

### III. OTRAS DISPOSICIONES

#### CORTES GENERALES

**13447** *Resolución de 26 de septiembre de 2017, aprobada por la Comisión Mixta para las Relaciones con el Tribunal de Cuentas, en relación con el Informe de fiscalización de las operaciones patrimoniales y de constitución de Aena-Aeropuertos, SA.*

La Comisión Mixta para las Relaciones con el Tribunal de Cuentas, en su sesión del día 26 de septiembre de 2017, a la vista del Informe remitido por ese Alto Tribunal acerca del Informe de fiscalización de las operaciones patrimoniales y de constitución de Aena-Aeropuertos, SA, acuerda:

Primero.

Asumir el contenido del citado Informe, así como sus conclusiones y sus recomendaciones.

Segundo.

Instar al Gobierno a:

– Que adopte las medidas necesarias para llevar a cabo las recomendaciones establecidas en este informe de fiscalización. Tanto por un lado estableciendo una mayor colaboración entre las entidades fiscalizadas y los registros públicos que han participado en la gestión del traspaso de titularidad del patrimonio de Aena a Aena Aeropuertos, y por otro lado, mejorando el inventario de las fincas que componen los recintos aeroportuarios.

– Garantizar una mayor colaboración entre Entidades y Registros para agilizar el proceso de inscripción de propiedades.

– Impulsar que las Entidades públicas mantengan la información patrimonial actualizada y se desarrollen sistemas de información, a efectos de agilizar la obtención de información por la alta dirección y centros de decisión para aumentar la efectividad en el uso de esa información en la toma de decisiones.

– Dictar las ordenes y medidas oportunas para que los Registros públicos, así como las Entidades del sector público estatal que tengan alguna competencia en relación a la inscripción en el Registro de la Propiedad a nombre de Aena Aeropuertos, S.A. de las fincas que conforman los recintos aeroportuarios, faciliten y agilicen la previa transmisión de la titularidad a favor de dicha Sociedad, con el fin de regularizar la situación patrimonial de Aena Aeropuertos, SA, tal y como recomienda el Tribunal de Cuentas. Es decisiva una mayor colaboración de esas Entidades y Registros para agilizar ese proceso.

Palacio del Congreso de los Diputados, 26 de septiembre de 2017.–El Presidente de la Comisión, Eloy Suárez Lamata.–El Secretario Primero de la Comisión, Vicente Ten Oliver.

**INFORME DE FISCALIZACIÓN DE LAS OPERACIONES PATRIMONIALES Y DE  
CONSTITUCIÓN DE AENA AEROPUERTOS, S.A.**

**EL PLENO DEL TRIBUNAL DE CUENTAS**, en el ejercicio de su función fiscalizadora establecida en los artículos 2.a), 9 y 21.3.a) de la Ley Orgánica 2/1982, de 12 de mayo, y a tenor de lo previsto en los artículos 12 y 14 de la misma disposición y concordantes de la Ley 7/1988, de 5 de abril de Funcionamiento del Tribunal de Cuentas, ha aprobado en su sesión de 30 de octubre de 2014, el **“Informe de Fiscalización de las operaciones patrimoniales y de constitución de Aena Aeropuertos, S.A.”**, y ha acordado su elevación a las Cortes Generales, según lo prevenido en el artículo 28.4 de la Ley de Funcionamiento.

## ÍNDICE

### I.- INTRODUCCIÓN.

- I.1.- INICIATIVA DEL PROCEDIMIENTO.
- I.2.- OBJETO Y ALCANCE DE LA FISCALIZACIÓN.
- I.3.- ANTECEDENTES y RÉGIMEN JURÍDICO.
- I.4.- TRÁMITE DE ALEGACIONES.

### II.- RESULTADOS DE LA FISCALIZACIÓN.

#### II.1. ANÁLISIS DE LOS ASPECTOS ECONÓMICO-PATRIMONIALES.

- II.1.1.- Operaciones patrimoniales.
- II.1.2.- Tratamiento dado al endeudamiento.

#### II.2. ANÁLISIS DE LA TRANSFORMACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO AEROPORTUARIO.

- II.2.1.- Transformación en bienes patrimoniales de los recintos aeroportuarios. Problemática registral.
- II.2.2.- Transformación de concesionarios en arrendatarios.

#### II.3.- ANÁLISIS DE LA SEGREGACIÓN DE LAS ACTIVIDADES.

- II.3.1.- Prestación de servicios entre Aena Aeropuertos, S.A. y AENA..
- II.3.2.- Gestión de los recursos humanos.
- II.3.3.- Segregación de sistemas de tecnología de información y de comunicación.

### III.- CONCLUSIONES.

### IV.- RECOMENDACIONES.

-----

### ANEXOS.

<b>SIGLAS Y ACRÓNIMOS</b>	
AENA	ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA.
AFIS	SERVICIOS DE INFORMACIÓN DE VUELO DE AERÓDROMO
ATS	SERVICIO DE CONTROL DE TRANSITO AÉREO
BEI	BANCO EUROPEO DE INVERSIONES
C/P	CORTO PLAZO
CNS	SERVICIO DE COMUNICACIONES NAVEGACIÓN Y VIGILANCIA
DGAC	DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL
EHA	ECONOMÍA Y HACIENDA
ICO	INSTITUTO DE CRÉDITO OFICIAL
INECO	INGENIERÍA Y ECONOMÍA EL TRANSPORTE, S.A.
L/P	LARGO PLAZO
LPAP	LEY 33/2003, DE 3 DE NOVIEMBRE, DEL PATRIMONIO DE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS
LSC	LEY SOCIEDADES DE CAPITAL
m <sup>2</sup>	METROS CUADRADOS
PGC	PLAN GENERAL DE CONTABILIDAD
PPT	PLIEGO PRESCRIPCIONES TÉCNICAS
PSDV	PLAN SOCIAL DE DESVINCULACIÓN VOLUNTARIA
RDL	REAL DECRETO-LEY

## I.- INTRODUCCIÓN

### I.1.- INICIATIVA DEL PROCEDIMIENTO

La “Fiscalización de las operaciones patrimoniales y de constitución de Aena Aeropuertos, S.A.” se ha llevado a cabo a iniciativa del Tribunal de Cuentas y se incluyó en el Programa de Fiscalizaciones para el año 2013, aprobado por el Pleno del Tribunal de Cuentas el 20 de diciembre de 2012, referida a los ejercicios 2011 y 2012. Posteriormente, el Pleno acordó ampliar las actuaciones al ejercicio 2013, modificando el 26 de junio de 2014 las Directrices Técnicas que previamente había aprobado el 27 de junio de 2013, con arreglo a las cuales se ha desarrollado la fiscalización.

### I.2.- OBJETO Y ALCANCE DE LA FISCALIZACIÓN

La fiscalización es de tipo “integral” incluyendo aspectos de fiscalizaciones de cumplimiento, financieras y operativas o de gestión. El objetivo general de la fiscalización ha sido el análisis de las operaciones relacionadas con la constitución y entrada en funcionamiento de Aena Aeropuertos, S.A., así como la evaluación del grado de vinculación de los procesos y procedimientos de esta Sociedad con los de la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (en adelante AENA) en los ejercicios 2011, 2012 y 2013; dentro de ese marco general, la fiscalización se ha desarrollado de acuerdo con los siguientes objetivos:

- I. Verificar que el traspaso de los activos y pasivos se ha hecho adecuadamente, comprobando en particular:
  - a. Que todos los activos y pasivos que corresponden a la gestión aeroportuaria han sido traspasados.
  - b. La razonabilidad de la valoración de los activos y pasivos traspasados y su coherencia con el valor de su patrimonio neto.
  - c. La razonabilidad de los registros contables.
- II. Analizar la transformación del dominio público aeroportuario en bienes patrimoniales, comprobando especialmente el cumplimiento de las obligaciones derivadas de lo establecido en el Real Decreto-ley 13/2010 de 3 de diciembre, de actuaciones en el ámbito fiscal, laboral y liberalizadoras para fomentar la inversión y la creación de empleo, que abordó la reforma del ámbito de la gestión aeroportuaria (en adelante RDL 13/2010).
- III. Analizar las relaciones jurídicas existentes entre AENA y Aena Aeropuertos, S.A. derivadas de la actividad ordinaria de la Sociedad; partiendo de la situación a 31 de mayo de 2011, analizando las operaciones entre ambas Entidades en los ejercicios 2011, 2012 y 2013 en aspectos tanto de relevancia jurídica como económica y evaluando la situación final a 31 de diciembre de 2013.

- IV. Analizar el grado de vinculación de los procesos con los que Aena Aeropuertos, S.A. desarrolla su actividad con los de su matriz AENA.

En el curso de los trabajos no han surgido cuestiones relacionadas con las previsiones contenidas en la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres.

El periodo objeto de fiscalización es el comprendido entre los ejercicios 2011 y 2013; no obstante, las comprobaciones han sido ampliadas a ejercicios anteriores o posteriores en aquellos aspectos que se ha considerado conveniente para el adecuado cumplimiento de los objetivos de la fiscalización.

En el desarrollo de las actuaciones fiscalizadoras no se han producido limitaciones al alcance que hayan impedido cumplir los objetivos previstos. La Sociedad ha prestado una adecuada colaboración en el desarrollo de los trabajos de esta fiscalización. A fecha de elaboración de este Informe, Aena Aeropuertos, S.A. había rendido a este Tribunal sus cuentas anuales en su debido plazo.

En la ejecución de los trabajos se han aplicado las normas y principios de fiscalización habitualmente seguidos en el Tribunal de Cuentas y, en particular, las “Normas de Fiscalización del Tribunal de Cuentas” aprobadas por su Pleno el 23 de diciembre de 2013.

### **I.3.- ANTECEDENTES<sup>1</sup> Y RÉGIMEN JURÍDICO**

El proceso de modernización del modelo de gestión aeroportuaria en España se ha dirigido a la separación de las funciones de gestión aeroportuaria y de navegación aérea, con el objetivo de mejorar la eficiencia y eficacia de nuestro sistema aeroportuario. Este proceso se inició con una reforma estructural en el ámbito de la navegación aérea, a través de la Ley 9/2010, de 14 de abril, por la que se regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, se establecen las obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios y se fijan determinadas condiciones laborales para los controladores de tránsito aéreo, en la que ya se identificó una clara separación entre los gestores aeroportuarios y los proveedores de servicios de navegación aérea. Asimismo, se abrió la puerta a que actuaran otros proveedores civiles distintos de AENA.

Un segundo paso en el proceso de segregación se articuló en el RDL 13/2010 que, con el objetivo de incrementar nuestros niveles de eficacia y eficiencia en la gestión, rentabilizar las inversiones realizadas y conseguir el máximo aprovechamiento de las infraestructuras aeroportuarias, preveía la creación de Aena Aeropuertos, S.A. a quien se transferiría la titularidad de la red de aeropuertos de AENA para su gestión y explotación. A la fecha de constitución de Aena Aeropuertos, S.A. y a la del traspaso efectivo de la actividad aeroportuaria, esa red de aeropuertos estaba formada por 47 aeropuertos y 2 helipuertos.

---

<sup>1</sup> El 5 de julio de 2014 ha entrado en vigor el Real Decreto-ley 8/2014, de 4 de julio, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia. Entre las medidas adoptadas se encuentra el cambio de denominación de Aena Aeropuertos, S.A. por “Aena, S.A.” y el de AENA por “ENAIRE”. Asimismo, en el ejercicio 2014 se ha cambiado la denominación del aeropuerto Madrid-Barajas por el de “Adolfo Suárez Madrid-Barajas”. Dado que esto ha sucedido fuera del ámbito temporal de la fiscalización en el Informe se han mantenido las denominaciones vigentes a 31 de diciembre de 2013.

El artículo 7 del RDL 13/2010 habilitaba al Consejo de Ministros para que, antes del 28 de febrero de 2011, procediera a la constitución de Aena Aeropuertos, S.A., (en adelante la Sociedad). El Acuerdo del Consejo de Ministros de 25 de febrero de 2011 autorizó la constitución de la Sociedad, según lo previsto en el artículo 166 de la Ley 33/2003 de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas (en adelante LPAP). El citado artículo 7 del RDL 13/2010, entre otros aspectos, establece que:

- Inicialmente, la totalidad del capital social de la Sociedad corresponde a AENA, la cual conservará en todo caso la mayoría de dicho capital, pudiendo enajenar el resto de conformidad con lo establecido en la LPAP.
- Además de cualquier otra función que pudiera atribuirle el Consejo de Ministros, la Sociedad “asumirá el conjunto de funciones y obligaciones que actualmente ejerce ... AENA en materia de gestión y explotación de los servicios aeroportuarios, así como cualesquiera otras que la normativa nacional o internacional atribuya a los gestores aeroportuarios, en relación a la red de aeropuertos integrada por los aeropuertos y helipuertos gestionados por AENA en el momento de entrada en vigor de este Real Decreto-ley”.

El Régimen jurídico de Aena Aeropuertos, S.A. se regula con carácter general en el artículo 8 del RDL 13/2010, que establece:

“Sin perjuicio de lo establecido en la normativa administrativa de aplicación en materia presupuestaria, patrimonial, contable y de control financiero, «Aena Aeropuertos, S.A.» se registrará por lo dispuesto en la legislación mercantil con las siguientes especialidades:

a) Aplicará el mismo régimen de contratación previsto para la entidad pública empresarial AENA, teniendo la consideración entre sí y con respecto a la Administración General del Estado de empresas asociadas a los efectos de la Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales (Ley 31/2007).

b) Tendrá la condición de beneficiaria de las expropiaciones vinculadas con las infraestructuras aeroportuarias atribuidas a su gestión. Los bienes expropiados se integrarán en el patrimonio de «Aena Aeropuertos, S.A.».

c) Las obras de nueva construcción, reparación y conservación que realice en el ámbito de los aeropuertos y de su zona de servicio no estarán sometidas a licencia ni a otros actos de control preventivo municipal.

d) Se subroga en todos los contratos laborales suscritos por la entidad pública empresarial AENA con respecto al personal dedicado de manera principal a las actividades aeroportuarias que se le atribuyan en el momento en que comience a ejercer de manera efectiva sus funciones y obligaciones conforme a lo establecido en la disposición transitoria primera. Dicho personal se seguirá rigiendo por los convenios colectivos vigentes, respetándose la antigüedad y cualquier otro derecho que tengan consolidado cuando la sociedad comience a ejercer sus funciones.”

En materia laboral, el traspaso de la plantilla de la Dirección de Aeropuertos de AENA a la nueva Sociedad constituye un supuesto de sucesión de empresa al que se refiere el artículo 44 del Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores.

El régimen jurídico aplicable a su información financiera se encuentra, fundamentalmente, en el Código de Comercio; el Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Plan General de Contabilidad (PGC) y la Orden EHA/733/2010 de 25 de marzo sobre aspectos contables de empresas públicas que operan en determinadas circunstancias.

Los apartados 1 y 2 del artículo 9 del RDL 13/2010 recogen, en relación con el patrimonio aeroportuario, que cualquier bien de dominio público estatal adscrito a AENA que no estuviera afecto a los servicios de navegación aérea dejará de tener naturaleza de bien de dominio público, afectando, fundamentalmente, a los bienes inmuebles incluidos en los recintos aeroportuarios.

El RDL 13/2010 establece en su disposición transitoria tercera que cuando la Sociedad comenzara a ejercer de manera efectiva sus funciones y obligaciones, los expedientes de responsabilidad patrimonial continuarían siendo instruidos y resueltos por AENA, siendo las consecuencias económicas derivadas de estos expedientes sufragadas por Aena Aeropuertos, S.A. cuando fueran imputables a la actividad aeroportuaria; que la Sociedad asumiría todos los derechos y obligaciones de AENA en su condición de beneficiaria de las expropiaciones vinculadas a las infraestructuras aeroportuarias; y que la Sociedad se subrogaría en todos los contratos de cualquier naturaleza relacionados con la gestión aeroportuaria suscritos por AENA. Asimismo, esta disposición transitoria tercera prevé la transformación de las concesiones sobre lo que hasta entonces era dominio público aeroportuario en contratos de arrendamiento sobre los bienes patrimoniales en que quedaban convertidos aquellos bienes, en las mismas condiciones, términos y plazos vigentes siempre que preste su conformidad el concesionario.

Para la constitución de Aena Aeropuertos, S.A. se emitieron 61 acciones de mil euros, suscritas y desembolsadas íntegramente por AENA; produciéndose la inscripción en el Registro Mercantil el 31 de mayo de 2011. El 6 de junio de 2011 AENA, como socio único, aprobó el desdoblamiento de las acciones, que pasaron a ser 6.100 acciones de 10 euros.

El 3 de junio de 2011, de acuerdo a lo previsto en el artículo 9 del RDL 13/2010, el Consejo de Ministros aprobó una ampliación del capital de Aena Aeropuertos, S.A. consistente en la emisión de 149.993.900 acciones de 10 euros de valor nominal con una prima de emisión de 1.100.868 miles de euros, suscrita íntegramente por AENA y desembolsada mediante la aportación de la totalidad de bienes, derechos, deudas y obligaciones afectos a las actividades de gestión aeroportuaria, incluidos los servicios de tránsito aéreo de aeródromo. Los activos y pasivos aportados se valoraron por su valor neto contable excepto los activos correspondientes a las inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, multigrupo y asociadas que se incorporaron a su valor de consolidación en el Grupo AENA a la fecha de realización efectiva de la operación, el 8 de junio de 2011, fecha de comienzo del ejercicio del objeto social de Aena Aeropuertos, S.A. determinada por la Orden del Ministerio de Fomento 1525/2011, en desarrollo de lo previsto en la disposición transitoria segunda del RDL 13/2010.

El objeto social de la nueva Sociedad que figura en sus estatutos incluye, entre otras, las siguientes actividades:

- a) La ordenación, dirección, coordinación, explotación, conservación, administración y gestión de aeropuertos de interés general y titularidad estatal y de los helipuertos gestionados por AENA, y de los servicios afectos a ellos.
- b) La coordinación, explotación, conservación, administración y gestión de las zonas civiles de las bases aéreas abiertas al tráfico civil y de los aeropuertos de utilización conjunta.
- c) El diseño y elaboración de los proyectos, ejecución, dirección y control de las inversiones en infraestructuras e instalaciones a que se refieren las letras a) y b) anteriores y en bienes destinados a la prestación de los servicios de tránsito aéreo de aeródromo adscritos a dichas infraestructuras aeroportuarias.
- d) Cuantas actividades mercantiles estén directa o indirectamente relacionadas con el transporte aéreo, incluida la gestión de instalaciones aeroportuarias fuera del territorio español y cualquier otra actividad anexa o complementaria que permita rentabilizar las inversiones.

