

Entidad Pública Empresarial "ENAIRE" y Sociedades Dependientes

**Cuentas Anuales del Ejercicio
terminado el 31 de diciembre de 2019**

ÍNDICE

Estados Financieros Notas de la Memoria

1. Actividad	6
2. Sociedades Asociadas y Multigrupo.....	11
3. Bases de presentación	13
4. Aplicación del resultado de la Entidad dominante	15
5. Normas de registro y valoración	16
6. Fondo de Comercio de consolidación	45
7. Socios externos	45
8. Negocios conjuntos	46
9. Participaciones en Sociedades puestas en equivalencia.....	47
10. Inmovilizado intangible	49
11. Inmovilizado material	56
12. Inversiones inmobiliarias	64
13. Arrendamientos	67
14. Instrumentos financieros	69
15. Información sobre naturaleza y nivel de riesgos operativos y financieros	82
16. Existencias	88
17. Moneda extranjera	88
18. Fondos Propios	89
19. Provisiones y contingencias	90
20. Administraciones Públicas y situación fiscal	104
21. Periodificaciones	114
22. Ingresos y gastos	115
23. Avals y otras garantías concedidos	120
24. Compromisos medioambientales	120
25. Subvenciones, donaciones y legados recibidos	122
26. Operaciones y saldos con partes vinculadas	123
27. Información segmentada	127
28. Hechos posteriores al cierre	130



MINISTERIO
DE HACIENDA

INTERVENCIÓN GENERAL DE LA
ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO

AUDITORÍA DE CUENTAS CONSOLIDADAS

ENAIRES Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Ejercicio 2019

Plan de Auditoría 2020

Código AUDInet 2020/1016

Oficina Nacional de Auditoría



ÍNDICE

Página

I. Opinión.....	1
II. Fundamento de la opinión	1
III. Cuestiones clave de la auditoría.....	2
IV. Párrafo de énfasis	5
V. Otra información	6
VI. Responsabilidad del Presidente de ENAIRE en relación con la auditoría de las cuentas anuales consolidadas del grupo.	7
VII. Responsabilidad del auditor en relación con la auditoría de las cuentas anuales	7



INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES EMITIDO POR LA INTERVENCIÓN GENERAL DE LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO (IGAE)

Al Presidente de ENAIRE, D. Pedro Saura García

I. Opinión

La Intervención General de la Administración del Estado, en uso de las competencias que le atribuye el artículo 168 de la Ley General Presupuestaria, ha auditado las cuentas anuales consolidadas adjuntas del grupo constituido por la entidad pública empresarial ENAIRE y sus sociedades dependientes, que comprenden el balance consolidado a 31 de diciembre de 2019, la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, el estado de cambios en el patrimonio neto consolidado, el estado de flujos de efectivo consolidado y la memoria consolidada correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha.

En nuestra opinión, basada en nuestra auditoría y en los informes de los otros auditores sobre las sociedades dependientes (identificados¹ en la nota 1.2 de la memoria consolidada adjunta), 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 el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación (descrito en la nota 3 de la memoria) y, en particular, con los principios y criterios contables contenidos en el mismo.

II. Fundamento de la opinión

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

¹ Según la nota 1.2, la principal filial, AENA, S.A. (así como el subgrupo AENA S.A.: y dependientes), y prácticamente todas las sociedades del grupo son auditadas por KPMG o por su red, en el caso de sociedades en el extranjero; salvo CRIDA, cuyo auditor es CET Auditores.



Somos independientes del grupo de conformidad con los requerimientos de ética y protección de la independencia que son aplicables a nuestra auditoría de las cuentas anuales para el Sector Público en España según lo exigido por la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas de dicho Sector Público.

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

III. Cuestiones clave de la auditoría

Las cuestiones clave de la auditoría son aquellas que, según nuestro juicio profesional, basado en nuestra auditoría (en el caso de las cuestiones clave III.2 y III.3) y en nuestra auditoría y en el informe de los otros auditores (en el caso de la cuestión clave III.1), 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 estas, y no expresamos una opinión por separado sobre esas esas cuestiones.

III.1) Ingresos aeronáuticos

Conforme a las notas 5.11 y 22.1 de la memoria consolidada adjunta, los principales ingresos del grupo provienen de los ingresos aeronáuticos regulados en el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA), aprobado en enero de 2017, que han ascendido en 2019 a 2.768.381 miles de euros. Dichos ingresos, que corresponden al subgrupo AENA S.A. y sociedades dependientes auditado por KPMG, 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.

Debido a la significatividad de estos ingresos aeronáuticos, a la complejidad de los sistemas y procesos que el subgrupo AENA, S.A. y sociedades dependientes 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, hemos considerado esta partida una cuestión clave de auditoría.

La respuesta de auditoría a dichos riesgos ha comprendido, entre otros, los siguientes procedimientos:



- La evaluación del diseño e implementación de los controles más relevantes establecidos por la dirección del subgrupo AENA S.A. y sociedades dependientes sobre el proceso de reconocimiento de dichos ingresos aeronáuticos. Y la evaluación de la efectividad operativa de dichos controles.
- La evaluación de los criterios, normas y políticas contables utilizadas 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 pendientes de cobro a clientes.
- La realización de pruebas de detalle para validar los criterios e hipótesis utilizados en el cálculo de bonificaciones e incentivos.
- La correcta integración de los ingresos del subgrupo AENA S.A. en las cuentas del grupo ENAIRE y la inclusión de la información adecuada y suficiente en las notas de la memoria consolidada del grupo.

III.2) Ingresos por servicios de navegación aérea y cuentas a cobrar derivadas de los mismos

Conforme a las notas 5.11 y 22.1 de la memoria consolidada adjunta, los principales ingresos del grupo obtenidos por la matriz ENAIRE proceden de las tasas de navegación aérea en ruta y de aproximación que suman 775.701 miles de euros en 2019.

Dichas tasas están reguladas a nivel europeo, mediante reglamentos comunitarios que establecen un sistema común de tarificación y de evaluación del rendimiento de los servicios, basado en la compartición de riesgos entre los proveedores de los servicios (como ENAIRE) y los usuarios (las compañías aéreas), partiéndose del Plan de Rendimientos elaborado en 2014 para el período 2015-2019 que contempla un escenario de costes y tráfico, así como objetivos de coste-eficiencia. Los proveedores de servicios asumen las desviaciones (a favor o en contra) de los costes reales frente a los planificados, mientras que las desviaciones del tráfico real frente al planificado se comparten entre proveedores y usuarios, de forma que la variación de ingresos por tasas en un año debida a diferencias de tráfico, se tiene en cuenta en el cálculo de las tasas de los años siguientes. El sistema



también conlleva la delegación en Eurocontrol² de la facturación y cobro en nombre de ENAIRE a las compañías aéreas (nota 14.1.3 de la memoria consolidada).

Debido a la relevancia de estos ingresos para el grupo, a la complejidad del sistema, al elevado volumen de operaciones y al riesgo existente en la facturación delegada a un tercero impuesta por la normativa, estas partidas de ingresos de navegación aérea y los saldos pendientes de cobro derivados de los mismos se han considerado cuestión clave de auditoría.

Nuestros procedimientos de auditoría para la verificación de estas partidas han comprendido, entre otros, los siguientes:

- El análisis de los procedimientos y de los controles internos establecidos por la entidad sobre estos ingresos, efectuando pruebas sobre el funcionamiento de los mismos y los mecanismos de remisión de información e incorporación a los estados financieros.
- Una estimación global de estos ingresos sobre la base de las tarifas establecidas y las variaciones en el número de unidades de vuelo facturables.
- La obtención de confirmación de Eurocontrol sobre la facturación del ejercicio y sobre las cantidades adeudadas a final de ejercicio.
- La verificación de que las cuentas anuales y, en concreto, la memoria consolidada del grupo, en lo atinente a estas rúbricas, recoge la información adecuada y suficiente conforme a los requerimientos del marco de información financiera aplicable a la misma.

III.3) Estimaciones del Plan Nacional de Rendimientos y su efecto en la información financiera:

ENAIRE, como proveedor de servicios de navegación aérea, está sometido a la regulación europea de tasas de navegación. Este sistema, descrito en el apartado 5.11 de la Memoria consolidada adjunta, implica la realización de un plan para 5 años con las estimaciones de costes y tráfico aéreo para el periodo, como se ha mencionado en el apartado anterior III.2.

La desviación del tráfico real sobre el previsto genera el efecto opuesto en la tarifa de dos ejercicios después a que se produzca dicha desviación y, en consecuencia, cuánto más difiera el tráfico real del tráfico estimado, mayor será el efecto correctivo, positivo o negativo, sobre la tarifa de dos

² Eurocontrol: Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea, Organismo de Servicio Público Internacional del que forma parte la Unión Europea.



ejercicios posteriores. Asimismo, ante una mayor volatilidad del tráfico, las cuentas presentarán una mayor fluctuación de beneficios-pérdidas en el periodo.

Las proyecciones de resultados a 10 años, afectadas por este marco específico, impactan en la cuantificación en balance de los Activos por impuesto diferido (Bases imponibles negativas de ejercicios anteriores y Diferencias temporarias) o su información en la memoria como activo contingente (puntos 5.10 y 19.2.2 de la Memoria consolidada adjunta).

Además, la sociedad efectúa estimaciones del pasivo contingente generado contra el sistema comunitario a devolver vía bajada de tarifas (si el tráfico ha sido superior al esperado) como es el caso (punto 19.2.1 de la Memoria consolidada adjunta) o bien, del activo contingente, si se recuperarán estas desviaciones cuando el tráfico haya sido inferior al estimado en el Plan de Rendimientos.

Dada la complejidad de la normativa y sus relevantes efectos en la información financiera de la entidad, estas estimaciones se han considerado una cuestión clave de auditoría.

Nuestros procedimientos de auditoría para la verificación de estas estimaciones y demás efectos descritos, han comprendido, entre otros, los siguientes:

- Hemos realizado pruebas procedimentales y analíticas tendentes a ampliar el conocimiento sobre el funcionamiento del sistema.
- También hemos realizado pruebas sobre el control interno existente para valorar la consistencia y razonabilidad de las estimaciones empleadas en los diferentes aspectos enumerados anteriormente.
- Hemos verificado los cálculos de las estimaciones y su ajuste al marco normativo comunitario al que ENAIRE está sujeto.
- Hemos verificado la adecuada incorporación en la memoria consolidada de información adecuada y suficiente sobre estas estimaciones.

IV. Párrafo de énfasis

Llamamos la atención sobre la nota 28 “Hechos posteriores al cierre” de la Memoria consolidada adjunta relativa a la declaración de pandemia internacional por la OMS y a la declaración por parte del gobierno español del estado de alarma, para la gestión de la situación de crisis sanitaria



ocasionada por el COVID-19, apuntando las significativas consecuencias que estas medidas van a tener sobre los ingresos de 2020, pudiendo ocasionar importantes pérdidas y riesgos económicos que afecten a la situación financiera del grupo. Así mismo, la nota señala que no ha llegado a acordarse el dividendo de AENA, S.A. previsto. Nuestra opinión no ha sido modificada en relación con esta cuestión.

- V. Otra información: Informe de gestión consolidado e informe sobre el cumplimiento de las obligaciones de carácter económico-financiero que asumen las entidades del sector público estatal sometidas al Plan General de Contabilidad de la empresa española y sus adaptaciones como consecuencia de su pertenencia al sector público

La “otra información” comprende el informe de gestión consolidado del ejercicio 2019 y el informe consolidado del grupo sobre el cumplimiento de las obligaciones de carácter económico-financiero que asumen las entidades como consecuencia de su pertenencia al Sector Público, cuya formulación es responsabilidad del Presidente de la entidad dominante ENAIRE y no forman parte integrante de las cuentas anuales.

Nuestra opinión de auditoría sobre las cuentas anuales no cubre la “otra información”. Nuestra responsabilidad sobre la “otra información”, de conformidad con lo exigido por la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas, consiste en evaluar e informar sobre su concordancia con las cuentas anuales consolidadas, a partir del conocimiento obtenido en la realización de la auditoría de las citadas cuentas y sin incluir información distinta de la obtenida como evidencia durante la misma. Asimismo, nuestra responsabilidad con respecto al informe de gestión consolidado consiste en evaluar e informar de si su contenido y presentación 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 en el párrafo anterior, no tenemos nada que informar respecto a la “otra información”. La información que contiene concuerda con la de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2019 y su contenido y presentación son conformes a la normativa de aplicación.

Señalar que, no siendo obligatorio para ENAIRE, al ser una entidad pública empresarial, el cumplimiento del apartado 5 del artículo 49 del Código de Comercio en su redacción vigente dada



por la Ley 11/2018, de incluir un estado de información no financiera en el informe de gestión, la entidad ha incluido dicho estado en el informe de gestión consolidado, por razones de transparencia. En nuestro trabajo no hemos realizado verificaciones sobre dicho estado.

VI. Responsabilidad del Presidente de ENAIRE en relación con la auditoría de las cuentas anuales consolidadas del grupo.

El Presidente de la entidad dominante, ENAIRE, es responsable de formular las cuentas anuales consolidadas adjuntas, de forma que expresen la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera, de los resultados y flujos de efectivo consolidados del Grupo, de conformidad con el marco 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, el Presidente de ENAIRE es responsable de la valoración de la capacidad del Grupo para continuar conforme al principio de empresa en funcionamiento, revelando, según como 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.

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

Nuestro trabajo no incluyó la auditoría de las cuentas anuales de las sociedades participadas de ENAIRE (cuyos datos sobre actividad, porcentaje de participación directa e indirecta y valor de la participación se detallan en la nota 1.2 de la memoria consolidada adjunta). Las mencionadas cuentas anuales han sido auditadas por otros auditores (identificados para cada sociedad en la misma nota 1.2 de la memoria) y nuestra opinión expresada en este informe sobre las cuentas anuales consolidadas se basa, en lo relativo a las participaciones indicadas, únicamente en el informe de los otros auditores.

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 para el Sector Público 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 para el Sector Público 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 son adecuadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por el Presidente de la entidad dominante ENAIRE.
- Concluimos sobre si es adecuada la utilización, por el Presidente de ENAIRE, 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 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 económicas 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 en función de lo indicado al inicio de esta sección. Somos los únicos responsables de nuestra opinión de auditoría.

Entre las cuestiones que han sido objeto de comunicación al Presidente de ENAIRE, determinamos las que han sido de la mayor significatividad o cuestiones clave en la auditoría de las cuentas anuales consolidadas del periodo actual y que son, en consecuencia, los aspectos más relevantes o 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.

El presente informe de auditoría ha sido firmado electrónicamente a través de la aplicación CICEP.Red de la Intervención General de la Administración del Estado por una Auditora Nacional, Directora de Equipos y por la Jefe de División IV de la Oficina Nacional de Auditoría, en Madrid, a 25 de mayo de 2020.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL "ENAIRe" y SOCIEDADES DEPENDIENTES
BALANCE CONSOLIDADO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2019

(Expresado en miles de Euros)

ACTIVO	Notas de la Memoria	Ejercicio 2019	Ejercicio 2018	PATRIMONIO NETO Y PASIVO	Notas de la Memoria	Ejercicio 2019	Ejercicio 2018
ACTIVO NO CORRIENTE:				PATRIMONIO NETO:			
Inmovilizado Intangible	Nota 10	1.139.780	607.343	Fondos propios	Nota 18	4.551.631	4.336.343
Investigación y Desarrollo		35.326	24.887	Patrimonio	Nota 18	1.821.537	1.821.537
Concesiones		906.660	415.872	Reservas de la Entidad Pública Empresarial Dominante	Nota 18	1.151.256	1.017.919
Fondo de comercio	Nota 6	1.123	1.310	Legal y estatutarias		517.542	517.542
Aplicaciones Informáticas		158.613	129.911	Otras reservas		633.714	500.377
Otro Inmovilizado Intangible		38.058	35.363				
Inmovilizado Material	Nota 11	13.108.689	13.316.935	Reservas en sociedades consolidadas	Nota 18	1.255.506	1.110.498
Terrenos y Construcciones		10.655.196	10.806.516	Reservas en sociedades puestas en equivalencia	Nota 18	17.197	20.463
Instalaciones técnicas y otro inmovilizado material		1.875.055	1.994.513	Resultados del ejercicio atribuibles a la Entidad Pública Empresarial Dominante		836.015	863.163
Inmovilizado en curso y anticipos		578.438	515.906	Resultado consolidado		1.545.268	1.513.120
Inversiones Inmobiliarias	Nota 12	140.928	138.183	Resultado atribuido a socios externos		709.253	649.957
Terrenos		36.644	36.678	Dividendo a cuenta (Pago a cuenta al Tesoro)	Nota 4 y 18	(529.880)	(497.237)
Construcciones		104.153	101.337	Ajustes por cambios de valor		(55.961)	(45.161)
Instalaciones técnicas		131	168	Operaciones de cobertura	Nota 14.3	(48.850)	(34.486)
Inversiones en empresas asociadas a largo plazo		108.482	103.834	Diferencias de conversión de sociedades puestas en equivalencia	Nota 17	(6.151)	(9.734)
Participaciones Puestas en Equivalencia	Nota 9	108.482	103.834	Diferencias de conversión de sociedades dependientes	Nota 17	(960)	(941)
Inversiones financieras a largo plazo	Nota 14.1	86.034	79.662				
Activos por impuesto corriente	Nota 20.1	129.679	118.021	Subvenciones, donaciones y legados recibidos	Nota 25	206.061	215.686
Activos por impuesto diferido	Nota 20.1	128.935	153.515	Socios externos	Nota 7	3.300.906	3.143.293
Deudores Comerciales y otras cuentas a cobrar no corrientes	Nota 20.1	3.929	6.494	Total Patrimonio Neto		8.002.637	7.650.161
Total Activo No Corriente		14.846.456	14.523.987	PASIVO NO CORRIENTE:			
				Provisiones a largo plazo	Nota 19.1	265.375	262.384
				Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal		188.042	177.620
				Actuaciones medioambientales		62.736	60.850
				Otras provisiones		14.597	23.914
				Deudas a largo plazo	Nota 14.2	5.727.053	6.667.486
				Deudas con entidades de crédito		5.366.446	6.369.401
				Otras deudas a largo plazo		54.518	51.854
				Entidades Públicas acreedoras por concesión		47.483	47.924
				Acreedores por arrendamiento financiero		16.305	17.959
				Derivados	Nota 14.3	95.672	56.543
				Otros pasivos financieros		146.629	123.805
				Pasivos por impuesto diferido	Nota 20.1 y 20.6	188.003	207.914
				Periodificaciones a largo plazo	Nota 21	9.378	43.157
				Total Pasivo No Corriente		6.189.809	7.180.941
ACTIVO CORRIENTE:				PASIVO CORRIENTE:			
Existencias	Nota 16	7.156	7.594	Provisiones a corto plazo	Nota 19.1	105.845	79.607
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar		740.877	651.763	Deudas a corto plazo	Nota 14.2	1.538.754	982.229
Clientes por ventas y prestación de servicios	Nota 14.1	580.374	547.405	Obligaciones y otros valores negociables		159.000	-
Empresas puestas en equivalencia	Nota 14.1 y 26	5.164	4.105	Deudas con entidades de crédito		1.043.266	710.761
Deudores varios	Nota 14.1	13.203	7.542	Otras deudas a corto plazo		418	398
Personal	Nota 14.1	1.378	1.626	Acreedores por arrendamiento financiero		2.339	2.246
Activos por impuesto corriente	Nota 20.1	117.219	71.386	Derivados	Nota 14.3	31.662	32.740
Otros Créditos con las Administraciones Públicas	Nota 20.1	23.539	19.699	Otros pasivos financieros		302.069	236.084
				Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	Notas 14.2 y 26.1	3.301	2.848
Inversiones financieras a corto plazo empresas del grupo y asociadas	Nota 14.1	-	1.529	Deudas con sociedades puestas en equivalencia		3.301	2.848
Otros activos financieros		-	1.529	Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	Nota 14.2	445.177	446.480
Inversiones financieras a corto plazo	Nota 14.1	126.629	201.615	Proveedores		483	777
Créditos a empresas		172	151	Acreedores varios		234.916	236.587
Otras inversiones financieras a corto plazo		126.457	201.464	Personal		83.977	82.248
Periodificaciones a corto plazo	Nota 21	17.148	15.322	Pasivos por impuesto corriente		10.367	24.889
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	Nota 14.1	616.547	1.011.650	Otras Deudas con las Administraciones Públicas	Nota 20.1	55.466	50.368
Total Activo Corriente		1.508.357	1.889.473	Anticipos de clientes		59.968	51.611
				Periodificaciones a corto plazo	Nota 21	69.290	71.194
				Total Pasivo Corriente		2.162.367	1.582.358
TOTAL ACTIVO		16.354.813	16.413.460	TOTAL PASIVO		16.354.813	16.413.460

Las Notas 1 a 28 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del balance consolidado al 31 de diciembre de 2019.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL "ENAIRe" Y SOCIEDADES DEPENDIENTES
CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA DEL EJERCICIO 2019

(Expresado en miles de Euros)

	Notas de la Memoria	Ejercicio 2019	Ejercicio 2018
OPERACIONES CONTINUADAS			
Importe neto de la cifra de negocios	Nota 22.1	5.220.023	5.065.196
Trabajos realizados por la empresa para su activo		8.869	8.548
Aprovisionamientos	Nota 22.2	(75.652)	(73.080)
Consumo de materias primas y otras materias consumibles		(1.485)	(96)
Trabajos realizados por otras empresas		(74.167)	(72.084)
Otros ingresos de explotación		17.244	18.371
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente		13.032	12.864
Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio		4.212	5.507
Gastos de personal	Nota 22.3	(1.029.579)	(958.838)
Sueldos, salarios y asimilados		(811.874)	(773.522)
Cargas sociales		(198.684)	(181.433)
Provisiones		(19.021)	(3.883)
Otros gastos de explotación	Nota 22.4	(1.197.935)	(1.106.368)
Servicios exteriores		(952.023)	(881.223)
Tributos		(161.941)	(157.614)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales		(16.212)	467
Otros gastos de gestión corriente		(67.759)	(67.998)
Amortización del inmovilizado	Notas 10, 11 y 12	(874.495)	(893.608)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	Nota 25	41.864	96.863
Excesos de provisiones	Nota 22.6	4.711	7.851
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado		(11.259)	(62.916)
Deterioro	Nota 11.4	-	(46.249)
Enajenación de inmovilizado y otros	Nota 11.3	(11.259)	(16.667)
Otros resultados	Nota 22.7	(9.596)	2.648
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN		2.094.195	2.104.667
Ingresos financieros	Nota 22.5	5.400	4.501
De participaciones en instrumentos de patrimonio		551	721
De valores negociables y otros instrumentos financieros		4.363	3.174
Activación gastos financieros		486	606
Gastos financieros	Nota 22.5	(90.605)	(112.874)
Por deudas con terceros		(90.467)	(112.754)
Por actualización de provisiones		(138)	(120)
Variación de valor razonable en instrumentos financieros	Nota 22.5	(33.699)	(37.333)
Diferencias de cambio	Nota 22.5	(486)	(513)
RESULTADO FINANCIERO	Nota 22.5	(119.390)	(146.219)
Resultado de asociadas por el método de la participación	Nota 9	31.797	23.044
Amortización del Fondo de Comercio de Consolidación de Sociedades Puestas en Equivalencia	Nota 9	(213)	(213)
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS		2.006.389	1.981.279
Impuesto sobre beneficios	Nota 20.2 y 20.3	(461.122)	(468.159)
RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS		1.545.268	1.513.120
RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO		1.545.268	1.513.120
Resultado atribuido a socios externos	Nota 7	709.253	649.957
RESULTADO ATRIBUIDO A LA ENTIDAD DOMINANTE		836.015	863.163

Las Notas 1 a 28 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2019.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL "ENAIRe" Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO 2019

A) ESTADO DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS CONSOLIDADO

(Expresado en miles de Euros)

	Notas de la Memoria	Ejercicio 2019	Ejercicio 2018
A) Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada		1.545.268	1.513.120
Ingresos y gastos imputados directamente en el patrimonio neto			
Por coberturas de flujos de efectivo	Nota 14.3	(72.074)	(41.758)
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	Nota 25	14.406	82.558
Por ganancias y pérdidas actuariales y otros ajustes		(7.855)	(777)
Diferencias de conversión Sociedades Dependientes	Nota 17	(1.964)	411
Diferencias de conversión Sociedades Puestas en Equivalencia	Nota 17	6.231	1.957
Efecto impositivo		16.048	(9.474)
B) Total ingresos y gastos imputados directamente en el patrimonio neto consolidado		(45.208)	32.917
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada			
Por coberturas de flujos de efectivo	Nota 14.3	33.699	37.333
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	Nota 25	(43.641)	(98.500)
Diferencias de conversión sociedades dependientes	Nota 17	2.169	-
Diferencias de conversión de sociedades puestas en equivalencia	Nota 17	794	-
Efecto impositivo		2.041	14.883
C) Total transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada		(4.938)	(46.284)
TOTAL DE INGRESOS Y GASTOS CONSOLIDADOS RECONOCIDOS (A + B + C)		1.495.122	1.499.753
Total de ingresos y gastos atribuidos a socios externos	Nota 7	681.230	641.842
Total de ingresos y gastos atribuidos a la Entidad Pública Empresarial dominante		813.892	857.911

Las Notas 1 a 28 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del estado de cambios en el patrimonio neto consolidado al 31 de diciembre de 2019.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL "ENAIRe" Y SOCIEDADES DEPENDIENTES
ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO DEL EJERCICIO 2019
B) ESTADO TOTAL DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO

(Expresado en miles de Euros)

	Patrimonio y Patrimonio en Adscripción	Reservas Estatutarias	Reservas voluntarias Entidad dominante	Reservas consolidadas Entidad dominante	Resultados Negativos de Ejercicios anteriores	Reservas en Sociedades Consolidadas	Reservas en Sociedades puestas en equivalencia	Dividendo a cuenta	Resultado del Ejercicio atribuido a la Entidad dominante	Ajustes por cambio de valor	Subvenciones donaciones y legados recibidos	Socios Externos	Total Patrimonio
SALDO FINAL DEL AÑO 2017	1.821.537	517.542	4.355	292.656	(66.052)	980.299	18.871	(292.003)	780.100	(44.234)	219.825	2.995.062	7.227.958
Ajustes por cambios de criterio del ejercicio 2017	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SALDO AJUSTADO, INICIO DEL EJERCICIO 2018	1.821.537	517.542	4.355	292.656	(66.052)	980.299	18.871	(292.003)	780.100	(44.234)	219.825	2.995.062	7.227.958
Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	-	-	-	(185)	-	-	863.163	(927)	(4.140)	641.842	1.499.753
Distribución de dividendos	-	-	-	-	-	-	-	(497.237)	(88.003)	-	-	(496.140)	(1.081.380)
Otras variaciones del patrimonio neto	-	-	14	499.282	-	(488.427)	(9.569)	-	-	-	1	2.529	3.830
Aplicación resultado 2017	-	-	-	(295.930)	66.052	618.811	11.161	292.003	(692.097)	-	-	-	-
SALDO FINAL DEL AÑO 2018	1.821.537	517.542	4.369	496.008	-	1.110.498	20.463	(497.237)	863.163	(45.161)	215.686	3.143.293	7.650.161
Ajustes por cambios de criterio del ejercicio 2018	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SALDO AJUSTADO, INICIO DEL EJERCICIO 2019	1.821.537	517.542	4.369	496.008	-	1.110.498	20.463	(497.237)	863.163	(45.161)	215.686	3.143.293	7.650.161
Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	-	-	-	(1.697)	-	-	836.015	(10.802)	(9.624)	681.230	1.495.122
Distribución de dividendos	-	-	-	-	-	-	-	(529.880)	(86.550)	-	-	(521.085)	(1.137.515)
Otras variaciones del patrimonio neto	-	-	-	533.577	-	(519.743)	(16.434)	-	-	2	(1)	(2.532)	(5.131)
Aplicación resultado 2018	-	-	98.000	(498.240)	-	666.448	13.168	497.237	(776.613)	-	-	-	-
SALDO FINAL DEL AÑO 2019	1.821.537	517.542	102.369	531.345	-	1.255.506	17.197	(529.880)	836.015	(55.961)	206.061	3.300.906	8.002.637

Las Notas 1 a 28 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del estado de cambios en el patrimonio neto consolidado del ejercicio 2019.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL "ENAIRe" Y SOCIEDADES DEPENDIENTES
ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO 2019

(Expresado en miles de Euros)

	Notas de la Memoria	Ejercicio 2019	Ejercicio 2018
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN (I)		2.302.745	2.192.367
Resultado del ejercicio antes de impuestos		2.006.389	1.981.279
Ajustes al resultado:		1.024.475	1.029.038
- Amortización del inmovilizado	Notas 10, 11 y 12	874.495	893.608
- Correcciones valorativas por deterioro	Notas 10.5 y 11.4	16.212	45.782
- Variación de provisiones		75.178	44.496
- Imputación de subvenciones	Nota 25	(41.864)	(96.863)
- Resultados por bajas y enajenaciones de inmovilizado	Notas 11.3	11.259	16.667
- Ingresos financieros	Nota 22.5	(4.849)	(3.780)
- Gastos financieros	Nota 22.5	90.605	112.874
- Diferencias de cambio	Nota 17	486	513
- Variación de valor razonable en instrumentos financieros	Nota 14.3 y 22.5	33.699	37.333
- Ingresos por dividendos	Nota 22.5	(551)	(721)
- Otros ingresos y gastos		1.602	2.173
- Participación en beneficios (pérdidas) de sociedades puestas en equivalencia	Nota 9	(31.797)	(23.044)
Cambios en el capital corriente		(143.153)	(154.130)
- Existencias		471	(70)
- Deudores y otras cuentas a cobrar		(55.639)	(82.299)
- Otros activos corrientes		6.212	2
- Acreedores y otras cuentas a pagar		(29.757)	(2.368)
- Otros pasivos corrientes		(63.100)	(66.728)
- Otros activos y pasivos no corrientes		(1.340)	(2.667)
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación		(584.966)	(663.820)
- Pagos de intereses		(102.243)	(135.280)
- Cobros de dividendos	Nota 9 y 26	26.780	22.394
- Cobros de intereses		1.643	2.598
- Cobros (pagos) por impuesto sobre beneficios	Nota 20	(511.945)	(553.020)
- Otros Cobros (pagos)		799	(512)
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN (II)		(1.058.203)	(561.579)
Pagos por inversiones		(1.266.357)	(1.025.028)
- Empresas del grupo y asociadas			
- Inmovilizado intangible		(593.203)	(65.470)
- Inmovilizado material		(531.933)	(542.243)
- Inversiones Inmobiliarias		(7.660)	(4.410)
- Otros activos financieros		(133.561)	(412.905)
Cobros por desinversiones		208.154	463.449
- Empresas del grupo y asociadas		5.658	3.344
- Inmovilizado material		347	34
- Otros activos financieros		202.149	460.071
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN (III)		(1.638.717)	(1.805.898)
Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio		10.155	94.147
- Subvenciones, donaciones y legados recibidos		10.155	94.147
Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero		(511.357)	(818.665)
- Obligaciones y otros valores negociables		159.000	-
- Emisión de deudas con entidades de crédito		642.139	43.728
- Otros (+)		61.529	31.871
- Devolución y amortización de deudas con entidades de crédito		(1.330.499)	(880.807)
- Otros (-)		(43.526)	(13.457)
Pagos por dividendos y remuneraciones de otros instrumentos de patrimonio		(1.137.515)	(1.081.380)
- Dividendos	Notas 7 y 18	(1.137.515)	(1.081.380)
EFFECTO DE LAS VARIACIONES DE LOS TIPOS DE CAMBIO (IV)		(928)	(40)
AUMENTO/DISMINUCIÓN NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES (I+II+III+IV)		(395.103)	(175.150)
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio	Nota 14.1	1.011.650	1.186.800
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio	Nota 14.1	616.547	1.011.650

Las Notas 1 a 28 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del estado de flujos de efectivo consolidado correspondiente al ejercicio 2019.

