones o actos informativos	Aena, S.M.E., S.A. procede a anunciar la celebración de la presentación de resultados correspondiente al ejercicio 2018
275161	26/02/2019	Informe anual de gobierno corporativo	La Sociedad remite el Informe Anual de Gobierno Corporativo del ejercicio 2018
275164	26/02/2019	Información financiera intermedia	La Sociedad remite información sobre los resultados del segundo semestre de 2018
275165	26/02/2019	Información sobre resultados	Presentación de resultados e Informe de Gestión Consolidado del ejercicio 2018
275167	26/02/2019	Convocatorias y acuerdos de Juntas y Asambleas generales	La Sociedad comunica la aprobación de la convocatoria de la Junta General de Accionistas
275168	26/02/2019	Informe anual de remuneraciones de los consejeros	La Sociedad remite el Informe Anual sobre remuneraciones de los consejeros
275170	26/02/2019	Información sobre dividendos	Propuesta dividendo correspondiente al ejercicio 2018
275672	05/03/2019	Convocatorias y acuerdos de Juntas y Asambleas generales	La Sociedad comunica la convocatoria de la Junta General de Accionistas 2019
276121	15/03/2019	Principio del formulario Transmisiones y adquisiciones de participaciones societarias Final del formulario	La sociedad comunica que ha resultado adjudicataria en la licitación para la concesión del Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil
276523	28/03/2019	Colocación de grandes paquetes accionariales (block trades)	Merrill Lynch informa que está realizando por cuenta de Talos Capital Designated Activity Company, entidad gestionada por TCI Fund Management Limited, una colocación privada entre inversores cualificados de un paquete de acciones de AENA representativas de aproximadamente 0.8% de su capital social.
276543	29/03/2019	Colocación de grandes paquetes accionariales (block trades)	Merrill Lynch remite detalles de la colocación privada entre inversores cualificados de un paquete de acciones de AENA representativas de aproximadamente 0.8% de su capital social.
276946	09/04/2019	Información sobre dividendos	La Sociedad comunica la aprobación por la Junta General de Accionistas del pago del dividendo.
276947	09/04/2019	Convocatorias y acuerdos de Juntas y Asambleas generales	La Sociedad comunica la aprobación de Acuerdos de la Junta General de Accionistas.
276948	09/04/2019	Composición del consejo de administración	La Sociedad comunica cambios en la composición del Consejo de Administración y sus Comisiones.
277143	15/04/2019	Convocatorias de reuniones o actos informativos	Aena, S.M.E., S.A. procede a anunciar la celebración de la presentación de resultados correspondiente al 1T 2019
277144	15/04/2019	Convocatorias de reuniones o actos informativos	Aena, S.M.E., S.A. procede a anunciar la celebración de la presentación de resultados correspondiente al 1T 2019
277145	15/04/2019	Convocatorias de reuniones o actos informativos	Aena, S.M.E., S.A. procede a anunciar la celebración de la presentación de resultados correspondiente al 1T 2019
277415	25/04/2019	Planes estratégicos, previsiones y presentaciones	La Sociedad comunica la revisión de la previsión de tráfico de pasajeros para el año 2019.
277681	30/04/2019	Información financiera intermedia	La sociedad remite información sobre los resultados del primer trimestre de 2019
277989	09/05/2019	Calificaciones crediticias	Fitch confirma la calificación crediticia a largo plazo "A" estable y asigna a Aena la calificación a corto plazo "F1"

ANEXO II: Resumen de Hechos Relevantes publicados 2019 (Continuación)

Registro	Fecha	Tipo de hecho	Descripción
280407	22/07/2019	Convocatorias de reuniones o actos informativos	Aena, S.M.E., S.A. procede a anunciar la celebración de la presentación de resultados correspondiente al 1S 2019
280653	26/07/2019	Calificaciones crediticias	Moody's confirma la calificación crediticia a largo plazo "A3" con Perspectiva Estable
280889	30/07/2019	Información financiera intermedia	La sociedad remite información sobre los resultados del primer semestre de 2019
280892	30/07/2019	Información sobre resultados	Presentación de resultados 1S 2019
280914	30/07/2019	Resolución de procesos judiciales o administrativos	La sociedad comunica que no recurrirá las sentencias de la Audiencia Nacional
281986	24/09/2019	Otros sobre negocio y situación financiera	Aena comunica que el Consejo de Administración ha acordado en su reunión de hoy, prorrogar los contratos de Duty Free y Duty Paid que actualmente explotan World Duty Free Group S.A. (DUFY) y sus sociedades filiales.
282740	22/10/2019	Convocatorias de reuniones o actos informativos	Aena, S.M.E., S.A. procede a anunciar la celebración de la presentación de resultados correspondiente al período de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2019
282977	29/10/2019	Planes estratégicos, previsiones y presentaciones	La Sociedad comunica la previsión de tráfico de pasajeros para el año 2020
282979	29/10/2019	Información financiera intermedia	La sociedad remite información sobre los resultados del tercer trimestre de 2019
283132	30/10/2019	Emisiones de renta fija	Programa de emisión de pagarés a corto plazo

ANEXO III: Informe de Gobierno Corporativo

El Informe Anual de Gobierno Corporativo de Aena correspondiente al ejercicio 2019 forma parte del Informe de Gestión Consolidado y desde la fecha de publicación de las cuentas anuales consolidadas se encuentra disponible en la página web de la Comisión Nacional del Mercado de Valores y en la página web de Aena (www.aena.es).

FORMULACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS E INFORME DE GESTIÓN CONSOLIDADO DEL EJERCICIO 2019

El Consejo de Administración de la sociedad Aena, S.M.E., S.A. en fecha 25 de febrero de 2020, y en cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 253 de la Ley de Sociedades de Capital y del artículo 37 del Código de Comercio, procede a formular las Cuentas Anuales consolidadas e Informe de Gestión consolidado (que incluye el Estado de Información no Financiera) del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2019, los cuales vienen constituidos por los documentos anexos que preceden a este escrito y, constan extendidas las primeras en 79 folios de papel común, y el segundo en 61 folios de papel común.

Cargo	Nombre	Firma
Presidente:	D. Maurici Lucena Betriu	
Consejero:	D ^a . Pilar Arranz Notario	
Consejero:	D. Francisco Javier Martín Ramiro	
Consejero:	D. Angel Luis Arias Serrano	
Consejero:	D ^a . Angélica Martínez Ortega	
Consejero:	D. Francisco Ferrer Moreno	
Consejero:	D. Juan Ignacio Díaz Bidart	
Consejero:	D ^a . Marta Bardón Fernández-Pacheco	
Consejero:	TCI Advisory Services, LLP, representado por D. Christopher Anthony Hohn	
Consejero:	D. Amancio López Seijas	
Consejero:	D. Jaime Terceiro Lomba	
Consejero:	D. José Luis Bonet Ferrer	
Consejero:	D. Josep Antoni Duran i Lleida	
Consejero:	D ^a . Leticia Iglesias Herraiz	
Consejero:	D. Jordi Hereu Boher	
Secretario no consejero:	D. Juan Carlos Alfonso Rubio	