Por último, los estatutos establecen que el objeto social podrá realizarse por la Sociedad directamente o mediante la creación de sociedades mercantiles; concretamente, la gestión individualizada de aeropuertos podrá realizarse a través de sociedades filiales o por concesión de servicios.

En línea con lo anterior, el artículo 10 del RDL 13/2010 prevé, además de la entrada de capital privado en la Sociedad, otras posibilidades de participación del sector privado en la gestión de los aeropuertos y helipuertos gestionados por AENA en el momento de su entrada en vigor, el 3 de diciembre de 2010. Así, recoge la posibilidad de la explotación individualizada de aeropuertos mediante un contrato de concesión de servicios aeroportuarios, en el que el concesionario asuma la gestión del aeropuerto a su propio riesgo y ventura, o mediante la creación por acuerdo del Consejo de Ministros de sociedades filiales, a las que se les aplicará el mismo régimen jurídico previsto para la Sociedad en el artículo 8 del RDL 13/2010.

En este sentido, se constituyeron en julio de 2011 dos sociedades filiales: Concesionaria del aeropuerto de Barcelona-el Prat, S.A. y Concesionaria del aeropuerto de Madrid-Barajas, S.A. con su creación se pretendía separar la gestión de los aeropuertos de Barcelona-el Prat y de Madrid-Barajas del resto de los aeropuertos de la red de Aena Aeropuertos, S.A., otorgarles el contrato de concesión cuando aún fueran íntegramente de titularidad estatal y, posteriormente, mediante ampliaciones de capital, traspasar el control del 90,05% del capital a socios privados, dando así entrada en la gestión al sector privado.

Para el desarrollo del nuevo modelo de gestión de la actividad aeroportuaria que se estaba implantando, AENA licitó, entre los meses de febrero y junio de 2011, distintos contratos de asistencia técnica. En primer lugar, uno para el “servicio de asistencia técnica para el asesoramiento estratégico en el desarrollo e implantación del nuevo modelo de gestión aeroportuaria”; y, casi simultáneamente, otro de “servicio de asistencia jurídica a la entidad pública empresarial AENA en el proceso de transformación previsto en el RDL 13/2010, de actuaciones

en el ámbito fiscal, laboral y liberalizadoras para fomentar la inversión y la creación de empleo”; posteriormente, se sacó a licitación un contrato para los “servicios de banca de inversión en el desarrollo e implantación del nuevo modelo de gestión aeroportuaria”; por último, se licitó el “servicio para la valoración económica independiente en el desarrollo e implantación del nuevo modelo de gestión aeroportuario”. Estos contratos se centraban en los aspectos de la venta de parte del capital de la nueva Sociedad a terceros, creación de sociedades filiales aeroportuarias y contratos de concesión aeroportuaria.

Al cierre del ejercicio 2013, estos contratos estaban liquidados. Sus importes de licitación, adjudicación y ejecución son los siguientes:

(en miles de euros)

Contrato	Importe		
	Licitación	Adjudicación	Ejecución
Servicio de asistencia técnica para el asesoramiento estratégico en el desarrollo e implantación del nuevo modelo de gestión aeroportuaria	2.600	1.900	1.685
Servicio de asistencia jurídica a la entidad pública empresarial AENA en el proceso de transformación previsto en el RDL 13/2010, de actuaciones en el ámbito fiscal, laboral y liberalizadoras para fomentar la inversión y la creación de empleo	1.300	699	368
Servicios de banca de inversión en el desarrollo e implantación del nuevo modelo de gestión aeroportuaria	2.000	2.000	310
Servicio para la valoración económica independiente en el desarrollo e implantación del nuevo modelo de gestión aeroportuario	600	440	324
<b>TOTAL</b>	<b>6.500</b>	<b>5.039</b>	<b>2.687</b>

El menor importe en la ejecución de estos contratos se debe, fundamentalmente, a que no se llegó a ejecutar la parte relativa a la venta de parte del capital a terceros y tampoco se necesitó que se terminaran los trabajos relativos a la puesta en marcha de concesiones sobre las infraestructuras aeroportuarias, ya que en el ejercicio 2012 se decidió abandonar la estrategia de concesionar las infraestructuras aeroportuarias.

Posteriormente, en el ejercicio 2013 se licitaron dos contratos de servicios de asistencia técnica orientados al proceso de venta de parte del capital de Aena Aeropuertos, S.A. a terceros: el de “Servicios de asesoría jurídica a AENA en el proceso de enajenación del capital de Aena Aeropuertos, S.A.” -que se licitó por 400 miles de euros y se adjudicó por 95 miles- y el de “Servicio de asesoramiento financiero en el proceso de privatización de Aena Aeropuertos, S.A.” - que se licitó por 600 miles y se adjudicó por 200 miles.

## I.4.- TRÁMITE DE ALEGACIONES

Dando cumplimiento a lo establecido en el artículo 44 de la Ley 7/1988, de Funcionamiento del Tribunal de Cuentas, las actuaciones practicadas fueron puestas de manifiesto a AENA y a Aena Aeropuertos, S.A., así como a los que fueron Presidentes de estas Entidades durante el periodo fiscalizado.

Se ha recibido un escrito del Presidente de la Sociedad, que se acompaña a este Informe. Las alegaciones formuladas han sido analizadas y valoradas, habiéndose modificado el texto del Informe en los casos en que se ha considerado oportuno aceptar el contenido de las alegaciones. Cuando se ha entendido que las alegaciones formuladas constituyen meras explicaciones o comentarios de hechos o situaciones descritos en el Informe así como de otros a los que no se hace referencia en él no se ha efectuado ninguna modificación en el texto. En todo caso, el resultado definitivo de la fiscalización es el expresado en el presente Informe, con independencia de las consideraciones que se hayan manifestado en alegaciones.

## II.- RESULTADOS DE LA FISCALIZACIÓN

### II.1. ANÁLISIS DE LOS ASPECTOS ECONÓMICO-PATRIMONIALES

#### II.1.1.- Operaciones patrimoniales

En desarrollo del artículo 9 del RDL 13/2010, el Acuerdo del Consejo de Ministros de 25 de febrero de 2011 dispuso que se efectuaría un traspaso generalizado de los elementos de patrimonio que tuvieran relación con la gestión aeroportuaria, estableciendo que se integrarían en Aena Aeropuertos, S.A. “la totalidad de los bienes, derechos, deudas y obligaciones de AENA” que a esa fecha estaban “afectos al desarrollo de actividades aeroportuarias, comerciales y a otros servicios estatales vinculados a la gestión aeroportuaria, incluidos los de tránsito de aeródromo”, recogiendo también “los afectos a la actividad de aprobación de los proyectos constructivos de las inversiones aeroportuarias de las infraestructuras cuya explotación se atribuye a Aena Aeropuertos, S.A. y a la facilitación y coordinación de franjas horarias, así como a cualquier otra actividad relacionada con la gestión aeroportuaria que no forme parte del objeto social de Aena Aeropuertos, S.A.”.

Como se ha señalado, Aena Aeropuertos, S.A. quedó constituida el 31 de mayo de 2011 con un capital de 61 miles de euros, íntegramente suscrito y desembolsado por su único accionista, AENA; el 6 de junio de 2011 la Junta General de accionistas aprobó una ampliación de capital por 1.499.939 miles con una prima de emisión de 1.100.868 miles, lo que supuso un incremento patrimonial de 2.600.807 miles. La totalidad de la ampliación fue suscrita por AENA, realizándose el 8 de junio de 2011 el desembolso total mediante la aportación no dineraria de los activos y pasivos relacionados con la actividad de gestión aeroportuaria que venía desarrollando AENA. Se ha verificado el adecuado traspaso de los activos y pasivos y su razonabilidad contable. El detalle de la aportación no dineraria por grupos y subgrupos de partidas del balance de situación es el siguiente:

<b>ACTIVOS</b>	(Miles de euros)
<b>Activos no corrientes</b>	
Inmovilizado intangible	81.257
Inmovilizado material	15.871.872
Inversiones financieras a L/P	201.051
Activos por impuestos diferidos	51.502
<b>Total activos no corrientes</b>	<b>16.206.682</b>
<b>Activos corrientes</b>	
Existencias	5.033
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	410.469
Inversiones financieras a C/P	8.807
Ajustes por periodificación	1.172
Efectivos y otros activos líquidos	991
<b>Total activos corrientes</b>	<b>426.472</b>
<b>Total activos</b>	<b>16.632.154</b>

<b>PASIVOS</b>	(Miles de euros)
<b>Pasivos no corrientes</b>	
Provisiones a L/P	228.598
Deudas con empresas del grupo y asociadas a L/P	11.289.895
Pasivos por impuestos diferidos	212.460
<b>Total pasivos no corrientes</b>	<b>11.730.953</b>
<b>Pasivo corriente</b>	
Provisiones a C/P	107.431
Deudas con empresas del grupo y asociadas a C/P	677.494
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	440.668
Otros pasivos financieros	596.633
<b>Total pasivo corriente</b>	<b>1.822.226</b>
<b>Total pasivo</b>	<b>13.553.179</b>

<b>Patrimonio neto</b>	(Miles de euros)
Capital y reservas	2.600.807
Subvenciones, donaciones	478.168
<b>Total patrimonio neto</b>	<b>3.078.975</b>

El Inmovilizado material e intangible aportado se correspondía, en su práctica totalidad, con derechos de cualquier naturaleza que pertenecían a AENA sobre los terrenos, construcciones y

equipamiento de los siguientes aeropuertos, aeródromos y bases aéreas gestionados o utilizados en su actividad de gestión aeroportuaria:

- a) Aeropuertos de uso propio, aquellos en que todo el recinto aeroportuario es de uso civil: A Coruña, Alicante, Almería, Asturias, Barcelona, Bilbao, Burgos, Córdoba, El Hierro, Fuerteventura, Girona, Granada, Huesca Pirineos, Ibiza, Jerez de la Frontera, La Gomera, La Palma, Logroño, Madrid-Barajas, Melilla, Menorca, Palma de Mallorca-Son Bonet, Pamplona, Reus, Sabadell, San Sebastián, Santander, Sevilla, Tenerife Sur, Valencia, Vigo y Vitoria.
- b) Aeropuertos de uso conjunto con el Ministerio de Defensa, con parte del recinto aeroportuario de uso civil: Gran Canaria-Gando, Lanzarote, Tenerife Norte, Madrid-Cuatro Vientos, Málaga, Palma de Mallorca-Son Sant Joan, Santiago y Zaragoza.
- c) Bases aéreas y aeródromos militares abiertos al uso civil: Talavera la Real (Badajoz), Matacán (Salamanca), San Javier (Murcia), Villanubla (Valladolid), Los Llanos (Albacete), León y Torrejón de Ardoz (Madrid)
- d) Los helipuertos de Ceuta y Algeciras.

Respecto de los aeropuertos de uso propio y la parte civil de los aeropuertos de uso conjunto con el Ministerio de Defensa, la aportación incluía la totalidad de los terrenos e instalaciones de titularidad estatal comprendidos en el correspondiente recinto aeroportuario, con exclusión de los terrenos pertenecientes al dominio público marítimo terrestre, respecto de los cuales la aportación se limitaba al derecho de ocupación y utilización. En relación con las bases aéreas y aeródromos militares abiertos al uso civil, la aportación recogía los derechos de uso de los terrenos, edificios y construcciones de titularidad de AENA situados en la base o aeródromo. Por último, en el caso de los helipuertos se aportaba el derecho concesional y los edificios y construcciones de titularidad de AENA existentes en los helipuertos.

Las Inversiones financieras a L/P traspasadas se correspondían con los créditos a empresas del grupo y las acciones y participaciones de las que AENA venía siendo titular en Aena Desarrollo Internacional, S.A.; Centros Logísticos Aeroportuarios, S.A.; Restauración de Aeropuertos Españoles, S.A.; y Barcelona Regional Agencia Metropolitana de Desenvolupament Urbanistic i d'Infraestructures, S.A.

Las subvenciones de capital traspasadas se referían, fundamentalmente, a la cofinanciación por la Unión Europea de proyectos de construcción realizados en los aeropuertos objeto de traspaso.

Los Deudores, Acreedores y Provisiones traspasados eran los correspondientes a la gestión aeroportuaria. Las Provisiones eran, fundamentalmente, las referidas a la insonorización por ruido, actuaciones medioambientales, justiprecio e intereses de demora de expropiaciones y compromisos con el personal. Los Impuestos diferidos (activos y pasivos) se referían a diferencias entre criterios de imputación contable y fiscales debidas a aspectos como la amortización de activos. La partida de Otros pasivos financieros incluía las deudas pendientes a la fecha de la aportación con los proveedores del inmovilizado traspasado y con fianzas recibidas en garantía de la cobertura de obligaciones adquiridas por terceros y vinculadas con la prestación de servicios de gestión aeroportuaria.

El principal componente de las Deudas con empresas del grupo a C/P y a L/P se corresponde con la parte de la deuda pendiente de amortizar que había suscrito AENA con entidades financieras para soportar los costes derivados del negocio aeroportuario; en este caso, no se produjo una transmisión de los contratos de financiación con las entidades financieras, cuya titularidad mantuvo AENA, sino que con la entrega de los activos y pasivos Aena Aeropuertos, S.A. reconoció una deuda a favor de AENA que contablemente se registró como Deudas con empresas del grupo. El análisis de la deuda se expone en el siguiente subepígrafe de este Informe.

Las subvenciones percibidas para adquisición o construcción de activos, provisiones, impuestos y retribuciones a largo plazo al personal, se traspasaron en función de los activos, pasivos o personal transferidos a Aena Aeropuertos, S.A.

De acuerdo con la norma de registro y valoración 21ª del PGC, referida a las aportaciones no dinerarias a una empresa del grupo, Aena Aeropuertos, S.A. contabilizó la operación de traspaso por el valor neto contable de los elementos patrimoniales a la fecha de la aportación calculado de acuerdo con las Normas para la Formulación de las Cuentas Anuales Consolidadas.

El artículo 182 de la LPAP, en el caso de aportaciones no dinerarias efectuadas por la Administración General del Estado o sus organismos públicos a las sociedades mercantiles estatales, dispone que se sustituya el informe de expertos independientes previsto en el artículo 66 del Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital (LSC), por la tasación prevista en el artículo 114 de la LPAP. Al amparo de esta normativa, AENA elaboró un informe de valoración de los activos y pasivos objeto de la aportación no dineraria (en adelante informe de valoración).

De acuerdo con lo establecido en la LPAP y la LSC se requeriría la elaboración del informe de valoración para la cuantificación del valor de la aportación patrimonial, la elevación de la operación a escritura pública y su inscripción en el Registro Mercantil; en consecuencia, el informe de valoración elaborado por AENA se aprobó el 23 de mayo de 2011 por su Consejo de Administración, elevando posteriormente la aportación no dineraria a escritura pública e inscribiéndola en el Registro Mercantil, todo ello de acuerdo con lo establecido en la LPAP y la LSC.

El informe de valoración incluyó los activos y pasivos objeto de traspaso y su valoración, partiendo de los datos que figuraban a 31 de diciembre de 2010 en el sistema de contabilidad de costes de AENA. Sobre estos datos, AENA realizó una serie de ajustes para llegar a la situación estimada a 31 de mayo de 2011, fecha prevista para la realización del traspaso de la actividad a Aena Aeropuertos, S.A. y de comienzo de sus operaciones. La mayoría de los ajustes de los activos y pasivos tuvieron como contrapartida la ya mencionada deuda de Aena Aeropuertos, S.A. con AENA, aunque una parte menor de los ajustes se realizaron contra el patrimonio neto de la Sociedad. El siguiente cuadro resume los ajustes realizados:

(en miles de euros)

CONCEPTO	Activo	Pasivo	Patrimonio Neto
<b>Valoración total a 31/12/2010</b>	<b>16.596.560</b>	<b>(13.442.411)</b>	<b>(3.154.149)</b>
Traspaso de elementos de tránsito de aeródromo	202.523	(202.523)	
Traspaso de obras de arte a AENA	(8.724)	8.724	
Créditos fiscales por bases imponibles negativas	(342.147)	342.147	
Adecuación a la valoración a efectos de consolidación de las inversiones financieras a L/P.	26.190	(7.857)	(18.333)
Estimación del resultado de los cinco primeros meses de 2011		(127.315)	127.315
Reclasificación de subvenciones de capital a efectos del cálculo del valor de los fondos propios a traspasar		(444.360)	444.360
<b>Valoración total estimada a 31/05/2011</b>	<b>16.474.402</b>	<b>(13.873.595)</b>	<b>(2.600.807)</b>

El ajuste por 202.523 miles de euros relativos a los activos de tránsito aéreo de aeródromo se realizó en cumplimiento del artículo 9 del RDL 13/2010, que preveía el traspaso de AENA a Aena Aeropuertos, S.A. de los activos "afectos a los servicios de tránsito aéreo de aeródromo". La delimitación de los activos afectos a ese servicio se estableció en base a un acuerdo de asignación y traspaso de activos entre AENA y Aena Aeropuertos, S.A. En febrero de 2011 se configuró un grupo integrado por representantes de las Direcciones de Navegación Aérea y de Aeropuertos de AENA para la identificación de los activos afectos al desarrollo de los servicios de tránsito aéreo que se debían traspasar a la nueva Sociedad.

El ajuste relativo a las obras de arte (8.724 miles de euros) se debió a que, en su gran mayoría, se encontraban en AENA a 31 de diciembre de 2010 imputadas a la División de Aeropuertos, atendiendo al criterio de situación física de las obras. A efectos de la segregación, dado que los activos no tenían relación directa con el negocio aeroportuario, se optó porque permanecieran en AENA.

Los ajustes relativos a los créditos fiscales se correspondían con las bases imponibles negativas generadas por el negocio aeroportuario susceptibles de compensación en ejercicios siguientes que al cierre de 2010 estaban imputadas en AENA a la Dirección de Aeropuertos. AENA consideró que debería conservarlos bajo su titularidad, ya que la normativa tributaria, artículos 83 a 96 del texto refundido de la Ley del impuesto de sociedades, aprobado por Real Decreto Legislativo 4/2004 de 5 de marzo, solo prevé el traspaso de las bases imponibles negativas en casos de segregación de una entidad cuando esta se extingue con la segregación.