1. Actividad

1.1 Entidad dominante

La Entidad Pública Empresarial ENAIRe, en adelante ENAIRe o la Entidad, se creó en virtud del artículo 82 de la Ley 4/1990, de 29 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para 1990. Su constitución efectiva tuvo lugar el 19 de junio de 1991, una vez entró en vigor su Estatuto, aprobado por el Real Decreto 905/1991 de 14 de junio.

Hasta la publicación de la Ley 18/2014 de 15 de octubre, se denominaba Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena).

La Entidad Pública Empresarial se configura como una Entidad de derecho público adscrita al Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, con personalidad jurídica propia e independiente de la del Estado, realizando su actividad dentro del marco de la política general de transportes del Gobierno.

De acuerdo con el Sistema Europeo de Cuentas (SEC) la entidad está clasificada dentro del epígrafe “S.11001 Sociedades no financieras Públicas: Administración Central”, siendo 100% propiedad del estado español. La actividad de ENAIRe está clasificada como “522 Actividades anexas al transporte” en la CNAE.

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

La actividad de ENAIRe viene regulada en la Ley 18/2014 de 15 de octubre, de acuerdo a ésta ENAIRe ejerce las competencias en materia de navegación aérea y espacio aéreo y, además, la coordinación operativa nacional e internacional de la red nacional de gestión del tráfico aéreo y otras relacionadas con los usos para la gestión eficiente del espacio aéreo teniendo en cuenta las necesidades de los usuarios.

ENAIRe es el principal proveedor de servicios de Navegación Aérea (ANSP por sus siglas en inglés) de España, siendo uno de los cuatro principales proveedores de servicio en la Unión Europea, el principal objetivo es ofrecer la máxima seguridad, calidad y eficiencia en el desarrollo y operación del sistema de navegación aérea español, asimismo, participa destacada y activamente en todos los proyectos de la Unión Europea relacionados con la implantación del Cielo Único.

ENAIRe, conforme a lo indicado en la Ley 18/2014, es medio propio de la Administración General del Estado y sus poderes adjudicadores. No obstante, no cumple los requisitos para serlo conforme a lo establecido en el artículo 32 de la Ley 9/2017 de Contratos del Sector Público, dado que no tiene, ni tendrá, actividad mediante encargos. De hecho, se está promoviendo desde el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana el pertinente cambio normativo.

Los Órganos de Gobierno de la Entidad son su Consejo de Administración y el Presidente de la misma, cargo que recae en el Secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana,

mientras que los Órganos de Gestión son el Director General, así como aquellos otros a los que se atribuya dicha condición al aprobarse por Consejo de Administración la estructura directiva de la Entidad, conforme a lo dispuesto en el apartado b) del artículo 18 del estatuto aún en vigor.

ENAIRe presta sus servicios dentro del espacio aéreo español, con una superficie de 2,2 millones km², que está dividido en dos áreas (Península y Canarias), prestando dichos servicios de navegación aérea desde cinco centros de control en Madrid, Barcelona, Sevilla, Palma de Mallorca y Canarias y torres de control en 21 aeropuertos (entre ellos los 4 con mayor tráfico en España).

El domicilio social y fiscal de la Entidad Pública Empresarial está ubicado en Madrid, avenida de Aragón s/n, Bloque 330, portal 2, Parque Empresarial Las Mercedes.

La Entidad es cabecera de un grupo compuesto por varias sociedades que tienen como actividad principal la gestión de infraestructuras aeroportuarias y trabajos de consultoría aeronáutica. Al cierre del ejercicio 2019 estaba integrado por 10 sociedades dependientes y 5 asociadas (9 sociedades dependientes y 5 asociadas en 2018).

A efectos de la preparación de los estados financieros consolidados, se entiende que existe un grupo cuando la dominante tiene una o más entidades dependientes, siendo éstas aquellas sobre las que la dominante tiene el control, bien de forma directa o indirecta. Los principios aplicados en la elaboración de los estados financieros consolidados del Grupo, así como el perímetro de consolidación se detallan en las notas 1.2, 3 y 5.

La principal filial de la Entidad dominante es Aena S.M.E., S.A. de la que ostenta el 51% del capital a 31 de diciembre de 2019.

Aena S.M.E., S.A. inició su actividad el 8 de junio de 2011 (por medio de la Orden Ministerial FOM/1525/2011, de 7 de junio) con la denominación de Aena Aeropuertos, S.A., cambiando su denominación a Aena S.M.E., S.A. tras la aprobación de la Ley 18/2014 de 15 de octubre.

Aena S.M.E., S.A. es fruto de la aportación no dineraria, de los bienes, derechos, deudas y obligaciones de ENAIRe que estaban 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, es decir Aena S.M.E., S.A. desde el 8 de junio de 2011 se hizo cargo de las actividades citadas en el Estatuto de la Entidad en estas materias.

ENAIRe fue el accionista único de Aena S.M.E., S.A. hasta el 11 de febrero de 2015. Tras la OPV del 49% de las acciones la Entidad es el accionista mayoritario con el 51% del capital.

1.2 Sociedades dependientes

El detalle de sociedades dependientes del Grupo, integradas en las cuentas consolidadas por el método de integración global, a 31 de diciembre de 2019 y 2018 es el siguiente:

Sociedad Dependiente Domicilio Social	Actividad		Porcentaje de participación			Valor de la participación (Miles de Euros)	
			Titular	2019	2018	2019	2018
Aena S.M.E., S.A. (1) Peonías, 2 Madrid	Explotación, conservación, gestión y administración de infraestructuras aeroportuarias, así como los servicios complementarios.	Directo	Enaire	51	51	1.326.443	1.326.443
Centro de Referencia Investigación, Desarrollo e Innovación ATM. A.I.E. (CRIDA) (2) Avenida de Aragón, 402 Edif. Adonde Madrid	Realización de actividades de I+D+i en el ámbito ATM encaminadas a mejorar las prestaciones en seguridad, capacidad y eficiencia económica y medioambiental del sistema de Navegación Aérea.	Directo	Enaire	56,66	66,66	480	480
Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. (1) Peonías, 2 Madrid	Explotación, conservación, gestión y administración de infraestructuras aeroportuarias, así como los servicios complementarios.	Indirecto	Aena	100	100	165.032	165.032
London Luton Airport Holdings III Limited (LLAH III) (3) Londres	Tenencia de participaciones en la sociedad que ostenta la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	Indirecto	Aena Desarrollo Internacional	51	51	63.016	63.016
London Luton Airport Holdings II Limited (LLAH II) (3) Londres	Tenencia de participaciones en la sociedad que ostenta la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	Indirecto	London Luton Airport Holdings III	51	51		
London Luton Airport Holdings I Limited (LLAH I) (3) Londres	Tenencia de participaciones en la sociedad que ostenta la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	Indirecto	London Luton Airport Holdings II	51	51		
London Luton Airport Operations Limited ("LLAOL") (3) Londres	Sociedad titular de la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	Indirecto	London Luton Airport Group	51	51		
London Luton Airport Group Limited ("LLAGL") (3) Londres	Sociedad garante de la adquisición de la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	Indirecto	London Luton Airport Holdings I	51	51		
Aena Concesionaria del Aeropuerto del Aeropuerto Internacional Región de Murcia (AIRIB) (1) Aeropuerto Internacional Región de Murcia	Gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia en la modalidad de concesión.	Indirecto	Aena	100	100	8.500	8.500
Aena Concesionaria de los Aeropuertos del Nordeste de Brasil (1) Sao Paulo (Brasil)	Gestión, explotación, mantenimiento y conservación de los Aeropuertos del Nordeste de Brasil (Recife, Maceió, Joao Pessoa-Bayeux, Aracaju, Juazeiro do Norte y Campina Grande) en la modalidad de concesión.	Indirecto	Aena Desarrollo Internacional	100	-	531.453	-

- (1) Sociedades auditadas por KPMG Auditores, S.L.
- (2) Sociedad auditada por CET Auditores.
- (3) Sociedades auditadas por la red KPMG

La fecha de cierre del ejercicio de las últimas cuentas anuales formuladas de todas las sociedades dependientes es 31 de diciembre de 2019, coincidiendo su ejercicio económico con el año natural.

Aena S.M.E., S.A es la Sociedad dominante de un grupo de sociedades que al cierre del ejercicio 2019 estaba integrado por 8 sociedades dependientes y 4 asociadas (7 sociedades dependientes y 4 asociadas en 2018). Aena Aeropuertos 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 según lo establecido en el artículo 166 de la Ley 33/2003 de 3 de noviembre del Patrimonio de las Administraciones Públicas (LPAP).

Con fecha 15 de octubre de 2014, en virtud del artículo 18 de la Ley 18/2014, se cambia la denominación de Aena Aeropuertos, S.A. a Aena S.M.E., S.A..

Aena S.M.E., S.A. tiene establecido un marco de actuación mediante la Ley 18/2014, en el que 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. 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.

Tras la OPV mencionada en la nota 1.1, Aena inició su cotización en la Bolsa de Madrid, partiendo con un precio de salida de 58 euros por acción. En junio de 2015 Aena entró dentro del Ibex 35, indicador que engrosa a las 35 principales empresas españolas que cotizan en Bolsa.

La cotización a 31 de diciembre de 2019 de los títulos de Aena S.M.E., S.A. fue de 170,5 euros por acción (135,75 euros por acción en 2018). La cotización media del último trimestre de 2019 ascendió a 167,87 euros (139,37 euros en 2018).

El resto de sociedades dependientes no cotiza en un mercado organizado.

Durante 2019, Aena S.M.E., S.A. ha repartido a sus accionistas dividendos por importe de 1.039.500 miles de euros de los resultados obtenidos en 2018, de los cuales ENAIRe ha percibido 530.145 miles de euros y, el resto, 509.355 miles de euros, han sido percibidos por socios externos.

Durante 2018, Aena S.M.E., S.A. repartió a sus accionistas dividendos por importe de 975.000 miles de euros de los resultados obtenido en 2017, de los cuales ENAIRe ha percibido 497.250 miles de euros y, el resto, 477.750 miles de euros, fueron percibidos por socios externos.

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.

No existe ninguna restricción significativa a la capacidad de las sociedades dependientes para transmitir fondos a la dominante en forma de dividendos en efectivo o para devolver préstamos.

Por su parte LLAH III ha repartido a sus accionistas, durante el ejercicio 2019, 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.

En 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.

Con fecha 15 de marzo de 2019, Aena Desarrollo Internacional S.M.E. S.A., fue declarada por ANAC (la Agencia Nacional de Aviación Civil brasileña) en la Bolsa de Sao Paulo, como vencedora en la subasta celebrada en relación con la concesión por un plazo de 30 años, con 5 años adicionales de prórroga opcional, del grupo aeroportuario del Nordeste de Brasil, compuesto por seis aeropuertos (Recife, Maceió, Joao Pessoa-Bayeux, Aracajú, Juazeiro do Norte y Campina Grande).

El 12 de abril de 2019, el Consejo de Ministros, de acuerdo con la Ley 40/2015, de 1 de octubre de Régimen Jurídico del Sector Público, aprobó 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") 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.

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 por un período de 30 años ampliable a 5 años adicionales, debiendo su adjudicatario prestar todos los servicios que a un gestor aeroportuario le correspondiere, si bien no incluye los servicios ATC (Air Traffic Control).

El 25 de enero de 2018, Aena constituyó la sociedad "Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A." titular de la gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM), en modalidad de concesión, durante un plazo de 25 años, cumpliendo de este modo 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 autorización a Aena para la creación de dicha sociedad fue aprobada en el Consejo de Ministros del 29 de diciembre de 2017 a propuesta de los Ministerios de Fomento y de Hacienda y Función Pública.

El capital social inicial de esta sociedad se fijó en 8.500.000 euros, dividido en 8.500 acciones acumulables e indivisibles de 1.000 euros de valor nominal cada una. El capital fue suscrito en un 100% y totalmente desembolsado por Aena, S.M.E, S.A. al tiempo de constituir la sociedad.

El Aeropuerto Internacional Región de Murcia (AIRM), se inauguró y comenzó el inicio de sus operaciones el 15 de enero de 2019, 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. Pasando el Aeropuerto de Murcia San Javier a ser de uso exclusivamente militar.

Tanto el acuerdo de concesión de los Aeropuertos del Nordeste de Brasil como el del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia están dentro del alcance de la Orden EHA/3362/2010, de 23 de diciembre, por la que se aprueban las normas de adaptación del Plan General de Contabilidad a las empresas concesionarias de infraestructuras públicas, y se reflejan en los estados financieros consolidados del Grupo, en el caso de la primera sociedad desde el ejercicio 2019 y desde 2018 en el caso de la segunda, conforme al modelo del activo intangible (ver nota 5.2 y 10).

2. Sociedades Asociadas y Multigrupo

Sociedades asociadas son todas las entidades sobre las que alguna de las sociedades incluidas en la consolidación ejerce influencia significativa. Se entiende que existe influencia significativa cuando el Grupo tiene participación en la sociedad y poder para intervenir en las decisiones de política financiera y de explotación de ésta, sin llegar a tener control. El detalle de sociedades asociadas, integradas en las cuentas consolidadas por el procedimiento de puesta en equivalencia, a 31 de diciembre de 2019 y 2018 es el siguiente:

Sociedad Asociada Domicilio Social	Actividad	Porcentaje de participación			Valor de la participación (Miles de Euros)	
		Titular	2019	2018	2019	2018
Ingeniería y Economía del Transporte S.M.E.M.P., S.A. (INECO) (1) Paseo de la Habana, 138 Madrid	Explotación, conservación, gestión y administración de infraestructuras aeroportuarias, así como los servicios complementarios.	Directo Enaire	45,85	45,85	3.783	3.783
Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A. de CV (AMP) (2) México DF	Operador aeropuertos del Pacífico GAP	Indirecto Aena Desarrollo Internacional	33,33	33,33	66.237	71.467
Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. (SACSA) (2) Aeropuerto Rafael Núñez Cartagena de Indias - Colombia	Explotación Aeropuerto de Cartagena.	Indirecto Aena Desarrollo Internacional	37,89	37,89	690	690
Aeropuertos del Caribe, S.A. (ACSA) (3) Aeropuerto Ernesto Cortissoz Barranquilla - Colombia	Explotación Aeropuerto de Barranquilla.	Indirecto Aena Desarrollo Internacional	40	40	-	-
Aerocali, S.A. (3) Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón Cali - Colombia	Explotación Aeropuerto de Cali.	Indirecto Aena Desarrollo Internacional	50	50	2.927	2.927

- (1) Sociedad auditada por PKF ATTEST.
 (2) Sociedades auditadas por la red KPMG.
 (3) Sociedades auditadas otros auditores.

La fecha de cierre del ejercicio de las últimas cuentas anuales formuladas de todas las sociedades asociadas es 31 de diciembre de 2019, coincidiendo su ejercicio económico con el año natural.

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

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 pesos mexicanos, 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 pesos mexicanos, 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.

El 11 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, quedando establecido en un total de 1.668.400 miles de pesos mexicanos. Como consecuencia de esta operación el grupo ha reconocido una entrada de caja por 3.344 miles de euros, ha reducido la participación en la asociada en 3.518 miles de euros y ha registrado en patrimonio la diferencia como consecuencia de esta operación. Esta operación no ha generado cambios en el porcentaje de participación.

Aeropuertos Mexicanos del Pacífico participa en un 17,40996% en la empresa Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A., que cotiza en las bolsas de Méjico y Nueva York, 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)).

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

Asimismo, en el ejercicio 2019 ENAIRe ha cobrado dividendos de su sociedad asociada INECO por importe de 3.401 miles de euros (2018: 2.121 miles de euros).

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.

3. Bases de presentación

3.1. Marco normativo de información financiera aplicable al Grupo

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

- a) Código de Comercio y la restante legislación mercantil.
- b) Las Normas para la Formulación de Cuentas Anuales Consolidadas aprobadas por el Real Decreto 1159/2010 y el Plan General de Contabilidad vigente.
- c) Las normas de obligado cumplimiento aprobadas por el Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas (ICAC) en desarrollo del Plan General de Contabilidad y sus normas complementarias.
- d) El resto de la normativa contable española que resulte de aplicación.

De acuerdo con lo previsto en el artículo 43 bis apartado a) del Código de Comercio, dado que la Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A. inició la cotización de sus títulos en el mercado continuo el 11 de febrero de 2015, ENAIRe debería presentar sus cuentas anuales consolidadas aplicando las Normas internacionales de Información Financiera, a partir de 2015.

Tras consulta realizada a este respecto a la IGAE, con fecha 26 de junio de 2015 se recibe la respuesta en la que se determina que ENAIRe debe seguir presentando las cuentas consolidadas conforme a las NOFCAC (PGC), dado que:

- Los preceptos contemplados en el artículo 43 bis apartado a) son aplicables cuando la entidad matriz tiene la forma jurídica de “sociedad”.
- Si la entidad matriz es una Entidad Pública Empresarial como es el caso de ENAIRe, se deberá aplicar la Disposición Adicional Única. Obligación de consolidar de determinadas entidades del sector público estatal según la Orden de 12 de diciembre de 2000 por la que se regula la elaboración de la Cuenta General del Estado, que establece:

“Las entidades públicas empresariales y otras entidades del sector público estatal, con excepción de las sociedades mercantiles estatales, sometidas a la normativa mercantil en materia contable que, dominando a otras entidades sometidas a dicha normativa, formen un grupo de acuerdo con los criterios previsto en la sección 1ª del capítulo 1 de las Normas para la Formulación de Cuentas Anuales consolidadas, aprobadas por Real Decreto 1815/1991, de 20 de diciembre, formularán sus cuentas anuales consolidadas a efectos de la elaboración de la Cuenta General del estado, con arreglo a los criterios establecidos en dichas Normas”.

3.2. Imagen fiel

Las cuentas anuales consolidadas adjuntas han sido obtenidas de los registros contables de la Entidad dominante y de sus sociedades participadas y se presentan de acuerdo con el marco normativo de información financiera que le resulta de aplicación y en particular, los principios y criterios contables en él contenidos, de forma que muestran la imagen fiel del patrimonio, de la

situación financiera, de los resultados del Grupo y de los flujos de efectivo habidos durante el correspondiente ejercicio.

Las cifras contenidas en todos los estados contables que forman parte de las cuentas anuales consolidadas (Balance consolidado, Cuenta de Pérdidas y Ganancias consolidada, Estado de Cambios en el Patrimonio Neto consolidado, Estado de Flujos de Efectivo consolidado) y de las notas de las cuentas anuales consolidadas están expresadas en miles de euros, excepto en los casos expresados explícitamente en millones de euros, siendo el euro la moneda funcional del Grupo.

Las cuentas anuales consolidadas del Grupo ENAIRE correspondientes al ejercicio 2018, formuladas bajo el actual marco normativo, fueron aprobadas por el Consejo de Administración celebrado el 7 de junio de 2019. Dichas cuentas fueron publicadas en formato resumido en el B.O.E. del 28 de julio junto con las de la Entidad y están disponibles en la página web de ENAIRE.

Las cuentas anuales correspondientes al ejercicio 2019, presentadas por el Director General de la Entidad, se someterán a la aprobación del Consejo de Administración de la Entidad, estimándose que serán aprobadas sin modificación alguna.

3.3 Principios contables aplicados

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

3.4 Aspectos críticos de la valoración y estimación de la incertidumbre

La preparación de los estados financieros consolidados exige 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.

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

- La evaluación de posibles pérdidas por deterioro de determinados activos (véase nota 5).
- La vida útil de los activos materiales, intangibles e inversiones inmobiliarias (véase nota 5).
- El cálculo de provisiones (véase nota 19.1).
- El valor de mercado de determinados instrumentos financieros (véase nota 14).
- La determinación del impuesto corriente y diferido (véanse notas 20.5 y 20.7).
- La recuperabilidad del activo por impuesto diferido (véase nota 20.5).
- Reconocimiento de ingresos (véase nota 5.11).

Estas estimaciones e hipótesis están basadas en la mejor información disponible en la fecha de presentación de las cuentas anuales y se revisan periódicamente. Sin embargo, es posible que bien la disposición de información adicional, o bien acontecimientos futuros obliguen a modificar las estimaciones en el cierre contable de ejercicios venideros. En ese caso, los efectos de los cambios de las estimaciones se registrarían de forma prospectiva.

3.5 Comparación de la información

De acuerdo con la normativa vigente, los Administradores del grupo presentan a efectos comparativos, en cada una de las partidas del Balance consolidado, Cuenta de Resultados consolidada, Estado de Cambios en el Patrimonio Neto consolidado, Estado de Flujos de Efectivo consolidado y la información cuantitativa requerida en la memoria de las cuentas anuales consolidadas, además de las cifras del ejercicio 2019, las correspondientes al ejercicio anterior.

Las cifras en las cuentas anuales consolidadas adjuntas se expresan en miles de euros, salvo indicación en contrario.

3.6 Moneda funcional y moneda de presentación

El euro es la moneda funcional y de presentación del Grupo. Las cifras en las cuentas anuales consolidadas adjuntas se expresan en miles de euros, redondeadas al millar más cercano, salvo indicación en contrario.

3.7 Agrupación de partidas

Determinadas partidas del Balance consolidado, de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias consolidada, del Estado de Cambios en el Patrimonio Neto consolidado y del Estado de Flujos de Efectivo consolidado se presentan de forma agrupada para facilitar su comprensión, si bien, en la medida en que sea significativa, se ha incluido la información desagregada obligatoria en las correspondientes notas de la memoria.

3.8 Cambios de criterios contables

El efecto de cualquier cambio de criterio fundamental se registra de la siguiente forma: si el cambio del criterio hubiera afectado a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias de ejercicios anteriores el efecto acumulado al inicio del ejercicio se ajusta en reservas mientras que el efecto en el propio ejercicio se registra contra resultados. Asimismo, en estos casos se expresan los datos financieros del ejercicio comparativo presentado junto al ejercicio en curso.

Durante el año 2019 no ha existido ningún cambio de criterio respecto a los criterios aplicados en 2018.

4. Aplicación del resultado de la Entidad dominante

Tal y como establece el artículo 57 de los Estatutos de la Entidad, cuando su Cuenta Anual de Resultados refleja un excedente, éste se imputa, por acuerdo del Consejo de Administración y en función de lo previsto en el Programa de Actuación, Inversiones y Financiación del Ente Público, a la financiación del Plan de Inversiones y a la reducción de su endeudamiento. El remanente resultante, en su caso, se ingresará en el Tesoro Público.

El resultado del ejercicio 2019 de 623.996 miles de euros, tiene como origen:

- Resultado de la propia actividad de ENAIRe, fundamentalmente como proveedor de servicios de Navegación Aérea: 94.116 miles de euros.
- Dividendos recibidos en el mes de abril de 2019 como reparto del resultado del ejercicio 2018 de Aena S.M.E., S.A: 529.880 miles de euros netos de gastos de custodia repercutidos a ENAIRe por el Banco Sabadell.

Teniendo esto en cuenta, la aplicación del resultado del ejercicio 2019 presentada por el Director General de la Entidad Pública Empresarial, de acuerdo con los Estatutos, es la siguiente:

	Miles de Euros
Base de reparto:	
Saldo de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias	623.996
Aplicación:	
Pago al Tesoro Público de los dividendos obtenidos de Aena S.M.E., S.A.	529.880
Reserva voluntaria para asumir bajadas tarifarias	94.116

El 10 de mayo de 2019 el Consejo de Administración aprobó el ingreso al Tesoro Público del importe recibido por la Entidad, en concepto de dividendos repartidos por Aena S.M.E., S.A. (ver nota 18).

El 17 de mayo de 2019 se ingresaron en el Tesoro Público 529.880 miles de euros, el total de los 530.145 miles de euros de los dividendos de Aena S.M.E., S.A. menos los gastos de custodia de las acciones de Aena S.M.E., S.A., repercutidos por el Banco de Sabadell.

Al igual que en el ejercicio 2018, con el objetivo de atender las bajadas tarifarias a realizar en el período 2020 y 2021 por el superávit generado desde los ejercicios 2018 y 2019, se prevé destinar 94.116 miles de euros del resultado del ejercicio 2019 a Reservas Voluntarias, para asumir las pérdidas futuras, evitando de esta forma la disminución del patrimonio neto de la Entidad (ver nota 18).

El ingreso al Tesoro del remanente del resultado del ejercicio 2018 de la propia actividad de ENAIRe por 86.549 miles de euros se produjo el 14 de junio de 2019, tras la aprobación de la aplicación del resultado del ejercicio 2018 en Consejo de Administración de fecha 29 de marzo de 2019.

5. Normas de registro y valoración

Las principales normas de valoración utilizadas por la Entidad Pública Empresarial y sus sociedades dependientes (Grupo ENAIRe) en la elaboración de sus cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2019, de acuerdo con las establecidas en el Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007 y las modificaciones incorporadas a éste mediante el Real Decreto 1159/2010, son los siguientes:

5.1. Principios de consolidación aplicados

- Se consideran entidades dependientes aquellas vinculadas con la Entidad Pública Empresarial "ENAIRe" por una relación de control (porcentaje de participación directo más indirecto superior al 50%). Las cuentas anuales de las entidades dependientes se consolidan por el método de integración global.
- Se consideran entidades asociadas aquellas en las que la Entidad tiene capacidad para ejercer una influencia significativa. Se presupone que existe influencia significativa cuando el porcentaje de participación en la filial supera el 20% sin alcanzar el 50%. Dichas entidades se incluyen en la consolidación por el método de puesta en equivalencia.
- En aquellos casos en los que en las sociedades dependientes se hubieran seguido criterios de contabilización y valoración significativamente diferentes a los de la sociedad dominante, se ha procedido a efectuar los correspondientes ajustes con objeto de presentar las cuentas anuales consolidadas del Grupo de forma homogénea.
- Las diferentes partidas de las cuentas anuales individuales de la Entidad matriz y sus Sociedades Dependientes, previamente homogeneizadas, se agregan según su naturaleza.
- Los valores contables representativos de los instrumentos de patrimonio de todas las sociedades dependientes poseídos por la sociedad dominante, se compensan con el patrimonio neto de las mismas. En consolidaciones posteriores al ejercicio en que se adquirió el control, el exceso o defecto del patrimonio neto generado por la sociedad dependiente desde la fecha de adquisición que sea atribuible a la sociedad dominante se presenta en el balance consolidado dentro de las partidas de reservas o ajustes por cambios de valor, en función de su naturaleza. La parte atribuible a los socios externos se inscribe en la partida de "Socios externos".
- Los saldos, transacciones y flujos de efectivo entre las sociedades y entidades del Grupo ENAIRe han sido eliminados en el proceso de consolidación. Así mismo, la totalidad de los resultados producidos por las operaciones internas se eliminan y difieren hasta que se realicen frente a terceros ajenos al Grupo.
- Las variaciones experimentadas en las reservas de las distintas sociedades dependientes entre las distintas fechas de toma de participación o primera consolidación y el 31 de diciembre de 2019 se incluyen en el capítulo de "Reservas en sociedades consolidadas" del balance consolidado.
- Las cuentas anuales de las sociedades y entidades del Grupo utilizadas en el proceso de consolidación son, en todos los casos, las correspondientes al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2019.
- Los resultados de las operaciones de sociedades adquiridas o enajenadas se han incluido desde o hasta la fecha de adquisición o enajenación, según corresponda.

- A efectos de las presentes cuentas anuales consolidadas se ha considerado como fecha de primera consolidación para cada sociedad dependiente consolidada la fecha en que se tomó el control sobre la misma o la de primera consolidación si es posterior.
- **Conversión de cuentas anuales de sociedades extranjeras incluidas en el perímetro de consolidación:** Los estados financieros de entidades participadas cuya moneda funcional es distinta de la moneda de presentación del Grupo que es el euro, se han convertido utilizando los siguientes procedimientos:
 - Los activos y pasivos de sus balances se convierten al tipo de cambio de cierre en la fecha del correspondiente balance consolidado.
 - Los ingresos y gastos de cada una de las partidas de resultados se convierten al tipo de cambio medio del período en el que se produjeron.
 - Todas las diferencias de cambio 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.

- **Socios externos:** El valor de la participación de terceros en el patrimonio y en los resultados de las sociedades que se han consolidado por el método de integración global se presentan en el capítulo “Socios externos” del patrimonio neto del balance consolidado y en el epígrafe “Resultado atribuido a socios externos” de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2019 adjunta, respectivamente.

5.2. Inmovilizado intangible

Los inmovilizados intangibles figuran contabilizados a su precio de adquisición, coste de producción o valor venal de adscripción corregido por la amortización y las pérdidas por deterioro que hayan experimentado. La amortización se calcula según el método lineal en función de la vida útil de los distintos bienes utilizando los siguientes años:

Concepto	Años de Vida Útil Estimada
Desarrollo	4
Aplicaciones Informáticas	4-6
Otro Inmovilizado Intangible	4-8

Gastos de desarrollo

Los Gastos de Desarrollo se reconocen como gasto cuando se incurre en ellos, no obstante, se activan en el momento en que se cumplen las siguientes condiciones:

- Estar específicamente individualizados por proyectos y su coste claramente establecido para que pueda ser distribuido en el tiempo.

- Tener motivos fundados del éxito técnico y de la rentabilidad económico-comercial del proyecto.

Los gastos que figuran en el activo se amortizan de manera lineal durante la vida útil estimada para cada proyecto, sin que ésta supere los 4 años.

En caso de que varíen las circunstancias favorables del proyecto que permitieron capitalizar los Gastos de Desarrollo, o existan dudas razonables sobre el éxito técnico o la rentabilidad del proyecto, la parte pendiente de amortizar se imputa directamente a pérdidas del ejercicio.

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.

El fondo de comercio se amortizará durante su vida útil. La vida útil se determinará de forma separada para cada unidad generadora de efectivo a la que se le haya asignado fondo de comercio. Se presumirá, salvo prueba en contrario, que la vida útil del fondo de comercio es de diez años y que su recuperación es lineal (ver Nota 6).

Aplicaciones informáticas

Se incluyen los importes satisfechos por el acceso a la propiedad o por el derecho de uso de programas y aplicaciones informáticas tanto adquiridos a terceros como elaborados por el propio Grupo.

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 6 años.

Los Gastos de Mantenimiento, de revisión global de los sistemas o los recurrentes como consecuencia de la modificación o actualización de estas aplicaciones, se registran directamente como gastos del ejercicio en que se incurren.

Acuerdo de concesión, activo regulado

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 de AIRM. El período de duración de la concesión es de 25 años (ver Nota 1.2).
- 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 1.2). 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.

El plan sectorial de empresas concesionarias de infraestructuras públicas regula el tratamiento de los acuerdos de contratos de concesión de servicios, definiendo estos como aquellos en cuya virtud la entidad concedente encomienda a una empresa concesionaria la construcción, incluida la mejora, y explotación de infraestructuras que están destinadas a la prestación de servicios públicos de naturaleza económica durante el periodo de tiempo previsto en el acuerdo, obteniendo a cambio el derecho a percibir una retribución.

Todo acuerdo de concesión deberá cumplir los siguientes requisitos:

- La entidad concedente controla o regula qué servicios públicos debe prestar la empresa concesionaria con la infraestructura, a quién debe prestarlos y a qué precio; y
- La entidad concedente controla cualquier participación residual significativa en la infraestructura al final del plazo del acuerdo.

En estos acuerdos de concesión, el concesionario actúa en calidad de proveedor de servicios, concretamente por un lado servicios de construcción o mejora de la infraestructura, y, por otro, servicios de explotación y mantenimiento durante el periodo del acuerdo. La contraprestación recibida por la empresa concesionaria en relación al servicio de construcción o mejora de la infraestructura se contabiliza por el valor razonable de dicho servicio, registrándose contablemente como Inmovilizado intangible en aquellos casos en que se recibe el derecho a cargar un precio a los usuarios por el uso del servicio público, y éste no es incondicional, sino que depende de que los usuarios efectivamente usen el servicio. La contraprestación del servicio de construcción o mejora se registra como un activo intangible dentro de la partida de "Acuerdo de concesión, activo regulado" en el epígrafe "Inmovilizado intangible" en aplicación del modelo del activo intangible, en que el riesgo de demanda es asumido por el concesionario. En el caso de la Sociedad, el inmovilizado intangible incluye la inversión realizada en las instalaciones que la Sociedad ha recibido y que, una vez finalizada la construcción, explota en régimen de concesión administrativa.

El derecho de acceso a la infraestructura con la finalidad de prestar el servicio de explotación que la entidad concedente otorgue a la empresa concesionaria, se contabilizará por esta última como un inmovilizado intangible, de acuerdo con la norma de registro y valoración 5ª "Inmovilizado intangible" del Plan General de Contabilidad.

Si no existe contraprestación, la contrapartida se reconocerá de acuerdo con lo dispuesto en la norma de registro y valoración 18ª "Subvenciones, donaciones y legados" del Plan General de Contabilidad.

Si existiendo contraprestación, ésta fuese sustancialmente menor que el valor razonable del citado derecho, la diferencia se tratará de acuerdo con lo previsto en el párrafo anterior.

En todo caso, se entenderá que existe contraprestación y que ésta se corresponde con el valor razonable del citado derecho, siempre y cuando la cesión de la infraestructura esté incluida dentro de las condiciones de una licitación en la que la Sociedad concesionaria se comprometa a realizar una inversión o entregar otro tipo de contraprestación y a cambio obtenga el derecho a explotar o bien solo la infraestructura preexistente o bien la citada infraestructura junto a la nueva infraestructura construida.

Sólo en el caso de los acuerdos de concesión calificados como inmovilizado intangible, a partir del momento en que la infraestructura está en condiciones de explotación, los gastos financieros se activarán siempre que sean identificables por separado, medibles con fiabilidad, que exista evidencia razonable y sea probable que los ingresos futuros permitan recuperar el importe activado.

En el caso de que los ingresos reales del ejercicio superen los previstos, la proporción anterior se calculará entre el ingreso real y el total de ingresos previstos.

Si el importe de los gastos financieros de un ejercicio difiere del previsto, la diferencia se imputará a la cuenta de pérdidas y ganancias conforme a los párrafos anteriores.

Si se modifican las previsiones de ingresos, los efectos del cambio se aplicarán prospectivamente según lo establecido en párrafos anteriores.

Los costes incurridos para obtener las concesiones se amortizan linealmente en el periodo concesional, iniciándose la amortización en el momento en que la infraestructura se encuentra en condiciones de explotación.

Otro inmovilizado intangible

El Grupo tiene activado principalmente como Otro Inmovilizado Intangible los Planes Directores de los aeropuertos.

5.3. Inmovilizado material

El inmovilizado material se presenta valorado por el coste de adquisición, coste de producción o valor venal de adscripción corregido por la amortización acumulada y por las pérdidas por deterioro que haya experimentado, si las hubiera, conforme al criterio que se menciona en la nota 5.5.

El inmovilizado material en adscripción se halla valorado a su valor venal en el momento de la adscripción, considerando como tal el valor real de utilización de acuerdo con una tasación independiente, ya que al tratarse de adscripciones al patrimonio de la Entidad Pública Empresarial dominante no han existido contraprestaciones que permitieran determinar el coste de adquisición del mismo.

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

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

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

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

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

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

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

Concepto	Años de Vida Útil Estimada
Construcciones	10-51
Instalaciones Técnicas	4-22
Maquinaria	5-20
Otras Instalaciones	6-20
Mobiliario	4-13
Otro Inmovilizado	5-20

Los inmovilizados correspondientes a los aeropuertos se amortizan siguiendo el criterio de vida útil que se especifica a continuación:

Concepto	Años de Vida Útil Estimada
Terminales de pasajeros y mercancías	32-40
Obra civil aeroportuaria	25-44
Equipamiento terminales	4-22
Transporte de pasajeros entre terminales	15-50
Equipamiento obra civil aeroportuaria	15

5.4 Inversiones inmobiliarias

Las inversiones inmobiliarias comprenden edificios de oficinas, terrenos, hangares, e instalaciones en propiedad que se mantienen para la obtención de rentas a largo plazo y no están ocupadas por el Grupo.

Los elementos incluidos en este epígrafe se presentan valorados por su coste de adquisición menos su correspondiente amortización acumulada y las pérdidas por deterioro que hayan experimentado. Para el cálculo de la amortización de las inversiones inmobiliarias se utiliza el método lineal en función de los años de vida útil que son:

Concepto	Años de Vida Útil Estimada
Edificios y naves	32-51
Instalaciones técnicas	15

5.5 Deterioro de valor de activos intangibles, materiales e inversiones inmobiliarias

Conforme a lo establecido en la Orden EHA 733/2010, la Entidad ENAIRe, matriz del Grupo, considera la totalidad de sus elementos de inmovilizado material e intangible como activos no generadores de efectivo puesto que se dan las condiciones requeridas para ello:

- Condición necesaria: esta Orden resulta de aplicación obligatoria para las Entidades integrantes del Sector Público Empresarial Estatal que deban aplicar los principios y normas de contabilidad recogidos en el Código de Comercio y en el PGC y que considerando el carácter estratégico o de utilidad pública de su actividad, entregan bienes o presten servicios con regularidad a otras entidades o usuarios sin contraprestación, o a cambio de una tasa, o de un precio político fijado, directa o indirectamente por la Administración Pública.
- Condición suficiente: se trata de activos que se poseen con una finalidad distinta a la de generar un rendimiento comercial, como pueden ser los flujos económicos sociales que generan dichos activos y que benefician a la colectividad, esto es, su beneficio social o potencial de servicio.

Conforme a la citada Orden, el deterioro de valor de estos activos se corresponde con una disminución en la utilidad que proporciona el activo a la entidad que lo controla.

Al menos al cierre del ejercicio, el grupo evalúa si existen indicios de deterioro de valor de los elementos de su inmovilizado material e intangible. Se deberá contabilizar una pérdida por deterioro en un activo no generador de flujos de efectivo o unidad de explotación o servicio si su valor contable supera su importe recuperable en la fecha de determinación del mismo. A estos efectos se entiende por importe recuperable el mayor importe entre:

- su valor razonable menos los costes de venta,
- y su valor en uso. Dicho valor se determina, salvo mejor evidencia, por referencia a su coste de reposición depreciado, que se define como el coste de reposición del activo menos la amortización acumulada calculada sobre la base de tal coste, de forma que refleje el funcionamiento, uso y disfrute ya efectuado del activo, sin perjuicio de considerar también la obsolescencia técnica que pudiera afectarle.

Por otro lado, la Sociedad Dependiente 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 de 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 Dependiente Aena S.M.E, S.A., 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.

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 la Sociedad Dependiente Aena S.M.E., 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 relacionadas con los precios privados derivados de las áreas terminales, ya que a partir del 2014 se aplica un coeficiente corrector que permite desvincular los ingresos comerciales de la determinación de las prestaciones públicas patrimoniales (2014: 80%, 2015: 60%, 2016: 40%, 2017: 20% y 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 Dependiente Aena S.M.E., S.A. 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 mencionadas, 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, por otra parte, por las mismas razones, también se concluye que la actividad correspondiente a la "red de aparcamientos", hasta ahora 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, debe 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, la unidad generadora de efectivo de “Servicios fuera de terminal” pasa a denominarse “Servicios inmobiliarios”, al estar constituida, exclusivamente, por cada uno de los activos inmobiliarios.

En relación con el cálculo del valor recuperable, el procedimiento implantado por Aena S.M.E. S.A. 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.

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

- 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 Aena S.M.E., S.A. 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.

La sociedad dependiente Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A. incorporada al perímetro de consolidación en 2018 (ver nota 1.2) se considera como una única Unidad Generadora de Efectivo en sí misma.

5.6 Arrendamientos

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

Arrendamiento Financiero

En las operaciones de arrendamiento financiero en las que el Grupo actúa como arrendatario, se presenta el coste de los activos arrendados en el balance consolidado según la naturaleza del bien objeto del contrato. El coste se calcula actualizando las cuotas a pagar previstas en el contrato incluyendo la correspondiente a la opción de compra y el tipo de interés efectivo contemplados en el acuerdo. Simultáneamente al reconocimiento del coste se registra un pasivo por el mismo importe. La carga financiera total del contrato se imputa a la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio en que se devenga, aplicando el tipo de interés efectivo. Las cuotas de carácter contingente se reconocen como gasto del ejercicio en que se incurren. El inmovilizado adquirido bajo arrendamiento financiero se amortiza y se deprecia en el período menor entre la vida útil del activo y la duración del contrato.

Arrendamiento Operativo

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

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

5.7 Instrumentos financieros

Activos financieros

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

- i. **Préstamos y partidas a cobrar:*** Son activos financieros no derivados con cobros fijos o determinables que no cotizan en un mercado activo. Se incluyen en activos corrientes, excepto para vencimientos superiores a 12 meses desde la fecha del balance que se clasifican como activos no corrientes. Los préstamos y partidas a cobrar se incluyen en “Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar” en el balance. Estos activos financieros se valoran inicialmente por su valor razonable, incluidos los costes de transacción que les sean directamente imputables, y posteriormente a coste amortizado. No obstante, lo anterior, los créditos por operaciones comerciales con vencimiento no superior a un año se valoran, tanto en el momento de reconocimiento inicial como posteriormente, por su valor nominal siempre que el efecto de no actualizar los flujos no sea significativo.

Al menos al cierre del ejercicio, se efectúan las correcciones valorativas necesarias por deterioro de valor si existe evidencia objetiva de que no se cobrarán todos los importes que se adeudan.

El importe de la pérdida por deterioro del valor es la diferencia entre el valor en libros del activo y el valor actual de los flujos de efectivo futuros estimados, descontados al tipo de interés efectivo en el momento de reconocimiento inicial. Si el valor recuperable de estos activos se estima inferior a su coste amortizado tomando en consideración la solvencia del deudor y la antigüedad de la deuda, la Entidad constituye por el importe de la diferencia la provisión por deterioro correspondiente. Las correcciones de valor, así como en su caso su reversión, se reconocen en la cuenta de pérdidas y ganancias.

- ii. **Activos financieros mantenidos para negociar:** son aquellos adquiridos con el objetivo de enajenarlos en el corto plazo o aquellos que forman parte de una cartera de la que existen evidencias de actuaciones recientes con dicho objetivo. Esta categoría incluye también los derivados financieros que no sean contratos de garantías financieras (por ejemplo, avales) ni han sido designados como instrumentos de cobertura. A 31 de diciembre de 2019 y 2018 no se han registrado activos de esta categoría.
- iii. **Activos financieros disponibles para la venta:** se trata de instrumentos de patrimonio de otras empresas. En esta categoría se incluyen los valores representativos de deuda e instrumentos de patrimonio que no se clasifican en ninguna de las categorías anteriores. Se incluyen en activos no corrientes a menos que el Grupo pretenda enajenar la inversión en los 12 meses siguientes a la fecha del balance. Se valoran por su valor razonable, registrando los cambios que se produzcan directamente en el patrimonio neto hasta que el activo se enajene o deteriore, momento en que las pérdidas y ganancias acumuladas en el patrimonio neto se imputan a la cuenta de pérdidas y ganancias, siempre que sea posible determinar el mencionado valor razonable. En caso contrario, se registran por su coste menos pérdidas por deterioro del valor. En el caso de los activos financieros disponibles para la venta, se efectúan correcciones valorativas si existe evidencia objetiva de que su valor se ha deteriorado como resultado de una reducción o retraso en los flujos de efectivo estimados futuros en el caso de instrumentos de deuda adquiridos o por la falta de recuperabilidad del valor en libros del activo en el caso de inversiones en instrumentos de patrimonio. La corrección valorativa es la diferencia entre su coste o coste amortizado menos, en su caso, cualquier corrección valorativa previamente reconocida en la cuenta de pérdidas y ganancias y el valor razonable en el momento en que se efectúe la valoración. En el caso de los instrumentos de patrimonio que se valoran por su coste por no poder determinarse su valor razonable, la corrección de valor se determina del mismo modo que para las inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, multigrupo y asociadas. Si existe evidencia objetiva de deterioro, el Grupo reconoce en la cuenta de pérdidas y ganancias las pérdidas acumuladas reconocidas previamente en el patrimonio neto por disminución del valor razonable. Las pérdidas por deterioro del valor reconocidas en la cuenta de pérdidas y ganancias por instrumentos de patrimonio no se revierten a través de la cuenta de pérdidas y ganancias. Los valores razonables de las inversiones que cotizan se basan en precios de compra corrientes. Si el mercado para un activo financiero no es activo (y para los títulos que no cotizan), el Grupo establece el valor razonable empleando técnicas de valoración que incluyen el uso de transacciones recientes entre partes interesadas y debidamente informadas, referencias a otros instrumentos sustancialmente iguales, métodos de descuento de flujos de efectivo futuros estimados y modelos de fijación de precios de

opciones haciendo un uso máximo de datos observables del mercado y confiando lo menos posible en consideraciones subjetivas del Grupo.

- iv. Efectivo y otros activos líquidos equivalentes:** Se trata del efectivo en caja y bancos y los depósitos y otros activos financieros que sean convertibles en efectivo cuyo vencimiento, en el momento de su adquisición, no sea superior a tres meses, no estén sujetos a un riesgo significativo de cambio de valor y formen parte de la política de gestión normal de tesorería de la Entidad. Estos activos financieros se registran inicialmente al valor razonable de la contraprestación entregada más los costes de la transacción que le sean directamente atribuibles a la misma.

Los activos financieros se dan de baja en el balance cuando expiran o se han cedido los derechos sobre los flujos de efectivo del correspondiente activo financiero y se han transferido sustancialmente todos los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad del activo. En el caso concreto de cuentas a cobrar se entiende que este hecho se produce en general si se han transmitido los riesgos de insolvencia y de mora. Los activos que se designan como partidas cubiertas están sujetos a los requerimientos de valoración de la contabilidad de cobertura.

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 ingresos y gastos reconocidos en patrimonio neto.

Los criterios de reconocimiento de la baja de activos financieros en operaciones en las que la Entidad 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.

Pasivos financieros

Esta categoría incluye débitos por operaciones comerciales y débitos por operaciones no comerciales. Estos recursos ajenos se clasifican como pasivos corrientes, a menos que el Grupo tenga un derecho incondicional a diferir su liquidación durante al menos 12 meses después de la fecha del Balance.

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

No obstante, los débitos por operaciones comerciales con vencimiento no superior a un año y que no tienen un tipo de interés contractual se valoran, tanto en el momento inicial como posteriormente, por su valor nominal cuando el efecto de no actualizar los flujos de efectivo no es significativo.

En el caso de producirse renegociación de deudas existentes, se considera que no existen modificaciones sustanciales del pasivo financiero cuando el prestamista del nuevo préstamo es el mismo que el que otorgó el préstamo inicial y el valor actual de los flujos de efectivo, incluyendo las comisiones netas, no difiere en más de un 10% del valor actual de los flujos de efectivo pendientes de pagar del pasivo original calculado bajo ese mismo método.

Instrumentos derivados

El Grupo utiliza instrumentos financieros derivados para cubrir los riesgos a los que se encuentran expuestos sus flujos de efectivo futuros. Fundamentalmente, estos riesgos son originados por las variaciones de los tipos de cambio y tipos de interés.

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

Los instrumentos financieros derivados calificados, de acuerdo con el párrafo anterior, como de cobertura se registran como activo o pasivo, según su signo, por su valor razonable, con contrapartida en la cuenta “Operaciones de Cobertura” del patrimonio neto, hasta que tiene lugar su vencimiento, momento en que se imputan en la Cuenta de Pérdidas y Ganancias a la vez que el elemento cubierto.

La contabilización de coberturas es interrumpida cuando el instrumento de cobertura vence, o es vendido, finalizado o ejercido, o deja de cumplir los criterios para la contabilización de coberturas. En ese momento, cualquier beneficio o pérdida acumulada correspondiente al instrumento de cobertura se transfiere a los resultados del período.

5.8 Existencias

Las existencias incluyen los repuestos y materiales diversos existentes en los Almacenes Centrales y en el Depósito de Apoyo Logístico de Aena S.M.E., S.A. y en el Centro de Apoyo Logístico de la Entidad Pública Empresarial dominante, y se valoran inicialmente al precio de adquisición. Posteriormente, si el valor neto de reposición de las existencias es inferior al precio de adquisición, se efectúan las correspondientes correcciones valorativas. Si las circunstancias que causaron la corrección del valor de las existencias dejan de existir, el importe de la corrección es objeto de reversión.

5.9 Transacciones en moneda extranjera

Moneda funcional y de presentación

Las partidas incluidas en los estados financieros 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 Euros, que es la moneda funcional y de presentación del Grupo ENAIRe.

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. 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.

5.10 Impuesto sobre beneficios

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

El impuesto corriente es la cantidad que el Grupo satisface como consecuencia de las liquidaciones fiscales del impuesto sobre el beneficio relativas a un ejercicio. Las deducciones y otras ventajas fiscales en la cuota del impuesto generadas en el propio ejercicio, excluidas las retenciones y pagos a cuenta, dan lugar a un menor importe del impuesto corriente.

El gasto o el ingreso por impuesto diferido se corresponde con el reconocimiento y la cancelación de los activos y pasivos por impuesto diferido que incluyen las diferencias temporarias que se identifican como aquellos importes que se prevén pagaderos o recuperables derivados de las diferencias entre los importes en libros de los activos y pasivos y su valor fiscal. Las bases imponibles negativas pendientes de compensación y los créditos por deducciones fiscales no aplicadas fiscalmente del propio ejercicio se registran como ajustes positivos del impuesto. Dichos importes se registran aplicando a la diferencia temporaria o crédito que corresponda el tipo de gravamen al que se espera recuperarlos o liquidarlos.

Sin embargo, las bases imponibles negativas y deducciones fiscales de ejercicios anteriores que se aplican al impuesto no suponen un mayor o menor gasto al estar activadas en ejercicios anteriores.

Se reconocen pasivos por impuestos diferidos, en general, para todas las diferencias temporarias imponibles.

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

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

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

En el ejercicio 2018 se registró una corrección de 1.412 miles de euros, minorando el saldo de los activos por impuesto diferido (ver nota 20), como consecuencia de la aplicación de la resolución del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas (ICAC) de 9 de febrero de 2016.

En el ejercicio 2019 se ha vuelto a realizar la planificación fiscal para el periodo 2020-2029, aumentando los activos fiscales en 611 miles de euros.

5.11 Ingresos y gastos

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

Los ingresos ordinarios se valoran por el valor razonable de la contraprestación recibida o a recibir, y representan los importes a cobrar por los bienes vendidos, netos de descuentos, devoluciones y del impuesto sobre el valor añadido.

Los ingresos más importantes que obtiene la Entidad por los Servicios de Navegación Aérea provienen principalmente de las tasas de navegación aérea en Ruta que se rigen por un sistema regulado a nivel europeo, establecido por Reglamentos comunitarios (Reglamentos nº 391/2013 UE por el que se establece un sistema común de tarificación de los servicios de navegación aérea y nº 390/2013 UE por el que se establece un sistema de evaluación del rendimiento de los servicios de navegación aérea y de las funciones de red). En 2019 se ha aprobado el nuevo Reglamento sobre rendimientos y tarificación (Reglamento UE 2019/317) que deroga a los dos anteriores a partir del 1 de enero de 2020.

El funcionamiento del sistema de tasas se fundamenta en tarifas reguladas y en el principio de compartición de riesgos entre los proveedores del servicio de navegación aérea y los usuarios (compañías aéreas) y parte de la elaboración de un Plan de Rendimientos por un periodo que contempla un escenario de costes y tráfico, así como objetivos de coste-eficiencia.

El mecanismo de determinación de las tasas unitarias anuales parte de los datos de costes y tráfico incluidos en el Plan de Rendimientos vigente (elaborado en el año 2014), que es corregido por una serie de ajustes que plasman en la realidad la citada compartición de riesgos y que nacen para subsanar en parte las desviaciones entre los datos reales de cada año y los datos del Plan realizado en 2014. En 2019 se ha elaborado el Nuevo Plan Nacional de Rendimientos para el tercer periodo de referencia, RP3 (años 2020-2024), que fue enviado a la UE el 30 de septiembre para su revisión y aprobación.

En el caso de las desviaciones de los costes reales frente a los planificados, las mismas son asumidas (a favor o en contra) por los proveedores de servicio, con ánimo de promover la mayor

eficiencia en la gestión, mientras que las desviaciones del tráfico real frente al planificado son compartidas por los proveedores del servicio y los usuarios del mismo, de forma que una parte de los menores o mayores ingresos por tasas en un año, debidos a diferencias de tráfico, serán considerados en el cálculo de las tasas de los años siguientes.

Adicionalmente, existen otros conceptos de ajuste, habitualmente con menos incidencia, como son las desviaciones entre la inflación planificada y la prevista, y también la posible existencia de variaciones de costes (a favor o en contra) originadas por causas fuera del control del proveedor de servicio (por ejemplo, cambios en una Ley, variaciones en normas tributarias).

De forma resumida, se podría decir que el cálculo de la tasa unitaria de un año obedece al importe de la suma de los costes planificados para ese año más (o menos) los ajustes de años anteriores, dividido por el tráfico (unidades de servicio) planificado.

En el caso español, mientras que en el primer periodo RP1 (2012-2014) del sistema regulado el tráfico real fue menor que el planificado, debido al impacto de la crisis económica en esos años, durante el periodo vigente RP2 (2015-2019) y a partir de 2016, por un mejor entorno económico, así como por la situación geopolítica existente, se está registrando un tráfico muy por encima del inicialmente previsto para el cálculo de tarifa.

Es decir, los menores ingresos registrados durante 2012-2014 ya se vienen aplicando en la determinación de las tasas de años posteriores mientras que la parte correspondiente de los mayores ingresos que los planificados producidos a partir de 2016 se empezaron a devolver a las compañías a partir del año 2018, año en que las tasas descendieron en un 3%. Dicho descenso continuó en 2019 con una bajada de tasas de un 12%, siendo la rebaja aprobada para el 2020 de un 16,7% en Península y un 12,5% en Canarias. Por tanto, en la determinación de las tasas anuales, los ajustes van corrigiendo las desviaciones de la realidad del periodo 2015-2019 frente a la planificación realizada a inicios del año 2014, de forma que el exceso de ingresos por tasas en unos ejercicios se compensará con minoraciones en años futuros.

La evolución del tráfico respecto al considerado en el Plan Nacional de Rendimientos y la aplicación de los propios mecanismos de cálculo que obliga a la reducción de las tasas por ese exceso de tráfico, anticipa una reducción de las tarifas en los próximos años que afectará a los resultados.

La mayoría de los ingresos del Grupo por los Servicios Aeroportuarios 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). Asimismo, el Grupo tiene ingresos comerciales que consisten principalmente en el alquiler del espacio en las terminales aeroportuarias para tiendas, restauración y publicidad, y fuera de la terminal como lo son el alquiler de locales y terrenos, aparcamiento de vehículos y coches de alquiler.

Aeronáuticos (Prestaciones públicas patrimoniales):

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 Transporte, Movilidad y Agenda Urbana.
- 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 para la Transición Ecológica.
- 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 así mismo 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 S.M.E., S.A. 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 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, 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 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, que deberá entrar en vigor como máximo en tres años desde la fecha de publicación de la Ley 18/2014, se establece que a su finalización el déficit tarifario acumulado junto con el correspondiente a años anteriores no podrá ser trasladado al siguiente DORA.

Con fecha 27 de enero de 2017, el Consejo de Ministros aprobó el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) para el período 2017-2021. Este documento establece una reducción del 2,2 % anual en el Ingreso Máximo Anual por Pasajero (IMAP) para dicho periodo.

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 periodo 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 la Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A. 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.

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. El impacto de estos criterios sobre las tarifas supone una reducción global del -1,44 % sobre el total de las tarifas anteriormente aprobadas.

Toda esta nueva normativa regulatoria no ha dado lugar a ningún cambio en la política de reconocimiento de ingresos de la Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A., que sigue sujeta a lo explicado al principio de esta Nota (ver también Nota 19.2.2 en lo relativo a “Activos contingentes por déficit de tarifas”).

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.

Comercial:

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.

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 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.

5.12 Provisiones y contingencias

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

Provisiones

El Grupo registra provisiones en su balance cuando tiene una obligación presente, ya sea por una disposición legal, contractual, o por una obligación implícita o tácita, como resultado de un suceso pasado, se puede realizar una estimación fiable de la obligación y es probable que la misma suponga una salida futura de recursos para su liquidación.

Para aquellas provisiones realizadas para hacer frente a obligaciones sin vencimiento definido, o con vencimiento inferior o igual a un año y cuyo efecto financiero no sea significativo, no se lleva a cabo ningún tipo de descuento. Para el resto de obligaciones, las provisiones se registran por el valor actual de la mejor estimación posible del importe necesario para cancelar o transferir a un tercero la obligación, registrándose los ajustes que surjan por la actualización de la provisión como un gasto financiero conforme se vayan devengando, con el objetivo de reflejar la mejor estimación actual del pasivo correspondiente en cada momento.

Cuando, en base a la experiencia, el Grupo vea reducida la incertidumbre en cuanto al cálculo del importe y a la fecha de pago de los importes provisionados, la Entidad clasifica los pasivos en el epígrafe correspondiente en base a su naturaleza (nota 19).

Pasivos contingentes

Obligaciones posibles surgidas como consecuencia de sucesos pasados, cuya materialización futura está condicionada a que ocurra, o no, uno o más eventos futuros independientes de la voluntad del Grupo. Dichos pasivos contingentes no son objeto de registro contable presentándose detalle y explicación de los mismos en la nota 19.2.1.

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

Provisiones para compromisos laborales adquiridos

El coste de las obligaciones derivadas de compromisos en materia de personal se reconoce en función de su devengo, según la mejor estimación calculada con los datos disponibles por el Grupo.

El Grupo posee el compromiso de satisfacer retribuciones a largo plazo al personal tanto de aportación definida como de prestación definida. En el caso de las retribuciones de aportación definida existirán pasivos por retribuciones cuando, a cierre del ejercicio, figuren contribuciones devengadas no satisfechas. En el caso de las retribuciones de prestación definida el importe a reconocer como provisión corresponde a la diferencia entre el valor actual de las retribuciones comprometidas y el valor razonable de los eventuales activos afectos a los compromisos con los que se liquidarán las obligaciones.