De acuerdo con la norma de registro y valoración 21ª del PGC, los elementos patrimoniales que constituyen las aportaciones no dinerarias a una empresa del grupo se deben valorar a estos efectos por el valor contable en las cuentas anuales consolidadas. El ajuste recoge, por una parte, la diferencia entre la valoración que figuraba en la contabilidad de AENA a 31 de diciembre de 2010 y la valoración que figuraba a esa fecha en los estados financieros consolidados del Grupo AENA de las filiales Centros Logísticos Aeroportuarios, S.A., Aena Desarrollo Internacional, S.A. y

Restauración de Aeropuertos Españoles, S.A., por un importe de 26.190 miles de euros; y, por otra, el impuesto diferido por el impacto fiscal que surge de esta diferencia de consolidación, por importe de 7.857 miles.

Asimismo, se incluye en el cálculo del patrimonio neto el efecto de los resultados estimados de los cinco primeros meses de 2011 hasta la fecha prevista del comienzo de las operaciones, que se valoraron en 127.315 miles de euros; aunque el dato efectivamente incluido para la aportación fue de 126.497 miles, no existe una desviación significativa entre ambas cifras.

La reclasificación de las subvenciones de capital se debió a que la valoración que se realizaba era la del patrimonio neto contable que iba a constituir los fondos propios (capital y prima de emisión) de la nueva Sociedad, por lo que estas subvenciones se habían de extraer al proceder de terceros que no son socios de Aena Aeropuertos, S.A.

Con posterioridad a la fecha de traspaso de activos y pasivos, en el ejercicio 2012 Aena Aeropuertos, S.A. procedió a la modificación de la vida útil estimada de sus elementos de Inmovilizado material con el objetivo de adecuar la vida útil a la vida económica de los activos; esta modificación de estimación ha supuesto una disminución del gasto y un mayor resultado contable de 97.950 y 81.067 miles de euros en los ejercicios 2012 y 2013, respectivamente. El siguiente cuadro muestra los elementos a los que, fundamentalmente, afecta esta modificación:

Tipo de Activo	Vida útil aplicada hasta 31/12/2011 (años)	Vida útil aplicada desde 01/01/2012 (años)
Pistas y calles de rodaje	25	44
Edificios terminales	32	40
Edificios de aparcamiento	32	51

### II.1.2.- Tratamiento dado al endeudamiento

El activo total de Aena Aeropuertos, S.A. estaba financiado, en su mayor parte, con fuentes externas (pasivo) al comienzo de las operaciones de la Sociedad y al cierre de los ejercicios 2011, 2012 y 2013 en un 81,5%, 82,6%, 82,6% y 78,8 %, respectivamente. La principal fuente de financiación externa de la Sociedad estaba constituida por los pasivos financieros mantenidos con su matriz AENA. Los pasivos financieros que Aena Aeropuertos, S.A. mantenía con AENA han surgido, principalmente, por las limitaciones que presentaba la Sociedad para endeudarse por el hecho de pertenecer al Grupo AENA, derivadas de las condiciones pactadas en los contratos de financiación suscritos previamente por AENA con las entidades financieras. En el momento del traspaso de los activos y pasivos relacionados con la actividad de gestión aeroportuaria, se decidió mantener la titularidad de los préstamos a nombre de AENA, ya que ello aportaba mayores garantías a las entidades financieras que cambiar la titularidad de los préstamos a nombre de la nueva Sociedad. Así, todos los préstamos siguieron bajo la titularidad de AENA y, a su vez, en la Sociedad se reconoció una deuda con AENA (denominada "deuda espejo") por la parte de los préstamos vivos e imputables a la Dirección de Aeropuertos de AENA antes de la segregación.

El siguiente cuadro muestra la composición del pasivo de la Sociedad al cierre de los ejercicios 2011, 2012 y 2013, detallando por conceptos la deuda mantenida con AENA y comparándola con el total pasivo.

(miles de euros)

CONCEPTO	31/12/2011	31/12/2012	31/12/2013
Deuda espejo L/P	11.144.645	11.034.418	10.372.987
Deuda espejo C/P	790.600	821.063	956.853
Intereses pendientes de pago Deuda espejo	76.597	76.995	53.573
Cuenta corriente a C/P con AENA	185.625	139.404	19.733
<b>Total deuda con AENA</b>	<b>12.197.467</b>	<b>12.071.880</b>	<b>11.403.146</b>
Pasivo corriente	2.256.716	2.098.610	1.859.579
Pasivo no corriente	11.720.684	11.693.286	11.077.367
<b>Total Pasivo</b>	<b>13.977.400</b>	<b>13.791.896</b>	<b>12.936.946</b>
<b>Proporción de la Deuda con AENA sobre el Total Pasivo de Aena Aeropuertos, S.A.</b>	<b>87,27%</b>	<b>87,53%</b>	<b>88,14%</b>

Las principales restricciones al endeudamiento se exponen a continuación:

- 1) Ciertos contratos de financiación que, a la fecha de la creación de Aena Aeropuertos, S.A., AENA tenía suscritos con entidades financieras, restringen la posibilidad de esta Entidad para enajenar activos materiales. En algunos contratos, la prohibición tiene carácter absoluto mientras que en otros se establece un montante máximo de un 5% del valor de los activos materiales que podría ser enajenado; por otra parte, en otros contratos se realiza una distinción entre “activos significativos” (que, en general, son los vinculados a la red aeroportuaria) y “no significativos”, no pudiendo enajenarse los considerados significativos. La venta de las acciones de la Sociedad se podría considerar indirectamente como enajenación de activos ligados a la red aeroportuaria.
- 2) En una parte significativa de los contratos de financiación se limita o se prohíbe la posible cesión de uso o el arrendamiento de activos de AENA, lo que podría limitar la capacidad de Aena Aeropuertos, S.A. para disponer de sus activos.
- 3) Determinados contratos de préstamo suscritos con el Banco Europeo de Inversiones (BEI) establecen que AENA “se obliga y garantiza que siempre y en todo momento durante la vigencia del presente Contrato el porcentaje de la Deuda Total del Grupo AENA con terceros ajenos al Grupo AENA que corresponda al Prestatario será al menos del setenta y cinco por ciento (75%) de la Deuda Total del Grupo AENA.” Con esta cláusula se pretende que, al menos, tres cuartas partes de la deuda del Grupo pertenezca a la entidad pública empresarial AENA.
- 4) La práctica totalidad de contratos de financiación limitan la posibilidad de que se produzcan escisiones, fusiones u operaciones de restructuración societaria dentro del Grupo y establecen como causa de resolución la alteración de la naturaleza jurídica de AENA como entidad pública empresarial.

- 5) Algunos contratos restringen la posibilidad de otorgar garantías reales (fundamentalmente prendas o hipotecas sobre activos) o personales.
- 6) En general, en los contratos de préstamo se reconocen las posibles limitaciones que pudieran establecer las Leyes anuales de Presupuestos Generales del Estado al endeudamiento de AENA.

De acuerdo con lo manifestado por AENA, durante la realización de los trabajos de esta Fiscalización se estaba ultimando con las entidades financieras la renegociación de las condiciones de los préstamos que se acaban de exponer, entre otros aspectos, que se permitiera la venta de las acciones de la Sociedad sin que esto diera lugar a una amortización anticipada<sup>2</sup>.

Posteriormente a su constitución, Aena Aeropuertos, S.A. se ha venido valiendo de la capacidad de endeudamiento de AENA, fundamentalmente, a través de los préstamos con entidades financieras, principalmente el BEI y el Instituto de Crédito Oficial (ICO), destinados a las inversiones, y de las pólizas de crédito con otras entidades financieras, para financiar la gestión corriente; en consecuencia, AENA ha realizado nuevas disposiciones de fondos sobre préstamos existentes y ha suscrito nuevos préstamos para financiar la actividad inversora de la Sociedad.

Los acuerdos de financiación entre AENA y Aena Aeropuertos, S.A. se recogen, fundamentalmente, en el contrato de reconocimiento de deuda de 1 de julio de 2011, referido a la deuda espejo, y en el acuerdo de prestación de servicios de centralización de tesorería de 27 de diciembre de 2011. El análisis efectuado de las realidades a las que ambos acuerdos se refieren se expone a continuación.

a) Análisis de la deuda espejo

De acuerdo con la contabilidad analítica de AENA al cierre del ejercicio 2010, a la Dirección de Aeropuertos (unidad de negocio de AENA) correspondía el 96,7% de los préstamos mantenidos con entidades financieras. No obstante, cuando se realizó la aportación no dineraria se consideró imputable a Aena Aeropuertos, S.A. el 94,9%. La reducción del porcentaje se debió, principalmente, a los ajustes efectuados sobre los activos a aportar por AENA a la nueva Sociedad, fundamentalmente el referente a créditos fiscales, expuestos en el subepígrafe anterior de este Informe.

La utilización por Aena Aeropuertos, S.A. de los préstamos de AENA se instrumenta mediante un contrato de reconocimiento de deuda (contrato de la deuda espejo) firmado por ambas Entidades el 1 de julio de 2011 por importe de 11.672.857 miles de euros, que se corresponde con la parte imputable a Aena Aeropuertos, S.A. del capital pendiente de amortización de los préstamos suscritos por AENA. Posteriormente, las nuevas disposiciones tanto de préstamos nuevos como de los ya existentes, suscritas por AENA, en general, se han imputado íntegramente a la deuda espejo porque únicamente satisfacen necesidades de financiación de inversiones de Aena Aeropuertos, S.A.

---

<sup>2</sup> De acuerdo con el apartado de Hechos Posteriores de los Estados Financieros auditados de la Sociedad a 30 de junio de 2014, al final de julio de 2014 la Entidad Pública Empresarial acordó con las Entidades Financieras las nuevas condiciones de los préstamos, entre las que se encuentran la eliminación de las limitaciones sobre la transmisión de las acciones de la Sociedad.

Por último, hay que indicar que con posterioridad a la fecha del traspaso inicial, cabía realizar ajustes sobre los activos y pasivos traspasados inicialmente mediante la aportación no dineraria, siendo en estos casos la contrapartida la deuda mantenida con AENA por Aena Aeropuertos, S.A.

El contrato de deuda espejo transcribía en su clausulado una decisión de AENA como socio único de Aena Aeropuertos, S.A. de 6 de junio de 2011 por la que "Cualquier diferencia que pueda surgir, en el periodo que transcurra desde la fecha de la aportación hasta la fecha de transmisión a inversores privados de parte del capital de la Sociedad, entre la estimación del valor de los activos y pasivos aportados en base a la cual se ha determinado la ampliación de capital necesaria en la Sociedad y el valor de los activos y pasivos finalmente aportados se ajustaría, en su misma cuantía, como mayor o menor saldo del crédito otorgado por AENA a la Sociedad". En el curso de esta fiscalización, AENA ha manifestado que esta cláusula pretendía poder subsanar errores u omisiones que pudieran afectar a la aportación íntegra y a la valoración, a efectos contables, de todos los activos y pasivos ligados a la rama de actividad aeroportuaria, sin necesidad de realizar ajustes sobre el patrimonio neto de la Sociedad que requirieran una instrumentación jurídica de aportaciones patrimoniales, señalando, asimismo, que los ajustes que se realicen con ocasión de la venta de acciones de la Sociedad a terceros se basarán en la valoración en el momento de la aportación no dineraria de los activos y pasivos y aplicarán los mismos criterios de valoración entonces utilizados.

Durante el periodo 2011-2013 se firmaron dos novaciones del contrato de la deuda espejo. La primera novación se firmó el 19 de diciembre de 2011, incluyendo como aspectos más relevantes los siguientes:

- 1) AENA no podrá reembolsar total o parcialmente la deuda a las entidades financieras sin el previo consentimiento de Aena Aeropuertos, S.A. salvo en el supuesto de amortizaciones anticipadas efectuadas por AENA con cargo a fondos propios o fondos disponibles provenientes de "fuentes distintas a aquellas previstas en el contrato" (es decir, que no provengan de la Sociedad) y amortizaciones anticipadas que hubieran sido comprometidas con las entidades financieras como consecuencia de la privatización o concesión de determinados aeropuertos o la venta parcial del capital de la Sociedad o vencimiento o amortización anticipados del contrato.
- 2) La Sociedad no podrá endeudarse sin autorización expresa, previa y por escrito, de AENA. Y, de autorizarse, la Sociedad deberá mantener el contrato de deuda espejo y los derechos que del mismo se derivan para AENA, al menos, con las mismas preferencias, privilegios y rango que los que se deriven o puedan derivarse para los nuevos acreedores.
- 3) La Sociedad no podrá constituir hipoteca, prenda ni ningún tipo de carga o gravamen sobre sus bienes, activos o ingresos, presentes o futuros.

Estas dos últimas condiciones también se aplican a aquellas sociedades controladas por AENA en el sentido establecido en el artículo 42 del Código de Comercio, por lo que son de aplicación también a las filiales de Aena Aeropuertos, S.A.

La segunda novación se firmó el 31 de enero de 2013 y, fundamentalmente, modifica el anexo 1 del contrato de la deuda espejo al incluir la deuda adicional suscrita durante el período comprendido entre el 9 de julio de 2011 y el 31 de diciembre de 2012.

Al cierre de los ejercicios 2011, 2012 y 2013, el capital pendiente de amortizar de la deuda espejo era de 11.935.245, 11.855.481 y 11.329.840 miles de euros, respectivamente. En el período comprendido entre junio 2011 y diciembre de 2013 se formalizaron 13 nuevos contratos de préstamo y 24 disposiciones por importe de 1.228.000 miles (200.000, 715.500 y 312.500 miles en 2011, 2012 y 2013, respectivamente), 3 de estas disposiciones, por un importe total de 60.000 miles, se destinaron a la financiación del Plan Social de Desvinculación Voluntaria.

Al 31 de diciembre de 2013, el importe pendiente a amortizar de la deuda espejo, a valor actualizado, según el contrato era de 11.254.292 miles de euros. Durante el periodo 2011-2013 se contabilizaron ajustes a la deuda espejo que, a 31 de diciembre de 2013, suponían un incremento neto de la deuda de Aena Aeropuertos, S.A. de 75.548 miles. La gran mayoría de los ajustes se deben tanto a la imputación de la parte correspondiente a la Sociedad de los contratos de cobertura de riesgos financieros mantenidos por AENA con entidades financieras para los préstamos suscritos por AENA, como a que:

- 1) Tras llevarse a efecto la aportación no dineraria, quedaron en AENA 25.688 miles de euros de saldos deudores, que correspondían a la actividad de gestión aeroportuaria, por considerarse que estaban en vía de apremio y generar un crédito tributario. En aplicación del artículo 18 de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria, los créditos tributarios son indisponibles, por lo que, al seguir existiendo AENA, no se transfirieron a la Sociedad. Posteriormente, se comprobó que estos saldos deudores no se encontraban en vía de apremio y, en consecuencia, se traspasaron a la Sociedad, que los registró en su contabilidad con abono a la deuda espejo.
- 2) Otros 39.368 miles de euros de saldos deudores que estaban en vía de apremio permanecieron en AENA y, sin embargo, su correspondiente provisión se había traspasado a Aena Aeropuertos, S.A. Para corregir esta situación, la Sociedad dio de baja la provisión reconociendo un mayor importe de deuda espejo.
- 3) Se contabilizó una disminución de la deuda espejo en 12.051 miles de euros que deriva de la aplicación de las normas internacionales de contabilidad a una Sociedad mejicana, participada indirectamente por Aena Aeropuertos, S.A.
- 4) Se ajustó al alza la deuda en 12.826 miles de euros por el importe neto del traspaso de activos entre AENA y Aena Aeropuertos, S.A., como resultado de una depuración sobre la delimitación de activos en la que se basó la aportación no dineraria.

El contrato de la deuda espejo establece que los ajustes a la deuda que se realicen deben quedar documentados y, cuando proceda, elevarse a documento público. Los ajustes señalados han tenido reflejo en la contabilidad de la Sociedad. Con fecha 29 de julio de 2014 se firmó otra novación del contrato de la deuda espejo en la que se han incluido estos ajustes.

Además, Aena Aeropuertos, S.A. se hace cargo de la parte de los costes de los préstamos suscritos por AENA, en función del porcentaje del principal que le corresponde de cada préstamo. Los importes devengados en concepto de intereses de préstamos por AENA, así como la parte de estos imputada a la Sociedad en el periodo 2011-2013, son los que se muestran en el siguiente cuadro:

(en miles de euros)

	2011 (junio/diciembre)	2012	2013	Total Periodo
<b>Intereses de los préstamos suscritos por AENA.</b>	194.622	289.266	226.974	710.862
<b>Intereses imputados a Aena Aeropuertos, S.A.</b>	185.145	275.466	216.071	676.682
<b>Proporción de intereses imputados.</b>	95,13%	95,23%	95,20%	95,19%

La división por aeropuertos y servicios centrales, de acuerdo con los criterios de contabilidad analítica que están basados en el análisis de las necesidades de financiación de cada uno de los centros de imputación, el importe total del principal e intereses pendientes de pago de la parte de los préstamos de AENA que a 31 de diciembre de 2010 era imputable a la División de Aeropuertos<sup>3</sup> y de la deuda espejo de Aena Aeropuertos, S.A. al cierre de los ejercicios de 2011 a 2013, se muestra en el cuadro incluido en el Anexo I de este Informe.

*b) Análisis de la financiación de la gestión corriente*

La gestión corriente de Aena Aeropuertos, S.A. se financiaba mediante un “Sistema de Gestión Integral de Tesorería”, que se regía por el acuerdo de prestación de servicios de centralización de tesorería firmado por AENA y Aena Aeropuertos, S.A. el 27 de diciembre de 2011. Por medio de este acuerdo, ambas entidades decidieron dotarse de una estructura interna de organización y gestión integrada en relación con su tesorería, con el objeto, por una parte, de favorecer una optimización de la gestión de sus excedentes de tesorería y minimizar la inmovilización de fondos y, por otra parte, de satisfacer las necesidades de financiación de la Sociedad.

El funcionamiento del “Sistema de Gestión Integral de Tesorería” consistía en la realización de “barridos” diarios desde las cuentas bancarias con las que operaba y de las que era titular Aena Aeropuertos, S.A. (cuentas asociadas) a una cuenta centralizada, que a su vez estaba vinculada a una línea o póliza de crédito (en adelante línea de crédito) de titularidad de AENA. Los barridos consistían en transferir al cierre de cada día los movimientos del debe y del haber de las cuentas asociadas a la cuenta centralizada, quedando el saldo de las asociadas a cero. A su vez la cuenta centralizada se vaciaba diariamente en la línea de crédito.