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

Premios de permanencia

El artículo 138 del I Convenio Colectivo de Grupo de Empresas ENAIRe (Entidad Pública Empresarial ENAIRe y Aena S.M.E., S.A.) y el artículo 141 del II Convenio de Controladores Aéreos establecen unos premios de permanencia por los servicios efectivamente prestados durante un período de 25 y 30 años, en el primer caso y de 25 y 35 años, en el segundo. El Grupo provisiona el valor actual de la mejor estimación posible de las obligaciones comprometidas a futuro, en base a un cálculo actuarial. Las hipótesis más relevantes tenidas en cuenta para la obtención del cálculo actuarial son las siguientes:

	2019	2018
Tipo de Interés Técnico:	0,50% - 0,68%	1,49% - 1,51%
Crecimiento de la cuantía de premios:	2,00% - 3,85% en 2020 y 2,00% siguientes	1,50% - 2,75%
Tabla de Mortalidad:	PERMF 2000 NP	PERMF 2000 NP
Sistema Financiero utilizado:	Capitalización Individual	Capitalización Individual
Método de devengo:	Projected Unit Credit	Projected Unit Credit
Edad de jubilación:	Conforme Ley 27/2011	Conforme Ley 27/2011
Tablas de invalidez:	OM 1977	OM 1977

Premio de Jubilación Anticipada

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

En el año 2014 la Entidad Matriz realizó un estudio actuarial para el cierre de dicho ejercicio, del que se desprende que el pasivo que puede surgir por el valor actual de las retribuciones comprometidas era prácticamente nulo, unido al hecho de que la nueva regulación de la jubilación ordinaria hace muy poco probable que algún trabajador se acoja a este derecho la Entidad considera que en el cierre de los ejercicios 2019 y 2018 no existe ningún pasivo por este concepto.

Retribuciones Colectivo de Control

En dicho epígrafe se registran conceptos salariales devengados y no abonados correspondientes a retribuciones derivadas de acuerdos celebrados entre ENAIRe y la Unión Sindical de Controladores Aéreos en ejercicios anteriores. Estas provisiones se encuentran valoradas a su valor nominal, por no diferir significativamente de su valor actual.

Licencia Especial Retribuida (LER) y situación de Reserva Activa (RA)

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

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

	2019	2018
Tipo de interés:	0,00% (Reserva); 0,70% (Activo) Personal Pasivo LER: 2,30% anual para 2020 y 2,00% anual en adelante.	0,07% (Reserva); 1,59% (Activo)
Crecimiento salarial largo plazo:	adelante. Personal Pasivo RA: 1,00% Personal Activo: 1,00%	1,00%
Crecimiento de bases máximas	2,50%	2,50%
Tabla de mortalidad:	PERMF 2000 NP	PERMF 2000 NP
Sistema Financiero utilizado:	Capitalización Individual	Capitalización Individual
Método de devengo:	Projected Unit Credit	Projected Unit Credit
Edad de jubilación:	Conforme Ley 27/2011	Conforme Ley 27/2011

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

Plan de Pensiones London Luton Airport Operations Limited (LLAOL)

Las principales hipótesis actuariales utilizadas han sido las siguientes:

	2019	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

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)

5.13 Indemnizaciones por despido

De acuerdo con la reglamentación de trabajo vigente, el Grupo matriz está obligado al pago de indemnizaciones a los empleados con quienes rescinda sus relaciones laborales en determinadas circunstancias.

Las indemnizaciones por despidos 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 cuando se ha comprometido de forma demostrable a cesar en su empleo a los trabajadores de acuerdo con un plan formal detallado sin posibilidad de retirada o a proporcionar indemnizaciones por cese como consecuencia de una oferta para animar a una renuncia voluntaria. Las prestaciones que no se van a pagar en los doce meses siguientes a la fecha del balance se descuentan a su valor actual.

Al cierre del ejercicio no existe plan alguno de reducción de personal que haga necesaria la creación de una provisión por este concepto.

5.14 Actividades con incidencia en medio ambiente

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

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

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

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

5.15 Subvenciones, donaciones y legados recibidos

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

Las subvenciones oficiales concedidas para compensar costes se reconocen como ingresos sobre una base sistemática, a lo largo de los períodos en los que se extiendan los costes que pretenden equilibrar.

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

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

5.16 Planes de participación en beneficios y retribución variable

El Grupo reconoce un pasivo y un gasto para retribución variable y participación en beneficios en base a los resultados de la evaluación de desempeño anual de los trabajadores. El Grupo reconoce una provisión cuando está contractualmente obligada o cuando la práctica en el pasado ha creado una obligación implícita.

5.17 Negocios conjuntos

Un negocio conjunto es una actividad económica controlada conjuntamente por dos o más personas físicas o jurídicas. A estos efectos, control conjunto es un acuerdo estatutario o

contractual en virtud del cual dos o más partícipes, convienen compartir el poder de dirigir las políticas financieras y de explotación sobre una actividad económica con el fin de obtener beneficios económicos, de tal manera que las decisiones estratégicas, tanto financieras como de explotación, relativas a la actividad requieran el consentimiento unánime de todos los partícipes.

Los negocios conjuntos pueden ser:

- Negocios conjuntos que no se manifiestan a través de la constitución de una empresa ni el establecimiento de una estructura financiera independiente de los partícipes, como son las uniones temporales de empresas y las comunidades de bienes, y entre las que se distinguen:
 - Explotaciones controladas de forma conjunta: actividades que implican el uso de activos y otros recursos propiedad de los partícipes.
 - Activos controlados de forma conjunta: activos que son propiedad o están controlados conjuntamente por los partícipes.
- Negocios conjuntos que se manifiestan a través de la constitución de una persona jurídica independiente o empresas controladas de forma conjunta.

Explotaciones y activos controlados conjuntamente

El Grupo 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 (Valladolid), León, Los Llanos (Albacete), Matacán (Salamanca), Talavera la Real (Badajoz) 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.

Hasta la Inauguración el 15 de enero de 2019 del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, la base aérea de Murcia San Javier estuvo abierta al tráfico civil, pasando desde dicha fecha a ser de uso exclusivamente militar.

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 los estados financieros del Grupo, no son precisos ajustes ni otros procedimientos de consolidación con respecto a esas partidas, al elaborar y presentar los estados financieros consolidados.

5.18 Transacciones con vinculadas

La Entidad Pública Empresarial y sociedades dependientes realizan todas sus operaciones con vinculadas a valor razonable. Los Administradores de la Entidad Pública Empresarial y sociedades dependientes consideran que no existen riesgos significativos por este aspecto de los que puedan derivarse pasivos de consideración en el futuro.

Con carácter general, las operaciones entre empresas del Grupo se contabilizan en el momento inicial por su valor razonable. En su caso, si el precio acordado difiere de su valor razonable, la diferencia se registra atendiendo a la realidad económica de la operación. La valoración posterior se realiza conforme con lo previsto en las correspondientes normas.

No obstante lo anterior, en las operaciones de fusión, escisión o aportación no dineraria de un negocio los elementos constitutivos del negocio adquirido se valoran por el importe que corresponde a los mismos, una vez realizada la operación, en las cuentas anuales consolidadas del grupo o subgrupo.

Cuando no intervenga la empresa dominante, del grupo o subgrupo, y su dependiente, las cuentas anuales a considerar a estos efectos serán las del grupo o subgrupo mayor en el que se integren los elementos patrimoniales cuya sociedad dominante sea española.

En estos casos la diferencia que se pudiera poner de manifiesto entre el valor neto de los activos y pasivos de la sociedad adquirida, ajustado por el saldo de las agrupaciones de subvenciones, donaciones y legados recibidos y ajustes por cambios de valor, y cualquier importe del capital y prima de emisión, en su caso, emitido por la sociedad absorbente se registra en reservas.

El 30 de abril de 2018, la Entidad y la Fundación ENAIRe firmaron un documento de autorización de uso gratuito del inmueble en el que la Fundación desarrolla su actividad y que es propiedad de ENAIRe (nota 11). Teniendo en cuenta la Norma de Registro y Valoración 21, la cual indica que la diferencia entre el precio acordado en una operación y su valor razonable debe registrarse atendiendo a la realidad económica de la operación y con el objeto de valorar la operación a precios de mercado, para dar cumplimiento al artículo 18 de la Ley del Impuesto de Sociedades, ENAIRe ha registrado la prestación de servicios del ejercicio 2019 a valor de mercado, como un autoconsumo por importe de 72,6 miles de euros (72,6 miles de euros en 2018), registrándose un ingreso 60 miles de euros correspondiente al valor antes de impuestos (60 miles de euros en 2018) y 12,6 miles de euros como IVA repercutido (12,6 miles de euros en 2018).

5.19 Combinaciones de negocios

Las operaciones de fusión, escisión y aportación no dineraria de un negocio entre empresas del grupo se registran conforme con lo establecido para las transacciones entre partes vinculadas (Nota 5.18).

Las operaciones de fusión o escisión distintas de las anteriores y las combinaciones de negocios surgidas de la adquisición de todos los elementos patrimoniales de una empresa o de una parte que constituya uno o más negocios, se registran de acuerdo con el método de adquisición.

En el caso de combinaciones de negocios originadas como consecuencia de la adquisición de acciones o participaciones en el capital de una empresa, el Grupo reconoce la inversión conforme

con lo establecido para las inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, multigrupo y asociadas.

5.20 Estado de Flujos de Efectivo consolidado

El Estado de Flujos de Efectivo consolidado recoge los movimientos de tesorería realizados durante el ejercicio. En estos estados de flujos de efectivo se utilizan las siguientes expresiones en el sentido que figura a continuación:

- Flujos de Efectivo: entradas y salidas de efectivo o de otros medios equivalentes, entendiendo por estos las inversiones a plazo inferior a tres meses de gran liquidez y bajo riesgo de alteraciones en su valor.
- Actividades de Explotación: son las actividades que constituyen la principal fuente de ingresos ordinarios del Grupo, así como otras actividades que no pueden ser calificadas como de inversión o financiación.
- Actividades de Inversión: las de adquisición, enajenación o disposición por otros medios de activos a largo plazo y otras inversiones no incluidas en el efectivo y sus equivalentes.
- Actividades de Financiación: actividades que producen cambios en el tamaño y composición del Patrimonio Neto y de los pasivos de carácter financiero. Se incluyen las comisiones de novación de deuda pagadas como mayor valor de la financiación recibida.

Los cobros y pagos en inversiones por Otros Activos Financieros recogen los movimientos de tesorería, fruto de las Imposiciones a plazo fijo de plazo superior a tres meses.

En el ejercicio 2018 las correcciones valorativas por deterioro de los ajustes al resultado, incluyen la pérdida por deterioro por importe de 46.249 miles de euros correspondiente al importe en libros de todos los activos del aeropuerto de Murcia San Javier que no han podido ser reutilizados en el AIRM (nota 11.4).

6. Fondo de Comercio de consolidación

La adquisición, por parte del Grupo, del control de la sociedad LLAHL III a través de Aena Internacional S.M.E., S.A., generó un Fondo de Comercio cuyo valor a cierre del ejercicio 2019 es de 1.123 miles de euros (2018: 1.310 miles de euros). Ver detalle de la conciliación entre el saldo de apertura y cierre de esta partida en la nota 10.

7. Socios externos

La composición de los Socios Externos es la siguiente:

Sociedad	Miles de euros					
	Segmento	País	% Grupo ENAIRE	% Socios Minoritarios	2019	2018
AENA S.M.E., S.A.	Aeropuertos	España	51%	49%	3.324.320	3.154.098
CRIDA	Investigación y Desarrollo	España	66,66%	33,33%	558	535
LUTON LLAHIII	Internacional	Reino Unido	51%	49%	(23.972)	(11.340)
Total					3.300.906	3.143.293

Los movimientos habidos en el epígrafe Socios externos de cada sociedad dependiente han sido los siguientes:

Ejercicio 2019

Sociedad	Miles de euros							
	Saldo a 31.12.18	Reservas	Ajustes por Cambios de Valor y Dif. de Conversión	Subvenciones	Dividendos	Particip. en Resultados	Otros	Saldo a 31.12.19
AENA S.M.E., S.A	3.154.098	(1.631)	(10.378)	(12.302)	(509.355)	706.420	(2.532)	3.324.320
CRIDA	535	-	-	-	-	23	-	558
LUTON LLAHIII	(11.340)	-	(3.712)	-	(11.730)	2.810	-	(23.972)
Total	3.143.293	(1.631)	(14.090)	(12.302)	(521.085)	709.253	(2.532)	3.300.906

Ejercicio 2018

Sociedad	Miles de euros							
	Saldo a 31.12.17	Reservas	Ajustes por Cambios de Valor y Dif. de Conversión	Subvenciones	Dividendos	Particip. en Resultados	Otros	Saldo a 31.12.18
AENA S.M.E., S.A	2.989.325	(177)	(890)	(7.816)	(477.750)	650.170	1.236	3.154.098
CRIDA	495	-	-	-	-	10	30	535
LUTON LLAHIII	5.242	-	768	-	(18.390)	(223)	1.263	(11.340)
Total	2.995.062	(177)	(122)	(7.816)	(496.140)	649.957	2.529	3.143.293

8. Negocios conjuntos

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, Matacán, 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.

A continuación, se muestran las participaciones del Grupo en los activos y pasivos y las ventas y resultados del negocio conjunto, sin incluir la imputación de costes indirectos, que se han incluido en el balance y en la cuenta de resultados:

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

A 31 de diciembre 2019 y de 2018 no existen pasivos contingentes correspondientes a la participación del Grupo en los negocios conjuntos, ni tampoco pasivos contingentes propios de los negocios conjuntos.

9. Participaciones en Sociedades puestas en equivalencia

El detalle y movimiento de los ejercicios 2019 y 2018 del epígrafe "Participaciones en sociedades puestas en equivalencia" es el siguiente:

Ejercicio 2019

Miles de euros								
Sociedad	Saldo a 31.12.18	Reducción de Capital	Participación en resultados de Sociedades Puestas en equivalencia	Dividendos Repartidos	Diferencias de Conversión	Particip. resultado global de asociadas	Otros	Saldo a 31.12.19
SACSA	3.339	-	5.350	(4.570)	987	-	(1.185)	3.921
AMP (*)	56.170	(5.230)	14.417	(12.703)	4.641	(4)	(1.963)	55.328
AEROCALI (**)	5.286	-	2.679	(4.391)	1.397	-	(1.288)	3.683
INECO (***)	39.039	-	9.351	(3.401)	-	-	561	45.550
	103.834	(5.230)	31.797	(25.065)	7.025	(4)	(3.875)	108.482

(*) "Otros" incluye la amortización por 213 miles de euros del Fondo de comercio implícito de AMP (213 miles de euros en 2018) por valor de 2.125 miles de euros que se amortiza en 10 años en aplicación del RD 602/2016 (véase nota 5.2). El impacto que la reducción de capital de AMP explicada en la Nota 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". También se recogen en este epígrafe las diferencias de conversión de dividendos repartidos en años anteriores y que representan reservas de sociedades consolidadas por el método de la participación.

(**) Inversión con control conjunto, a raíz de la adquisición de acciones en esta empresa y la obtención del 50% de participación, el Grupo evaluó 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 modificaron los estatutos de la sociedad, donde se definen los derechos de los socios, así mismo 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. "Otros" incluye el pago por el impuesto sobre la riqueza reconocido directamente contra patrimonio.

(***) "Otros" incluye principalmente la diferencia entre los dividendos reales recibidos en el ejercicio 2019 y la participación en resultados del ejercicio 2018. Esta diferencia deriva de la eliminación del margen en los activos adquiridos por el Grupo a Ineco.

Ejercicio 2018

Miles de euros							
Sociedad	Saldo a 31.12.17	Reducción de Capital	Participación en resultados de Sociedades Puestas en equivalencia	Dividendos Repartidos	Diferencias de Conversión	Otros	Saldo a 31.12.18
SACSA	4.874	-	5.159	(6.796)	102	-	3.339
AMP (*)	53.668	(3.518)	13.579	(10.772)	2.067	1.146	56.170
AEROCALI (**)	4.989	-	1.417	(907)	(213)	-	5.286
INECO (***)	37.764	-	2.889	(2.121)	-	507	39.039
	101.295	(3.518)	23.044	(20.596)	1.956	1.653	103.834

(*) "Otros" incluye la amortización por 213 miles de euros del Fondo de comercio implícito de AMP (212 miles de euros en 2017) por valor de 2.125 miles de euros que se amortiza en 10 años en aplicación del RD 602/2016 (véase nota 5.2).

(**) Inversión con control conjunto, a raíz de la adquisición de acciones en esta empresa y la obtención del 50% de participación, el Grupo evaluó 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 modificaron los estatutos de la sociedad, donde se definen los derechos de los socios, así mismo 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. "Otros" incluye el pago por el impuesto sobre la riqueza reconocido directamente contra patrimonio.

(***) "Otros" incluye la diferencia entre los dividendos reales recibidos en el ejercicio 2018 y la participación en resultados del ejercicio 2017. Esta diferencia deriva de la eliminación del margen en los activos adquiridos por el Grupo a Ineco.

10. Inmovilizado intangible

Los movimientos habidos en el epígrafe Inmovilizado intangible en los ejercicios 2019 y 2018 han sido los siguientes:

Ejercicio 2019

Movimientos	Miles de Euros						
	Desarrollo	Acuerdo Concesiones de Servicio	Concesión LLAHIII	Otro Inmovilizado Intangible	Aplicaciones Informáticas	Fondo de Comercio	Total
Coste:							
Saldo Inicial	137.893	65.866	482.305	117.742	689.523	1.872	1.495.201
Ajustes	-	(1.824)	-	-	-	-	(1.824)
Entradas/ Altas	14.166	514.732	-	3.306	62.891	-	595.095
Salidas/ Bajas	(11.859)	-	-	(912)	(6.596)	-	(19.367)
Traspasos (nota 11)	4.347	3.774	-	332	15.414	-	23.867
Diferencias de conversión	-	(8.617)	24.789	-	-	-	16.172
Saldo final	144.547	573.931	507.094	120.468	761.232	1.872	2.109.144
Amortización:							
Saldo Inicial	(113.006)	(8.069)	(124.230)	(82.137)	(559.612)	(562)	(887.616)
Dotación	(8.074)	(2.694)	(29.788)	(931)	(45.886)	(187)	(87.560)
Salidas/ Bajas	11.859	-	-	579	6.246	-	18.684
Traspasos (nota 11)	-	(2.254)	-	79	-3.367	-	(5.542)
Diferencias de conversión	-	-	(7.330)	-	-	-	(7.330)
Saldo final	(109.221)	(13.017)	(161.348)	(82.410)	(602.619)	(749)	(969.364)
Deterioro	-	-	-	-	-	-	-
Neto:	35.326	560.914	345.746	38.058	158.613	1.123	1.139.780

Ejercicio 2018

Movimientos	Miles de Euros						
	Desarrollo	Acuerdo Concesiones de Servicio	Concesión LLAHIII	Otro Inmovilizado Intangible	Aplicaciones Informáticas	Fondo de Comercio	Total
Coste:							
Saldo Inicial	127.248	18.102	486.274	113.540	646.765	1.872	1.393.800
Entradas/ Altas	11.369	47.764	-	3.677	43.561	-	106.372
Salidas/ Bajas	(226)	-	-	(852)	(1.677)	-	(2.755)
Trasposos (nota 11)	315	-	-	564	874	-	1.753
Diferencias de conversión	-	-	(3.969)	-	-	-	(3.969)
Saldo final	138.706	65.866	482.305	116.929	689.523	1.872	1.495.201
Amortización:							
Saldo Inicial	(107.613)	(7.361)	(95.782)	(81.045)	(518.455)	(374)	(810.630)
Dotación	(6.440)	(708)	(29.554)	(1.130)	(41.555)	(188)	(79.575)
Ajuste amortización	-	-	-	-	-	-	-
Salidas/ Bajas	227	-	-	851	370	-	1.448
Trasposos (nota 11)	7	-	-	-	28	-	35
Diferencias de conversión	-	-	1.106	-	-	-	1.106
Saldo final	(113.819)	(8.069)	(124.230)	(81.324)	(559.612)	(562)	(887.616)
Deterioro	-	-	-	(242)	-	-	(242)
Neto:	24.887	57.797	358.075	35.363	129.911	1.310	607.343

10.1 Principales adiciones

Las altas más importantes del ejercicio se corresponden con la concesión administrativa relativa al Grupo de Aeropuertos del Nordeste de Brasil (ver Nota 1.2). El importe activado como activo intangible se refiere a los 1.917.141.384 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 efectivo de la operación arrojan la cifra de 510.368 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 (ver Nota 1.2)

En ambos casos el Grupo ha calificado la contraprestación recibida como inmovilizado intangible (ver Nota 5.2), dado que dicha contraprestación consiste en el derecho a cobrar las correspondientes tarifas en función del grado de utilización del 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.

En el ejercicio 2019 se han realizado diversas inversiones en mejoras en las infraestructuras afectas a los acuerdos de concesión por valor de 3.534 miles de euros.

En cuanto a los gastos financieros correspondientes a financiación ajena directamente atribuibles a la infraestructura, en que se incurren una vez la infraestructura está en condiciones de explotación, el Grupo analiza anualmente el cumplimiento de los requisitos incluidos en el Marco conceptual de la Contabilidad para el reconocimiento de un activo, al objeto de proceder a su activación contable. La carga financiera activada durante el ejercicio asciende a 808 miles de euros.

Las principales adiciones del ejercicio 2019 y 2018 en el epígrafe de “Aplicaciones Informáticas” corresponden a adquisiciones, así como mejoras y desarrollos, de nuevas tecnologías para aplicaciones informáticas, relativas a la Navegación Aérea, así como relativas a aeropuertos y sus servicios centrales. Destacando los desarrollos evolutivos del Sistema Automatizado de Control de Tráfico Aéreo (SACTA) y de aplicaciones utilizadas en la gestión empresarial y los sistemas WiFi gratuitos en varios aeropuertos de la red.

Las adiciones del epígrafe de Desarrollo también están relacionadas con proyectos para ampliar las funcionalidades del Sistema SACTA.

10.2 Inmovilizado intangible en curso

Del total de los costes activados a 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:

Descripción	Miles de Euros	
	2019	2018
Desarrollo	12.318	8.703
Aplicaciones informáticas	40.233	26.784
Otro inmovilizado intangible	41.373	39.869
Total	93.924	75.356

10.3 Bienes totalmente amortizados

A 31 de diciembre de 2019 existe inmovilizado intangible en uso con un coste original de 678 millones de euros (637 millones de euros a 31 de diciembre de 2018), que está totalmente amortizado. El detalle de los ejercicios 2019 y 2018 es el siguiente:

Descripción	Miles de euros	
	2019	2018
Concesiones	732	5
Desarrollo	96.853	103.793
Aplicaciones informáticas	496.973	450.304
Otro inmovilizado intangible	83.848	82.921
Total	678.406	637.023

10.4 Acuerdo de concesión. Activo regulado

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:

Concesión de servicios helipuerto de Ceuta

El Grupo a través de la Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A. 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 Dependiente Aena S.M.E., S.A. 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 Aena S.M.E., S.A. abona a la Autoridad Portuaria un canon en función del movimiento que tengan con respecto al pasaje que será de 0,823386 €/pasajero.

Concesión de servicios helipuerto de Algeciras

El Grupo a través de la Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A. posee 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.

Concesión administrativa de London Luton

En el perímetro de consolidación del grupo se integra globalmente, desde el 16 de octubre de 2014 las cuentas de la sociedad London Luton Airport Holdings III Limited (LLAHL III), creada con el objetivo, a través de su subsidiaria al 100% London Luton Airport Holdings II Limited (LLAHL II), quien a su vez posee al 100% de London Luton Airport Holdings I Limited (LLAHL 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 Plan sectorial de empresas concesionarias de infraestructuras públicas para ser considerada una concesión de servicio (véase Nota 5.2), por lo que se contabiliza como un arrendamiento operativo.

Concesión administrativa del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia:

En el perímetro de consolidación del grupo se integra globalmente, desde el 1 de enero de 2018 las cuentas 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 Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.
- 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.

Concesión administrativa del Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil

Tal como se menciona en la nota 1.2, en el perímetro de consolidación del grupo se integran globalmente desde 2019, 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 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 Internacional 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.

10.5 Test de deterioro de activos intangibles no amortizados (en curso)

De acuerdo con el procedimiento descrito en la Nota 5.5, 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 UGE se determina basándose en cálculos del valor en uso. Estos cálculos usan proyecciones de flujos de efectivo basadas en las proyecciones financieros que cubren el período de cinco años contempladas en el DORA. 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 el cálculo del valor en uso son las siguientes:

	2019	2018
Tasa de 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 y 2018 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 y 2018, se pone de manifiesto que no se presentan riesgos significativos asociados a variaciones razonablemente posibles de las hipótesis, individualmente consideradas. Es decir, el grupo considera que, dentro de los rangos mencionados, no se producirían correcciones por deterioro.

Inmovilizado derivado de la adquisición de la Sociedad LLAH III

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, teniendo en cuenta las estimaciones contenidas en el Plan de Negocio preparado por el Consejo de Administración de dicha Sociedad, que se extienden hasta el año 2031, año de expiración legal del contrato de concesión. Aplicando unas tasas de descuento acordes con la experiencia histórica reciente se obtiene un importe recuperable que supera el valor en libros de dicho inmovilizado. El Grupo 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 (crecimiento de ingresos derivados de pasajeros, tasa de inflación, tasas de descuento). Basándose en todo ello, el 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

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.

Así mismo, 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.

10.6 Cesión de uso no gratuita

Con fecha 24 de julio de 2015, se firmó el contrato de la licencia de uso no gratuita hasta su amortización total de la aplicación informática GESLOT, propiedad de la Entidad, por la Asociación Española de Coordinación y Facilitación de Franjas Horarias (AECFA).

Las principales condiciones del contrato se detallan a continuación:

Fecha de Inicio de Cesión	24 de julio de 2015
Duración	1 año natural prorrogable trimestralmente hasta el quinto año incluido

Datos en miles de euros

Valor Contable a 15-09-2015	351
Importe Primer Pago	43
Importe Pago Trimestral	16
Importe Ingresado en 2015	91
Importe Ingresado en 2016	65
Importe Ingresado en 2017	65
Importe Ingresado en 2018	65
Importe Ingresado en 2019	65

11. Inmovilizado material

Los movimientos habidos en las cuentas incluidas en Inmovilizado material en los ejercicios 2019 y 2018 han sido los siguientes:

Ejercicio 2019

Miles de euros							
	Terrenos y construcciones	Instalaciones Técnicas y Maquinaria	Otras Instalaciones Utilaje y Mobiliario	Anticipos de inmovilizado material	Inmovilizado en curso	Otro Inmovilizado	Total
Coste:							
Saldo Inicial	17.202.909	2.107.338	4.606.228	-	516.267	491.845	24.924.587
Entradas/ Altas	96.649	42.757	48.083	700	414.390	8.365	610.944
Salidas/ Bajas	(131.401)	(64.745)	(68.651)	-	(5.482)	(15.758)	(286.037)
Trasposos (notas 10 y 12)	178.026	95.122	49.038	-	(348.833)	9.207	(17.440)
Diferencias de conversión	12.113	3.036	-	-	1.396	-	16.545
Saldo final	17.358.296	2.183.508	4.634.698	700	577.738	493.659	25.248.599
Amortización							
Saldo Inicial	(6.354.601)	(1.537.359)	(3.272.094)	-	-	(397.593)	(11.561.647)
Dotación	(410.031)	(113.119)	(234.757)	-	-	(23.796)	(781.703)
Salidas/ Bajas	68.189	60.284	64.201	-	-	15.356	208.030
Trasposos (10 y 12)	(3.682)	1.485	982	-	-	240	(975)
Diferencias de conversión	(2.866)	(594)	1	-	-	-	(3.459)
Saldo Final	(6.702.991)	(1.589.303)	(3.441.667)	-	-	(405.793)	(12.139.754)
Deterioro	(109)	(37)	(3)	-	-	(7)	(156)
Neto:	10.655.196	594.168	1.193.028	700	577.738	87.859	13.108.689

Ejercicio 2018

Miles de euros						
	Terrenos y construcciones	Instalaciones Técnicas y Maquinaria	Otras Instalaciones Utillaje y Mobiliario	Inmovilizado en curso	Otro Inmovilizado	Total
Coste:						
Saldo Inicial	17.128.591	2.217.630	4.536.780	460.873	475.805	24.819.679
Entradas/ Altas	104.117	26.857	75.046	323.692	28.012	557.724
Salidas/ Bajas	(69.930)	(155.502)	(54.566)	(11.068)	(20.305)	(311.371)
Trasposos (notas 10 y 12)	41.697	18.678	48.968	(256.865)	8.333	(139.189)
Diferencias de conversión	(1.566)	(325)	-	(365)	-	(2.256)
Saldo final	17.202.909	2.107.338	4.606.228	516.267	491.845	24.924.587
Amortización						
Saldo Inicial	(6.081.160)	(1.620.572)	(3.065.448)	-	(394.297)	(11.161.477)
Dotación	(414.107)	(115.233)	(256.581)	-	(23.493)	(809.414)
Salidas/ Bajas	51.306	151.913	51.836	-	20.214	275.269
Trasposos (10 y 12)	89.220	46.608	(1.901)	-	(17)	133.910
Diferencias de conversión	140	(75)	-	-	-	65
Saldo Final	(6.354.601)	(1.537.359)	(3.272.094)	-	(397.593)	(11.561.647)
Deterioro	(41.792)	(2.434)	(1.396)	(361)	(22)	(46.005)
Neto:	10.806.516	567.545	1.332.738	515.906	94.230	13.316.935

El Grupo posee inmuebles cuyos valores netos por separado de la construcción y del terreno, al cierre de los ejercicios 2019 y 2018, son los siguientes:

Inmuebles	Miles de euros	
	2019	2018
Terrenos	3.557.699	3.561.188
Construcciones (*)	7.097.497	7.245.328
Total	10.655.196	10.806.516

(*) El importe de Construcciones incluye amortización

11.1 Adiciones de Inmovilizado

Las principales adiciones que se han registrado en el ejercicio 2019 se detallan a continuación:

Terrenos y construcciones

En 2019 las adiciones en terrenos y construcciones ascienden a 96.649 miles de euros. Las principales altas del periodo 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.

En 2018 las adiciones en terrenos y construcciones ascendieron a 104.117 miles de euros. Las principales altas del periodo han sido el “Acondicionamiento nueva sede de los Servicios Centrales de ENAIRe”, 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 fueron 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.

Instalaciones y Otro Inmovilizado

Las adiciones más representativas del ejercicio 2019 son:

- 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.

Las adiciones más representativas del ejercicio 2018 fueron:

- 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.
- 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.
- Instalaciones técnicas destinadas a la actividad de navegación aérea (automatización y vigilancia).
- Adquisición de equipamiento para realizar el mantenimiento y comprobación de estado del sistema de comunicaciones aeronáuticas de Navegación Aérea.
- Renovación de equipamiento hardware de la Red de Sistemas de Información de Navegación Aérea.

Inmovilizado en curso

Los principales activos que se encuentran en curso y en algunos casos en ejecución a 31 de diciembre de 2019 son 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 “Recrecido de pista de vuelo” en el aeropuerto de Sevilla, las “Mejoras funcionales en el edificio terminal” del aeropuerto de Tenerife Sur, “Sistemas SICA” en varios aeropuertos de la red, las “Actuaciones en balizamiento para cumplimiento de las normas técnicas”, la “Remodelación del edificio terminal Picasso T-2” del aeropuerto de Málaga, así como instalaciones de navegación aérea relacionadas con el Sistema Automatizado de Control de Tráfico Aéreo SACTA, los Sistemas de Comunicaciones Voz basados en IP SCVoIP y los Sistemas de Vigilancia Radar. Y en el aeropuerto de Luton, las inversiones en el Proyecto Curium, que está progresando significativamente en todas sus áreas.

Las principales actuaciones que se encontraban en ejecución a 31 de diciembre de 2018 eran 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., así como instalaciones de navegación aérea relacionadas con el Sistema Automatizado de Control de Tráfico Aéreo SACTA, los Sistemas de Comunicaciones Voz basados en IP SCVoIP y los Sistemas de Vigilancia Radar.

11.2 Bajas

En 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 a través de la Sociedad Dependiente 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, sistemas de navegación aérea como radares secundarios, sistemas de comunicaciones voz y redes de comunicaciones, los recrecidos de las pistas de vuelo de los aeropuertos de Tenerife Norte y Tenerife Sur, y la red multiservicio del aeropuerto de Menorca.

En 2018 se dieron de baja sustitución antiguos activos en la realización de su renovación, como los trabajos de recrecido 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 2019 y 2018 se incluyen bajas correspondientes a reversiones de provisiones dotadas por expropiaciones o reclamaciones de proveedores, al producirse sentencias favorables para el Grupo.

11.3 Resultado por enajenación del inmovilizado material

Las bajas de inmovilizado material producidas durante el ejercicio 2019 con imputación a resultados han dado lugar a un resultado negativo total de 11.192 miles de euros, (el resultado negativo de 11.259 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 cuyo importe no ha sido 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 han sido realizadas con cargo a cuentas de provisiones de riesgos y gastos (véase Nota 19) por importe total de 13.090 miles de euros.
- Abonos de proveedores de inmovilizado sobre importes activados en ejercicios anteriores.

Las bajas de inmovilizado producidas en el ejercicio 2018 con imputación a resultados afectaban, principalmente, al inmovilizado material, y han dado lugar a un resultado negativo total de 16.696 miles de euros, (el resultado negativo de 16.667 miles de euros que figura en la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta incluye también 770 miles de euros de pérdidas en bajas de inmovilizado inmaterial y 799 de beneficios procedentes de inmovilizado). Adicionalmente, dentro de las bajas se incluyen los siguientes conceptos cuyo importe no ha sido 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 (véase Nota 19) por importe total de 13.523 miles de euros.
- Abonos de proveedores de inmovilizado sobre importes activados en ejercicios anteriores.

11.4 Deterioro

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 (Notas 1.2). Este hecho se consideró que constituía 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)

El grupo no ha considerado que existan indicios de deterioro distintos a los mencionados en el punto anterior, al cierre de los ejercicios 2019 y 2018 que pongan de manifiesto la necesidad de incluir correcciones por deterioro de los valores del inmovilizado.

De acuerdo con el procedimiento descrito en la Nota 5.5, y para la red de aeropuertos que constituye el segmento de Aeropuertos, 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 fueron:

	2019	2018
Tasa de 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, para el periodo de cuatro ejercicios (2020-2023) contemplado en dicho DORA.

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 sexto 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 2018, 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.

11.5 Subvenciones recibidas

A 31 de diciembre de 2019, el Grupo ha percibido subvenciones afectas a su inmovilizado material e intangible por un importe acumulado de 377,8 millones de euros neto de impuestos y teniendo en cuenta la parte imputable a socios externos (403,4 millones de euros en 2018) (véase nota 25). El coste bruto de los activos afectos a estas subvenciones es de 2.537,6 millones de euros, de los cuales 2.505,1 millones de euros corresponden a inmovilizado material y 32,5 millones de euros a inmovilizado intangible (en 2018, 2.595,3 millones de euros, de los cuales 2.571,2 millones de euros correspondían a inmovilizado material, y 24,1 millones de euros correspondían a inmovilizado intangible).

Con la interrupción de las operaciones aéreas civiles en la Base Aérea de Murcia San Javier, en el ejercicio 2018 se aplicó a resultados el saldo de las subvenciones de capital relacionadas con los activos del aeropuerto de Murcia San Javier (indicados en la nota 11.4) por un importe de 26.700 miles de euros. El impacto neto en la cuenta de Pérdidas y Ganancias del deterioro anteriormente indicado y la imputación de subvenciones de capital de los activos de Murcia San Javier supuso un gasto de 19.549 miles de euros.

11.6 Limitaciones

Los bienes adscritos al Grupo consolidado correspondientes a la Entidad Pública Empresarial ENAIRE, son bienes de dominio público, respecto de los cuales ENAIRE no tiene la titularidad, ni la facultad de enajenación sin declaración de innecesaridad o gravamen.

Los terrenos, edificios y construcciones aportados a la Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A. han perdido la condición de bienes de dominio público por efecto de la desafectación realizada por el artículo 9 del Real Decreto-ley 13/2010, 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 15.2.3).

Los activos 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 (257.852 miles de euros en 2018), garantizan la deuda bancaria del Grupo London Luton Airport Holdings III Limited (“LLAH III”).

11.7 Bienes totalmente amortizados

A 31 de diciembre de 2019 existe inmovilizado material en uso con un coste original de 3.975,1 millones de euros (3.441,3 millones de euros a 31 de diciembre de 2018), que está totalmente amortizado y que sigue en uso, con el siguiente detalle:

Descripción	Miles de euros	
	2019	2018
Construcciones	1.291.270	1.248.762
Instalaciones técnicas y maquinaria	913.218	796.384
Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	1.712.915	1.338.360
Otro inmovilizado	57.711	57.837
Total	3.975.114	3.441.343

11.8 Compromisos

Las inversiones pendientes de ejecutar a 31 de diciembre de 2019 ascienden a 1.453,6 millones de euros (925,7 millones de euros a 31 de diciembre de 2018), aproximadamente, entre las que se encuentran las pendientes de formalizar y las firmes pendientes de ejecutar.

11.9 Pólizas de seguro

La política del Grupo es formalizar pólizas de seguro para cubrir adecuadamente los posibles riesgos a que están sujetos los diversos elementos de su inmovilizado material. A 31 de diciembre de 2019 y 2018 no existía déficit de cobertura.

11.10 Arrendamientos

El grupo arrienda parte de su inmovilizado material a terceros para la explotación comercial. Asimismo, presenta activos de su inmovilizado material que se encuentran bajo contratos de arrendamiento financiero (nota 13).

11.11 Costes de rehabilitación y acondicionamiento

Conforme a la política contable descrita en la Nota 5.3, el Grupo activa como mayor valor del inmovilizado, la estimación inicial de los costes de rehabilitación o acondicionamiento del lugar sobre el que se asienta, cuando constituyan obligaciones en las que incurre tanto la sociedad dependiente Aena S.M.E., S.A. como la entidad matriz ENAIRe como consecuencia de utilizar el elemento. Así, se capitalizan como mayor valor de los activos aeroportuarios, en el caso de Aena, 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 19.1.4).

12. Inversiones inmobiliarias

Las inversiones inmobiliarias se corresponden principalmente con inmuebles destinados a su explotación en régimen de alquiler.

El movimiento habido en este capítulo del balance en los ejercicios 2019 y 2018 así como la información más significativa que afecta a este epígrafe han sido los siguientes:

Ejercicio 2019

	Miles de euros			
	Terrenos inmobiliarios	Edificios y otras Construcciones	Otras Instalaciones	Total
Coste:				
Saldo Inicial	42.921	165.421	3.239	211.581
Entradas/ Altas	-	7.661	-	7.661
Salidas/ Bajas	-	(131)	(52)	(183)
Traspasos (nota 11)	(34)	(2.529)	-	(2.563)
Saldo final	42.887	170.422	3.187	216.496
Amortización				
Saldo Inicial	-	(64.084)	(3.071)	(67.155)
Dotación	-	(5.195)	(37)	(5.232)
Salidas/ Bajas	-	64	52	116
Traspasos (nota 11)	-	2.946	-	2.946
Saldo Final	-	(66.269)	(3.056)	(69.325)
Deterioro	(6.243)	-	-	(6.243)
Neto:	36.644	104.153	131	140.928

Ejercicio 2018

	Miles de euros			
	Terrenos inmobiliarios	Edificios y otras Construcciones	Otras Instalaciones	Total
Coste:				
Saldo Inicial	42.891	156.782	3.397	203.070
Entradas/ Altas	-	4.410	-	4.410
Salidas/ Bajas	-	(408)	(168)	(576)
Trasposos (nota 11)	30	4.637	10	4.677
Saldo final	42.921	165.421	3.239	211.581
Amortización				
Saldo Inicial	-	(58.538)	(3.181)	(61.719)
Dotación	-	(4.579)	(40)	(4.619)
Salidas/ Bajas	-	214	154	368
Trasposos (nota 11)	-	(1.181)	(4)	(1.185)
Saldo Final	-	(64.084)	(3.071)	(67.155)
Deterioro	(6.243)	-	-	(6.243)
Neto:	36.678	101.337	168	138.183

Este epígrafe recoge, principalmente, inmuebles destinados a su explotación en régimen de alquiler (terrenos, oficinas, 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.

12.1 Adiciones de inversiones inmobiliarias

En el ejercicio 2019 las altas en inversiones inmobiliarias han ascendido a 7.661 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 2018 las inversiones realizadas ascendieron a 4.410 miles de euros, de los que 137 miles de euros correspondieron 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.

Durante el ejercicio 2019 el Grupo no ha adquirido construcciones inmobiliarias a ninguna sociedad vinculada, (2018: 4 miles de euros a la sociedad INECO).

12.2 Valor Razonable de inversiones inmobiliarias

El valor razonable de las inversiones inmobiliarias teniendo en cuenta los valores actuales a las fechas presentadas es el siguiente:

	2019	2018
Terrenos	303.476	302.855
Construcciones	588.807	592.602
Total	892.283	895.457

El Grupo, a través de la sociedad dependiente Aena S.M.E., S.A., ha encargado a una empresa de tasación independiente (CBRE Valuation Advisory S.A.) la revisión y valoración del porfolio inmobiliario del Grupo 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.

Como resultado de esta evaluación se ha efectuado el test de deterioro de cada uno de los activos que componen el porfolio inmobiliario, comparando sus valores razonables con su valor en libros. En este sentido, la sociedad dependiente Aena S.M.E., S.A. considera que no existen deterioros significativos distintos al ya reconocido a 31 de diciembre de 2019.

12.3 Garantías

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

12.4 Pólizas de seguros

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

12.5 Inversiones inmobiliarias totalmente amortizadas

A 31 de diciembre de 2019 y 2018 existen inversiones inmobiliarias que están totalmente amortizadas y que sigue en uso, de acuerdo con el siguiente detalle:

	Miles de euros	
	2019	2018
Construcciones inmobiliarias	13.878	12.238
Instalaciones Inmobiliarias	2.767	2.812
Total	16.645	15.050

13. Arrendamientos

Arrendamientos financieros

Al cierre del ejercicio 2019 y 2018 el Grupo a través de la Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A. y en algunos casos a través de Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A., tiene suscritos contratos de arrendamiento financiero de los que destacan: una central de cogeneración eléctrica del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid Barajas, un ordenador de apoyo a la sonda anti intrusos en el edificio de los servicios centrales de Aena S.M.E, S.A. (adquirido en 2018) y una plataforma de estacionamiento de aeronaves en el aeropuerto de London Luton, que se encuentran bajo contratos de arrendamiento financiero en los que el Grupo es el arrendatario.

Los importes se muestran a continuación:

	2019	2018
Coste- Arrendamientos financieros capitalizados	27.944	23.764
Amortización acumulada	(12.233)	(10.808)
Importe neto en libros	15.711	12.956

A 31 de diciembre de 2019 y 2018 el importe de las cuotas mínimas de arrendamiento a pagar en el futuro, sin incluir incrementos de inflación u otras cuotas contingentes, derivado de dichos contratos de arrendamiento financiero es el siguiente (en miles de euros):

Arrendamiento Financiero Cuotas Mínimas	Miles de euros	
	2019	2018
Menos de un año	3.151	3.093
Entre uno y cinco años	12.745	12.438
Más de cinco años	6.201	8.856
Total	22.097	24.387

A 31 de diciembre de 2019 y 2018 el importe de los intereses de estos contratos, incluidos en las cifras anteriores, que vencerán en los próximos ejercicios es el siguiente:

Intereses- Vencimiento	Miles de euros	
	2019	2018
Menos de un año	812	847
Entre uno y cinco años	2.205	2.512
Más de cinco años	436	823
Total	3.453	4.182

Arrendamientos operativos

El Grupo utiliza en régimen de arrendamiento operativo a terceros diversos activos entre los que destacan los detallados a continuación junto con las principales características de los contratos correspondientes (miles de euros):

Activo	Localización	Fecha de vencimiento	Renta anual sin IVA (miles de euros)	Observaciones
Edificio en Pegaso City	Madrid	15/03/2022	874	Existe un contrato para el Edificio Allende y otro para la cafetería del Edificio Lamela.
Edificio Piovera	Madrid	31/01/2024	3.551	Renta revisable anualmente en función de las condiciones del contrato
Edificio en el Parque Empresarial Las Mercedes	Madrid	30/11/2021	1.377	

En junio de 2018, la Entidad matriz trasladó parte de sus Servicios Centrales, emplazados hasta esa fecha en el edificio de Pegaso City, al edificio situado en el Parque Empresarial de las Mercedes, donde permanecerán por un plazo inicial de 4 años tal y como se indica en la relación anterior.

Los pagos mínimos totales futuros por los arrendamientos operativos no cancelables son los siguientes:

Arrendamientos Operativos	Miles de euros	
	2019	2018
Menos de un año	9.997	5.731
Entre uno y cinco años	33.069	20.038
Más de cinco años	20.853	-
Total	63.919	25.769

El Grupo, a través de la Sociedad Dependiente 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 futuros por los arrendamientos operativos no cancelables son los siguientes:

Arrendamientos Operativos	Miles de euros	
	2019	2018
Menos de un año	797.758	707.679
Entre uno y cinco años	3.197.262	1.402.744
Más de cinco años	80.108	148.219
Total	4.075.128	2.258.642

14. Instrumentos financieros

14.1 Activos financieros

El valor en libros de cada una de las categorías de Activos Financieros señalados en la norma de registro y valoración 9ª del Plan General de Contabilidad, es el siguiente:

Categorías	Miles de euros							
	Clases						Total	
	Instrumentos Financieros a Largo Plazo				Instrumentos Financieros a Corto Plazo			
	Instrumentos de Patrimonio		Créditos Derivados Otros		Créditos Derivados Otros			
	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Préstamos, Efectivo y Partidas a Cobrar	-	-	85.123	77.607	1.343.295	1.775.472	1.428.418	1.853.079
Activos Disponibles para la Venta valorados a coste	911	911	-	-	-	-	911	911
Derivados de cobertura	-	-	-	1.144	-	-	-	1.144
Total	911	911	85.123	78.751	1.343.295	1.775.472	1.429.329	1.855.134

El detalle de los activos financieros a 31 de diciembre de 2019 y a 31 de diciembre de 2018, por epígrafes de Balance, es el siguiente:

Epígrafe	Activo no Corriente		Activo Corriente		Total	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Inversiones Financieras	86.034	79.662	126.629	203.144	212.663	282.806
Instrumentos de patrimonio (nota 14.1.1)	911	911	-	-	911	911
Derivados de Cobertura (nota 14.1.1- 14.3)	-	1.144	-	-	-	1.144
Depósitos y fianzas (nota 14.1.1)	80.760	74.348	-	-	80.760	74.348
Créditos a empresas (nota 14.1.2)	-	-	172	151	172	151
Otras inversiones financieras empresas asociadas	-	-	-	1.529	-	1.529
Otras inversiones financieras (nota 14.1.1)	4.363	3.259	126.457	201.464	130.820	204.723
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	-	-	600.119	560.678	600.119	560.678
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	-	-	580.374	547.405	580.374	547.405
Empresas puestas en equivalencia	-	-	5.164	4.105	5.164	4.105
Deudores varios	-	-	13.203	7.542	13.203	7.542
Personal	-	-	1.378	1.626	1.378	1.626
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	-	-	616.547	1.011.650	616.547	1.011.650
Total	86.034	79.662	1.343.295	1.775.472	1.429.329	1.855.134

14.1.1 Inversiones financieras a largo plazo

El saldo de las cuentas del epígrafe “Inversiones financieras a largo plazo” al cierre de los ejercicios 2019 y 2018 es el siguiente:

Inversiones financieras a largo plazo	Miles de euros	
	2019	2018
Instrumentos de patrimonio	911	911
Depósitos y fianzas a largo plazo	80.760	74.348
Derivados	-	1.144
Otras cuentas por cobrar	4.363	3.259
Total	86.034	79.662

Instrumentos de patrimonio

El detalle de los instrumentos de patrimonio más significativos es el siguiente:

Nombre y Domicilio	Actividad	Fracción del Capital Directo (%)	Titular de la Participación
Barcelona Regional Agencia Metropolitana de Desarrollo Urbanístico e Infraestructuras, S.A. Edificio Centreservei, Zona Franca Carrer 60, 25-27 Barcelona	Realización de análisis y prospecciones sobre aspectos urbanísticos, territoriales y medioambientales. Proyección, promoción, gestión, desarrollo, dirección, asesoramiento, ejecución y explotación de todo tipo de obras, edificaciones e infraestructuras y sistemas urbanos en el área metropolitana	11,76	Aena S.M.E., S.A.
GroupEAD Europe S.L Edificio Francia Avda Castilla 2 San Fernando de Henares P.E. San Fernando Madrid	Explotación de un sistema de base de datos para sistemas de información aeronáuticas. Desarrollo e implantación de cambios y mejoras en la base de datos así como los servicios de consultoría afines	36	ENAIRe
Grupo Navegación por Satélite Sistemas y Servicios, S.L. C\ Gobelas nº41 Madrid	Desarrollo, implantación, operación, explotación y comercialización de servicios del sistema de navegación global por satélite denominado en la actualidad Galileo.	19,3	ENAIRe
European Satellite Service Provider, SAS (ESSP SAS) Toulouse - Francia	Explotación del sistema de navegación por satélite.	16,67	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A.

El detalle y movimiento de los instrumentos de patrimonio del balance consolidado del ejercicio 2019 adjunto es el siguiente:

	Saldo a 31.12.18	Variación	Saldo a 31.12.19
Instrumentos de patrimonio			
Activos financieros disponibles para la venta valorados a coste:			
European Satellite Services Provider, SAS (ESSP SAS)	167		167
Barcelona Regional Agencia Metropolitana de Desarrollo Urbanístico e Infraestructuras, S.A.	180		180
GroupEAD Europe S.L.	360		360
Grupo Navegación por Satélite Sistemas y Servicios, S.L.	198		198
Empresa para la Gestión de Residuos Industriales, S.A.U. (EMGRISA)	6		6
Total inversiones en "Instrumentos de patrimonio"	911		911

En este epígrafe se incluyen los valores representativos de deuda e instrumentos de patrimonio de otras empresas, en las cuales el grupo no posee control ni influencia significativa en la toma de decisiones de éstas.

14.1.2 Inversiones financieras a corto plazo

El saldo de las cuentas del epígrafe "Inversiones financieras a corto plazo" al cierre de los ejercicios 2019 y 2018 es el siguiente:

Inversiones financieras a corto plazo	Miles de euros	
	2019	2018
Créditos a empresas	172	151
Fianzas y depósitos a corto plazo	126.457	201.464
Total	126.629	201.615

Los importes incluyen imposiciones a plazo fijo de plazo superior a 3 meses por 125.000 miles de euros en 2019 y 200.000 miles de euros en 2018, disponibles para ser utilizados en cualquier momento sin ninguna penalización.

14.1.3 Clientes por ventas y prestación de servicios

El saldo del epígrafe "clientes por ventas y prestaciones de servicios" del balance adjunto al cierre de los ejercicios 2019 y 2018 se desglosa de la siguiente manera:

Descripción	Miles de Euros	
	2019	2018
Clientes por Prestación de Servicios	601.382	564.582
Clientes de Dudoso Cobro	113.489	102.300
Provisión por Deterioro	(134.497)	(119.477)
Total	580.374	547.405

Los saldos recogidos en el epígrafe de clientes por prestación de servicios pertenecen a las siguientes empresas:

Descripción	Miles de Euros	
	2019	2018
Eurocontrol	110.301	130.080
World Duty Free	123.532	115.243
Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.	24.081	30.315
Vueling Airlines	59.764	28.410
Áreas, S.A	30.839	25.443
Cemusa Corporación Europea.	-	18.388
Air Europa Líneas Aéreas, S.A.	17.657	16.698
Easy Jet Airlines Co. Ltd.	9.733	12.735
Air Nostrum	11.638	10.488
Sinapsis Trading	12.747	9.149
Select Service Partner, S.A.	9.669	7.388
Lagardere Travel Retail S.A.	10.361	7.095
Pansfood S.A	11.889	6.707
CLH Aviación	3.961	5.133
Otros	144.202	124.133
Total	580.374	547.405

14.1.4 Efectivo y otros activos líquidos

El saldo del epígrafe “Efectivo y Otros Activos Líquidos Equivalentes” al cierre de los ejercicios 2019 y 2018 se desglosa de la siguiente manera:

Descripción	Miles de euros	
	2019	2018
Caja y Bancos	614.834	1.009.805
Cuentas Corrientes a la vista	1.713	1.845
Total	616.547	1.011.650

A 31 de diciembre de 2019 y 2018, todos los saldos de efectivo y otros activos líquidos equivalentes están disponibles para ser utilizados en cualquier momento sin ninguna penalización. Asimismo, el Grupo no tiene descubiertos bancarios.

14.2 Pasivos financieros

El valor en libros de cada una de las categorías de pasivos financieros señalados en la norma de registro y valoración 9ª, es el siguiente:

Categorías	Miles de euros											
	Clases										Total	
	Instrumentos financieros a largo plazo				Instrumentos financieros a corto plazo							
	Deudas con entidades de crédito		Derivados Otros		Deudas con entidades de crédito		Obligaciones y otros valores negociables		Derivados Otros			
	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Débitos y partidas a pagar	5.366.446	6.369.401	264.935	241.542	1.043.266	710.761	159.000	-	627.503	561.188	7.461.150	7.882.892
Derivados de Cobertura	-	-	95.672	56.543	-	-	-	-	31.662	32.740	127.334	89.283
Total	5.366.446	6.369.401	360.607	298.085	1.043.266	710.761	159.000	-	659.165	593.928	7.588.484	7.972.175

El detalle del epígrafe del balance "Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar", al cierre de los ejercicios 2019 y 2018, es el siguiente:

Epígrafe	Nota	Pasivo no Corriente		Pasivo Corriente		Total	
		2019	2018	2019	2018	2019	2018
Deudas		5.727.053	6.667.486	1.538.754	982.229	7.265.807	7.649.715
Obligaciones y otros valores negociables		-	-	159.000	-	159.000	-
Deudas con entidades de crédito	Nota 14.2	5.366.446	6.369.401	1.043.266	710.761	6.409.712	7.080.162
Otras Deudas	Nota 14.2	54.518	51.854	418	398	54.936	52.252
Acreedores por arrendamiento financiero	Nota 13	16.305	17.959	2.339	2.246	18.644	20.205
Derivados	Nota 14.3	95.672	56.543	31.662	32.740	127.334	89.283
Otros pasivos financieros	-	146.629	123.805	302.069	236.084	448.698	359.889
Entidades Públicas acreedoras por concesión	-	47.483	47.924	-	-	47.483	47.924
Deudas con empresas del grupo y asociadas	Nota 26	-	-	3.301	2.848	3.301	2.848
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar		-	-	379.344	371.223	379.344	371.223
Proveedores		-	-	483	777	483	777
Acreedores varios		-	-	234.916	236.587	234.916	236.587
Personal		-	-	83.977	82.248	83.977	82.248
Anticipos a Clientes		-	-	59.968	51.611	59.968	51.611
Total		5.727.053	6.667.486	1.921.399	1.356.300	7.648.452	8.023.786

Los importes incluidos en el epígrafe “Otras Deudas” corresponden en su totalidad a Préstamos con accionistas LLAHIII, concretamente a la deuda de LLAHIII con AMP.

Deudas con entidades de crédito a largo y corto plazo

El detalle de los epígrafes “Deudas con entidades de crédito a largo plazo” y “Deudas con entidades de Crédito a corto plazo” del pasivo del balance consolidado a 31 de diciembre de 2019 y 2018 se muestra a continuación:

Descripción	Miles de Euros					
	2019			2018		
	Largo Plazo	Corto Plazo	Total	Largo Plazo	Corto Plazo	Total
Préstamos con entidades de Crédito	5.369.723	1.030.134	6.399.857	6.373.413	695.860	7.069.273
Ajuste saldo préstamo por criterio coste efectivo	(3.277)	(362)	(3.639)	(4.012)	(408)	(4.420)
Intereses devengados no vencidos	-	13.494	13.494	-	15.309	15.309
Total	5.366.446	1.043.266	6.409.712	6.369.401	710.761	7.080.162

Del total de los préstamos con entidades de Crédito a 31 de diciembre de 2019 por importe de 6.399.857 miles de euros (7.069.273 miles de euros en 2018), 5.341.582 miles de euros (6.011.133 miles de euros en 2018) corresponden a la deuda co-acreditada entre ENAIRE y Aena, 641.040 miles de euros (651.754 miles de euros en 2018) a la deuda no co-acreditada contratada por Aena S.M.E., S.A. y 417.235 miles de euros (395.438 miles de euros en 2018) a la deuda con entidades de crédito de LLAH III. Asimismo, en 2018 la Entidad Matriz contaba con una deuda no co-acreditada de 10.948 miles de euros

Más del 40% de los préstamos y créditos de la deuda co-acreditada están formalizados a tipos de interés fijos o fijos revisables que oscilan entre un 0,064% y 4,88% anual y el porcentaje restante está formalizado a tipos variables generalmente referenciados al Euribor 3 meses.

La Entidad Matriz del Grupo se ha comprometido al cumplimiento de determinadas obligaciones de carácter general para evitar la cancelación anticipada de los mencionados préstamos y créditos. El Grupo considera que al cierre de los ejercicios 2019 y 2018 se cumplieran todas las obligaciones relacionadas con estos préstamos.

La publicación de la Circular 2/2016 del Banco de España, en ejecución de lo previsto en el Reglamento (UE) nº 575/2013 (CRR), si bien no modificaba expresamente la ponderación de riesgo de ENAIRE, excluía en su Norma 5 a la Entidad matriz de la aplicación de la categoría de “exposiciones frente a entes del sector público” (ya que exclusivamente incluía en dicha categoría a los Entes incluidos en el Sector Administraciones Públicas en el Sistema Europeo de Cuentas Nacionales). Ello suponía que de forma tácita se hubiera excluido a ENAIRE de la categoría de riesgo 0%, modificándose al 100% la citada ponderación.

En los préstamos con varias Entidades Financieras se contienen una serie de cláusulas para el caso de que la ponderación de riesgo de la Matriz del Grupo no fuera del 0%, lo que podría suponer un incremento del coste de la financiación y en algunos casos la amortización anticipada.

Desde la Entidad matriz se considera que siguen con plena validez los Acuerdos de Préstamo en sus actuales términos y condiciones, ya que en definitiva no se ha producido ninguna disminución de la calidad crediticia de ENAIRE al no haberse producido ningún cambio en la naturaleza jurídica ni de ENAIRE ni de Aena S.M.E., S.A. como entidad co-acreditada, ni de las garantías implícitas.

El 3 de abril de 2018 la Entidad Matriz contrató un crédito con el Banco de Sabadell por 10.948 miles de euros, con el objeto de poder acceder a la Subvención CEF Blending 2017 de la Unión Europea, ya que la solicitud de un crédito por el mismo importe que la subvención fue requisito necesario.

El 25 de octubre de 2019 el Consejo de Administración autorizó la cancelación total del capital pendiente de dicho crédito por 7.299 miles de euros, la cual se realizó con fecha 2 de diciembre de 2019.

Dicha cancelación no supone riesgo para la subvención asociada, la cual está cubriendo parte de los costes del proyecto de implementación del Sistema de Voz IP del ACC de Barcelona.

Así mismo, el 20 de diciembre de 2019 el Consejo de Administración autorizó la cancelación de 30.600 mil euros de la deuda pendiente con el FMS, la cual se realizó con fecha 23 de diciembre de 2019.

Durante el mes de julio del ejercicio 2018 se amortizaron de forma anticipada 175.000 miles de euros de DEPFA. Los gastos de cancelación (que se correspondían con el swap que DEPFA tenía contratado con otra entidad financiera y que dentro de los requisitos para que ENAIRE pudiera cancelar el saldo pendiente figuraba que se compensara a DEPFA por los costes de ruptura de este derivado) alcanzaron los 18.176 miles de euros. El tipo de interés fijo al que estaba contratado dicho crédito, con vencimiento en 2022, era del 4,87% anual lo que suponía la conveniencia de amortizarlo anticipadamente a pesar del alto coste incurrido.

Esta amortización anticipada de todos los préstamos vivos con DEPFA supuso la devolución por dicha entidad bancaria de parte de la garantía no consumida, cobrada en 2017, la cual abarcaba el periodo comprendido entre el 22 de diciembre de 2017 a 22 de diciembre de 2018. Esta devolución ha supuesto un ingreso financiero para el Grupo de 1.085 miles de euros.