AENA mantenía una Unidad Corporativa que daba servicio a las actuaciones estratégicas de AENA como Grupo pero no desarrollaba ninguna otra actividad, por lo que no contaba con ingresos propios. No obstante, a esta Unidad era a la que se imputaban contablemente los activos y pasivos financieros de AENA y, por tanto, los ingresos y gastos financieros que estos generasen, incluidos los derivados del “Sistema de Gestión Integral de Tesorería”. El resultado financiero generado se repartía íntegramente entre las dos Entidades a través de un “Procedimiento de imputación del resultado financiero de la Unidad Corporativa”, según el cual la parte de los costes financieros derivados de los préstamos con entidades financieras que

<sup>3</sup> A efectos expositivos, se ha incluido en el anexo I la división de la deuda por aeropuertos y servicios centrales de la Dirección de Aeropuertos de AENA a 31 de diciembre de 2010, porque no se disponía de este detalle para Aena Aeropuertos, S.A. a fecha de la aportación no dineraria, 8 junio de 2011.

correspondía a AENA se debía incluir en el resultado financiero de la Unidad Corporativa y, a su vez, ser objeto de reparto; de esta manera, finalmente la Sociedad soportaba más del 99% del importe de los costes financieros derivados de los préstamos suscritos por AENA, aunque la proporción de los préstamos imputable a la Sociedad suponía en torno al 95% del total suscrito por AENA. El efecto de esto se veía compensado en parte al incluirse en el resultado financiero, y por tanto ser objeto de reparto en la misma proporción que los gastos, los ingresos financieros de AENA derivados de la gestión de excedentes de tesorería y de dividendos que correspondían exclusivamente a AENA. Este criterio no atendía ni a la titularidad ni a la pertenencia efectiva de los activos y pasivos generadores del resultado financiero objeto de reparto. El efecto neto de este criterio de imputación en el periodo 2011-2013 ha supuesto que se impute a Aena Aeropuertos, S.A. un coste mayor al que le correspondía, si bien no ha tenido un efecto relevante sobre los resultados de la Sociedad.

## **II.2. ANÁLISIS DE LA TRANSFORMACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO AEROPORTUARIO**

### **II.2.1.- Transformación en bienes patrimoniales de los recintos aeroportuarios. Problemática registral.**

El artículo 9.1 del RDL 13/2010 dispone la conversión de los bienes de dominio público estatal (aeroportuario) que no estuvieran afectos a los servicios de navegación aérea en bienes patrimoniales que son, fundamentalmente, los terrenos, infraestructuras e inmuebles situados en los recintos aeroportuarios, “incluidos los destinados a los servicios de tránsito aéreo de aeródromo”, lo que incluye también a las torres de control. Asimismo, establece que el cambio de naturaleza de estos bienes no supondría una alteración de su fin expropiatorio, no procediendo su reversión. El artículo 9.2 también dispone que el entonces Ministerio de Economía y Hacienda debería llevar a cabo las actuaciones necesarias para proceder al cambio de naturaleza de los bienes de modo que la totalidad de los bienes, derechos, deudas y obligaciones de AENA afectos o vinculados a la gestión aeroportuaria quedasen integrados en el patrimonio de Aena Aeropuertos, S.A., pasando a ser de su propiedad.

En el periodo fiscalizado, los terrenos y las construcciones (terminadas y en curso) incluidos en los recintos aeroportuarios suponían más del 75% del Inmovilizado material de Aena Aeropuertos, S.A. Los importes al cierre del ejercicio 2013 de las partidas de balance de Terrenos y construcciones y de Inmovilizado en curso (construcciones en los recintos aeroportuarios pendientes de finalización) era de 12.028.729 y de 350.177 miles de euros, respectivamente.

Aena Aeropuertos, S.A. es titular de los derechos sobre los terrenos que conforman el recinto aeroportuario de los aeropuertos de uso propio, exclusivamente civil, y de la parte de terrenos destinada al uso civil de los aeropuertos de uso conjunto con el Ministerio de Defensa. Sobre los terrenos de las bases aéreas y aeródromos militares abiertos al uso civil y de los helipuertos, que se encuentran sobre dominio público portuario, mantiene un derecho de uso, sin ser titular de los terrenos.

La mayoría de los aeropuertos de uso propio o conjunto gestionados en red por Aena Aeropuertos, S.A. llevan operando más de cincuenta años. Los terrenos sobre los que se construyeron estos aeropuertos tienen distinta procedencia y, en numerosas ocasiones, se adquirieron en la primera mitad del siglo XX. Muchos de los terrenos utilizados provienen de aportaciones a los distintos órganos competentes en materia de gestión aeroportuaria existentes en cada momento por otras Administraciones, en general Corporaciones Locales, con la finalidad de que se construyeran los aeropuertos y, en otros casos, provienen de adscripciones de terrenos procedentes de aeródromos militares desafectados del uso militar. En general, para las ampliaciones de los aeropuertos se utilizaron terrenos adquiridos mediante procedimientos de expropiación y, en algunos casos, mediante contratos de compra-venta. En la práctica, el origen de los terrenos que conforman los recintos aeroportuarios de la Sociedad presenta una gran variedad tanto por la procedencia de los terrenos como por los distintos órganos administrativos que intervinieron en el proceso por el que fueron aportados, así como por tratarse de terrenos adquiridos que habían tenido o tenían naturaleza de dominio público no aeroportuario. Todo ello ha incidido en que, al fin del ejercicio 2013, no hubiera finalizado la regularización registral de los terrenos que, en ocasiones, figuraban aún a nombre de terceros o de otros Organismos y Administraciones Públicas.

La propiedad y otros derechos reales sobre estos terrenos y construcciones son inscribibles en los Registros de la Propiedad de las localidades en las que se ubican. La inscripción en el Registro dota al titular registral de una mayor protección de su derecho sobre la finca, de acuerdo con los efectos de la inscripción previstos en el Título II de la Ley Hipotecaria (Decreto de 8 de febrero de 1946). El registro de la titularidad sobre las fincas que componen los recintos aeroportuarios adquiere mayor relevancia desde el momento en que se han convertido en bienes patrimoniales, ya que los bienes y derechos demaniales gozan de mayor protección jurídica en tanto que son imprescriptibles, inembargables e inalienables (art. 6 a) de la LPAP).

Al respecto, Aena Aeropuertos, S.A. solicitó a partir de enero de 2013 la inscripción a su nombre de la gran mayoría de los terrenos que conforman sus recintos aeroportuarios; sin embargo, al cierre del ejercicio 2013 todavía existían terrenos para los que estaba pendiente de solicitar su inscripción a nombre de la Sociedad debido a que estaban en ese momento en trámite de adquisición, independientemente de que ya se hubiera producido su ocupación.

Con anterioridad al inicio de esta fiscalización, la Sociedad no disponía de un inventario de los terrenos en el que se pudiera identificar la situación registral por superficie de las fincas que componen los recintos. Aunque esta carencia en el inventario no afectaba al control ejercido por la Sociedad sobre sus terrenos, reducía la información que, eventualmente, pudiera ser relevante en la toma de decisiones de la Dirección de la Sociedad. No obstante, en el curso de la misma, la Sociedad elaboró un inventario en el que figuraban los metros cuadrados de las fincas que integraban los recintos aeroportuarios, indicando, en su caso, las incidencias que impedían o dificultaban la

inscripción de cada finca o grupo de fincas. Como resultado de este inventario, entre otros aspectos, se puso de manifiesto que la Sociedad figuraba como titular registral de 123.459.825 m<sup>2</sup>, lo que suponen un 83,79% del total (147.327.782 m<sup>2</sup>).

La superficie total de cada recinto aeroportuario fue calculada por Aena Aeropuertos, S.A. para ese inventario, en base a la información de los Registros de la Propiedad y, en su defecto, de la documentación existente en los archivos de la Sociedad sobre la adquisición o adscripción de los terrenos como, por ejemplo, títulos acreditativos de la propiedad e informes de levantamientos topográficos utilizados a efectos de la determinación del precio de adquisición de los terrenos o, en última instancia, la medición planimétrica realizada sobre las coordenadas perimetrales de los recintos aeroportuarios.

Para cuantificar el volumen de metros cuadrados inscritos en el Registro de la Propiedad, se han tomado preferentemente los datos registrales o, en caso de no figurar en el Registro, la información de los expedientes de adquisición de los terrenos que normalmente es utilizada en el proceso inscripción registral. Los datos sobre inscripción registral de terrenos que se exponen en este epígrafe, son los facilitados por Aena Aeropuertos, S.A. al cierre del ejercicio 2013, incluyendo, además, los terrenos del recinto aeroportuario de A Coruña, que fueron objeto de registro a principios del ejercicio 2014, cuando se estaban ejecutando los trabajos de fiscalización.

De acuerdo con lo manifestado por Aena Aeropuertos, S.A., las mediciones planimétricas se realizaron sobre el perímetro de cada uno de los recintos aeroportuarios, calculado, fundamentalmente, sobre una base cartográfica actualizada de cada recinto, seguido de un levantamiento topográfico perimetral para conocer con detalle los elementos físicos del interior y exterior del mismo. Las mediciones que figuran en los Registros y en otros documentos justificativos de la propiedad de los terrenos, a veces proceden de datos antiguos o que han sufrido modificaciones por distintos motivos que inciden en la exactitud de los datos, por lo que la medición planimétrica resulta más ajustada a la realidad que las mediciones que figuran en otros datos registrales y documentales.

Para verificar la razonabilidad de los datos del inventario que, como se ha señalado, fundamentalmente se obtuvieron de datos registrales, se ha comparado su información con las mediciones planimétricas realizadas por la Sociedad de los que se obtiene una superficie total de 150.029.715 m<sup>2</sup>. Las diferencias que se han detectado en cada uno de los recintos aeroportuarios, tomadas en valor absoluto para evitar que queden compensadas las diferencias de signo contrario, suman un total de 4.434.427 m<sup>2</sup> (un 3,01% con respecto a lo inventariado), lo que no resulta significativo. En el anexo II de este Informe se detalla por aeropuertos los metros cuadrados inscritos a nombre de Aena Aeropuertos, S.A. y los que están pendientes de inscripción a su nombre; asimismo, se compara esta información con las mediciones planimétricas de cada uno de los recintos aeroportuarios.

De los terrenos que estaban pendientes de inscribir en el Registro de la Propiedad a nombre de Aena Aeropuertos, S.A.: 5.698.204 m<sup>2</sup> (un 23,83%) estaban a nombre de AENA, 10.276.895 m<sup>2</sup> (un 43,05%) a nombre de Organismos u otras Administraciones Públicas, 7.032.937 m<sup>2</sup> (un 29,46%) a nombre de terceros, 859.921 m<sup>2</sup> (un 3,60%) estaban pendientes de inmatricular<sup>4</sup> o no se conocía su situación registral. En el caso de las fincas que figuraban registralmente a nombre de AENA o de un Organismo o una Administración Pública, en general, esta circunstancia no afectaba al derecho que tenía Aena Aeropuertos, S.A. sobre la finca; los terrenos que registralmente estaban a nombre de terceros, principalmente, se correspondían con fincas que estaban en proceso de inscripción a nombre de la Sociedad o para las que no se había acabado el procedimiento de expropiación; en cuanto a los terrenos pendientes de inmatriculación, esta situación afecta a los recintos de los aeropuertos de Burgos, Lanzarote y Málaga (del primero la Sociedad no disponía de la superficie de las fincas que estaban pendientes de inmatriculación y, por tanto, no se pudieron incluir en el inventario). De los análisis realizados, no se han puesto de manifiesto riesgos relevantes relacionados con los derechos que detenta la Sociedad sobre los terrenos de sus recintos aeroportuarios.

La falta de formalización de los acuerdos de cesión o adscripción de los terrenos era la principal causa de que siguieran siendo titulares registrales de las fincas los Organismos o Administraciones Públicas que eran sus anteriores propietarios. Esta falta de formalización impedía registrarlas bajo la titularidad del órgano que, en su momento, había ostentado la competencia en materia de gestión aeroportuaria, lo que, a su vez, impedía, en virtud del principio de “tracto sucesivo” que rige en nuestro Derecho registral, los subsiguientes cambios de titularidad hasta que las fincas pudieran figurar a nombre de Aena Aeropuertos, S.A.

De los análisis realizados cabe considerar que, con carácter general la Sociedad cuenta con suficiente base jurídica para acreditar frente a terceros la titularidad de sus derechos sobre los terrenos que conforman sus recintos aeroportuarios.

Aena Aeropuertos, S.A. es titular de 40 recintos aeroportuarios correspondientes sus aeropuertos de uso propio y de uso compartido. Al cierre de 2013, la Sociedad tenía pendiente de registrar a su nombre menos del 25% de los terrenos de 29 recintos aeroportuarios, en torno al 60% de otro recinto aeroportuario y más del 75% de los 10 aeropuertos restantes, de los que para 8 no tenía nada registrado a su nombre.

La distribución de los metros cuadrados de los recintos aeroportuarios pendientes de inscribir a nombre de Aena Aeropuertos, S.A. por titulares registrales de los terrenos, agrupando los recintos según el grado de inscripción, se detalla en el siguiente cuadro:

---

<sup>4</sup> Fincas que no han accedido o tenido ingreso al Registro de la Propiedad, es decir, que no figuran inscritas.

(en m<sup>2</sup>)

Recintos aeroportuarios agrupados según el grado de inscripción registral	Titulares registrales de las fincas pendientes de inscribir a nombre de Aena Aeropuertos, S.A.			Pendientes de inmatricular	TOTAL
	AENA	Administraciones y Organismos Públicos	Terceros		
Pendiente de inscribir menos del 25%	567.120	696.594	2.594.171	0	3.857.885
Inscrito entre el 25% y el 75%	0	20.634	752.595	0	773.229
Pendiente de inscribir más del 75%	5.131.084	9.559.667	3.686.171	859.921	19.236.843
<b>TOTAL</b>	<b>5.698.204</b>	<b>10.276.895</b>	<b>7.032.937</b>	<b>859.921</b>	<b>23.867.957</b>

En aquellos aeropuertos para los que más del 75% de su superficie estaba pendiente de registrar a nombre de Aena Aeropuertos, S.A., esa superficie pendiente de registrar totalizaba 19.236.843 m<sup>2</sup>, lo que supone un 80,6% del total de los no inscritos. En estos casos, los motivos principales por los que no se había cambiado la titularidad registral de los terrenos derivaban, en general, de defectos en la formalización de la cesión o adscripción a favor de AENA, o del órgano estatal competente en la gestión aeroportuaria antes de la creación de AENA.

Solo un recinto, el del aeropuerto de Córdoba, tenía registrado al cierre del ejercicio 2013 más del 25% y menos del 75%, en concreto tenía pendiente de inscripción el 60%.

Por otro lado, en los recintos aeroportuarios en los que estaba pendiente de registrar a nombre de Aena Aeropuertos, S.A. menos del 25% de sus terrenos, la superficie pendiente de registro era de un total de 3.857.885 m<sup>2</sup>. La principal causa era que se trataba de adquisiciones recientes que estaban en trámite de inscripción y terrenos en los que no se había completado el proceso de adquisición o cuyo importe de justiprecio estaba siendo objeto de reclamación en vía administrativa o judicial. Un 13,47% de los terrenos no inscritos de estos aeropuertos estaba a nombre de AENA y otro 13,29% se correspondía con terrenos sobre los que estaba aún pendiente formalizar la cesión o adscripción a AENA, necesaria para su inscripción registral a nombre de la Sociedad.

A continuación se expone el resultado de los análisis efectuados referidos a 11 recintos aeroportuarios de Aena Aeropuertos, S.A. que, al cierre del ejercicio 2013, tenían una superficie de terreno pendiente de registrar a su nombre superior a 500.000 m<sup>2</sup>, que supone el 86% del total de metros pendientes de inscripción, y en los que se han detectado las incidencias más relevantes en materia de titularidad registral:

- 1) El 89,1% de los terrenos del recinto del aeropuerto de Lanzarote, 1.751.354 m<sup>2</sup>, estaba pendiente de registrar a nombre de Aena Aeropuertos, S.A. Al cierre del ejercicio 2013 permanecían a nombre de AENA 703.912 m<sup>2</sup>; 540.192 m<sup>2</sup> estaban pendientes de inmatricular, por tratarse de terrenos "ganados al mar", sobre los que había un proceso judicial abierto por los deslindes que realizó la Dirección General de Costas, quien

- reconoció la ocupación de los terrenos por el aeropuerto; por último, 507.250 m<sup>2</sup> estaban pendientes de cesión formal por parte del Cabildo Insular.
- 2) También estaba pendiente de registrar a nombre de la Sociedad el 61,42% de los terrenos del recinto del aeropuerto de Córdoba, 773.229 m<sup>2</sup>. Su mayor parte, 752.595 m<sup>2</sup>, permanecía a finales de 2013 a nombre de terceros y correspondían, fundamentalmente, a fincas pertenecientes al último expediente de expropiación (abierto por AENA en el ejercicio 2008) en el que había propietarios expropiados que estaban reclamando, en vía administrativa o judicial, el importe del justiprecio inicialmente fijado, no se había satisfecho.
  - 3) El 24,4% de los terrenos del recinto del aeropuerto de Gran Canaria, un total de 657.676 m<sup>2</sup> no figuraban registrados a nombre de la Sociedad, de los que 453.037 m<sup>2</sup> estaban a nombre de terceros debido, principalmente, a adquisiciones recientes que se encontraban en proceso de inscripción registral o a adquisiciones que se encontraban en curso y 204.639 m<sup>2</sup> estaban aún a nombre de AENA.
  - 4) Al cierre del ejercicio 2013, la totalidad de los terrenos del recinto del aeropuerto de Fuerteventura, 3.447.245 m<sup>2</sup>, figuraban registrados bien a nombre de AENA, 3.105.563 m<sup>2</sup>, o a nombre de terceros, 341.682 m<sup>2</sup>, correspondientes a adquisiciones recientes.
  - 5) El 2,08% de los terrenos del recinto del aeropuerto de Madrid-Barajas, 740.727 m<sup>2</sup>, aún no estaban registrados a nombre de la Sociedad y, casi en su totalidad, derivaban de adquisiciones recientes o en curso.
  - 6) Tampoco estaban registrados a nombre de la Sociedad todos los terrenos del recinto del aeropuerto de Almería, 2.293.054 m<sup>2</sup>, la mayor parte provenientes de una cesión del Ayuntamiento de Almería. El Acta de entrega y adscripción de los terrenos, prevista en la Orden EHA de 10 de febrero de 1993 -dictada en cumplimiento del Acuerdo de Transferencia de los Aeropuertos Civiles entre el Ministerio de Defensa y Aena de 21 de diciembre de 1992- no se llegó a firmar, según manifiesta Aena Aeropuertos, S.A. por decisión de la Dirección General del Patrimonio del Estado que estimó procedente la suspensión temporal del proceso, a la espera de que se formalizara jurídicamente la cesión al Estado de los terrenos. La falta de la referida cesión formal y de la firma del Acta de entrega y adscripción ha provocado la paralización de la regularización registral, aunque 403.736 m<sup>2</sup> constan inscritos a favor del Estado por tratarse de adquisiciones posteriores a la cesión de los terrenos. A pesar de que la Sociedad ha realizado diversas gestiones y ha mantenido contactos con el Ayuntamiento con objeto de intentar formalizar la cesión, estos han resultado infructuosos, según ha manifestado la Sociedad, por aspectos relacionados con la ubicación del aeropuerto y el desarrollo urbanístico de la ciudad.
  - 7) El recinto del aeropuerto de Madrid-Cuatrovientos, 1.814.018 m<sup>2</sup>, estaba adscrito al Ministerio de Defensa. En los acuerdos de transferencias entre los Ministerios de Fomento y Defensa, o entre este y AENA no figura una mención expresa a este aeropuerto; tampoco se menciona en las Órdenes Ministeriales de desarrollo, en las que se ordena la ejecución del proceso de entrega y adscripción a AENA de los aeropuertos civiles y de las

zonas civiles de los aeropuertos de utilización conjunta. Sin embargo, por RD 1167/1995 ha sido declarado aeropuerto de utilización conjunta.

- 8) El 75,9% de los terrenos del recinto del aeropuerto de Vigo, 756.499 m<sup>2</sup>, fueron cedidos en precario a partir de 1936 para la construcción del aeropuerto por los Ayuntamientos de Vigo, Mos y Redondela. Al cierre del periodo fiscalizado estaba pendiente la formalización de la cesión, por estar los terrenos afectados por procesos judiciales derivados de su consideración como “montes vecinales en mano común”. Según ha manifestado Aena Aeropuertos, S.A., los vecinos de estas localidades “están siendo declarados legítimos propietarios de los terrenos que en su día fueron cedidos por los referidos Ayuntamientos. Hasta la fecha los Tribunales se han pronunciado a favor de los vecinos en los términos municipales: Vigo y Mos” y “Las inscripciones registrales que existían a favor del Estado están siendo eliminadas expresamente por los Tribunales”. Posteriormente, tras el abono por parte de AENA de las correspondientes indemnizaciones “mediante expropiación forzosa por prevalencia”, se inscribieron a nombre de Aena Aeropuertos, S.A. los 240.000 m<sup>2</sup> que a 31 de diciembre de 2013 figuraban a nombre de la Sociedad. De acuerdo con los datos aportados por la Sociedad, se abonaron a estos efectos 7.282 miles de euros.
- 9) El 100% de los terrenos del recinto del aeropuerto de Girona, 1.727.922 m<sup>2</sup>, estaba pendiente de registrar a nombre de la Sociedad; de los que un total de 1.363.960 m<sup>2</sup>, provienen de una cesión acordada por la Diputación Provincial de Gerona en 1964 en cuyo acuerdo se obligaba a la adquisición de los terrenos y su posterior cesión al Estado para la construcción del aeropuerto. La falta de formalización de la cesión hizo que no se firmase el Acta de entrega y adscripción a nombre de AENA, lo que ha provocado la paralización de su regularización registral. Del resto de los terrenos no inscritos, la mayor parte son terrenos derivados de actuaciones llevadas a cabo a partir de 2007 que se encontraban en proceso de inscripción.
- 10) El recinto del aeropuerto de Mallorca-Son Bonet, 1.047.739 m<sup>2</sup>, seguía estando adscrito al Ministerio de Defensa, quien había resuelto su desafectación del uso militar en 1994. Aunque el *Acuerdo marco entre el Ministerio de Defensa y el Ministerio de Fomento sobre transferencia de recintos aeroportuarios para su adscripción a AENA*, de 28 de julio de 1998, preveía su adscripción a AENA, no se llegó a firmar el Acta de entrega y adscripción a favor de AENA. No obstante, en ejecución de este Acuerdo, AENA pagó las indemnizaciones de los derechos de reversión reconocidos mediante sentencia judicial a los herederos de los propietarios que fueron expropiados para la construcción del aeródromo, por un importe que, a fecha de la finalización de los trabajos de esta fiscalización, ascendía a un total de 1.337 miles de euros.
- 11) La totalidad de los terrenos del recinto del aeropuerto de Málaga, 5.611.372 m<sup>2</sup>, no se encontraba registrado a nombre de Aena Aeropuertos, S.A., a pesar de que se habían cumplido los requisitos necesarios y se había presentado la documentación y solicitudes de inscripción en el Registro de la Propiedad competente, no se había conseguido la inscripción. No obstante, a la fecha de la finalización de los trabajos de esta fiscalización, la Sociedad no había instado al órgano superior competente en materia registral para la resolución de esta situación.

## II.2.2.- Transformación de concesionarios en arrendatarios

La transformación de los inmuebles incluidos en los recintos aeroportuarios de bienes demaniales a patrimoniales, a tenor de lo dispuesto en el artículo 9 del RDL 13/2010, conllevaba, de acuerdo con el apartado 4 de la disposición transitoria tercera de esta norma, la transformación de las concesiones demaniales en contratos de arrendamiento. La disposición indicaba que esos contratos mantendrían las mismas condiciones, términos y plazos que tuviera la concesión, siempre que prestase su conformidad el concesionario en el plazo otorgado al efecto por Aena Aeropuertos, S.A., que no podría ser inferior a treinta días, añadiendo que “si el concesionario no se mostrase conforme o no contestase en plazo quedará extinguida la concesión y se procederá a su liquidación”.

En atención a lo establecido en la citada disposición transitoria, el 5 de mayo de 2011 AENA envió mediante burofax a cada uno de los posibles concesionarios una carta en la que les preguntaba acerca de su conformidad con la transformación de la concesión de la que era titular en contrato de arrendamiento, otorgándoles un plazo para responder de 30 días naturales. A aquellos concesionarios de los que no se obtuvo una respuesta a esa primera comunicación, el 16 de junio Aena Aeropuertos, S.A. les comunicó mediante burofax que, de no responder en 48 horas tras la recepción de ese segundo burofax, se procedería a la extinción de la concesión en los términos previstos en la disposición adicional tercera.

En relación a la ejecución de lo establecido en la disposición transitoria tercera del RDL, cabe destacar que en 2011, tanto AENA como, posteriormente, Aena Aeropuertos, S.A. no disponían de un registro actualizado de concesionarios debido, fundamentalmente, a que la aplicación informática de gestión de contratación comercial no recogía los expedientes de concesión iniciados con anterioridad a 2004, las cesiones de terreno y las relativas a autorizaciones de uso, y por otra solo incluía las concesiones comerciales gestionadas centralizadamente y no aquellas gestionadas por los aeropuertos. Por ello, para identificar las concesiones vigentes AENA partió de la base de datos de facturación, que incluía otros tipos de ingresos distintos de los derivados de las concesiones, lo que provocó que muchas de las cartas fueran enviadas tanto a los titulares de concesiones vigentes como a otros terceros a los que se hubiese facturado pero que no tenían la condición de concesionarios, ya fuera porque la concesión estuviera extinguida o por tratarse de antiguos titulares de una autorización de uso; en estos casos, los destinatarios de las cartas que no tenían ninguna relación vigente con AENA lo manifestaron expresamente o se limitaron a no contestar. Por otro lado, al no tenerse certeza de disponer de direcciones actualizadas, en algunos casos, no se pudo garantizar la recepción de la carta por el posible concesionario.

En total se enviaron cartas a 1.138 posibles concesionarios. Se obtuvieron respuestas de 925, de los que en 870 los concesionarios dieron su conformidad a la transformación de las concesiones en arrendamiento, en 17 manifestaron no estar conformes, en 18 emitidas por concesionarios que tenían varias concesiones se incluían respuestas positivas y negativas en función de las concesiones y en 20 el tercero manifestó que no tenía concesiones vigentes a esa fecha. No se obtuvo respuesta para 213 cartas y, para 114 de ellas, no se tuvo constancia de su recepción por el tercero al que iban dirigidas.

En los casos en los que no se obtuvo respuesta de los concesionarios pero estos venían cumpliendo puntualmente con sus obligaciones, Aena Aeropuertos, S.A. mantuvo una vinculación

jurídica con el concesionario con las mismas condiciones establecidas en la concesión y en los mismos términos que si se hubiera producido la aceptación, a pesar de que el RDL 13/2010 establecía para este supuesto la extinción de la concesión sin llegar a su transformación en contrato de arrendamiento. Sin embargo, cabe interpretar que el cumplimiento de las obligaciones de pago por parte del concesionario con posterioridad a la recepción de la carta de AENA o de Aena Aeropuertos, S.A. supone una aceptación tácita de su conversión en arrendatario. Por otra parte, se puede considerar que la solución adoptada por la Sociedad atiende a los principios de buena gestión ya que el seguimiento estricto de lo establecido en la Norma hubiera supuesto un importante quebranto económico para Aena Aeropuertos, S.A.

La transformación de concesiones reguladas en la LPAP en arrendamientos supone un cambio en la normativa de aplicación, al estar estos últimos sometidos a la Ley 29/1994, de 29 de noviembre, de Arrendamientos Urbanos. El artículo 36 de la Ley 29/1994 prevé el establecimiento de una fianza en metálico de dos mensualidades para los arrendamientos de inmuebles urbanos para uso distinto de vivienda. De acuerdo con la disposición adicional tercera de esa Ley, la normativa interna de las Comunidades Autónomas ha regulado la obligación del depósito de fianzas en Organismos autonómicos competentes al efecto, habiendo previsto la normativa autonómica la imposición de sanciones económicas en caso de que no se depositen las fianzas en el periodo correspondiente. Por otra parte, la normativa de la mayoría de Comunidades Autónomas establece un régimen para "Grandes arrendadores" que consiste, básicamente, en el depósito por el arrendador de la fianza por un importe global por los arrendamientos existentes a la fecha del depósito y su regularización periódica en función de los arrendamientos vigentes.

Tras llevarse a cabo la transformación, algunos de los concesionarios convertidos en arrendatarios manifestaron su discrepancia a constituir fianza por considerar que suponía un perjuicio que no estaban obligados a soportar, en tanto que el RDL 13/2010 no preveía la constitución de fianzas y establecía que los arrendamientos mantendrían las mismas condiciones con que les fueron otorgadas las concesiones. Al respecto, cabe señalar que el RDL 13/2010 dispone que los contratos de arrendamiento debían mantener las mismas condiciones que tuvieran las concesiones de las que deriven, sin referirse expresamente al régimen de constitución de fianzas; por ello, no queda clara la obligación de sustituir las garantías exigidas para el otorgamiento de la concesión, principalmente avales, por el depósito en metálico de la fianza prevista en la Ley 29/1994. No obstante, de acuerdo con esta Ley, nada impide la constitución y depósito de las fianzas de los contratos provenientes de las antiguas concesiones.

Dado el importante volumen de espacios arrendados que, en general, mantenían los aeropuertos y la posibilidad de concertar con el Organismo autonómico competente el régimen para grandes arrendadores, la Sociedad estableció un programa de actuación a medio plazo para proceder al depósito de la fianza, que preveía ejecutar en el periodo 2012-2014: la Sociedad tenía previsto regularizar en el ejercicio 2012 la situación de los aeropuertos de las Comunidades Autónomas de Madrid y Cataluña; en 2013, los de Baleares, Valencia, Andalucía, Canarias, País Vasco y Galicia; y en 2014 los aeropuertos situados en el resto del territorio español. Al cierre de 2013 estaba aprobado el concierto para el régimen de grandes arrendadores en las Comunidades de Madrid, Cataluña, Valencia, Canarias y País Vasco, en las Comunidades de Baleares, Andalucía y Galicia se había realizado la tramitación pertinente quedando pendiente la resolución de los órganos competentes (el volumen de pasajeros de los 31 aeropuertos y un helipuerto situados en estas ocho Comunidades supone el 97,6% del volumen total de la Sociedad).

### **II.3.- ANÁLISIS DE LA SEGREGACIÓN DE LAS ACTIVIDADES**

Anteriormente se ha expuesto que el nuevo modelo de gestión y explotación de los servicios aeroportuarios previsto en el RDL 13/2010, que se enmarca dentro del proceso de modernización del sistema aeroportuario español, está orientado a la separación de las funciones de gestión aeroportuaria y las de navegación aérea, con el objetivo de mejorar la eficiencia y eficacia del sistema aeroportuario español, previendo al efecto la creación de Aena Aeropuertos, S.A. De lo expuesto en el RDL 13/2010, tanto en la exposición de motivos como en su articulado, se desprende que con la creación de la nueva Sociedad se persigue una completa segregación funcional entre esta y AENA, lo que conlleva que ambas Entidades sean gestionadas con autonomía e independencia. Se ha efectuado un análisis del grado de desvinculación y autonomía alcanzado entre ambas Entidades, teniendo en cuenta la evolución de la segregación de las actividades desde la puesta en funcionamiento de la Sociedad hasta el cierre del ejercicio 2013, principalmente referida a los servicios prestados entre ambas Entidades, la gestión del personal y a los sistemas de tecnología de información y comunicación.

La implantación de este nuevo modelo en el ámbito organizativo de ambas Entidades se ha ido llevando a cabo de manera paulatina con la finalidad de “minimizar los riesgos operativos durante el proceso inicial de segregación, garantizando la continuidad en la prestación del servicio sin menoscabar los estándares de calidad y de seguridad” y, de “racionalizar los costes bajo estrictos criterios de austeridad, no duplicando puestos directivos y manteniendo una mínima organización de cohesión del Grupo AENA”. En suma aunque este modo de implantar el nuevo modelo de gestión ha podido causar una cierta complejidad en la organización interna de AENA y de Aena Aeropuertos, S.A., por otra parte ha aportado eficiencia a su gestión económica.

El análisis de la evolución de los organigramas a nivel de dirección durante el periodo 2011-2013, así como de las circulares internas por las que se han comunicado las modificaciones de la estructura interna de AENA y de Aena Aeropuertos, S.A. como consecuencia de la implantación del nuevo modelo ha puesto de manifiesto la creación, supresión o fusión de Direcciones, Divisiones o Unidades operativas, así como la redistribución interna dentro de cada una de las dos Entidades de Divisiones, Unidades o funciones; estas variaciones, con carácter general, no han supuesto traspasos de personal entre las Entidades.

Teniendo en cuenta las razones que llevaron a la implantación paulatina del nuevo modelo de gestión, algunas de las tareas -fundamentalmente de carácter administrativo- necesarias para la marcha de cada una de las Entidades, se prestaban en el periodo fiscalizado por parte de AENA o de Aena Aeropuertos, S.A. para ambas Entidades. La ejecución de estas tareas ha supuesto, por tanto, la prestación de servicios entre las dos Entidades que se regían por acuerdos suscritos entre ambas. Independientemente de qué Entidad prestase los servicios, en general, los responsables que coordinaban al personal que ejecutaba las tareas se ubicaban en la Unidad Corporativa de AENA.

#### **II.3.1.- Prestación de servicios entre Aena Aeropuertos, S.A. y AENA.**

Como ya se ha señalado, en el periodo fiscalizado Aena Aeropuertos, S.A. realizó tareas para AENA y esta, a su vez, las realizó para la Sociedad. Estas tareas se corresponden fundamentalmente con labores administrativas o de gestión interna de cada una de las Entidades,

el desempeño de cometidos corporativos o estratégicos del Grupo AENA, la prestación de servicios relacionados con la navegación aérea y actuaciones frente a terceros de una de las Entidades por cuenta de la otra. Los importes globales de facturación entre las Entidades en el periodo 2011-2013, fueron los siguientes:

(en miles de euros)

TOTAL FACTURACIÓN (sin incluir el Impuesto sobre el Valor Añadido)	2011	2012	2013
De Aena Aeropuertos, S.A. a AENA	10.803	18.435	14.551
De AENA a Aena Aeropuertos, S.A.	155.566	221.343	199.364

#### Prestación de servicios no relacionados con la navegación aérea

Tras la creación de Aena Aeropuertos, S.A., muchas de las tareas de administración y gestión interna se ejecutaron conjuntamente para ambas Entidades por una de ellas, que les daba el tratamiento de prestaciones de servicios remuneradas, rigiéndose la relación entre ambas Entidades para la prestación de estos servicios por distintos "Acuerdos" para cada tipo de servicios y por un "Anexo" común a estos Acuerdos referido a los aspectos económicos. Todos estos Acuerdos se firmaron el 27 diciembre de 2011, aunque la facturación efectuada incluyó las tareas ejecutadas desde el comienzo del funcionamiento de la Sociedad, el 8 de junio de 2011. Estos Acuerdos se encuentran dentro del marco regulatorio establecido por el artículo 18.4 y siguientes de la Ley 31/2007, según el cual para la contratación entre empresas consideradas como "asociadas" no se precisa seguir los procedimientos de licitación y adjudicación previstos en esa Ley.

Ambas Entidades utilizaban dos modalidades de Acuerdos según el tipo de actividad en qué consistía la prestación:

- El de "Compromiso de prestación de servicios" (en adelante Compromiso) que se refiere a procesos/actividades de carácter estratégico o estructural.
- El de "Acuerdo de prestación de servicios" (en adelante Acuerdo) por el que se rige el resto de servicios prestados.

La diferencia entre ambas modalidades consiste en que en el Compromiso la Unidad o División de cada Entidad implicada en la ejecución y desarrollo de estos procesos/actividades presentaba un firme "compromiso de cooperación y colaboración" en su realización.

Los procesos/actividades estratégicas y estructurales eran aquellos establecidos desde la Dirección General del Grupo AENA para AENA y Aena Aeropuertos, S.A. destinados a desarrollar e implantar estrategias y establecer políticas y directrices comunes. Por ello, su desarrollo y ejecución se realizaba de forma unificada con independencia de la Entidad que ejecutara el proceso/actividad. De acuerdo con lo manifestado por las Entidades, esta manera de actuar se debía, fundamentalmente, a motivos legales, al disponer de un Convenio Colectivo único para el personal de ambas Entidades (excluyendo al colectivo de controladores aéreos); a mantener la homogeneidad en las estrategias, directrices y políticas, así como las estructuras de proceso y

tecnologías asociadas a ellas; y al interés en el aprovechamiento de sinergias, eficacias y eficiencias a nivel global.