En cuanto a los créditos con el BEI, la Entidad matriz canceló anticipadamente a lo largo del ejercicio 2018 el importe total de 63.592 miles de euros, con unos gastos de cancelación de 1.180 miles de euros.

En 2017 se adquirió nueva financiación, por parte de la Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A., con entidades de crédito por importe de 650.000 miles de euros, cuyo régimen de tipo de interés es de tipo fijo próximo al 0,69% anual.

Durante el mes de diciembre de 2019 Aena procedió 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, quedan pendientes de disponer 150.000 miles de euros.

Por lo que, a 31 de diciembre de 2019, la Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A., posee una Deuda con entidades de crédito no co-acreditada con la Entidad Matriz a largo plazo asciende a 250.000 miles de (31 de diciembre de 2018: 649.913 miles de euros), siendo el resto de su deuda bancaria no co-acreditada a corto plazo proveniente de intereses devengados pendientes de pago, la cual asciende a 391.040 miles de euros (31 de diciembre de 2018: 1.841 miles de euros).

De la Deuda Bancaria de la sociedad dependiente LLAIII, 413.692 miles de euros son deuda no corriente (344.019 miles de euros en 2018) y 3.543 miles de euros deuda corriente (51.419 miles de euros).

El calendario de vencimiento de las cuotas pendientes de pago de los préstamos y pólizas de crédito al cierre de los ejercicios 2019 y 2018 es el siguiente:

Cuotas con Vencimiento	Miles de euros	
	2019	2018
2019	-	695.860
2020	1.030.134	642.600
2021	548.384	555.434
2022	587.384	1.190.784
2023	565.384	518.784
2024	650.558	-
Siguientes	3.018.013	3.465.811
Total	6.399.857	7.069.273

El detalle de importes dispuestos y no dispuestos de las deudas con entidades de crédito por entidad al cierre de los ejercicios 2019 y 2018 es el siguiente:

Entidad	Miles de euros	
	2019	2018
Banco Europeo de Inversiones	3.231.082	3.592.241
FMS	569.400	666.667
Instituto de Crédito Oficial	1.594.937	1.803.249
BBVA	92.863	250.675
Bankinter	48.875	25.067
Banco Popular	-	50.135
Commonwealth Bank of Australia	26.918	25.512
Mediobanca International (Luxembourg) S.A.	135	128
DBJ Europe Limited	13.459	12.756
ING	-	50.135
Kutxabank	148.891	50.135
Sabadell	48.875	36.015
Unicaja	198.899	150.405
PBNP	-	50.135
Avenir BV	13.325	12.628
Santander	78.200	-
Ibercaja	24.437	-
Athene	12.786	-
Voya	41.051	51.024
Guardian	47.107	44.647
Standard Life	33.648	31.891
Mutual of Omaha	13.459	12.756
Aviva	161.510	153.072
Total Préstamos	6.399.857	7.069.273

Los intereses devengados y no pagados al cierre de los ejercicios 2019 y 2018, de la deuda co-acreditada, ascienden a 13.494 miles de euros y 15.309 miles de euros, respectivamente.

Por otro lado, con fecha de 29 de julio de 2015, la sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A. firmó 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 $\leq 33\%$, $> 33\% \leq 66\%$ ó $> 66\%$ respectivamente.

El desglose de la deuda bancaria total con las entidades financieras en la que ENAIRe y Aena S.M.E., S.A. son co-acreditadas a 31 de diciembre de 2019 y 2018 ("Deuda financiera en la que Aena S.M.E., S.A. figura como acreedor solidario con ENAIRe"), es el siguiente (en miles de euros):

		31.12.2018	Amortización calendario deuda	Amortización anticipada	31.12.2019
Deuda	BEI	3.592.241	(361.159)	-	3.231.082
co-acreditada	ICO	1.752.225	(211.125)	-	1.541.100
	FMS	666.667	(66.667)	(30.600)	569.400
Total Deuda		6.011.133	(638.951)	(30.600)	5.341.582

El calendario de vencimiento de las cuotas pendientes de pago de la deuda financiera total con las entidades financieras en la que ENAIRe y Aena S.M.E., S.A. son co-acreditadas al cierre de los ejercicios 2019 y 2018 es el siguiente:

Cuotas con Vencimiento	Miles de euros	
	2019	2018
2019	-	638.951
2020	635.551	638.951
2021	548.384	551.785
2022	537.384	540.784
2023	515.384	518.784
2024	513.581	516.981
Siguientes	2.591.299	2.604.898
Total	5.341.583	6.011.134

Del total de deudas no comerciales a largo plazo reflejadas en este epígrafe las siguientes, correspondientes a Luton (LLAH III), están denominadas o instrumentadas en moneda extranjera:

Descripción	31 de diciembre de	
	2019	2018
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, 52.252 miles de euros al tipo de cambio de cierre de 2018).

Información sobre los aplazamientos de pago efectuados a proveedores. Disposición adicional tercera. “Deber de información” de la Ley 15/2010, de 5 de julio

A 31 de diciembre de 2019 hay pagos pendientes con proveedores por importe de 132.323 miles de euros, de los que se ha recibido factura por servicios prestados en el ejercicio (102.074 miles de euros en 2018).

Este saldo hace referencia a los proveedores que por su naturaleza son acreedores comerciales por deudas en concepto de suministro de bienes y servicios, de modo que incluye los datos relativos a las partidas “Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar”, “Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo” y “Proveedores de Inmovilizado incluidos en otros pasivos financieros” del pasivo corriente del balance de situación.

El detalle de los pagos por operaciones comerciales realizados durante el ejercicio y pendientes de pago al cierre en relación con los plazos máximos legales previstos en la Ley 31/2014, de acuerdo con lo previsto en la Resolución de 29 de enero de 2016 del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas (ICAC) es el siguiente:

	2019	2018
	Días	
Período medio de pago a proveedores	45,41	47,39
Ratio de operaciones pagadas	49,26	50,27
Ratio de operaciones pendientes de pago	14,69	20,43
	Importe (miles)	
Total pagos realizados	1.065.008	919.929
Total pagos pendientes	132.323	102.074

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 (ICAC), 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.

14.3 Instrumentos Financieros Derivados

El Grupo utiliza instrumentos financieros derivados para cubrir los riesgos a los que se encuentran expuestas sus actividades, operaciones y flujos de efectivo futuros.

Tipo de cambio

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.

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 euros. 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, que resultan de la diferencia entre el valor del compromiso en firme al inicio de la cobertura (los 531.455.847 euros mencionados previamente) y los 537.736.417 euros de importe asegurado a través de la contratación de los derivados.

Tipo de interés

Coberturas de flujos de efectivo

La sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A. y sus filiales tienen contratados diversos swaps de tipos de interés.

Derivados Aena S.M.E., S.A

Con fecha 10 de junio de 2015, la sociedad dependiente Aena S.M.E., S.A. 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 4.185,9 millones de euros.

Del importe contratado por 4.185,9 millones de euros, 290 millones de euros (72,5 millones de euros Nocional pendiente) son Swap de tipo de interés fijo al 0,144% contra tipo de interés variable (Eur6M); 854,1 millones de euros (616,9 millones de euros de Nocional pendiente) son Swap de tipo de interés fijo al 1,1735% contra tipo de interés variable (Eur6M); y 3.041,8 millones de euros (1.747,4 millones de euros de Nocional pendiente) son Swap de tipo de interés fijo al 0,9384% contra tipo de interés variable (Eur3M). Con un vencimiento hasta el 15 de diciembre de 2020 en el primer caso y hasta el 15 de diciembre de 2026 en los otros dos casos.

Los importes del principal nocional de dichos contratos de permuta de tipo de interés pendientes a 31 de diciembre de 2019 ascienden a 2.436,7 millones de euros (31 de diciembre de 2018: 2.750,7 millones 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 33,7 millones de euros en concepto de gastos financieros por liquidación de instrumentos de cobertura (en 2018: 37,3 millones de euros).

El valor razonable de estos derivados registrado en el Pasivo asciende a 125,7 millones de euros a 31 de diciembre de 2019 (31 de diciembre de 2018: 89,3 millones de euros).

Derivados LLAH III

Los swaps de LLAH III, cubren el 100 % de sus préstamos a tipo variable (80 millones de libras de principal nocional) 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 1,6 millones de euros al tipo de cambio de cierre de 2019 (31 de diciembre de 2018: activo a largo plazo de 1,1 millones de euros al tipo de cambio de cierre de 2018).

15. Información sobre naturaleza y nivel de riesgos operativos y financieros

Las actividades del Grupo están expuestas a diversos riesgos tanto operativos como financieros, el programa de gestión del riesgo global del Grupo se centra en la incertidumbre de los mercados y trata de minimizar los efectos potenciales adversos sobre la rentabilidad del Grupo.

15.1 Riesgos operativos

15.1.1 Riesgo de cambio regulatorio

Tanto la entidad ENAIRe como su Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A. operan en sectores muy regulados, cambios o creación de nueva normativa, así como sus posibles interpretaciones podrían tener efectos negativos en los resultados de explotación y en la situación financiera del Grupo.

El Sistema de Navegación Aérea es un sistema muy regulado tanto a nivel nacional como internacional, por lo que cambios o creación de nueva normativa, así como sus posibles interpretaciones, podrían tener efectos negativos en los resultados de explotación y en la situación financiera de la Entidad matriz (la actividad de ENAIRe está económicamente regulada a través del Reglamento 390/2013 que establece un sistema de evaluación del rendimiento de los servicios de navegación aérea y del Reglamento 391/2013 que establece un sistema común de tarificación de los servicios de navegación aérea) (nota 5.11).

Cambios notables y persistentes en las variables que condicionan el mecanismo de determinación de las tasas unitarias anuales, como podrían ser los costes o factores macroeconómicos como el tráfico o la inflación, afectarían en gran medida a la fijación de la tasa de ruta lo que tendría grandes consecuencias sobre el importe neto de la cifra de negocio y por tanto sobre los resultados y la situación de tesorería del Grupo.

En cuanto a la sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A., la Ley 18/2014 introduce el mecanismo que rige la determinación de las tarifas aeroportuarias para el primer Documento de Regulación Aeroportuaria ("DORA"), 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.

Los incrementos anuales de tráfico de pasajeros en el conjunto de la red superiores en 10 puntos porcentuales al porcentaje de crecimiento inicialmente previsto, podrá dar lugar a una modificación del DORA.

Finalmente, la actividad del Grupo 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 y/o requerir importantes desembolsos.

15.1.2 Riesgos de explotación

La actividad del Grupo está directamente relacionada con los niveles de tráfico de pasajeros y de operaciones aéreas en sus aeropuertos, así como el tráfico referente a la navegación aérea, por lo que puede verse afectada por los siguientes factores:

- La evolución económica tanto en España como en los principales países que son origen/ destino del tráfico (Reino Unido, Alemania, Francia e Italia, entre otros).
- En este sentido, 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 vuelos con Reino Unido a partir del 1 de enero de 2021 ya que dejarían de considerarse como vuelos con destino a el Espacio Económico Europeo y se aplicaría una tarifa de pasajero embarcado con destino internacional, lo que puede 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 remoto el riesgo de que surja un deterioro.
- Opera en un entorno competitivo, tanto respecto de otros aeropuertos, como respecto de otros medios de transporte que pueden afectar a sus ingresos.
 - Se enfrenta a riesgos derivados de la concentración de las aerolíneas y depende de los ingresos de sus dos principales aeropuertos.
 - 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.
 - En las operaciones de sus aeropuertos y de Navegación Aérea, el Grupo depende de los servicios prestados por terceros, que pueden tener un impacto en su actividad.
 - Sucesos como atentados terroristas, guerras o epidemias globales podrían tener un impacto negativo en el tráfico aéreo internacional.
 - Los conflictos laborales podrán tener un impacto en las actividades del Grupo.
 - El Grupo depende de las tecnologías de la información y comunicaciones, y los sistemas e infraestructuras se enfrentan a ciertos riesgos.
 - El Grupo está expuesto a riesgos relacionados con la operativa (seguridad operacional y física).
 - El Grupo está expuesto al riesgo de un accidente importante de aviación.
 - Los desastres naturales y las condiciones meteorológicas podrían afectar de forma adversa al negocio.
 - Por otra parte, la actividad internacional del Grupo está sujeta a riesgos asociados al desarrollo de operaciones en terceros países y al hecho de que las perspectivas de rentabilidad puedan no ser las esperadas.
 - La rentabilidad del Grupo podría verse afectada si no es capaz de mantener sus actuales niveles de eficiencia.

- Cambios en la legislación fiscal podrían dar lugar a impuestos adicionales u otros perjuicios para la situación fiscal del Grupo.
- 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 incurra, (Nota 19).
- El grupo podría verse afectado por una baja disponibilidad de recursos formados.
- Problemas con la ciberseguridad y Seguridad Física, así como con la disponibilidad de los sistemas.

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.

15.2 Riesgos financieros

15.2.1 Riesgo de mercado

Riesgo de tipo de cambio

El Grupo no realiza habitualmente transacciones comerciales significativas en divisa distinta del euro.

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:

- Inversiones en países extranjeros (principalmente en Reino Unido, Brasil, México y Colombia) (véase Nota 1.2).
- 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).
- Préstamos concedidos en moneda extranjera (véase Nota 14.2). En relación al préstamo concedido a LLAHL III en libras, la Sociedad dependiente 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 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 (véase nota 14.3).

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.

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

El objetivo de la Entidad 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 Euribor a tres meses (utilizado para la deuda a largo plazo).

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

Los Gastos Financieros se deben principalmente a la deuda financiera reconocida con las Entidades de crédito.

Durante el mes de abril de 2019 se renegoció el tipo de interés del contrato correspondiente al proyecto Airport Safety Infraestructure, por un importe de 25.573 miles de euros, pasando de un tipo de interés fijo revisable de 1,631% a tipo fijo de 0,719%.

Durante el mes de abril de 2018 se renegociaron los préstamos BEI a tipo variable correspondientes al proyecto Canary Airports Infraestructure, por un importe de 56.940 miles de euros, pasando el spread de 0,421 a 0,265.

Durante el 2019 el Consejo de Administración autorizó la cancelación total del capital pendiente (7,3 millones de euros), la cual se realizó con fecha 2 de diciembre de 2019 del crédito con el Banco de Sabadell contratado en 2018 para poder acceder a la Subvención CEF Blending.

Así mismo, el 20 de diciembre de 2019 el Consejo de Administración autorizó la cancelación de 30,6 millones euros de la deuda pendiente con el FMS, la cual se realizó con fecha 23 de diciembre de 2019.

Durante el mes de julio de 2018 se procedió a cancelar anticipadamente la totalidad de la deuda con el DEPFA, que ascendía a un total de 175 millones de euros. A lo largo del año se canceló deuda con el BEI a tipo fijo y variable por un importe total de 63 millones de euros (ver nota 14.2).

El grupo gestiona el riesgo de tipo de interés en los flujos de efectivo mediante permutas de tipo de interés variable a fijo.

Adicionalmente, Aena S.M.E., S.A. y LLAH III tienen contratadas operaciones de cobertura de tipo de interés que le protegen de posibles subidas de los tipos de interés (ver nota 14.3).

15.2.2 Riesgo de crédito

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

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

El riesgo de crédito relativo a las cuentas comerciales se ve reducido, puesto que los principales clientes son las compañías aéreas, y se suele cobrar al contado o por anticipado y se obtienen también avales y fianzas de los mismos. 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 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 S.M.E. S.A. o sus filiales podrán utilizar para la efectividad del cobro la vía de apremio, cuya gestión se realizará por los órganos de recaudación de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

No se han excedido los límites de crédito durante el ejercicio, por lo que el Grupo no espera ninguna pérdida no provisionada por el incumplimiento de estas contrapartes.

15.2.3 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 efectivo.

Con el objetivo de mantener liquidez suficiente para cubrir un mínimo de doce meses de necesidades financieras se ha establecido una política de financiación a largo plazo, así como la posibilidad de contratar líneas de liquidez a corto y medio plazo.

Para poder atender a los compromisos de inversión y sus deudas en el corto plazo, el Grupo cuenta al cierre del ejercicio 2019 con una tesorería de 617 millones de euros y 125 millones de euros en imposiciones a plazo fijo a 6 meses, disponibles para ser utilizados en cualquier momento sin ninguna penalización, y sus propios flujos de explotación.

Por otro lado, en Consejo de Ministros de 11 de julio de 2014, se autoriza a la Entidad Pública Empresarial “ENAIRe” 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.

En dicho marco del proceso de apertura del capital social de Aena S.M.E., S.A. 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 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 han acordado la novación modificativa y no extintiva de los correspondientes acuerdos de financiación.

El texto refundido de los nuevos acuerdos de financiación sustituye íntegramente y a todos los efectos los contratos originales y sus novaciones, con la finalidad de, entre otras modificaciones, eliminar cualquier restricción contractual que pueda 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 suscrito con Aena S.M.E., S.A. (entre

otros: amortización de principal, fechas de vencimiento, régimen de tipos de intereses, plazos de amortización, etc.).

Así mismo, la Sociedad dependiente Aena S.M.E., S.A. mantiene 409.000 miles de euros disponibles en una línea de crédito sindicada, con vencimiento a largo plazo; 741.000 miles de euros disponibles de su Programa de Pagars 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.

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

En estas circunstancias, los Administradores del Grupo consideran que no existirán problemas para satisfacer los compromisos de pago.

16. Existencias

El saldo del epígrafe de existencias se desglosa en las siguientes partidas:

Existencias	Miles de Euros	
	2019	2018
Repuestos	7.156	7.594

17. Moneda extranjera

Diferencias de conversión

Las diferencias de conversión que figuran en el epígrafe de "Ajustes por cambio de valor" del Patrimonio Neto, corresponden en su totalidad a Sociedades participadas por la Sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional. El desglose por compañía es el siguiente:

Descripción	Miles de euros	
	2019	2018
AMP	(12.013)	(16.654)
AEROCALI	29	(1.368)
SACSA	(77)	(1.064)
Imputado Socios Externos Sociedades Puesta en Equivalencia	5.910	9.352
Total Sociedades Puesta en Equivalencia	(6.151)	(9.734)
LUTON	525	(1.845)
ANB	(2.408)	-
Imputado Socios Externos Sociedades Dependientes	923	904
Total Sociedades Dependientes	(960)	(941)
Total	(7.111)	(10.675)

En el ejercicio 2019 ha habido una transferencia a la cuenta de resultados de 2.963 miles de euros, contemplada dentro del saldo de cada sociedad.

18. Fondos Propios

18.1 Patrimonio y patrimonio en adscripción

En el momento de su constitución se adscribieron a la Entidad matriz, con la finalidad de prestar servicios de aeropuertos y navegación aérea, instalaciones e inmuebles procedentes principalmente del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones (hoy Ministerio de Fomento), del Ministerio de Defensa, así como del anterior Organismo Autónomo "Aeropuertos Nacionales".

La salida a Bolsa en febrero de 2015 mediante OPV del 49% del capital de la Sociedad Dependiente 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.

En base a esta disminución de la participación en Aena, el Consejo de Administración de ENAIRe acordó una reducción del patrimonio de la Entidad matriz por importe de 1.274.425 miles de euros, correspondiente al valor de coste del 49% de las acciones de Aena S.M.E., S.A. enajenadas por la Entidad matriz en la OPV.

18.2 Reservas

El desglose de las Reservas a 31 de diciembre de 2019 y 2018 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2019	2018
Reservas de la Entidad dominante	1.151.256	1.017.919
Legal y Estatutarias	517.542	517.542
Otras Reservas	633.714	500.377
Reservas en Sociedades consolidadas	1.255.506	1.110.498
Reservas en Sociedades Puestas en Equivalencia	17.197	20.463
Total reservas	2.423.959	2.148.880

Las Reservas Estatutarias han sido dotadas de conformidad con los Estatutos de la Entidad Pública Empresarial y tienen como finalidad financiar inversiones en infraestructuras.

Con fecha 29 de marzo de 2019, el Consejo de Administración de la Entidad acordaba la aplicación del Resultado del ejercicio 2018, que incluía la constitución de la Reserva Voluntaria por Superávit Tarifario por 98.000 miles de euros.

El objetivo de esta reserva es atender a las bajadas tarifarias a realizar en el período 2020 y 2021, con el fin de asumir las futuras pérdidas resultantes, evitando de esta forma que la Entidad disminuya su Patrimonio Neto y mantenga una posición plenamente viable.

Tal y como se indica en la nota 4, a 31 de diciembre de 2019 queda pendiente de aplicar 94.116 miles de euros del resultado de 2019 a la Reserva Voluntaria por Superávit Tarifario, una vez se apruebe el Consejo de Administración.

18.3 Pago a cuenta al Tesoro

El artículo 57 de los Estatutos de la Entidad Matriz establece que cuando la cuenta anual de resultados de la Entidad refleje un excedente, éste se imputará, por acuerdo del Consejo de Administración y en función de lo previsto en el Programa de actuación, inversiones y financiación del Ente Público, a la financiación del plan de inversiones y a la reducción de su endeudamiento. El remanente resultante, en su caso, se ingresará en el Tesoro Público.

De acuerdo a lo anterior, el 10 de mayo de 2019 el Consejo de Administración aprobó el ingreso al Tesoro del importe recibido por la Entidad, en concepto de dividendos repartidos por Aena S.M.E., S.A. correspondientes al ejercicio 2018 y que ascendió a 529.880 mil euros, ingreso que tiene la consideración de pago a cuenta del beneficio de esta Entidad correspondiente al ejercicio 2019 y que se realizó el 17 de mayo de 2019.

El importe aprobado por el Consejo de Administración deriva del cobro de 530.145 miles de euros percibidos como poseedores del 51% de las acciones de Aena S.M.E., S.A. menos los gastos repercutidos por el Banco Sabadell a ENAIRe en concepto de gasto de administración y custodia por importe de 265 miles de euros.

19. Provisiones y contingencias

19.1 Provisiones

Los movimientos habidos en las cuentas recogidas bajo el epígrafe Provisiones sido los siguientes:

Provisiones	Compromisos Laborales	Expropiaciones e intereses de demora	Responsabilidades	Actuaciones Medioambientales	Otras Provisiones	Total
Saldo inicial 2019	194.588	13.251	21.697	71.960	40.495	341.991
Adiciones	30.082	3.104	19.035	16.148	38.404	106.773
Adiciones descuento	1.022	-	-	-	-	1.022
Impacto del requisito de financiación mínima / límite del activo	(5.866)	-	-	-	-	(5.866)
Ganancias y pérdidas actuariales	13.517	-	-	-	-	13.517
Diferencias de conversión	2.122	-	11	61	-	2.194
Aportaciones plan	(12.895)	-	-	-	-	(12.895)
Reversiones/ Excesos	(222)	(7.251)	(2.332)	(8.470)	(5.599)	(23.874)
Aplicaciones	(16.288)	(1.092)	(968)	(7.398)	(25.896)	(51.642)
Saldo final 2019	206.060	8.012	37.443	72.301	47.404	371.220
Saldo Corto Plazo	18.018	4.999	37.158	9.565	36.105	105.845
Saldo Largo Plazo	188.042	3.013	285	62.736	11.299	265.375

19.1.1 Provisión para compromisos laborales

Los movimientos habidos en Provisiones para compromisos laborales han sido los siguientes:

Provisión para compromisos laborales	Premios y Otros Laborales	Licencia Especial Retribuida y Reserva Activa	Retribuciones Control	Total
Saldo inicial 2019	52.136	141.461	991	194.588
Adiciones	2.330	23.812	3.940	30.082
Adiciones descuento	1.022	-	-	1.022
Impacto del requisito de financiación mínima / límite del activo	(5.866)	-	-	(5.866)
Ganancias y pérdidas actuariales	13.517	-	-	13.517
Diferencias de conversión	2.122	-	-	2.122
Aportaciones plan	(12.895)	-	-	(12.895)
Reversiones/ Excesos	(33)	-	(189)	(222)
Aplicaciones	(1.496)	(14.704)	(88)	(16.288)
Saldo final 2019	50.837	150.569	4.654	206.060
Saldo Corto Plazo	862	12.502	4.654	18.018
Saldo Largo Plazo	49.975	138.067	-	188.042

Premios de permanencia

El Convenio Colectivo de Grupo de Empresas ENAIRE (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. El Grupo provisiona el valor actual de la mejor estimación posible de las obligaciones comprometidas a futuro, en base a un cálculo actuarial. El saldo a cierre del ejercicio 2019 ha ascendido a 14.543 miles de euros (13.434 miles de euros en 2018).

Planes de pensiones de aportación definida

El personal no controlador del Grupo ENAIRE se rige por lo dispuesto en el I Convenio Colectivo del grupo Aena, que en el artículo 149 establece que todo trabajador que acredite un mínimo de 360 días naturales de servicio reconocido en alguna de las entidades y/o sociedades 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.

Mediante la publicación del Real Decreto-ley 20/2011, de 30 de diciembre, de medidas urgentes en materia presupuestaria, tributaria y financiera para la corrección del déficit público, en el apartado tres del artículo 2, se estableció la prohibición de realizar aportaciones a planes de pensiones de empleo, por lo que el Grupo no ha realizado aportaciones al Plan de pensiones desde el 1 de enero de 2012. No obstante, de acuerdo con lo indicado en LGPE, el Grupo ha negociado con la representación laboral que una parte de la subida salarial de 2018 y 2019 se

destine a aportaciones al Plan de Pensiones por importe de 1.589 miles euros pendiente de abonar al cierre del ejercicio, registrado como remuneración pendiente de pago.

Planes de pensiones de prestación definida Luton

Con fecha 31 de enero de 2017, London Luton Airport Operations Limited (LLAOL), con el acuerdo de los empleados de dicha Sociedad y los fideicomisarios del plan (Trustees) ha llevado 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 ha sido sustituido, a partir del 1 de febrero de 2017, por un plan de pensiones de aportación definida.

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).

A 31 de diciembre de 2019 el valor actual de las obligaciones asciende a 186.358 miles de euros (163.898 miles de euros en 2018) y el valor razonable de los activos del Plan a 151.358 miles de euros (126.671 miles de euros en 2018). Así mismo se han reconocido en la cuenta de pérdidas y ganancias 1.689 miles de euros (2.266 miles de euros en 2018).

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

Parte del colectivo de controladores aéreos está acogido a la situación de Licencia Especial Retribuida de acuerdo con lo previsto en anteriores convenios colectivos, y por cumplir determinados requisitos los trabajadores acogidos a esta situación tienen derecho a recibir su retribución básica actualizada anualmente, hasta la edad de jubilación.

Como consecuencia de la publicación del laudo arbitral del 27 de febrero de 2011 y la aprobación de un nuevo convenio colectivo, la situación de Licencia Especial Retribuida fue sustituida por la situación de Reserva Activa. Los requisitos exigidos a los trabajadores para acogerse a esta situación son más restrictivos y, adicionalmente, las prestaciones a percibir se reducen a un 75% del salario ordinario fijo de los últimos doce meses sin incluir el Complemento Personal de Adaptación Fijo, no pudiendo exceder, la cuantía máxima a percibir, del doble del límite máximo anual de la percepción de las pensiones públicas que establezca para cada ejercicio la Ley de Presupuestos Generales del Estado.

De acuerdo con los estudios actuariales disponibles, el pasivo a 31 de diciembre de 2019 devengado por el colectivo acogido a la situación de Licencia Especial Retribuida (LER) y situación de Reserva Activa (RA) asciende a 28.132 miles de euros.

Asimismo, la Entidad ha estimado el porcentaje de trabajadores en activo que se acogerán a la nueva situación de Reserva Activa, en función de ello y del estudio actuarial correspondiente calculado, el pasivo actuarial por este concepto devengado a 31 de diciembre de 2019 asciende a 122.438 miles de euros.

A 31 de diciembre de 2019 existe una provisión registrada por este concepto de 138.067 miles de euros a largo plazo, así como 12.502 miles de euros a corto plazo.

Retribuciones Colectivo de Control

El Convenio Colectivo de Control establece una retribución garantizada para los controladores operativos con antigüedad anterior al 5 de febrero de 2010 de una media salarial de 200 mil euros brutos y un salario al menos equivalente al percibido durante el año 2010 para los no operativos, lo que suponía en su conjunto una masa salarial máxima de 480 millones de euros para el ejercicio 2010. Estos mismos criterios determinan la masa salarial correspondiente a cada ejercicio de vigencia del Convenio.

Para el cálculo de la masa salarial anual, además de los importes anteriormente referidos, se dotarán las nuevas incorporaciones de controladores en cada ejercicio.

La diferencia hasta alcanzar la masa salarial máxima garantizada de cada ejercicio respecto a la masa salarial realmente abonada, generará el pago de un complemento de productividad por la diferencia.

La Entidad considera que el cálculo de masa salarial realizado es el correcto, no obstante, se han producido reclamaciones que afectan a los criterios aplicados y que se han estimado en 4,7 millones de euros, que se han clasificado en el corto plazo. En el año 2019 se han dotado provisiones por este concepto por importe de 3,9 millones de euros, revirtiéndose del año 2018 provisiones por importe de 0,19 millones de euros mientras que el importe pagado por este concepto ha ascendido a 0,09 millones de euros.

Hasta 2016 este epígrafe contenía a largo plazo las provisiones dotadas por importe de 84,7 millones de euros, para hacer frente a posibles reclamaciones de la Unión Sindical de Controladores Aéreos en base a los diferentes criterios empleados en el cálculo de la masa salarial de los ejercicios 2011 a 2016. En 2017 esta provisión fue revertida en base a la sentencia 165/2017 de la Audiencia Nacional, en la que se desestimaba la demanda formulada por Unión Sindical de Controladores Aéreos sobre el complemento de productividad regulado en el artículo 142 del Convenio. Contra dicha sentencia, el sindicato de controladores interpuso un recurso de casación desestimado por el Tribunal Supremo a través de la sentencia 623/2019 del 11 de septiembre de 2019.

19.1.2 Provisión para 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 Dependiente Aena S.M.E., S.A. 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 Dependiente Aena S.M.E., S.A. 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 procedimientos judiciales relacionados con expropiaciones de terrenos del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. Entre estos procedimientos, cabe destacar, principalmente, diversas

sentencias en retasación relativas a los procesos expropiatorios llevados a cabo en relación con la ampliación del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, así como el riesgo que supone la anulación de la delimitación del Dominio Público Hidráulico en vigor, que faculta a los antiguos propietarios de los terrenos incluidos dentro de esa delimitación para reclamar el abono de la superficie en su día adquirida a coste cero. El conjunto de estas sentencias y riesgos 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 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).