El “Anexo de aspectos económicos de los acuerdos de prestación de servicios” establece que la remuneración por la prestación de servicios incluiría el coste de los servicios más un margen del 4,91%. No obstante, aquellos costes en los que incurría AENA que tenían carácter corporativo o carácter estratégico para todo el grupo AENA se repartían, sin más, entre las dos principales ramas de actividad del Grupo -navegación aérea y gestión aeroportuaria-, facturándose a Aena Aeropuertos, S.A. la parte relativa a la gestión aeroportuaria sin añadir ningún margen adicional. La base de reparto utilizada, denominada 80-20, se calculaba en base a los criterios empleados en la aplicación de contabilidad analítica utilizada por AENA y Aena Aeropuertos, S.A., denominada COSTNEG.

Algunos de los Acuerdos firmados no entraron en funcionamiento por haberse producido una reorganización de funciones en el Grupo antes de que se llegara a prestar los servicios a los que se referían. Los Acuerdos que incluyen servicios efectivamente prestados en el periodo fiscalizado son, fundamentalmente los siguientes:

- 1) Los Compromisos relacionados con los procesos que permitían desarrollar e implantar la estrategia, estableciendo o ayudando a establecer la organización, políticas y directrices de funcionamiento de cada una de las Entidades. Dependiendo de los bloques funcionales en los que se ubicaban estos procesos, el servicio era prestado por una de las Entidades: los bloques funcionales de AENA eran presidencia, gabinete de presidencia, estrategia, innovación, sostenibilidad, comunicación, administración y finanzas, auditoría y control interno y coordinación de slots aeroportuarios; los bloques de Aena Aeropuertos, S.A. eran organización y recursos humanos, gestión de contratación, protección de datos, planificación de inversiones, gestión de tecnologías de la información de gestión empresarial del ámbito corporativo y gestión del conocimiento, gestión de seguridad y asesoría jurídica; y los bloques funcionales en los que intervenían ambas Entidades eran operaciones y sistemas de red (gestión del centro de gestión de red24) y la planificación de infraestructuras (servidumbres aeronáuticas).
- 2) El Acuerdo por el que Aena Aeropuertos, S.A. prestaba servicios a AENA en materia de suministro, mantenimiento y desarrollo de sistemas y tecnologías de la información y comunicaciones.
- 3) Otros Acuerdos por los que Aena Aeropuertos, S.A. prestaba servicios a AENA en materia de gestión de contratación, medio ambiente, medidas de protección de datos de carácter personal, facturación de las tarifas de aproximación, gestión del cobro, gestión de la contabilidad financiera y analítica y gestión del patrimonio y servicios generales.
- 4) El Acuerdo por el que AENA prestaba a Aena Aeropuertos, S.A. la gerencia de riesgos, la contratación de seguros y la gestión de tributos.

La evolución de los datos económicos de facturación por estos servicios se incluye en el cuadro siguiente:

(en miles de euros)

CONCEPTO	2011 (7 meses)	2012	2013
<b>Total facturación de Aena Aeropuertos, S.A. a AENA</b>	<b>7.816</b>	<b>13.025</b>	<b>13.124</b>
Compromisos de prestación de servicios estratégico/estructurales	2.087	3.200	2.356
Acuerdo de prestación de servicios de tecnología de información y comunicación	4.295	7.147	8.013
Otros Acuerdos de prestación de servicios	1.434	2.678	2.755
<b>Total facturación de AENA a Aena Aeropuertos, S.A.</b>	<b>17.111</b>	<b>27.162</b>	<b>17.548</b>
Compromisos de prestación de servicios estratégico/estructurales	8.305	11.800	10.761
Acuerdos de prestación de servicios administrativo-financieros	8.806	15.362	6.787

Del análisis realizado de la facturación entre AENA y Aena Aeropuertos, S.A. se deduce que durante el periodo 2011-2013 ambas Entidades mantuvieron una cierta vinculación en el ejercicio de sus actividades y procedimientos administrativos, fundamentalmente a nivel de servicios centrales. Esta vinculación obedecía, por una parte, a no estar perfectamente finalizada la división entre ambas Entidades de las estructuras de sus servicios centrales, y, por otra, a las actividades del Grupo AENA que tenían carácter corporativo o que se gestionaban conjuntamente para obtener ventajas económicas.

En el ejercicio 2013 se redujo o desapareció alguna de estas prestaciones de servicios debido a haberse incrementado la separación en la administración y gestión entre ambas Entidades, si bien en la mayoría de los procesos siguieron prestándose estos servicios.

#### Prestación de servicios relacionados con la navegación aérea

Los servicios de navegación aérea prestados por AENA a Aena Aeropuertos, S.A. incluyen, por una parte, los servicios de tránsito aéreo (denominados ATS, por sus siglas en inglés) y por otra, los servicios de comunicaciones, navegación y vigilancia (denominados CNS, por sus siglas en inglés). En el periodo 2011-2013 esos servicios se instrumentaban mediante un Contrato de prestación de servicios firmado en julio de 2011, que fue, posteriormente, sustituido por otro de diciembre de 2012, vigente hasta el 31 de diciembre de 2016.

Al iniciarse con la Ley 9/2010 el proceso de modernización dirigido a la separación de las funciones de gestión aeroportuaria y las de navegación aérea se abrió la posibilidad de que proveedores privados prestasen servicios de navegación aérea a los gestores aeroportuarios, si bien el artículo 1.1 de la Ley establece que AENA continuaría prestando directamente los servicios de tránsito aéreo de control de área y control de aproximación; en definitiva, tras la reforma introducida, los servicios de navegación aérea pueden ser prestados por otros proveedores civiles distintos de AENA salvo en lo relativo a los servicios de tránsito aéreo de control de área y control de aproximación, en los términos establecidos en el artículo 1.1 de la Ley.

La disposición adicional segunda de la Ley 9/2010 prevé que, para aquellos aeródromos que se determinaran por orden del Ministerio de Fomento y en el plazo en ellas establecido, AENA o el gestor aeroportuario que la suceda (Aena Aeropuertos, S.A.) debería iniciar los procedimientos para la selección de nuevos proveedores civiles de servicios de tránsito aéreo de aeródromo, de acuerdo con lo establecido en la Ley 31/2007. En desarrollo de esta previsión, se aprobó la Orden del Ministerio de Fomento 3352/2010, de 22 de diciembre, en la que se preveía que en un plazo no superior a un mes comenzasen los procedimientos para la contratación de la prestación de esos servicios en los aeropuertos de A Coruña, Alicante, Fuerteventura, Ibiza, Jerez de la Frontera, La Palma, Lanzarote, Madrid-Cuatro Vientos, Melilla, Sabadell, Sevilla, Valencia y Vigo. A efectos de su adjudicación, los 13 aeropuertos se dividieron en tres lotes, resultando la adjudicación de dos de ellos a un mismo adjudicatario y del tercero a otro adjudicatario distinto. Los contratos fueron firmados en octubre y noviembre de 2011.

Una vez firmados los contratos entre Aena Aeropuertos, S.A. y el correspondiente proveedor de servicios ATS, se precisaba que, a propuesta del gestor aeroportuario, la Dirección General de Aviación Civil designara al proveedor, especificando los requisitos técnicos y operativos que debía cumplir para iniciar su actividad de acuerdo con la normativa comunitaria; a la fecha de finalización de los trabajos de esta fiscalización, quedaba únicamente pendiente de resolución por parte de la Dirección General la designación del proveedor propuesto por la Sociedad para prestar servicio en el aeropuerto de Melilla. Ultimado este trámite, se abrió un período de transición, durante el cual el proveedor saliente daba la formación necesaria al proveedor entrante, produciéndose, una vez que el nuevo proveedor disponía de un número suficiente de controladores habilitados y formados para atender el servicio en las condiciones establecidas en el Pliego de Prescripciones Técnicas del contrato, el inicio efectivo de la prestación del servicio, previa supervisión e informe favorable por parte de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

El inicio de la efectiva prestación del servicio por parte de los nuevos proveedores civiles de tránsito aéreo de aeródromo se demoró entre uno y dos años desde la firma de los contratos, debido al necesario cumplimiento de los trámites indicados, comenzando la prestación efectiva del servicio en el aeropuerto de Sabadell en noviembre de 2012 y terminando en el de Alicante en enero de 2014. En el anexo III de este Informe se detalla la entrada en servicio de la prestación por parte de los nuevos proveedores en cada uno de los aeropuertos.

Los costes facturados por AENA y otros proveedores civiles a Aena Aeropuertos, S.A. por servicios de navegación aérea han sido, en el periodo 2011-2013, los que se reflejan en el siguiente cuadro:

(en miles de euros)

PROVEEDOR/SERVICIO	2011 (7meses)	2012	2013
AENA servicio tránsito aéreo de aeródromo	108.044	155.833	142.842
Otros proveedores civiles privados	526	9.083	9.609
<b>Total servicio ATS</b>	<b>108.570</b>	<b>164.916</b>	<b>152.451</b>
<b>AENA servicio CNS</b>	<b>13.766</b>	<b>28.075</b>	<b>27.658</b>
<b>TOTAL servicios de navegación aérea</b>	<b>122.336</b>	<b>192.991</b>	<b>180.109</b>

La disminución en la facturación de AENA por el servicio ATS en el ejercicio 2013 se debe, principalmente, a la negociación entre AENA y Aena Aeropuertos, S.A. de una reducción de los costes del contrato, en el marco de los planes de eficiencia acometidos por la Sociedad en el periodo 2011-2013.

Por último, la Ley 9/2010 prevé la posibilidad de que, en aeródromos de escaso volumen de tráfico, el tránsito aéreo se pueda realizar mediante los denominados servicios de información de vuelo de aeródromo (AFIS) -que, al no requerir controladores de tránsito aéreo, tienen un menor coste-, estableciendo al efecto que en el plazo de dos meses AENA presentaría al Ministerio de Fomento los estudios de seguridad que permitieran identificar en qué aeródromos se iba a empezar a prestar el servicio de tránsito aéreo bajo la modalidad AFIS. Mediante las correspondientes Órdenes Ministeriales, en 2010 y 2011 se determinaron los aeropuertos en los que se podía operar con este servicio: La Gomera, El Hierro, Burgos y Huesca. En la contratación de la prestación de este servicio, en todos los casos el adjudicatario ha sido la empresa estatal Ingeniería y Economía el Transporte, S.A. (INECO). En los aeropuertos de La Gomera, El Hierro y Burgos se empezó a prestar el servicio con anterioridad a la entrada en funcionamiento de Aena Aeropuertos, S.A. y en el de Huesca en diciembre de 2011. El coste de este servicio en los ejercicios 2011, 2012 y 2013 fue de 2.507, 1.143 y 1.043 miles de euros, respectivamente.

Del análisis realizado se concluye que en el periodo que abarca desde la entrada en funcionamiento de Aena Aeropuertos, S.A. hasta el cierre de 2013 se ha producido una marcada disminución de la vinculación de la Sociedad con AENA como proveedor del servicio de tránsito aéreo de aeródromo, en tanto que habían empezado a operar 12 torres de control con otros proveedores civiles y en el aeropuerto de Huesca el servicio de información había pasado a prestarse bajo la modalidad AFIS por INECO.

#### Otros supuestos de imputación de costes que han dado lugar a facturación entre ambas Entidades.

A partir de la entrada en funcionamiento de Aena Aeropuertos, S.A., AENA siguió haciéndose cargo de algunos costes derivados de la gestión aeroportuaria; asimismo, determinadas Unidades de AENA se integraron en la estructura organizativa de Aena Aeropuertos, S.A., haciéndose cargo de algunos costes que correspondían a la función de navegación aérea o a la Unidad Corporativa de AENA. En ambos casos, cada una de las Entidades facturaba a la otra por los costes que le fueran imputables.

Los importes facturados por la Sociedad a AENA se corresponden, fundamentalmente, con expedientes gestionados por la Sociedad imputables a AENA, mientras que la facturación de AENA a la Sociedad por imputación de gastos tiene su origen, tanto en expedientes abiertos con anterioridad a la creación de la Sociedad y que se siguieron gestionando administrativamente en la Entidad por la misma Unidad que venía haciéndolo, como en costes de alquiler y gastos generales relativos al edificio en el que se han ubicado la mayor parte de los servicios centrales de Aena Aeropuertos, S.A. y otros gastos generales que tienen carácter corporativo por satisfacer necesidades o cumplir obligaciones de ambas Entidades. El detalle de los gastos imputados se muestra a continuación:

(en miles de euros)

CONCEPTO	2011 (7 meses)	2012	2013
<b>TOTAL GASTOS IMPUTADOS POR AENA AEROPUERTOS, S.A. A AENA</b>	<b>1.382</b>	<b>1.491</b>	<b>750</b>
Expedientes gestionados por AENA	2.640	0	0
Edificio de servicios centrales de la Sociedad	3.806	6.183	5.646
Otros gastos generales	10.199	4.090	5.670
<b>TOTAL GASTOS IMPUTADOS POR AENA A AENA AEROPUERTOS, S.A.</b>	<b>16.645</b>	<b>10.273</b>	<b>11.316</b>

### II.3.2.- Gestión de los recursos humanos

El artículo 8 del RDL 13/2010 establece la subrogación de Aena Aeropuertos, S.A. en todos los contratos laborales suscritos por AENA con personal ligado principalmente a la gestión aeroportuaria. Al amparo de esta Norma, al entrar en funcionamiento la Sociedad el 8 de junio de 2011, quedaron adscritos a ella 8.657 empleados de los 13.261 que entonces pertenecían a AENA, es decir, casi las dos terceras partes de ese personal. La delimitación entre el personal dedicado a la gestión aeroportuaria respecto al resto del personal de AENA no presentaba, en general, especial dificultad, en tanto que la mayor parte del personal vinculado a la gestión aeroportuaria antes de la creación de la Sociedad estaba asignado a las Unidades de cada uno de los aeropuertos o a las Divisiones o Direcciones pertenecientes a la entonces existente Dirección de aeropuertos de AENA.

Con posterioridad a la entrada en funcionamiento de la Sociedad y hasta el cierre del ejercicio 2013 se ha producido un traspaso de empleados entre AENA y Aena Aeropuertos, S.A. que se corresponde con la cobertura de puestos vacantes en ambas Entidades, lo que no supone transferencia de plantillas entre Entidades. A este respecto se debe tener en cuenta que el I Convenio Colectivo del Grupo AENA establece que las plazas convocadas por AENA o la Sociedad sean preferentemente cubiertas con personal de la plantilla de cualquiera de estas Entidades. El traspaso señalado se indica en el siguiente cuadro:

Traspaso de personal entre Entidades/ Ejercicio	Número de trabajadores			
	2011	2012	2013	TOTAL
De AENA a Aena Aeropuertos, S.A.	7	7	5	19
De Aena Aeropuertos, S.A. a AENA		3	4	7

De los análisis realizados se deduce que, en general, en el momento de la creación de Aena Aeropuertos, S.A. se produjo una adecuada segregación del personal que correspondía a la Sociedad, estando al cierre del periodo fiscalizado pendiente de traspasar a la Sociedad el personal asignado a la Unidad Corporativa de AENA. Aunque esta Unidad presta servicios para todo el Grupo, la mayor parte de su personal realizaba sus tareas principalmente para la Sociedad. La plantilla de la Unidad Corporativa a finales de 2011 y 2012 era de 96 empleados y al cierre de 2013 se había reducido a 88. Tal y como se ha explicado en un apartado anterior de este

Informe, la mayor parte de los costes de la Unidad Corporativa se repercuten a Aena Aeropuertos, S.A.

Casi la totalidad del personal de Aena Aeropuertos, S.A. está sujeto al “I Convenio Colectivo del Grupo AENA” vigente entre el 8 de junio de 2011 y el 31 de diciembre de 2018, que también se aplica a la plantilla de AENA que no está sometida al Convenio Colectivo de los controladores aéreos. La existencia de un Convenio Colectivo común para AENA y la Sociedad supone que la negociación colectiva con sus trabajadores se realice conjuntamente por ambas Entidades.

La evolución del número de empleados en las plantillas de Aena Aeropuertos, S.A. y de AENA desde el 8 de junio de 2011 es la que se indica en el siguiente cuadro:

Número de empleados	8/6/2011	31/12/2011	Variación 2011	31/12/2012	Variación 2012	31/12/2013	Variación 2013
<b>AENA</b>	4.604	4.568	(36)	4.446	(122)	4.148	(298)
<b>Aena Aeropuertos, S.A.</b>	8.657	8.688	31	8.411	(277)	7.292	(1.119)
<b>TOTAL</b>	<b>13.261</b>	<b>13.256</b>	<b>(5)</b>	<b>12.857</b>	<b>(399)</b>	<b>11.440</b>	<b>(1.417)</b>

De los datos anteriores se observa que durante la puesta en funcionamiento de Aena Aeropuertos, S.A. su plantilla y la de AENA han disminuido, dentro del objetivo general de incrementar la eficiencia de la gestión pública en el sistema aeroportuario español. La principal disminución se ha producido en 2013 debido, principalmente, al “Plan Social de Desvinculación Voluntaria” (en adelante PSDV), relacionado con el Plan de Viabilidad llevado a cabo en el Grupo AENA.

El 31 de octubre de 2012 se formalizó el Acuerdo entre la representación del Grupo AENA y los representantes de las organizaciones sindicales en relación con el Plan de Viabilidad en AENA, por el que se materializa lo previsto en el Plan de Eficiencia Aeroportuaria, presentado por el Ministerio de Fomento en junio de 2012, para adecuar la oferta a la demanda real de los servicios de los 19 aeródromos (17 aeropuertos y 2 helipuertos) pertenecientes al Grupo III de clasificación de aeródromos por volumen de pasajeros (los que presentan un menor volumen). Durante el periodo 2011-2013, Aena Aeropuertos, S.A. clasificaba sus aeródromos, fundamentalmente, atendiendo al número de pasajeros, considerando en un grupo aparte los aeropuertos de las Islas Canarias por razones geográficas. En el anexo IV de este Informe se detalla todos los aeródromos con su volumen de pasajeros para los ejercicios 2011, 2012 y 2013, clasificados por grupos. Por medio del Acuerdo formalizado el 31 de octubre de 2012, se establecieron medidas de flexibilidad interna en la estructura del personal perteneciente a esos aeródromos y se aprobó el PSDV aplicable a todo el personal de Aena Aeropuertos, S.A. y de AENA sometido al I Convenio Colectivo del Grupo AENA.

Las medidas de flexibilidad interna para el personal de los aeródromos el grupo III incluidas en el Acuerdo consistían en la modificación y ajustes en la distribución de los horarios laborales de sus plantilla y en el establecimiento de mecanismos para conseguir la movilidad geográfica y funcional de su personal.