19.1.3 Provisión para Responsabilidades

Dentro de este epígrafe se recogen, principalmente, provisiones realizadas sobre la base de las mejores estimaciones de la Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A. 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 Dependiente Aena S.M.E., S.A. 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).

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 al Grupo 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 al Grupo 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.

El Grupo no estima que, del conjunto de responsabilidades en curso, puedan surgir pasivos adicionales que afectaran significativamente a estas cuentas anuales.

19.1.4 Provisión 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”.

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 los Estados Financieros 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 los Estados Financieros 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 reconoce 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.

19.1.5 Otras provisiones

Dentro de Otras provisiones destacan los siguientes epígrafes:

Provisiones para impuestos

Dentro de éste epígrafe se recogen 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 del grupo 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 los estados financieros consolidados. Destaca el derivado de la tasa de ocupación de terrenos en el Ayuntamiento de Begues (Barcelona) por 1.989 miles de euros (1.741 miles de euros en 2018).

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.

Por otra parte, en el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) 2017-2021, se establece que Aena S.M.E., S.A. 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.

A 31 de diciembre de 2019 la cantidad estimada asciende a 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 (SCAIRM). 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.

A 31 de diciembre de 2019 la cantidad provisionada asciende a 1.508 miles de euros.

19.2 Contingencias

19.2.1 Pasivos contingentes

Al cierre de los ejercicios 2019 y 2018 el Grupo mantiene reclamaciones y controversias legales en su contra, en el transcurso normal de su negocio y como consecuencia natural de ello, que se consideran obligaciones posibles para las que no es probable que se produzca una salida de recursos o para las que el importe de la obligación no puede ser estimado razonablemente.

Superávit Tarifario

Tal y como se explica en la nota 5.11, la Entidad Pública Empresarial ENAIRe, proveedor de servicios de navegación aérea, tiene como principal fuente de ingresos la tasa de navegación aérea en ruta.

Las tarifas aplicadas cada año se calculan a partir de los costes y el tráfico del año, previstos en el Plan de Rendimientos.

En el cálculo de las tasas de cada año se tienen en cuenta, entre otros aspectos, el importe de las desviaciones en variables económicas y de tráfico aéreo respecto a las previsiones que se consideraron en la planificación (Plan de Rendimientos).

En el caso de las desviaciones de los costes reales frente a los planificados, las mismas son asumidas por los proveedores de servicio, mientras que las desviaciones del tráfico real frente al planificado son compartidas por los proveedores del servicio y los usuarios del mismo, de forma que una buena parte de los menores o mayores ingresos por tasas en un año, debidos a diferencias de tráfico, serán considerados en el cálculo de las tasas de los años siguientes.

El tráfico real está siendo muy superior al previsto en el Plan de Rendimientos vigente, registrándose, en el ejercicio 2019, un 24% más de tráfico respecto a las cifras previstas para el cálculo de la tarifa. Por ello, a cierre del ejercicio 2019, se ha generado la obligación de disminuir la base de cálculo de las tarifas futuras (superávit).

Dicho superávit tarifario no cumple la definición de pasivo del Marco Conceptual de la contabilidad del Plan General de Contabilidad de 2007 (de acuerdo con el informe recibido de la Oficina Nacional de Contabilidad de la Intervención General de la Administración del Estado, previa consulta por parte de ENAIRe), por lo que no se ha registrado en el Balance de la Entidad. No obstante, si se produjera una modificación de las circunstancias podría llegar a calificarse como Pasivo. El importe de este pasivo contingente se cifra en 211 millones de euros (nota 5.11).

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 el Grupo.

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.

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

Así mismo, la Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A. se encuentra inmersa en juicios de reclamaciones a raíz de las expropiaciones realizadas que a 31 de diciembre de 2019 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 Dependiente Aena S.M.E., S.A.

Actividades comerciales

Al cierre de los ejercicios 2019 y 2018, el Grupo 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 el Grupo no estima que se puedan derivar de dichas reclamaciones consecuencias económicas en contra de la misma.

Reclamaciones de constructoras:

Adicionalmente a lo anterior, al cierre de los ejercicios 2019 y 2018, existen reclamaciones presentadas por diversas Sociedades de construcción frente a la Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A., derivadas de la ejecución de diversos contratos de obras realizadas en la red de aeropuertos. El Grupo no estima probable 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 la Sociedad Dependiente Aena S.M.E, S.A.

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 no aplicar 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 han dado lugar a la dotación de una provisión por responsabilidades de 4.111 miles de euros.

Por todo ello, el Grupo no estima que se puedan derivar consecuencias económicas adicionales en contra de la misma.

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, consecuencia principalmente de 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 medidas necesarias para solventar esta cuestión en caso de que se iniciase un procedimiento de reclamación de este pasivo.

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 2019 el Grupo estima que no serían significativos.

19.2.2 Activos contingentes

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 dirigía 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 S.M.E., S.A. 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 S.M.E., S.A. 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 S.M.E., S.A. 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.

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.

Dichas sentencias no suponen impacto alguno para los estados financieros de la Compañía 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 las citadas Sentencias, el Grupo ha considerado que no procede recurrir las mismas.

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., 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 IMAAJ correspondiente al año 2019 a partir del IMAAJ previsto en el DORA; pretende imponer una serie de criterios para la aplicación de la fórmula del IMAAJ –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 IMAAJ 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 IMAAJ 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.

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 IMAAJ –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.

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.

Actualización de activos fiscales.

En el ejercicio 2017, la Entidad Matriz en aplicación de la Resolución de 9 de febrero de 2016, del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas (ICAC), por la que se desarrollan las normas de registro, valoración y elaboración de las cuentas anuales para la contabilización del Impuesto sobre Beneficios, una vez realizada la planificación fiscal, en base a las cuentas de resultados previstas para el periodo 2018-2027 de acuerdo al escenario de reducción significativa de tarifas, estimó que la recuperación a 31 de diciembre de 2017 de los Activos por Impuesto Diferido ascendía a 20.167 miles de euros en el caso de las Bases Imponibles Negativas y de 19.167 miles de euros para las Diferencias Temporarias.

Por lo que, en el ejercicio 2017, se minoraron dichos activos por 50.104 miles de euros y 36.037 miles de euros respectivamente (nota 20.5).

En el ejercicio 2018 se volvió a realizar la planificación fiscal del periodo 2019-2028, actualizando la evolución del tráfico aéreo y tarifas, lo que supuso un nuevo ajuste en los activos fiscales, aumentando las Bases Imponibles negativas en 6.817 miles de euros y minorando las Diferencias Temporarias en 8.229 miles de euros.

En el ejercicio 2019, se ha vuelto a realizar la planificación fiscal del periodo 2020-2029, lo que ha conllevado un nuevo ajuste de los activos fiscales, disminuyendo las bases imponibles negativas en 966 miles de euros e incrementando las diferencias temporarias en 1.577 miles de euros.

Al igual que sucedía en los dos años anteriores, sigue existiendo la posibilidad de aplicar dichos activos, ya que fiscalmente no tienen caducidad, por lo que la Entidad considera que deben calificarse como activos contingentes, debido a que cuando se cumplan los criterios de la referida Resolución del ICAC, deberían reconocerse.

La valoración de este Activo Contingente es la diferencia entre el derecho fiscal y el saldo reconocido en el Balance de ENAIRe y asciende a:

- Bases Imponibles Negativas..... 44.251 miles de euros.
- Diferencias Temporarias..... 42.653 miles de euros.

Derecho de crédito contra la Administración General del Estado por Vuelos Exonerados

El Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 de la Comisión, de 11 de febrero de 2019, siguiendo las prescripciones de los precedentes Reglamentos sobre tarificación en el cielo único europeo, establece el régimen de financiación de los servicios de navegación aérea de ruta a través de la tarifa por ayudas a la navegación aérea imponiendo a los Estados el deber de cubrir los costes de los servicios que los proveedores de servicios de navegación aérea presten a los vuelos exentos.

Hasta el día 1 de octubre de 2019 estaba vigente el Acuerdo de 27 de diciembre de 1995 en materia económica entre el Ministerio de Economía y Hacienda, el Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio ambiente y el Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea,

actualmente ENAIRe. En dicho acuerdo se recogía que ENAIRe detraía del ingreso a efectuar al Tesoro Público de los costes en los que incurría la Agencia Estatal de Meteorología y la Agencia Estatal de Seguridad Aérea el importe de los vuelos exonerados.

A partir del día 2 de octubre, este acuerdo perdió vigencia, no existiendo a cierre de cuentas una norma que regule cómo ENAIRe pueda recuperar los costes de los vuelos exonerados, por ello, el coste de los vuelos exonerados realizados entre el día 2 de octubre y el 31 de diciembre de 2019 no se ha recogido en la cifra de ingresos ya que la Entidad considera que este activo no cumple todos los requisitos para poder ser reconocido en el balance en la medida que se trata de un activo que depende de hechos futuros.

La valoración de este activo contingente, corresponde a los ingresos por vuelos exonerados que ENAIRe ha dejado de percibir desde el 2 de octubre de 2019 hasta 31 de diciembre de 2019, que se estiman en 1.276 miles de euros.

20. Administraciones Públicas y situación fiscal

20.1 Saldos con las Administraciones Públicas

La composición de los saldos con las Administraciones Públicas a 31 de diciembre de 2019 y 2018 es la siguiente:

20.1.1 Saldos deudores

	Miles de euros	
	2019	2018
Activos por impuesto diferido	124.491	140.752
Créditos fiscales por bases imponibles negativas	4.444	12.763
Total "Activos por impuesto diferido" (nota 20.5)	128.935	153.515
Activos por impuesto corriente largo plazo	129.679	118.021
Activos por impuesto corriente corto plazo	117.219	71.386
Hacienda Pública deudora por IVA, IGIC, IPSI	15.144	11.994
Hacienda Pública/ U.E. deudora por subvenciones concedidas	12.236	14.199
Otros	88	-
Total "Otros créditos con las Administraciones Públicas"	27.468	26.193
Total Saldos deudores	403.301	369.115

El activo por impuesto corriente surge de la estimación de la liquidación del gasto por Impuesto sobre Sociedades correspondiente a los ejercicios 2019 y 2018.

El saldo deudor con Hacienda Pública por IVA refleja el saldo a cobrar de las Administraciones Públicas, relativos a las cuotas a devolver por el Impuesto sobre el Valor Añadido.

El saldo deudor por subvenciones concedidas surge por las subvenciones no reintegrables concedidas al Grupo, que al cierre del ejercicio 2019 y 2018 estaban pendientes de cobro.

20.1.2 Saldos acreedores

	Miles de euros	
	2019	2018
Pasivos por impuesto diferido L/P (Nota 20.7)	188.003	207.914
Total "Pasivos por impuesto diferido"	188.003	207.914
Hacienda Pública acreedora por otros impuestos	4.609	5
Hacienda Pública acreedora por Impuesto de Sociedades	10.367	24.889
Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas	30.516	26.329
Impuesto sobre el Valor Añadido	(994)	3.191
Organismos de la Seguridad Social acreedores	20.689	19.820
Hacienda Pública acreedora por Subvenciones	646	1.023
Total "Otras deudas con las Administraciones Públicas"	65.833	75.257
Total Saldos Acreedores	253.836	283.171

20.2 Impuestos sobre Beneficios: Conciliación entre el Importe Neto de los Ingresos y Gastos del ejercicio y la Base Imponible Fiscal

La conciliación entre el resultado contable y la base imponible del Impuesto sobre sociedades en los ejercicios 2019 y 2018 es la siguiente:

Ejercicio 2019

Conciliación resultado contable y base imponible fiscal	Miles de euros						
	Cuenta de Pérdidas y Ganancias		Ingresos y Gastos directamente imputados al PN		Reservas		Total
Saldo de ingresos y gastos del ejercicio 2019	1.545.268		(50.146)		-		1.495.122
(*)	A	D	A	D	A	D	
Impuesto sobre Sociedades	461.122	-	(18.089)	-	-	-	443.033
Diferencias Permanentes de las sociedades individuales	9.256	(599.387)	-	-	-	-	(590.131)
Diferencias Temporarias de las sociedades individuales							
Con origen en el ejercicio	137.160	(148.977)	125.534	(57.299)	-	-	56.418
Con origen en ejercicios anteriores	1.719	(34.408)	-	-	-	-	(32.689)
Diferencias Temporarias de los ajustes por consolidación							
Con origen en el ejercicio	711.661	(188.915)	-	-	-	-	522.746
Con origen en ejercicios anteriores	-	-	-	-	-	-	-
Base Imponible Previa	1.894.498		-		-		1.894.498
Compensación BIN de ejercicios anteriores							(29.408)
Base Imponible (Resultado fiscal)							1.865.090

(*) A: Aumentos

D: Disminuciones

Ejercicio 2018

Conciliación resultado contable y base imponible fiscal	Miles de euros						
	Cuenta de Pérdidas y Ganancias		Ingresos y Gastos directamente imputados al PN		Reservas		Total
Saldo de ingresos y gastos del ejercicio 2018	1.513.120		(13.366)		-		1.499.754
(*)	A	D	A	D	A	D	
Impuesto sobre Sociedades	468.159	-	(5.409)	-	-	-	462.750
Diferencias Permanentes de las sociedades individuales	5.245	(561.227)	-	-	-	-	(555.982)
Diferencias Temporarias de las sociedades individuales							
Con origen en el ejercicio	180.564	(95.152)	141.035	(122.260)	-	-	104.187
Con origen en ejercicios anteriores	1.767	(38.481)	-	-	-	-	(36.714)
Diferencias Temporarias de los ajustes por consolidación							
Con origen en el ejercicio	711.480	(215.899)	-	-	-	-	495.581
Con origen en ejercicios anteriores	-	-	-	-	-	-	-
Base Imponible Previa	1.969.576		-		-		1.969.576
Compensación BIN de ejercicios anteriores							(56.887)
Base Imponible (Resultado fiscal)							1.912.689

(*) A: Aumentos

D: Disminuciones

Las principales diferencias permanentes se deben, principalmente, a gastos no deducibles. En cuanto a las principales diferencias temporales, corresponden a la diferencia entre la amortización fiscal y contable, dotación a la provisión de insolvencias y provisiones de riesgos y gastos de personal.

20.3 Conciliación entre Resultado Contable y Gasto por Impuesto sobre Sociedades

La conciliación entre el resultado contable y el gasto por Impuesto sobre Sociedades es la siguiente:

	2019	2018
Resultado contable antes de impuestos	2.006.389	1.981.279
Diferencias permanentes	(590.131)	(555.982)
Resultado contable ajustado	1.416.258	1.425.297
Cuota al 25%	354.065	356.324
Deducciones y bonificaciones aplicadas	(24.170)	(18.283)
Impuesto resultante	329.895	338.041
Actualización Activos Fiscales	(611)	1.412
Ajustes a la imposición sobre beneficios	131.838	128.706
Impuesto reconocido en la cuenta de pérdidas y ganancias	461.122	468.159

En el ejercicio 2019 el Grupo reconoció y aplicó deducciones fiscales en el Impuesto sobre Sociedades por importe de 24.170 miles de euros (18.283 miles de euros en 2018). Dichas deducciones son generadas fundamentalmente por inversiones en Canarias.

En el ejercicio 2017, la Entidad realizó un ajuste por actualización de activos fiscales que supuso una minoración de los importes recogidos en el balance (mayor Impuesto de Sociedades) de 86.141 miles de euros en aplicación de la Resolución de 9 de febrero de 2016, del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas (ICAC), por la que se desarrollan las normas de registro, valoración y elaboración de las cuentas anuales para la contabilización del Impuesto sobre Beneficios que establece como requisito general para reconocer activos por impuesto diferido que resulte probable que la empresa disponga de ganancias fiscales futuras que permitan la aplicación de estos activos, fijando como plazo máximo para poder recuperar éstos un plazo de diez años respecto al cierre de ejercicio.

En el ejercicio 2018, realizada de nuevo la planificación fiscal a diez años, concretamente del periodo 2019-2028, actualizando la evolución del tráfico aéreo y tarifas, hubo que volver ajustar los activos fiscales minorándose en 1.412 miles de euros.

En el ejercicio 2019 se ha vuelto a realizar la planificación fiscal para el periodo 2020-2029, ajustado los activos fiscales con un incremento neto de 611 miles de euros.

El importe de -611 miles de euros (1.412 miles de euros en 2018), es la diferencia entre el activo fiscal reconocido y el importe recuperable en diez años, como consecuencia de la aplicación de la citada Resolución del ICAC, dado que conforme a la nueva estimación sobre los resultados futuros de la Entidad se cumplen los requisitos para que estos activos sea probable que sean recuperados en el plazo marcado en dicha resolución, incrementándose así mismo el Activo registrado en balance por este importe.

20.4 Desglose del gasto/ ingreso sobre beneficios

	Miles de euros			
	2019		2018	
	Imputados a PG	Imputados a PN	Imputados a PG	Imputados a PN
Impuesto corriente	311.416	-	335.993	-
Del ejercicio	335.586	-	354.276	-
Deducciones	(24.170)	-	(18.283)	-
Impuesto diferido	18.479	-	2.048	-
Variación de activos por impuestos diferidos		-		-
<i>Por diferencias temporarias deducibles</i>		-		-
Amortizaciones	(1.061)	-	(3.623)	-
Pérdidas Créditos Insolvencias	(2.190)	-	1.118	-
Provisiones	2.827	-	1.892	-
Deterioro inmovilizado	11.551	-	(11.561)	-
Dif. Imputación Ingresos y Gastos	-	-	-	-
Cambio en Criterios contables	-	-	-	-
<i>Compensación de BIN activadas</i>	7.352	-	14.222	-
<i>Deducciones pendientes de aplicar</i>	-	-	-	-
Variación de pasivos por impuestos diferidos		-		-
<i>Por diferencias temporarias imponibles</i>		-		-
Subvenciones en capital	-	-	-	-
Gasto por impuesto de sociedades	329.895	-	338.041	-

20.5 Activos por Impuesto Diferido registrados

Los activos por impuesto diferido registrados al 31 de diciembre de 2019 y 2018 se desglosan, según su naturaleza, de la siguiente forma:

Activos por impuesto diferido registrados	Miles de euros	
	2019	2018
Créditos fiscales por bases imponibles negativas	4.444	12.763
Diferencias temporarias activadas	124.491	140.752
Total activos por impuestos diferidos	128.935	153.515

El Grupo presenta un crédito fiscal a largo plazo ante la Hacienda Pública a 31 de diciembre de 2019 por importe de 4.444 miles de euros, correspondiente en su totalidad a la matriz ENAIRe (12.763 miles de euros a 31 de diciembre de 2018).

Los activos por impuesto diferido indicados han sido registrados en el balance consolidado por considerar el Grupo que, conforme a la mejor estimación sobre los resultados futuros de la Entidad dominante y sociedades dependientes, incluyendo determinadas actuaciones de planificación fiscal, es probable que dichos activos sean recuperados.

20.5.1 Créditos fiscales por Bases Imponibles Negativas

Las bases imponibles negativas pendientes de compensar de la Entidad dominante al cierre de los ejercicios 2019 y 2018 y sus correspondientes importes y plazos máximos de compensación son los siguientes:

Ejercicio 2019

Ejercicio en que se generaron	Miles de euros	Plazo Máximo para compensar
2010	110.953	No hay plazo máximo
2011	83.824	
Total	194.777	

Ejercicio 2018

Ejercicio en que se generaron	Miles de euros	Plazo Máximo para compensar
2010	140.351	No hay plazo máximo
2011	83.824	
Total	224.175	

En el ejercicio 2017, se registró un gasto por importe de 50.104 miles de euros en el Impuesto de Sociedades, resultante de la diferencia entre el activo fiscal reconocido por bases imponibles negativas y el importe recuperable por este concepto en 10 años, como consecuencia de la aplicación de la resolución del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas (ICAC) de 9 de febrero de 2016, mencionada en la nota 20.3.

En el ejercicio 2018 se volvió a realizar la planificación fiscal del periodo 2019-2028 actualizando la evolución del tráfico aéreo y tarifas, aumentando las Bases Imponibles Negativas en 6.817 miles de euros, lo que supuso un ingreso por dicho importe.

En el ejercicio 2019 se ha vuelto a realizar la planificación fiscal para el periodo 2020-2029, disminuyendo las bases imponibles negativas en 966 miles de euros, lo que ha supuesto un gasto por dicho importe.

Esto supone que, de los 194.777 miles de euros de base imponible a recuperar a 31 de diciembre de 2019, sólo se reconozcan en balance 17.775 miles de euros, que al tipo impositivo actual del 25% suponen los 4.444 miles de euros recogidos en el Balance del Grupo.

20.5.2 Diferencias temporarias activadas

El detalle de las diferencias temporarias que han generado los activos por impuesto diferido registrados en el balance consolidado es el siguiente:

Diferencias temporarias activadas	Miles de euros	
	2019	2018
Amortización de activos y provisión de activos	83.125	94.556
Provisión por deterioro de créditos comerciales	3.321	1.253
Provisión compromisos laborales	24.378	29.784
Actualización de provisiones	3.666	5.594
Derivados de cobertura	32.428	23.540
Deterioro de inmovilizado	11	11.562
Otros	20.215	18.729
Actualización Activos Fiscales	(42.653)	(44.266)
Total	124.491	140.752

En el ejercicio 2017, se minoraron activos fiscales por 36.037 miles de euros en base a la aplicación de la Resolución del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas (ICAC) de 9 de febrero de 2016, mencionada en la nota 20.3.

En el ejercicio 2018 se volvió a realizar la planificación fiscal, actualizando la evolución del tráfico aéreo y tarifas, minorándose de nuevo la Diferencias Temporarias en 8.229 miles de euros, lo que supuso un gasto por dicho importe.

En el ejercicio 2019, una vez realizada la planificación fiscal del periodo 2020-2029, incrementándose las diferencias temporarias en 1.577 miles de euros adicionales, lo que ha supuesto un ingreso por dicho importe.

El importe de 42.653 miles de euros corresponde a la diferencia entre el activo fiscal reconocido por diferencias temporarias y el importe recuperable por este concepto en 10 años.

20.6 Activos por deducciones pendientes de aplicar

La Entidad dominante ENAIRe y sus sociedades dependientes no tienen, a cierre de los ejercicios 2019 y 2018, deducciones pendientes de compensar.

20.7 Pasivos por impuesto diferido

El detalle de las diferencias temporarias que han generado los pasivos por impuesto diferido registrados en balance consolidado es el siguiente:

	Miles de euros	
	2019	2018
Subvenciones	129.612	136.921
Amortizaciones	66.009	70.993
Fondo de Pensiones	(7.040)	-
Derivados de Cobertura	(578)	-
Total	188.003	207.914

Las cifras del apartado “Amortizaciones” tienen origen principalmente en la filial LLAH III de Reino Unido, derivado en su mayor parte, de la adquisición en 2014 por el Grupo de la sociedad dependiente LLAH III. Conforme a la norma de Combinación de negocios, se llevó a cabo la puesta a valor razonable de los activos y pasivos identificables adquiridos. El valor razonable de los activos identificables adquiridos y los pasivos asumidos se basa en las valoraciones encargadas a terceros en el contexto de la adquisición de la participación adicional del 11% en LLAH III el 16 de octubre de 2014. Dicho valor razonable y el valor razonable de la participación previa del 40% se calculó en función de los flujos de caja descontados determinados a partir de los planes de negocio de la compañía LLAH III. En este proceso de asignación del precio de compra, surge un Pasivo por impuesto diferido por la aplicación del tipo impositivo de Reino Unido a la diferencia entre el valor razonable de los activos adquiridos y su coste de adquisición (que es el aceptado fiscalmente para calcular el gasto deducible por amortizaciones). Este Pasivo por impuesto diferido está siendo revertido a medida que se van amortizando los activos revalorizados.

20.8 Ejercicios Pendientes de Comprobación y Actuaciones Inspectoras

Según establece la legislación vigente, los impuestos no pueden considerarse definitivamente liquidados hasta que las declaraciones presentadas hayan sido inspeccionadas por las autoridades fiscales o haya transcurrido el plazo de prescripción de cuatro años.

No obstante, el derecho de la Administración para comprobar o investigar las bases imponibles negativas compensadas o pendientes de compensación, las deducciones por doble imposición y las deducciones para incentivar la realización de determinadas actividades aplicadas o pendientes de aplicación, prescribe a los diez años a contar desde el día siguiente a aquel en que finalice el plazo establecido para presentar la compensación o aplicación. Transcurrido dicho plazo, se deberán acreditar las bases imponibles negativas o deducciones mediante la exhibición de la liquidación o autoliquidación y de la contabilidad, con acreditación de su depósito durante el citado plazo en el Registro Mercantil.

No existe ninguna inspección abierta en impuestos estatales ni locales.

A fecha de redacción de estas cuentas, los periodos abiertos de inspección son:

- Impuesto sobre sociedades: 2014-2018
- IRPF 2016-2019
- IVA 2016-2019
- IGIC 2016-2019
- IPSI 2016-2019

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.

Los Administradores del Grupo consideran que se han practicado adecuadamente las liquidaciones de los mencionados impuestos, por lo que, aún en caso de que surgieran discrepancias en la interpretación normativa vigente por el tratamiento fiscal otorgado a las operaciones, los eventuales pasivos resultantes, en caso de materializarse, no afectarían de manera significativa a las cuentas anuales adjuntas.

A partir del 1 de enero de 2005, la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (actual ENAIRE) y las empresas participadas de la anterior que cumplían los requisitos fiscales establecidos por la LIS para tributar bajo el régimen de consolidación fiscal, constituyeron el GRUPO FISCAL 50/05 y acogieron el mismo al Régimen Especial de Consolidación Fiscal del Impuesto sobre Sociedades.

Desde dicho ejercicio 2005, ENAIRE vino tributando bajo el régimen de consolidación fiscal.

El 11 de febrero del 2015, y siendo ENAIRE accionista único de Aena S.M.E., S.A., mediante una Oferta Pública de Venta de Acciones se procedió a vender un 49% de su participación, manteniendo el 51% de participación en dicha compañía.

La venta referida en el punto anterior conllevó para ENAIRE la circunstancia de pérdida de Entidad Dominante del Grupo, al dejar de cumplir los requisitos estipulados en el artículo 58.2 de la Ley 27/2014 del Impuesto sobre Sociedades, siendo el Grupo Fiscal disuelto con fecha de efectos fiscales del 1 de enero de 2015.

Con motivo de dicha extinción, con fecha 1 de enero de 2015, del Grupo Fiscal ENAIRE al cual pertenecían, junto a ENAIRE, como sociedades dependientes Aena y Aena Desarrollo Internacional, y de acuerdo a la voluntad manifestada por los Consejos de ambas sociedades, con fecha 7 de abril del 2015 Aena comunicó a la Agencia Tributaria la solicitud de acogimiento al régimen de consolidación fiscal de las sociedades Aena S.M.E., S.A. y Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A.U.

El 5 de junio de 2015 la Agencia Tributaria comunicó la creación del nuevo Grupo Fiscal 471/15 compuesto por Aena S.M.E., S.A. como sociedad dominante y Aena Desarrollo Internacional como sociedad dependiente, pasando, por tanto, a tributar en el Impuesto de Sociedades en el ejercicio 2015 como Grupo Fiscal.

En cuanto a la matriz ENAIRE, la entidad comenzó a tributar bajo el Régimen de Tributación Individual, con fecha 1 de enero de 2015.

Como se indica en la nota 1.2, ENAIRE posee el 66,66% de la Agrupación de Interés Económico CRIDA (Centro de Referencia de Investigación, Desarrollo e Innovación ATM, A.I.E.). Atendiendo a la normativa fiscal, ENAIRE imputa en su base imponible del Impuesto sobre Sociedades la parte correspondiente de la base imponible de CRIDA.

CRIDA fue sometida a actuaciones de comprobación e investigación de carácter parcial iniciadas mediante comunicación de fecha 3 de octubre de 2017 sobre los ajustes positivos al resultado contable derivados de la aplicación de la libertad de amortización prevista en la Disposición Adicional 11ª del Texto refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades, aprobado por el Real Decreto Legislativo 4/2004, de 4 de marzo. El alcance de las actuaciones fue ampliado en fecha 4 de abril de 2018 a la deducibilidad de las retribuciones brutas percibidas por el Director de Crida.

El resultado de la inspección respecto a los ajustes positivos al resultado contable derivados de la aplicación de la libertad de amortización es que fueron practicados de forma correcta. En lo relativo a las retribuciones percibidas por el Director de Crida, considera que las correspondientes a los ejercicios 2013 y 2014 no pueden considerarse gasto deducible, mientras que las de 2015 entiende que fueron deducidas correctamente atendiendo a una modificación en la legislación

que aclara el tratamiento que deben darse a estas retribuciones. El acta fue firmada por CRIDA en disconformidad el 18 de julio de 2018 y con fecha 26 de diciembre de 2018 se notificó a CRIDA acuerdo de liquidación provisional en relación con el Impuesto sobre Sociedades, para los periodos impositivos 2013, 2014 y 2015. Dicha liquidación provisional no arroja deuda tributaria para CRIDA sino un incremento de las bases imponibles a imputar a sus socios correspondientes a los ejercicios 2013 y 2014 por los siguientes importes: 82.012,83 euros en el ejercicio 2013 y 83.232,91 euros en el ejercicio 2014.

El ejercicio 2013 estaba prescrito para ENAIRe.

Adicionalmente la inspección abre expediente sancionador por importe de 66.098,29 €, importe provisionado por CRIDA en su contabilidad de 2018 y mantenido en el ejercicio 2019 dentro de su pasivo no corriente.

Con fecha 24 de enero de 2019 CRIDA interpuso Reclamación Económico Administrativa ante el Tribunal Económico-Administrativo Regional de Madrid sobre el acuerdo de liquidación provisional de la inspección.

Asimismo, con fecha 15 de febrero de 2019 CRIDA interpone Reclamación Económico Administrativa ante el Tribunal Económico-Administrativo Regional de Madrid sobre el acuerdo de liquidación provisional del expediente sancionador.

A fecha de cierre del ejercicio 2019 ambas reclamaciones siguen pendientes de resolución.

21. Periodificaciones

	Activo Corto plazo	
	2019	2018
Periodificaciones	17.148	15.322
Total	17.148	15.322

A 31 de diciembre de 2019 y 2018, el saldo de las periodificaciones de activo incluye, principalmente, primas de seguro anticipadas, así como 557 miles de euros correspondientes a comisiones de apertura de líneas de crédito que tiene la Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A. contratadas con entidades de crédito (2018: 651 miles de euros).

	Pasivo Largo plazo		Pasivo Corto Plazo	
	2019	2018	2019	2018
Fianzas	15.462	4.861	31.039	-
Periodificaciones	(6.084)	38.296	38.251	71.194
Total	9.378	43.157	69.290	71.194

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. En este sentido, a 31 de diciembre de 2019 la totalidad del anticipo se ha registrado a corto plazo, ascendiendo la cantidad a 38.251 miles de euros (2018: 41.714 miles de euros a corto plazo y 38.296 miles de euros a largo plazo).

22. Ingresos y gastos

22.1 Distribución del importe neto de la cifra de negocios

El importe neto de la cifra de negocios correspondiente a las actividades ordinarias del Grupo ENAIRe se obtiene en el territorio nacional, salvo por las actividades de Desarrollo Internacional (véase nota 27), según el siguiente desglose:

	Miles de euros	
	2019	2018
Ingresos aeroportuarios	2.843.436	2.753.847
Prestaciones Patrimoniales	2.768.381	2.676.491
Aterrizajes	743.409	732.952
Estacionamientos	44.696	37.431
Pasajeros	1.284.743	1.227.104
Pasarelas telescópicas	101.183	106.830
Seguridad	440.930	426.749
Carburantes	32.980	33.747
Handling	108.591	100.830
Catering	11.849	10.848
Resto Servicios Aeroportuarios ⁽¹⁾	75.055	77.356
Servicios comerciales	1.236.939	1.153.674
Arrendamientos	34.452	33.591
Tiendas	114.805	106.428
Tiendas libres de impuestos	343.755	327.574
Restauración	224.344	200.690
Rent a car	154.362	152.739
Publicidad	26.043	33.171
Aparcamiento de vehículos	158.489	143.797
Servicios VIP ⁽²⁾	78.834	64.228
Resto ingresos comerciales ⁽³⁾	101.855	91.456
Servicios Inmobiliarios	78.659	67.035
Arrendamientos	14.672	12.632
Terrenos	29.908	23.986
Almacenes y hangares	8.092	8.145
Centros Logísticos de Carga	17.412	15.383
Explotaciones Inmobiliarias	8.575	6.889
Navegación Aérea	781.347	855.852
Ayudas a la Navegación en ruta	751.588	826.016
Ayudas a la Navegación en aproximación	24.113	23.505
Publicaciones y otros servicios	5.646	6.331
Otras líneas de negocio	279.642	234.788
Desarrollo Internacional	267.481	234.741
SCAIRM	12.035	-
I+D+i	126	47
Total cifra de negocios	5.220.023	5.065.196

⁽¹⁾ Incluye, Mostradores Utilización 400Hz, Servicio Contra incendios, Consignas, y Otros Ingresos.

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

⁽³⁾ Incluye Explotaciones Comerciales, Suministros Comerciales, Utilización de Salas y Filmaciones Grabaciones.

Las ventas en moneda extranjera que se han efectuado principalmente en libras GBP y otras monedas como: dólares USA, pesos mexicanos, pesos colombianos, etc. tienen un contravalor de 267.508 miles de euros (234.633 miles de euros en 2018) (nota 27).

22.2 Aprovisionamientos

El desglose del epígrafe de Aprovisionamientos de los ejercicios 2019 y 2018 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2019	2018
Compras de otros aprovisionamientos	1.464	855
Variación de existencias de otros aprovisionamientos	21	141
Trabajos realizados por otras empresas	74.167	72.084
Total	75.652	73.080

Los trabajos realizados por otras empresas incluyen, los servicios prestados por el Ministerio de Defensa, la Dirección General de Aviación Civil y el Instituto Nacional de Meteorología (ver nota 26.2).

En este epígrafe también se incluyen los Servicios de Tránsito Aéreo (ATM) y los Servicios de Comunicaciones, Navegación y Vigilancia (CNS) prestados por otros proveedores de control aéreo a la Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A.

22.3 Gastos de personal

Los gastos de personal se desglosan de la forma siguiente:

	Miles de euros	
	2019	2018
Sueldos, salarios y asimilados	811.874	773.522
Seguridad Social a cargo de la empresa	163.571	149.086
Aportaciones a compromisos laborales	5.328	4.469
Otros gastos sociales	29.785	27.878
Provisiones	19.021	3.883
Total	1.029.579	958.838

Las condiciones de los trabajadores del Grupo ENAIRe (formado por la Entidad Pública Empresarial ENAIRe y Aena S.M.E., S.A.) están sujetas a la aprobación de la masa salarial por parte del Ministerio de Hacienda, incrementándose las retribuciones en el ejercicio 2019 una media anual del 2,625%, un 2,75% sobre la masa salarial a cierre del ejercicio anterior (1,825%

en el ejercicio 2018), de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto-ley 24/2018, de 21 de diciembre.

El incremento en la variación de provisiones en 2019 se debe fundamentalmente al aumento derivado del último informe actuarial para atender los compromisos LER-RA.

El Grupo obtiene bonificaciones derivadas de la formación programada por las empresas que se realiza a través de la Fundación Estatal para la Formación en el Empleo, los gastos de personal recogen gastos de ejecución de las acciones formativas y permisos individuales de formación.

22.4 Servicios exteriores

El desglose de este epígrafe es el siguiente:

	Miles de euros	
	2019	2018
Arrendamientos y cánones	8.349	8.691
Reparaciones y conservación	298.739	287.871
Servicios profesionales independientes	75.061	67.843
Servicios bancarios	806	700
Publicidad y relaciones públicas	7.971	6.301
Suministros	111.488	100.192
Servicios vigilancia y seguridad	195.750	171.037
Otros servicios	253.859	238.588
Total	952.023	881.223

22.5 Resultados financieros

Los resultados financieros obtenidos en los ejercicios 2019 y 2018 han sido los siguientes:

Resultado Financiero	Miles de euros	
	2019	2018
Ingresos financieros	5.400	4.501
Ingresos derivados de participaciones en capital	551	721
Otros intereses e ingresos asimilados	2.093	3.174
Ingresos financieros de intereses por expropiaciones (Nota 19)	2.270	-
Activación gastos financieros	486	606
Gastos financieros	(90.605)	(112.874)
Gastos financieros por deuda bancaria	(45.880)	(75.287)
Otros gastos financieros ante terceros	(44.587)	(37.467)
Actualización de provisiones	(138)	(120)
Variación del valor razonable en instrumentos financieros	(33.699)	(37.333)
Diferencias de cambio	(486)	(513)
Diferencias positivas de cambio	7.949	11.197
Diferencias negativas de cambio	(8.435)	(11.710)
Resultados financieros netos	(119.390)	(146.219)

Los gastos financieros por deuda bancaria disminuyen en 2019 con respecto a 2018, como consecuencia del descenso de la deuda media y el tipo de interés medio. Asimismo, las cifras de 2018 incluyen los gastos de cancelación anticipada de préstamos con las entidades bancarias DEPFA (18.176 miles de euros) y BEI (1.180 miles de euros) (ver nota 14.2).

Los gastos financieros con terceros se incrementan principalmente 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 (6.280 miles de euros) (ver Nota 14.3 y 15.2.1).

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 2,8 millones de euros, en tanto que en 2018 el impacto fue negativo de 0,4 millones de euros. Adicionalmente, se ha registrado una diferencia de cambio negativas en la cuenta de pérdidas y ganancias por las diferencias de cambio de los dividendos distribuidos por las empresas del Grupo y Asociadas.

22.6 Exceso de provisiones

El importe de 4.711 miles de euros incluido en el epígrafe “Excesos de provisiones” en el ejercicio 2019 (7.851 millones de euros en 2018) recoge: 2.909 miles de euros de resoluciones favorables en liquidaciones de impuestos locales que se encontraban en controversia (3.475 miles de euros en 2018) y el resto, 1.802 miles de euros, corresponden a excesos de Provisiones por responsabilidades de distinta naturaleza (Contratos comerciales, resoluciones judiciales que modifican el importe del litigio, etc.) (4.376 miles de euros en 2018).

22.7 Otros resultados

El importe de -9.596 miles de euros de 2019 (2.648 miles de euros de 2018) recoge, principalmente, incautaciones de avales y fianzas, así como cobros de recargos por mora y apremio por el lado de los beneficios e indemnizaciones y dotaciones a provisiones para riesgos por el lado de las pérdidas.

22.8 Otra información

Número de empleados

El número de empleados a 31 de diciembre de 2019 y 2018 por categorías y sexos ha sido el siguiente:

Categoría Profesional	2019 (*)			2018 (*)		
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
Alta Dirección	11	4	15	14	2	16
Directivos y Titulados	1.467	1.151	2.618	1.342	1.033	2.375
Coordinadores	1.042	398	1.440	1.047	384	1.431
Técnicos	3.765	1.857	5.622	3.683	1.769	5.452
Personal de apoyo	619	554	1.173	592	526	1.118
Controladores	1.484	731	2.215	1.465	713	2.178
Total	8.388	4.695	13.083	8.143	4.427	12.570

(¹) El número de empleados temporales del Grupo ENAIRe a 31 de diciembre de 2019 asciende a 1.005 y a 1.040 a 31 de diciembre de 2018.

Plantilla media

La plantilla media por categoría ha sido la siguiente:

Categoría Profesional		
	2019(¹)	2018(¹)
Alta Dirección	15	15
Directivos y Titulados	2.487	2.311
Coordinadores	1.434	1.398
Técnicos	5.563	5.428
Personal de apoyo	1.172	1.099
Controladores	2.199	2.152
Total	12.870	12.403

(¹) El número de medio de empleados temporales del Grupo ENAIRe en el ejercicio 2019 asciende a 1.060. siendo 2018 de 1.172.

El Consejo de Administración de la Entidad dominante está formado a 31 de diciembre de 2019 por 11 personas, 5 hombres y 6 mujeres (6 hombres y 5 mujeres en 2018).

El número medio de personas empleadas por el Grupo ENAIRe con discapacidad mayor o igual del 33%, durante los ejercicios 2019 y 2018, desglosado por categorías ha sido el siguiente:

Categoría profesional	2019	2018
Directivos y Titulados	33	31
Coordinadores	19	18
Técnicos	89	85
Personal de apoyo	7	10
Controladores	6	5
Total	154	149

Retribución de los Administradores y la Alta Dirección

Las retribuciones percibidas durante los ejercicios 2019 y 2018 por los Administradores y la Alta Dirección de la Entidad matriz ENAIRe clasificadas por conceptos, han sido las siguientes:

Ejercicio 2019

Descripción	Sueldos	Dietas	Primas de Seguros	Total
Alta Dirección	503	10	2	515
Consejo de Administración	-	70	-	70

Ejercicio 2018

Descripción	Sueldos	Dietas	Primas de Seguros	Total
Alta Dirección	528	2	3	533
Consejo de Administración	-	76	-	76

No existen anticipos ni créditos concedidos al personal de alta dirección ni a los miembros del Consejo de Administración. Asimismo, no existen obligaciones en materia de pensiones contraídas con antiguos o actuales Administradores.

En el deber de evitar situaciones de conflicto con el interés de la Entidad, 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.

Honorarios de auditoría

Los honorarios correspondientes a la auditoría de cuentas de la Entidad dominante son asumidos por el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas (IGAE).

Los honorarios devengados correspondientes a la auditoría de las cuentas anuales de ciertas sociedades dependientes han ascendido a 314 miles de euros (313 miles de euros en 2018).

23. Avals y otras garantías concedidos

El Grupo tiene avales presentados ante diversos organismos y en vigor al cierre de los ejercicios 2019 y 2018 por un valor total de 10.352 miles de euros en 2019 y 10.444 miles de euros en 2018.

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 expira la Garantía.

El Grupo no espera que se generen pasivos de consideración.

24. Compromisos medioambientales

La Entidad Pública Empresarial dominante ENAIRe y la Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A. fieles a su compromiso de preservación del medio ambiente y de la calidad de vida de su

entorno, vienen acometiendo inversiones en esta área, que permiten la minimización del impacto medioambiental de sus actuaciones y la protección y mejora del medio ambiente.

El inmovilizado material a 31 de diciembre de 2019 incluye inversiones de carácter medioambiental por importe de 553,8 millones de euros (537 millones de euros a 31 de diciembre de 2018) cuya amortización acumulada ascendía a 265,1 millones de euros a 31 de diciembre de 2019 (248,6 millones de euros a 31 de diciembre de 2018).

Las inversiones medioambientales realizadas en la red de aeropuertos de Aena, durante los ejercicios 2019 y 2018, han ascendido a 37,1 millones de euros y 60,9 millones de euros, respectivamente, según el siguiente desglose:

	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 consolidada de los ejercicios 2019 y 2018 incluye los siguientes gastos incurridos de carácter medioambiental detallados por conceptos:

	Miles de euros	
	2019	2018
Reparaciones y conservación	8.867	9.846
Servicios profesionales independientes	2.826	2.455
Otros servicios externos	3.138	2.954
Total	14.831	15.255

Las provisiones y contingencias de naturaleza medioambiental se detallan en la nota 19. 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 de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente 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 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 de Medio Ambiente por las que se formulan declaraciones de impacto ambiental, correspondientes a los aeropuertos de la Sociedad Dependiente Aena S.M.E, S.A., se están llevando a cabo las medidas preventivas, correctoras y compensatorias que se indicaban en los estudios del impacto ambiental preceptivos y en las citadas Declaraciones de Impacto Ambiental, cumpliendo con una serie de condiciones relacionadas principalmente con la protección del sistema hidrológico e hidrogeológico, protección y conservación de los suelos, protección de la calidad del aire, protección acústica, protección de la vegetación, fauna y hábitats naturales, protección del patrimonio cultural, reposición servicios y vías pecuarias, ubicación de canteras, de zonas de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

25. Subvenciones, donaciones y legados recibidos

Este epígrafe presenta a 31 de diciembre de 2019 y 2018 el siguiente desglose:

Subvenciones, donaciones y legados recibidos	Miles de euros	
	2019	2018
Subvenciones de capital de Organismos oficiales Europeos	206.061	215.686

Los movimientos netos de impuestos habidos en este epígrafe durante 2019 y 2018 han sido los siguientes:

Subvenciones, donaciones y legados recibidos	Miles de euros	
	2019	2018
Saldo inicial	410.759	422.714
Saldo inicial imputable a Socios Externos	(195.073)	(202.889)
Adiciones Subvenciones FEDER	4.635	55.357
Adiciones/bajas Otras Subvenciones	6.970	7.478
Imputado a resultados	(33.176)	(74.284)
Imputado a socios externos	12.302	7.816
Otros Ajustes (*)	(356)	(506)
Saldo final	206.061	215.686

(*) El epígrafe otros ajustes del ejercicio corresponde fundamentalmente a ajustes por el grado de avance de los proyectos y a la revisión de costes reportados en ejercicios anteriores.

Los importes imputados a resultados son netos del efecto impositivo, habiéndose imputado a la cuenta de Pérdidas y Ganancias 41.864 miles de euros durante el ejercicio 2019 (96.863 miles de euros en 2018). La disminución del importe imputado a resultados en 2019 respecto a 2018 se debe principalmente a la aplicación de subvenciones procedentes del cobro en 2018 de recursos muy superiores otorgados por el Fondo de Desarrollo Regional (FEDER) por programas operativos para el desarrollo de infraestructuras aeroportuarias. Asimismo, el importe imputado a resultados en 2018 incluye, 26.700 miles de euros correspondientes a las subvenciones de capital asociadas a activos afectos a las operaciones civiles del aeropuerto de Murcia San Javier, interrumpidas una vez que el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia ha entrado en funcionamiento (ver nota 11).

Asimismo, se han imputado en la cuenta de pérdidas y ganancias, subvenciones que financian gastos de explotación por importe de 4.212 miles de euros (5.507 miles de euros en 2018) procedentes también de la financiación de proyectos con cargo a fondos europeos.

Subvenciones FEDER Aeropuertos

El detalle de las subvenciones brutas por programas operativos que han sido reconocidas en el patrimonio neto durante el ejercicio 2019 y 2018 es el siguiente (en miles de euros):

Concepto	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
Programa Operativo Economía basada en el Conocimiento	(7)	17.663
Subvención depuradora Aeropuerto de Menorca	193	-
Total fondos FEDER fondos	6.453	88.097

Al cierre del ejercicio 2019 el Grupo entiende cumplidas todas las condiciones necesarias para la percepción y disfrute de las subvenciones detalladas anteriormente.

26. Operaciones y saldos con partes vinculadas

26.1 Operaciones y saldos con empresas Asociadas y Multigrupo

El desglose de los saldos deudores y acreedores y el detalle de las transacciones efectuadas con empresas asociadas y multigrupo a 31 de diciembre de 2019 y 2018 es el siguiente:

Ejercicio 2019

Miles de euros							
Operaciones y saldos con partes vinculadas	Deudor	Deudas con sociedades puestas en equivalencia (Proveedor inmovilizado)	Acreedores varios	Adquisición de inmovilizado	Ingresos Prestación de servicios	Gastos Servicios recibidos	Ingresos financieros (Dividendos)
INECO	17	3.301	3.363	19.453	9.583	11.548	3.401
SACSA	139	-	-	-	1.034	-	4.570
AMP	4.951	-	-	-	7.272	7	12.703
AEROCALI	57	-	1.379	-	424	597	4.391
GROUP EAD	-	-	-	-	-	-	134
ESSP SAS	-	-	-	-	-	-	417
Total	5.164	3.301	4.742	19.453	18.313	12.152	25.616

Ejercicio 2018

Miles de euros							
Operaciones y saldos con partes vinculadas	Deudor	Deudas con sociedades puestas en equivalencia (Proveedor inmovilizado)	Acreedores varios	Adquisición de inmovilizado	Ingresos Prestación de servicios	Gastos Servicios recibidos	Ingresos financieros (Dividendos)
INECO	162	2.848	3.381	14.360	121	18.576	2.121
SACSA	122	-	-	-	931	-	6.796
AMP	3.793	-	-	-	5.764	10	10.772
AEROCALI	28	-	782	-	360	782	907
GROUP EAD	-	-	-	-	-	-	221
ESSP SAS	-	-	-	-	-	-	500
Total	4.105	2.848	4.163	14.360	7.176	19.368	21.317

Las transacciones con la empresa asociada INECO S.M.E.M.P., S.A. realizadas durante 2019 y 2018 por el Grupo se detallan a continuación:

Encomienda de Gestión de Servicios suscritos con la Entidad Pública Empresarial ENAIRe

Acuerdo de colaboración para la implantación o gestión de sistemas de navegación aérea, (CNS/ATM seguridad, vigilancia, etc.), elaboración de estudios y proyectos (Simulación Radioeléctrica, Procedimientos de vuelo, Sistemas de Red, Comunicaciones) y servicios de apoyo a las distintas unidades organizativas.

Contrato suscrito con la Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A.

Acuerdo de colaboración 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 medio ambiente, 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.

26.2 Operaciones y saldos con otras partes vinculadas

El detalle de los saldos y operaciones con otras partes vinculadas al cierre del ejercicio 2019 y 2018 es el siguiente:

Ejercicio 2019

	Deudor	Deudas a corto plazo	Acreeedores varios	Gastos	Adquisiciones de inmovilizado	Ingresos por prestación de servicios
Agencia Estatal de Meteorología (AEMET)(*)	1	-	8.623	38.723	-	-
Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) (*)	-	-	1.600	7.534	-	-
Ingeniería de Sistemas para la Defensa Española S.A. (ISDEFE)	12	978	470	2.330	10.200	2
Fundación ENAIRE	-	-	-	1.571	-	63
	13	978	10.693	50.158	10.200	65

(*) Incluye vuelos exonerados y déficit de Escuelas de Vuelo sin Motor hasta el 1 de octubre de 2019 que asumían estas agencias.

Ejercicio 2018

	Deudor	Deudas a corto plazo	Acreedores varios	Gastos	Adquisiciones de inmovilizado	Ingresos por prestación de servicios
Agencia Estatal de Meteorología (AEMET)(*)	1	-	7.351	37.097	-	-
Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AES) (*)	-	-	2.484	9.219	-	-
Ingeniería de Sistemas para la Defensa Española S.A. (ISDEFE)	5	1.458	461	3.113	10.040	7
Fundación ENAIRe	-	-	-	1.571	-	63
	6	1.458	10.296	51.000	10.040	70

(*) Incluye vuelos exonerados y déficit de Escuelas de Vuelo sin Motor que asumían estas agencias.

ENAIRe mantenía con la Agencia Estatal de Meteorología y con la Agencia Estatal de Seguridad Aérea el Acuerdo de 27 de diciembre de 1995 en Materia Económica por las Ayudas a la Navegación Aérea en Ruta, que a partir del 2 de octubre de 2019 ha perdido su vigor.

Las transacciones con la empresa ISDEFE corresponden a servicios prestados bajo la figura de "Encomienda de Gestión de Servicios" suscritos con la Entidad Pública Empresarial ENAIRe para la realización de actividades en materia de ingeniería de sistemas y consultoría dentro del ámbito de Navegación Aérea relativas a los sistemas CNS/ATM, programa Cesar, a las infraestructuras, seguridad y centros de control.

Por otro lado, ISDEFE viene prestando a Aena S.M.E., S.A. 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 de fecha 8 de noviembre de 2013:

- 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.

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.

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 S.M.E., S.A. 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.

La sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A., desde 2014, ha retribuido los servicios prestados por AEMET con un pago inicial de 7.500.000 €, por el periodo marzo-noviembre del citado año 2014, y pagos mensuales de 833.333 € desde entonces, lo que equivale a un pago que asciende a 10 millones de euros al año.

La Entidad Pública Empresarial ENAIRe es el único patrono de la Fundación ENAIRe, la cual es la encargada de gestionar la colección de obras de arte de ENAIRe.

A la aportación a la Fundación de 1.498 miles de euros registrada, se suma la aportación en especie por importe de 72,6 miles de euros que supone la cesión de uso gratuito del inmueble propiedad de ENAIRe en el que la Fundación desarrolla su actividad (ver nota 5.18).

27. Información segmentada

El Grupo identifica sus segmentos operativos en base a los informes internos que son base de revisión, discusión y evaluación regular por el Consejo de Administración, pues es la máxima autoridad en el proceso de toma de decisiones con el poder de destinar los recursos a los segmentos y evaluar su rendimiento.

De este modo, los segmentos que se han definido son los siguientes: Aeropuertos, Navegación Aérea y Otros.

El segmento de Aeropuertos recoge sustancialmente las operaciones del Grupo como gestor de los aeropuertos, identificadas en la actividad denominada Aeronáutica. Así mismo, 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.

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 Navegación Aérea recoge, fundamentalmente, las funciones de planificación, dirección, coordinación, explotación, conservación y administración del tráfico aéreo, de los servicios de telecomunicaciones e información aeronáutica, así como de las infraestructuras, instalaciones y redes de comunicaciones del sistema de navegación aérea. Todo esto, con el objetivo de que las aeronaves que se desplazan por el espacio aéreo español obtengan la máxima seguridad, fluidez, eficacia y puntualidad.

El segmento Otros integra la Unidad Corporativa de la Entidad dominante, que recoge la Deuda Financiera con Entidades de Crédito y el Crédito Espejo con Aena, así como las actividades

desarrolladas por la sociedades dependientes que integran el Grupo Aena: Desarrollo Internacional (coincidente con las operaciones de la subsidiaria Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. en las inversiones minoritarias en otros gestores aeroportuarios, principalmente en México, Colombia y Reino Unido) y la Sociedad Concesionaria del AIRM, “Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A.” se considera una única generadora de efectivo, e I+D+i ATM (coincide con las actividades de I+D+i en el ámbito del sistema de gestión del tráfico aéreo de la subsidiaria Centro de Referencia Investigación Desarrollo en Innovación ATM, A.I.E. encaminadas a mejorar las prestaciones del sistema de Navegación Aérea español).

Información geográfica de ventas

La distribución del importe neto de la cifra de negocios correspondiente a los ejercicios 2019 y 2018, distribuida por mercados geográficos, es la siguiente:

Mercados Geográficos	Miles de euros	
	2019	2018
España	4.952.515	4.830.563
Resto de países de la Unión Europea	258.750	227.549
Otros	8.758	7.084
Total	5.220.023	5.065.196

Información sobre principales clientes

El desglose de ventas a clientes externos a los que se les ha facturado durante el ejercicio importes iguales o superiores a 300 millones de euros es el siguiente:

Actividades	Volumen de negocio (miles de euros)	
	2019	2018
Ryanair DAC	444.574	421.469
Vueling Airlines, S.A.	426.430	399.407
Iberia	373.558	350.952
Total	1.244.562	1.171.828

Estados financieros segmentados (en miles de euros)

Ejercicio 2019

Conceptos	Segmentos							TOTAL
	Servicios Aeroportuarios	Comercial	Servicios inmobiliarios	Subtotal Aeropuertos	Servicios Navegación Aérea	Otros segmentos	Eliminaciones y Ajustes	
Importe neto de la cifra de negocios-	2.843.947	1.236.939	78.659	4.159.545	912.658	283.357	(135.537)	5.220.023
Clientes externos	2.843.331	1.236.939	78.659	4.158.929	781.733	279.478	-	5.220.140
Intersegmentos	616	-	-	616	130.925	3.879	(135.537)	(117)
Otros ingresos de explotación	49.248	10.852	1.462	61.562	9.195	2.270	(339)	72.688
TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	2.893.195	1.247.791	80.121	4.221.107	921.853	285.627	(135.876)	5.292.711
Aprovisionamientos	(170.206)	-	-	(170.206)	(36.341)	1.467.00	132.362	(75.652)
Gastos de personal	(352.579)	(41.056)	(9.245)	(402.880)	(571.279)	(55.524)	104	(1.029.579)
Amortización del inmovilizado	(602.261)	(99.073)	(15.651)	(716.985)	(92.915)	(66.329)	1.734	(874.495)
Otros gastos de explotación	(755.986)	(175.628)	(26.141)	(957.755)	(104.084)	(139.463)	3.367	(1.197.935)
Pérdidas y deterioros	(6.489)	(1.058)	(13.558)	(21.105)	220	237	(207)	(20.855)
TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN	(1.887.521)	(316.815)	(64.595)	(2.268.931)	(804.399)	(262.546)	137.360	(3.198.516)
RESULTADO DE LA EXPLOTACIÓN	1.005.674	930.976	15.526	1.952.176	117.454	23.081	1.484	2.094.195
EBITDA	1.607.935	1.030.049	31.177	2.669.161	210.369	89.410	(250)	2.968.690
Total Activos				14.029.776	1.189.159	8.373.769	(7.237.892)	16.354.813
Total Pasivos				7.374.163	296.777	6.438.179	(5.756.943)	8.352.176

Ejercicio 2018

Conceptos	Segmentos							TOTAL
	Servicios Aeroportuarios	Comercial	Servicios inmobiliarios	Subtotal Aeropuertos	Servicios Navegación Aérea	Otros segmentos	Eliminaciones y Ajustes	
Importe neto de la cifra de negocios-	2.754.248	1.153.674	67.035	3.974.957	992.268	240.161	(142.190)	5.065.196
Clientes externos	2.753.824	1.153.674	67.035	3.974.533	855.792	234.770	-	5.065.095
Intersegmentos	424	-	-	424	136.476	5.391	(142.190)	101
Otros ingresos de explotación	98.570	18.200	1.743	118.513	9.772	2.076	1.272	131.633
TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	2.852.818	1.171.874	68.778	4.093.470	1.002.040	242.237	(140.918)	5.196.829
Aprovisionamientos	(174.693)	-	-	(174.693)	(36.618)	-	136.231	(73.080)
Gastos de personal	(324.629)	(40.660)	(9.560)	(374.849)	(533.166)	(50.906)	83	(958.838)
Amortización del inmovilizado	(626.966)	(107.303)	(16.676)	(750.945)	(87.956)	(56.256)	1.549	(893.608)
Otros gastos de explotación	(703.885)	(175.178)	(22.150)	(901.213)	(97.759)	(109.390)	1.994	(1.106.368)
Pérdidas, deterioros y variación de provisiones	(55.732)	(3.998)	(525)	(60.255)	248	(204)	(57)	(60.268)
TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN	(1.885.905)	(327.139)	(48.911)	(2.261.955)	(755.251)	(216.756)	141.800	(3.092.162)
RESULTADO DE LA EXPLOTACIÓN	966.913	844.735	19.867	1.831.515	246.789	25.481	882	2.104.667
EBITDA	1.593.879	952.038	36.543	2.582.460	334.745	81.737	(667)	2.998.275
Total Activos				14.175.025	1.160.908	8.592.003	(7.514.476)	16.413.460
Total Pasivos				7.839.041	283.172	6.669.482	(6.028.396)	8.763.299

28. Hechos posteriores al cierre

No se han producido hechos significativos posteriores a la fecha del cierre del ejercicio y hasta la fecha de formulación, que hayan afectado a los estados financieros, diferentes de los que se mencionan a continuación:

- El 25 de febrero de 2020 el Consejo de Administración de Aena S.M.E., S.A., propuso a la Junta General Ordinaria de Accionistas prevista para el 31 de marzo de 2020, la distribución de un dividendo por acción de 7,58 euros, correspondiente al Resultado del ejercicio 2019. De este modo, ENAIRe recibiría en 2020: 579.901 mil euros de Aena S.M.E., S.A.. Posteriormente, el 24 de marzo de 2020 el Consejo de Administración de Aena S.M.E., S.A., desconvocó la Junta General Ordinaria de Accionistas del 31 de marzo de 2020, sine die, con motivo de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19.
- El día 11 de marzo de 2020 la Organización Mundial de la Salud (OMS) declaró la pandemia por la enfermedad COVID-19. El Gobierno de España, mediante el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, declaró posteriormente el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19. La Entidad prevé que las consecuencias que estas dos medidas van a tener sobre los ingresos van a ser muy significativos en el ejercicio 2020, pudiendo ocasionar que se registren importantes pérdidas de explotación en dicho ejercicio, implicando enormes riesgos económicos que afecten a la situación financiera.