El PSDV afectaba a los trabajadores fijos de AENA y Aena Aeropuertos, S.A. que tuvieran menos de 64 años a 31 de diciembre de 2012 y que no estuvieran en situación de jubilación parcial o de acceder a la jubilación con derecho a percibir el 100% de la pensión. La adhesión al Plan era de carácter voluntario, produciéndose mediante la solicitud de cada empleado hasta llegar a un máximo de 1.600 trabajadores, estableciendo un sistema de preferencia en la aceptación por AENA o Aena Aeropuertos, S.A. de la solicitud de desvinculación del trabajador, dando prioridad a los trabajadores de los aeropuertos del Grupo III, en segundo lugar a los del Grupo II, en tercer lugar a los de servicios centrales y, por último, a los del resto de centros.

El PSDV preveía dos tipos de desvinculación del personal:

- 1) Una general, que podía solicitar cualquier trabajador incluido en el ámbito subjetivo del Plan, consistente en la percepción de una indemnización de veinte días por año de servicio, a la que había que añadir otra de ocho días por año trabajado en el caso de que el trabajador no lograra la recolocación en el plazo de seis meses desde la fecha de extinción de su contrato de trabajo, en los términos previstos en el PSDV.
- 2) Aquellos trabajadores que tuvieran entre 55 y 64 años tendrían derecho a elegir la indemnización mayor que resultara de considerar la general y la correspondiente a percibir una renta del 85% del salario regulador (detráido el importe que, en su caso, cobrase por la prestación desempleo) que suponía de media el 72% del salario total que venía percibiendo el trabajador. Al respecto, el Acuerdo define el salario regulador como "la suma de las percepciones dinerarias fijas netas anuales que el empleado tenga acreditadas en el momento de la baja, dividida por doce", incluyéndose para el cálculo todas las percepciones que venía percibiendo el trabajador menos los complementos de carácter variable; además, a aquellos trabajadores que no percibieran complemento de puesto de trabajo de estructura se les abonaría también la cantidad de 360 euros anuales, dividido en 12 mensualidades. Por otra parte, AENA y Aena Aeropuertos, S.A. asumían el coste estimado de la suscripción de un convenio especial con la Seguridad Social entre la fecha de finalización de la prestación estimada por desempleo y la fecha de jubilación prevista. Según el Acuerdo, todas las cantidades mencionadas se consideraban netas para el trabajador, lo que supone que las Entidades se hacían cargo, en todo caso, del coste bruto de todos estos conceptos.

Las desvinculaciones previstas en el Plan se ejecutaron en el plazo previsto en el Acuerdo, primer semestre de 2013, afectando en Aena Aeropuertos, S.A. a 911 trabajadores. El detalle individualizado por centros de trabajo es el siguiente:

CENTROS DE TRABAJO	(nº de empleados)						TOTAL 2013
	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	
Grupo Aeropuertos Grandes	43	25	44	38	34	25	209
Aeropuertos Grupo Canarias	42	28	15	17	13	18	133
Aeropuertos Grupo I	56	13	34	21	23	38	185
Aeropuertos Grupo II	23	13	14	21	21	25	117
Aeropuertos Grupo III	26	42	16	6	7	19	116
Servicios Centrales	19	16	40	12	13	51	151
<b>TOTAL</b>	<b>209</b>	<b>137</b>	<b>163</b>	<b>115</b>	<b>111</b>	<b>176</b>	<b>911</b>

El detalle por tipo de indemnización es el siguiente:

TIPO DE INDEMNIZACIÓN	Nº de trabajadores
Trabajadores menores de 55 años con indemnización general de 20 días por año trabajado	1
Trabajadores menores de 55 años con indemnización general de 28 días por año trabajado	3
Trabajadores mayores de 55 años con indemnización general de 20 días por año trabajado	69
Trabajadores mayores de 55 años con indemnización general de 28 días por año trabajado	20
Trabajadores mayores de 55 años acogidos a la percepción de una renta	818
<b>TOTAL TRABAJADORES ACOGIDOS AL PSDV</b>	<b>911</b>

Al cierre del ejercicio 2012, Aena Aeropuertos, S.A. dotó una provisión de 134.468 miles de euros por los costes previstos del PSDV en relación con 1.026 trabajadores. Finalmente, al solicitar la desvinculación voluntaria 911 empleados, cuyo coste actualizado ascendía a 127.422 miles, se imputó al ejercicio 2013 el exceso provisionado.

El detalle de los costes por conceptos del PSDV se expone en el siguiente cuadro:

(en miles de euros)

CONCEPTO DE COSTE	Importe actualizado
Coste Plan Rentas	99.498
Coste Indemnizaciones	4.117
Aportación al Tesoro Público	23.807
<b>TOTAL</b>	<b>127.422</b>

Los compromisos asumidos por Aena Aeropuertos, S.A. por las rentas derivadas del PSDV fueron objeto de exteriorización en 2013 con una compañía de seguros, tal y como preveía el Plan.

El concepto Aportación al Tesoro Público tiene su origen, según ha manifestado Aena Aeropuertos, S.A., en un acuerdo verbal entre el Ministerio de Fomento y el Ministerio de Empleo y Seguridad Social, de fecha anterior a marzo de 2013, por el que se establecía que la Sociedad se vería obligada a realizar una aportación al Tesoro Público consistente en una cantidad equivalente a la cuantía de las prestaciones por desempleo que los trabajadores de 50 o más años afectados por el Despido Colectivo pudieran percibir a partir del 1 de enero de 2014, aportación que estaría condicionada a que el Grupo Aena obtuviera beneficios en el futuro. A la fecha de cierre de los trabajos de la fiscalización no se había producido ningún cambio normativo al efecto y, teniendo en cuenta que de producirse, tendría que aplicarse con efectos retroactivos (enero 2014), se considera difícil que finalmente llegue a producirse la habilitación legal pertinente; en consecuencia, la Sociedad debería evaluar si el referido acuerdo verbal constituye una base suficiente para seguir manteniendo este concepto provisionado y, en su caso, instar a que se

materialice en un soporte adecuado. Al cierre del ejercicio 2013, el importe provisionado ascendía a 25.285 miles de euros.

### **II.3.3.- Segregación de sistemas de tecnología de información y de comunicación.**

Una consecuencia de la completa separación de los procesos de gestión de AENA y de Aena Aeropuertos, S.A. es la escisión de los sistemas de tecnología de información y de comunicación de manera que cada Entidad pueda actuar de modo independiente. Para lograr una adecuada segregación de los sistemas, en 2011 AENA adjudicó un contrato de servicios para el "apoyo técnico para la adaptación de los sistemas y procesos organizativos y de gestión de la Entidad Pública Empresarial AENA a la sociedad mercantil de nueva creación Aena Aeropuertos, S.A." por el que, entre otras acciones relacionadas con aspectos organizativos, financiero-contables y de gestión, se realizó una adaptación inicial de los sistemas de información, que consistía en modificar determinados sistemas y aplicaciones con el fin de garantizar la correcta puesta en funcionamiento y la actuación diferenciada de ambas Entidades tras su segregación.

Posteriormente, teniendo en cuenta las necesidades previstas para escindir completamente los sistemas, en Aena Aeropuertos, S.A. se aprobaron en junio de 2012 las prescripciones técnicas para un contrato de servicios para "la escisión de los sistemas que dan soporte a los procesos de gestión" de la Sociedad y AENA (contrato de escisión de sistemas). Este contrato perseguía la completa separación física de los sistemas que daban soporte a los procesos de ambas Entidades. Tras su licitación y adjudicación, el contrato se firmó el 25 de enero de 2013 por un importe de 3.410 miles de euros y con un periodo de ejecución previsto de 16 meses a partir del 28 de enero de 2013. El objeto del contrato era la escisión definitiva de los sistemas que soportaban los procesos de ambas Entidades de manera que cada una de ellas tuviera sus propios sistemas de información implantados en todos los entornos que fueran necesarios para el desarrollo de su actividad. El pliego de prescripciones técnicas (en adelante PPT) establecía como alcance inicial del contrato un catálogo de sistemas/aplicaciones a escindir, aunque se preveía que pudiera sufrir variaciones en el desarrollo del proyecto.

En el PPT se establecía una fase de inicial de análisis en la que se determinarían de manera detallada las actividades y su calendario, efectuándose posteriormente la escisión de los sistemas/aplicaciones de acuerdo a las siguientes fases: diseño técnico, construcción del sistema o aplicación, periodo de prueba, puesta en producción (que supone que cada una de las Entidades comience a operar por separado con el sistema/aplicación ya escindido) y post implementación (periodo de dos semanas en los que se realiza un control y seguimiento in situ del funcionamiento del sistema/aplicación escindido).

El PPT preveía que la fase inicial de análisis concluyera con un "Plan de Escisión de Sistemas" que incluiría, fundamentalmente, las estrategias para el desarrollo de los trabajos de segregación de sistemas (que debían ser aprobadas por las unidades funcionales y técnicas de AENA y Aena Aeropuertos, S.A. involucradas en el proceso de escisión) y un inventario definitivo de los sistemas a escindir. El inventario elaborado en esa fase recogió 78 sistemas/aplicaciones aunque, acogiéndose a la posibilidad de variación del catálogo de servicios previstos en el PPT, durante la ejecución del contrato se produjeron algunas entradas, salidas y acumulaciones que afectaron de manera no relevante a los sistemas/aplicaciones previstos en el inventario inicial contenido en el "Plan de Escisión de Sistemas". Finalmente, la escisión recayó sobre 69 sistemas/aplicaciones.

Los análisis realizados han puesto de manifiesto que a 31 de diciembre de 2013 se habían puesto en producción 11 de las 69 aplicaciones, poniéndose en producción 3 más entre enero y abril de 2014. Entre abril y junio de 2014 se terminaron de poner en producción el resto de las aplicaciones y el 1 de julio de 2014 se firmó la liquidación y recepción del contrato.

El PPT establecía un procedimiento de control y seguimiento del proyecto a través de unos comités que debían reunirse con periodicidad mensual, entre los cuales la máxima responsabilidad recaía en el "Comité de Dirección del Proyecto" formado, básicamente, por Directores de Servicio de la empresa contratista, el Director de Proyecto de Aena Aeropuertos, S.A. y Directores de las dos Entidades públicas pertenecientes a las áreas funcionales y a las tecnologías de información y comunicación. No quedaba evidencia documental de la celebración de esas reuniones periódicas, salvo las llevadas a cabo por el Comité de Dirección del Proyecto el 22 de abril y el 3 de octubre de 2013 y el 19 de febrero de 2014, desprendiéndose de la información puesta de manifiesto en estas dos últimas reuniones que el grado de avance de los trabajos a esas fechas era de en torno al 53% y 85%, respectivamente.

En resumen, la firma del contrato de escisión de sistemas se produjo cerca de 20 meses después de haber entrado en funcionamiento Aena Aeropuertos, S.A.; dado que con la creación de la Sociedad se pretendía que AENA y la Sociedad actuaran con plena autonomía e independencia, ese periodo de tiempo parece excesivo si se tiene en cuenta que el PPT del contrato preveía una fase inicial para analizar los procesos y determinar los sistemas/aplicaciones a escindir y que, previamente, en el ámbito de AENA se había ejecutado un contrato de servicios para el "apoyo técnico para la adaptación de los sistemas y procesos organizativos y de gestión de la Entidad Pública Empresarial AENA a la sociedad mercantil de nueva creación Aena Aeropuertos, S.A."

### III.- CONCLUSIONES

El proceso de modernización del modelo de gestión aeroportuaria en España se ha dirigido a la separación de las funciones de gestión aeroportuaria y de navegación aérea; se inició con la Ley 9/2010, de 14 de abril, por la que se regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, que establecía una separación entre los gestores aeroportuarios y los proveedores de servicios de navegación aérea. Posteriormente, el RDL 13/2010, de 3 de diciembre, de actuaciones en el ámbito fiscal, laboral y liberalizadoras para fomentar la inversión y la creación de empleo, dispuso la creación de Aena Aeropuertos, S.A. a quien se debía transferir la titularidad de la red de aeropuertos de AENA para su gestión y explotación. La nueva Sociedad se constituyó el 31 de mayo de 2011 comenzando sus operaciones el 8 de junio de 2011. (epígrafe I.3)

**PRIMERA.-** Para que Aena aeropuertos, S.A. pudiera ejercer sus funciones como gestor aeroportuario, el 6 de junio de 2011 se realizó una ampliación de capital por 1.499.939 miles de euros con una prima de emisión de 1.100.868 miles, atendida por el socio único, AENA, mediante una aportación no dineraria consistente en el traspaso a la nueva Sociedad de todos los activos y pasivos relacionados con la gestión aeroportuaria y con la prestación de servicios de tránsito aéreo de aeródromo. Así, se aportó un activo total de 16.632.154 miles y un pasivo de 13.553.179 miles compuesto, principalmente, por el contrato de reconocimiento de deuda de la Sociedad con AENA, correspondiente a la parte de los préstamos mantenidos por AENA con entidades financieras imputable a la Sociedad. Los activos y pasivos aportados se valoraron en la nueva Sociedad, de acuerdo con la Norma de registro y valoración 21ª del PGC, aprobado por Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre, aplicando las “Normas para la Formulación de las Cuentas Anuales Consolidadas”. (subepígrafe II.1.1)

**SEGUNDA.-** El concepto principal de la deuda de Aena Aeropuertos, S.A. estaba constituido por el contrato de reconocimiento de deuda con AENA (contrato de deuda espejo) firmado por ambas Entidades el 1 de julio de 2011, por importe de 11.672.857 miles de euros, que se corresponde con la parte imputable a la Sociedad del capital pendiente de amortizar de los préstamos suscritos por AENA. Posteriormente, las nuevas disposiciones, tanto de préstamos nuevos como de los ya existentes, suscritas por AENA, en general, se han imputado íntegramente a la deuda espejo porque únicamente se han destinado a satisfacer necesidades de financiación de inversiones de la Sociedad. Al cierre de los ejercicios 2011, 2012 y 2013 el importe de capital pendiente de la deuda espejo era de 11.935.245, 11.855.481 y 11.329.840 miles de euros, respectivamente.

La cláusula I.2 del contrato de la deuda espejo recoge la decisión de AENA, como accionista único de Aena Aeropuertos, S.A., de 6 de junio de 2011, que establece que “Cualquier diferencia que pueda surgir, en el periodo que transcurra desde la fecha de la aportación hasta la fecha de transmisión a inversores privados de parte del capital de la Sociedad, entre la estimación del valor de los activos y pasivos aportados en base a la cual se ha determinado la ampliación de capital necesaria en la Sociedad y el valor de los activos y pasivos finalmente aportados se ajustaría, en su misma cuantía, como mayor o menor saldo del crédito otorgado por AENA a la Sociedad”. AENA ha manifestado que esta cláusula pretendía poder subsanar errores u omisiones que pudieran afectar a la aportación íntegra y a la valoración, a efectos contables, de todos los activos y pasivos ligados a la rama de actividad aeroportuaria, sin necesidad de realizar ajustes sobre el patrimonio neto de la Sociedad que requirieran una instrumentación jurídica de aportaciones

patrimoniales, señalando, asimismo, que los ajustes que se realicen con ocasión de la venta de acciones de la Sociedad a terceros se basarán en la valoración en el momento de la aportación no dineraria de los activos y pasivos y aplicarán los mismos criterios de valoración entonces utilizados.

El contrato de la deuda espejo establece que los ajustes a la deuda que se realicen queden documentados y, cuando proceda, elevarse a documento público. Los ajustes señalados han tenido reflejo en la contabilidad de la Sociedad. Con fecha 29 de julio de 2014 se firmó otra novación del contrato de la deuda espejo en la que se han incluido estos ajustes. (subepígrafe II.1.2)

**TERCERA.-** En base a lo establecido en el artículo 9 del RDL 13/2010, tanto los bienes de dominio público de los recintos aeroportuarios adscritos a AENA y como aquellos otros derechos sobre bienes inmuebles no adscritos a la Entidad pasaron a ser propiedad de Aena Aeropuertos, S.A. La propiedad y otros derechos reales sobre estos bienes inmuebles son susceptibles de inscripción en el Registro de la Propiedad, lo que dota al titular registral de una mayor protección de su derecho sobre la finca, de acuerdo con los efectos de la inscripción previstos en el Título II de la Ley Hipotecaria (Decreto de 8 de febrero de 1946). El registro de la titularidad sobre las fincas que componen los recintos aeroportuarios adquiere mayor relevancia al convertirse en bienes patrimoniales, ya que los bienes y derechos demaniales gozan de mayor protección jurídica en tanto que son imprescriptibles, inembargables e inalienables (art. 6 a) Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas).

Aena Aeropuertos, S.A. no disponía al cierre del ejercicio 2013 de un inventario de las fincas que integraban sus recintos aeroportuarios, en el que figurase las superficies de cada una de las fincas y su situación registral en concreto. Esta carencia en el inventario no afectaba al control ejercido por la Sociedad sobre sus terrenos, pero reducía la información que, eventualmente, pudiera ser relevante en la toma de decisiones de la Dirección de la Sociedad. No obstante, durante el desarrollo de los trabajos de esta fiscalización, la Sociedad ha elaborado un inventario en el que figuraban los metros cuadrados de las fincas que componían los recintos aeroportuarios, indicando, en general, las incidencias que impedían o dificultaban la inscripción de cada finca o grupo de fincas. Del análisis del inventario se ha puesto de manifiesto que, al cierre del ejercicio 2013, de un total de 147.327.782 m<sup>2</sup>, la Sociedad figuraba como titular registral de 123.459.825 m<sup>2</sup> (en torno al 84% de la superficie total de sus recintos aeroportuarios).

De los terrenos que estaban pendientes de inscribir en el Registro de la Propiedad a nombre de Aena Aeropuertos, S.A.: 5.698.204 m<sup>2</sup> (un 23,83%) estaban a nombre de AENA, 10.276.895 m<sup>2</sup> (un 43,05%) a nombre de Organismos u otras Administraciones Públicas, 7.032.937 m<sup>2</sup> (un 29,46%) a nombre de terceros, 859.921 m<sup>2</sup> (un 3,60%) estaban pendientes de inmatricular o no se conocía su situación registral. En el caso de las fincas que figuraban registralmente a nombre de AENA o de un Organismo o una Administración Pública, en general, esta circunstancia no afectaba al derecho que tenía Aena Aeropuertos, S.A. sobre la finca; los terrenos que registralmente estaban a nombre de terceros, principalmente, se correspondían con fincas que estaban en proceso de inscripción a nombre de la Sociedad o para las que no se había acabado el procedimiento de expropiación. De los análisis realizados cabe considerar que, con carácter general la Sociedad cuenta con suficiente base jurídica para acreditar frente a terceros la

titularidad de sus derechos sobre los terrenos que conforman sus recintos aeroportuarios. (subepígrafe II.2.1)

**CUARTA.-** La implantación del nuevo modelo de gestión aeroportuaria en el ámbito organizativo de ambas Entidades -AENA y Aena Aeropuertos, S.A.- se ha ido llevando a cabo de manera paulatina, lo que implica que no se ha producido inmediatamente una separación completa en la gestión de las Entidades. Las razones que se tuvieron en cuenta en el seno del Grupo AENA para ello fueron, primordialmente, de eficiencia y de preservar la calidad y seguridad en el ejercicio de las funciones de las Entidades; aunque este modo de implantar el nuevo modelo de gestión ha podido causar una cierta complejidad en la organización interna de ambas Entidades, ha aportado eficiencia a su gestión económica.

Los servicios prestados entre las dos Entidades durante el periodo fiscalizado se corresponden, fundamentalmente, con labores administrativas o de gestión interna de cada una de las Entidades, el desempeño de cometidos corporativos o estratégicos del Grupo AENA, la prestación de servicios relacionados con la navegación aérea y actuaciones frente a terceros de una Entidad por cuenta de la otra derivadas de expedientes de costes abiertos con anterioridad a la puesta en marcha de la Sociedad.

Durante el periodo 2011-2013, se ha observado una cierta disminución en el tiempo en la prestación de servicios no relacionados con la navegación aérea y una mayor disminución en el ámbito de la navegación aérea debido, principalmente, a la entrada de nuevos proveedores civiles de los servicios relacionados con la información y control del tránsito aéreo.

En el ámbito de la gestión de personal, al amparo del artículo 8 del RDL 13/2010, al entrar en funcionamiento la sociedad el 8 de junio de 2011, quedaron adscritos a ella 8.657 empleados de los 13.261 que entonces pertenecían a AENA, es decir, casi las dos terceras partes de ese personal. Desde junio de 2011 hasta el 31 de diciembre de 2013 no se han producido transferencias de personal relevantes entre las dos Entidades.

Por último, el proceso de escisión de los sistemas de tecnología de información y de comunicación de ambas Entidades comenzó en el ejercicio 2013 y terminó de ejecutarse en junio de 2014. Con independencia de la necesaria vinculación entre ambas Entidades derivada de su actuación como grupo empresarial, al cierre de 2013 existía una cierta vinculación en la gestión interna de los servicios centrales de ambas Entidades que no impedía su gestión diferenciada; además, la finalización en junio de 2014 del proceso de escisión de los sistemas de tecnología de información y de comunicación, permite una gestión independiente y autónoma de las dos Entidades. (epígrafe II.3)

## IV.- RECOMENDACIONES

**PRIMERA.-** En el desarrollo de los trabajos de fiscalización se ha puesto de manifiesto que en situaciones en las que se impedía o retrasaba la inscripción en el Registro de la Propiedad a nombre de Aena Aeropuertos, S.A. o, en su caso, la previa transmisión de la titularidad a favor de la Sociedad de las fincas que conforman los recintos aeroportuarios, intervenían Entidades del sector público estatal y local así como los Registros públicos. Se considera que sería decisiva una mayor colaboración de esas Entidades y Registros para agilizar ese proceso.

**SEGUNDA.-** Durante el desarrollo de los trabajos de fiscalización la Sociedad elaboró un inventario de las fincas que componen los recintos aeroportuarios, indicando para cada finca su superficie y aspectos generales de su situación registral y titularidad. Al respecto, sería conveniente que esta información se mantuviera actualizada y se incluyera en los sistemas de información de la Sociedad, a efectos de agilizar la obtención de información por la alta dirección y centros de decisión de la Sociedad y, con ello, aumentar la efectividad en el uso de esa información en la toma de decisiones.

Madrid, 30 de octubre de 2014

EL PRESIDENTE

Ramón Álvarez de Miranda García

## ANEXOS

### RELACIÓN DE ANEXOS

- ANEXO I.-** DEUDA ESPEJO (PRINCIPAL E INTERESES PENDIENTES DE PAGO DISTRIBUIDA POR AEROPUERTOS Y SERVICIOS CENTRALES, AL CIERRE DE LOS EJERCICIOS 2010 A 2013
- ANEXO II.-** SITUACIÓN REGISTRAL DE LOS RECINTOS AEROPORTUARIOS
- ANEXO III.-** INICIO DEL SERVICIO DE LOS NUEVOS PROVEEDORES CIVILES DE TRÁNSITO AÉREO DE AERÓDROMO
- ANEXO IV.-** GRUPO DE AEROPUERTOS POR VOLUMEN DE PASAJEROS

**ANEXO I**  
**FISCALIZACIÓN DE LAS OPERACIONES PATRIMONIALES Y DE CONSTITUCIÓN DE AENA AEROPUERTOS, S.A.**

**DEUDA ESPEJO (PRINCIPAL E INTERESES PENDIENTES DE PAGO DISTRIBUIDA POR AEROPUERTOS Y SERVICIOS CENTRALES, AL CIERRE DE LOS EJERCICIOS 2010 A 2013**

(en miles de euros)

AEROPUERTOS	DEUDA ACUMULADA 2010	DEUDA ACUMULADA 2011	DEUDA ACUMULADA 2012	DEUDA ACUMULADA 2013	EVOLUCIÓN DEUDA 2010 A 2013 (%)
A CORUÑA	67.788	119.834	161.320	181.929	168
AERÓDROMO MILITAR DE LEÓN	111.154	111.130	118.033	120.202	8
ALGECIRAS /HELIPUERTO	8.486	5.677	5.789	6.797	(20)
ALICANTE	40.627	156.430	146.804	83.839	106
ALMERÍA	110.513	116.609	126.369	128.113	16
ASTURIAS	68.942	75.972	86.813	93.050	35
BARCELONA-EL PRAT	1.896.012	1.699.168	1.672.240	1.365.898	(28)
BILBAO	159.642	183.817	182.498	180.570	13
BURGOS	69.868	68.122	80.168	82.184	18
CEUTA /HELIPUERTO	21.343	20.468	22.569	23.360	9
CÓRDOBA	98.194	113.869	112.956	126.534	29
EL HIERRO	67.780	66.929	71.638	73.703	9
FUERTEVENTURA	126.676	111.787	141.983	84.895	(33)
GIRONA-COSTA BRAVA	32.675	53.649	53.544	47.079	44
GRAN CANARIA	(211.892)	(186.179)	(175.601)	(199.711)	6
GRANADA	86.506	89.492	94.281	99.891	15
HUESCA-PIRINEOS	75.486	70.667	74.044	75.186	0
IBIZA	(32.486)	8.225	17.911	3.641	111
JEREZ DE LA FRONTERA	135.886	133.657	142.530	142.027	5
LA GOMERA	46.514	44.966	48.265	49.065	5

**ANEXO I**  
**FISCALIZACIÓN DE LAS OPERACIONES PATRIMONIALES Y DE CONSTITUCIÓN DE AENA AEROPUERTOS, S.A.**  
**DEUDA ESPEJO (PRINCIPAL E INTERESES PENDIENTES DE PAGO DISTRIBUIDA POR AEROPUERTOS Y SERVICIOS CENTRALES, AL CIERRE DE LOS EJERCICIOS 2010 A 2013**

(en miles de euros)

AEROPUERTOS	DEUDA ACUMULADA 2010	DEUDA ACUMULADA 2011	DEUDA ACUMULADA 2012	DEUDA ACUMULADA 2013	EVOLUCIÓN DEUDA 2010 A 2013 (%)
LA PALMA	224.330	236.751	250.177	189.037	(16)
LANZAROTE	(94.235)	(88.036)	(91.142)	(124.203)	(32)
LOGROÑO	63.790	69.666	74.666	78.705	23
LOS LLANOS (ALBACETE)	29.300	30.852	32.163	33.623	15
MADRID-BARAJAS	6.078.760	5.527.589	5.565.409	5.364.723	(12)
MADRID-CUATRO VIENTOS	92.005	93.028	99.697	105.787	15
MADRID-TORREJÓN	45.336	54.041	55.761	58.383	29
MÁLAGA-COSTA DEL SOL	867.997	1.007.648	963.721	923.252	6
MATACAN (SALAMANCA)	47.097	47.242	50.876	53.514	14
MELILLA	138.744	134.866	143.159	150.681	9
MENORCA	162.879	161.462	166.568	164.266	1
MURCIA-SAN JAVIER	52.590	64.634	67.909	64.351	22
PALMA DE MALLORCA-SON BONET	20.908	19.912	22.029	23.642	13
PALMA DE MALLORCA-SON SANT JOAN	(207.796)	(197.387)	(269.385)	(402.826)	(94)
PAMPLONA	111.310	120.460	131.126	137.824	24
REUS	128.008	140.907	157.532	160.287	25
SABADELL	91.250	88.845	95.843	101.128	11
SAN SEBASTIÁN	64.622	64.233	68.884	73.296	13
SANTANDER	105.938	106.459	108.027	111.539	5
SANTIAGO	180.333	293.900	335.516	348.251	93
SEVILLA	(61.659)	(56.429)	(59.325)	(63.437)	(3)

**ANEXO I**  
**FISCALIZACIÓN DE LAS OPERACIONES PATRIMONIALES Y DE CONSTITUCIÓN DE AENA AEROPUERTOS, S.A.**  
**DEUDA ESPEJO (PRINCIPAL E INTERESES PENDIENTES DE PAGO DISTRIBUIDA POR AEROPUERTOS Y SERVICIOS CENTRALES, AL CIERRE DE LOS EJERCICIOS 2010 A 2013**

(en miles de euros)

AEROPUERTOS	DEUDA ACUMULADA 2010	DEUDA ACUMULADA 2011	DEUDA ACUMULADA 2012	DEUDA ACUMULADA 2013	EVOLUCIÓN DEUDA 2010 A 2013 (%)
TALAVERA LA REAL (BADAJOZ)	25.481	30.470	31.041	33.092	30
TENERIFE NORTE	104.777	131.368	136.454	126.694	21
TENERIFE SUR	(279.001)	(281.424)	(318.962)	(394.805)	(42)
VALENCIA	111.836	171.880	183.284	213.424	91
VIGO	91.055	104.885	144.383	163.357	79
VILLANUBLA (VALLADOLID)	62.630	64.296	71.281	75.596	21
VITORIA	129.534	145.983	139.276	152.288	18
ZARAGOZA	154.412	151.595	160.824	169.968	10
SERVICIOS CENTRALES	329.311	507.860	231.530	523.726	59
<b>TOTAL AEROPUERTOS Y SERVICIOS CENTRALES</b>	<b>11.851.256</b>	<b>12.011.845</b>	<b>11.932.476</b>	<b>11.383.413</b>	<b>(4)</b>



**ANEXO II**  
**FISCALIZACIÓN DE LAS OPERACIONES PATRIMONIALES Y DE CONSTITUCIÓN DE AENA AEROPUERTOS, S.A.**

**SITUACIÓN REGISTRAL DE LOS RECINTOS AEROPORTUARIOS**

RECINTO AEROPORTUARIO	SUPERFICIE (m <sup>2</sup> ) SEGÚN DATOS DE INSCRIPCIÓN REGISTRAL (REGISTRADOS O SUSCEPTIBLES DE REGISTRO)				MEDIACIÓN PLANIMÉTRICA (m <sup>2</sup> )	DIFERENCIA ENTRE DATOS DE INSCRIPCIÓN REGISTRAL Y MEDICIÓN PLANIMÉTRICA	
	REGISTRADOS A AENA AEROPUERTOS, S.A.	PENDIENTES	REGISTRADOS Y PENDIENTES	PROPORCIÓN ENTRE PENDIENTE DE REGISTRAR Y TOTAL DEL RECINTO (%)		VALOR ABSOLUTO (m <sup>2</sup> )	(%)
MADRID - BARAJAS	34.791.075	740.727	35.531.802	2,08%	35.910.093	378.291	1,06%
MADRID - CUATRO VIENTOS	0	1.814.018	1.814.018	100,00%	1.814.018	0	0,00%
MÁLAGA	0	5.611.372	5.611.372	100,00%	5.665.147	53.775	0,96%
MELILLA	0	406.089	406.089	100,00%	458.662	52.573	12,95%
MENORCA	2.613.817	35	2.613.852	0,00%	2.563.387	50.465	1,93%
PALMA DE MALLORCA - SON BONET	0	1.047.739	1.047.739	100,00%	1.015.180	32.559	3,11%
PALMA DE MALLORCA - SON SANT JOAN	6.294.891	0	6.294.891	0,00%	6.483.117	188.226	2,99%
PAMPLONA	582.345	21.541	603.886	3,57%	1.375.217	771.331	127,73%
REUS	2.666.975	365.403	3.032.378	12,05%	2.996.767	35.611	1,17%
SABADELL	776.530	0	776.530	0,00%	812.592	36.062	4,64%
SAN SEBASTIÁN	0	381.550	381.550	100,00%	381.550	0	0,00%
SANTANDER	1.914.798	0	1.914.798	0,00%	1.926.177	11.379	0,59%
SANTIAGO	2.576.136	387.656	2.963.792	13,08%	2.959.147	4.645	0,16%
SEVILLA	5.251.968	0	5.251.968	0,00%	5.316.287	64.319	1,22%
TENERIFE NORTE	1.449.658	415.318	1.864.976	22,27%	1.842.018	22.958	1,23%
TENERIFE SUR	11.288.512	0	11.288.512	0,00%	10.994.922	293.590	2,60%
VALENCIA	5.054.461	266.196	5.320.657	5,00%	5.337.052	16.395	0,31%
VIGO	240.000	756.499	996.499	75,92%	1.005.400	8.901	0,89%
VITORIA	3.154.756	31.562	3.186.318	0,99%	3.172.196	14.122	0,44%
ZARAGOZA	1.178.114	0	1.178.114	0,00%	1.176.297	1.817	0,15%
<b>TOTAL RECINTOS AEROPORTUARIOS</b>	<b>123.459.825</b>	<b>23.867.957</b>	<b>147.327.782</b>	<b>16,20%</b>	<b>150.029.715</b>	<b>4.434.427</b>	<b>3,01%</b>

## ANEXO III

### FISCALIZACIÓN DE LAS OPERACIONES PATRIMONIALES Y DE CONSTITUCIÓN DE AENA AEROPUERTOS, S.A.

#### INICIO DEL SERVICIO DE LOS NUEVOS PROVEEDORES CIVILES DE TRÁNSITO AÉREO DE AERÓDROMO.

<b>Aeropuerto</b>	<b>Inicio Servicio</b>
Sabadell	16-nov-12
Cuatro Vientos	27-nov-12
Vigo	30-nov-12
Jerez	05-mar-13
A Coruña	20-mar-13
Valencia	06-jul-13
Sevilla	12-sep-13
Ibiza	07-nov-13
Alicante	20-ene-14
La Palma	10-nov-12
Lanzarote	12-jul-13
Fuerteventura	12-nov-13

**ANEXO IV**  
**FISCALIZACIÓN DE LAS OPERACIONES PATRIMONIALES Y DE CONSTITUCIÓN DE**  
**AENA AEROPUERTOS, S.A.**

**GRUPO DE AEROPUERTOS POR VOLUMEN DE PASAJEROS**

		(nº de pasajeros)		
Grupo aeroportuario	Aeropuertos	2011	2012	2013
Grupo aeropuertos grandes	MADRID-BARAJAS	49.671.270	45.190.528	39.729.027
	BARCELONA-EL PRAT	34.398.226	35.144.503	35.210.735
	PALMA DE MALLORCA - SON SANT JOAN	22.726.707	22.666.858	22.768.082
Grupo Canarias	GRAN CANARIA - GANDO	10.538.829	9.892.067	9.770.253
	TENERIFE SUR	8.656.487	8.530.729	8.701.983
	LANZAROTE	5.543.744	5.168.775	5.334.598
	FUERTEVENTURA	4.948.018	4.399.023	4.259.341
	TENERIFE NORTE	4.095.103	3.717.944	3.516.445
	LA PALMA	1.067.431	965.779	809.521
	EL HIERRO	170.225	152.726	139.154
	LA GOMERA	32.713	19.707	24.469
Grupo I	MALAGA-COSTA DEL SOL	12.823.117	12.581.944	12.922.403
	ALICANTE	9.913.731	8.855.444	9.638.860
	IBIZA	5.643.180	5.555.048	5.726.581
	VALENCIA	4.979.511	4.752.020	4.599.990
	BILBAO	4.046.172	4.171.065	3.800.789
	SEVILLA	4.959.359	4.292.020	3.687.727
	GIRONA	3.007.977	2.844.571	2.736.867
	MENORCA	2.576.200	2.545.942	2.565.466
Grupo II	SANTIAGO	2.464.330	2.194.611	2.073.055
	MURCIA-SAN JAVIER	1.262.597	1.181.782	1.140.447
	ASTURIAS	1.339.010	1.309.770	1.039.409
	SANTANDER	1.116.398	1.117.630	974.043
	REUS	1.362.683	937.341	971.166
	A CORUÑA	1.012.800	845.451	839.837
	JEREZ DE LA FRONTERA	1.032.493	913.394	811.504
	ALMERIA	780.853	749.720	705.552
	VIGO	976.152	828.725	678.720
	GRANADA	872.752	728.428	638.289
	ZARAGOZA	751.097	551.406	457.284
Grupo III	MELILLA	286.701	315.850	289.551
	VILLANUBLA (VALLADOLID)	462.504	378.418	260.271
	SAN SEBASTIAN	248.050	262.783	244.952
	PAMPLONA	238.511	190.329	155.939
	AERÓDROMO MILITAR DE LEON	85.725	51.061	30.890
	TALAVERA LA REAL (BADAJOZ)	56.981	65.642	29.113
	BURGOS	35.447	21.057	18.905
	MATACAN (SALAMANCA)	37.257	22.718	15.830
	LOGROÑO	17.877	19.263	10.598
	CORDOBA	8.442	9.844	6.955
	VITORIA	28.211	24.389	6.912
	CEUTA /HELIPUERTO	46.754	18.296	5.673
	SABADELL	0	602	2.999
	ALGECIRAS /HELIPUERTO	25.318	8.900	2.938
	PALMA DE MALLORCA - SON BONET	0	1.068	2.922
	MADRID-TORREJON	27.801	28.092	1.953
	MADRID-CUATRO VIENTOS	431	2.207	1.865
LOS LLANOS (ALBACETE)	8.415	3.916	1.211	
HUESCA-PIRINEOS	2.781	1.313	273	
<b>Total</b>		<b>204.386.371</b>	<b>194.230.699</b>	<b>187.361.347</b>