

Informe de Resultados

Enero – Diciembre 2014

Cláusula de exención de responsabilidad

En este informe se muestran los datos más significativos de Aena, S.A. y Sociedades dependientes (“Aena” o “la Compañía”) y de su gestión a lo largo de 2014, incluyendo la información más relevante de todas las áreas de negocio, las principales cifras y las líneas de actuación que han guiado la gestión de la Compañía.

Aena, S.A. (en lo sucesivo, la «**Sociedad**») ha preparado esta presentación (en lo sucesivo, la «**Presentación**»), y la Sociedad es la titular exclusiva de la Presentación; por tanto, queda prohibida la reproducción, divulgación, publicación o transmisión, total o parcial, de la Presentación, en cualquier forma, o a través de cualquier medio, sin la autorización previa por escrito de la Sociedad.

La Presentación se ha preparado:

- (i) Únicamente para su uso durante la presentación de los resultados financieros del ejercicio finalizado a 31 de diciembre de 2014; en este sentido, la Presentación no constituye una oferta ni una invitación: (a) a comprar o suscribir acciones, de conformidad con las disposiciones de la Ley 24/1988, de 28 de julio (con sus modificaciones y reformulaciones), sobre el mercado de valores y sus reglamentos de aplicación; o (b) a comprar, vender o intercambiar, ni a solicitar una oferta de compra, venta o intercambio de valores, ni a solicitar cualquier voto o autorización, en cualquier otra jurisdicción; ni se debe interpretar en este sentido.
- (ii) Para fines informativos, dado que la información que contiene es puramente explicativa; a tal fin, se debe indicar que la información y cualquier opinión o afirmación realizada en la Presentación (incluida la información y las afirmaciones sobre previsiones, como se definen a continuación) (en lo sucesivo, la «**Información**») no ha sido objeto de revisión ni verificación por parte de ningún tercero independiente ni ningún auditor de la Sociedad, y determinada información financiera y estadística de esta Presentación está sujeta a ajustes de redondeo. En consecuencia, ni la Sociedad, ni sus consejeros, directivos, empleados, o cualquiera de sus filiales u otras empresas del grupo de la Sociedad:
 - (a) Ofrecen ninguna garantía, expresa o implícita, en lo referente a la imparcialidad, precisión, integridad o corrección de la Información.
 - (b) Asumen ningún tipo de responsabilidad, ya sea por negligencia o por cualquier otro motivo, por todo daño o pérdida que surja de cualquier uso de la Presentación, su contenido o cualquiera Información que contenga.

La Presentación contiene información y afirmaciones sobre previsiones acerca de la Sociedad y su grupo (la «**Información y Afirmaciones sobre Previsiones**»); dicha Información y Afirmaciones sobre Previsiones (que, por lo general, se identifica mediante las palabras «espera», «anticipa», «prevé», «considera», «estima», «pretende», «constata» o expresiones similares, entre otras) puede incluir afirmaciones sobre expectativas o previsiones de la Sociedad, así como suposiciones, estimaciones o afirmaciones acerca de operaciones futuras, resultados futuros, datos económicos futuros y otras condiciones como el desarrollo de su actividad, tendencias en el sector de actividad, gastos de capital futuros, y adquisiciones y riesgos regulatorios. No obstante, es importante tener en cuenta que la Información y Afirmaciones sobre Previsiones:

- (i) No es una garantía de expectativas, resultados futuros, operaciones, gastos de capital, precios, márgenes, tipos de cambio u otros datos o acontecimientos.
- (ii) Está sujeta a incertidumbres y riesgos materiales y de diversa índole (incluidos, entre otros, los riesgos e incertidumbres descritos en las presentaciones que la Sociedad realice ante la *Comisión Nacional del Mercado de Valores* de España), cambios y otros factores que pueden escapar del control de la Sociedad o pueden ser difíciles de prever, lo que podría condicionar y provocar que los resultados fueran diferentes (total o parcialmente) de los contemplados en la Información y Afirmaciones sobre Previsiones.

También se debe tener en cuenta que, excepto cuando lo exija la legislación vigente, la Sociedad no se compromete a actualizar la Información y Afirmaciones sobre Previsiones si los hechos no son exactamente como se describen o, por cualquier acontecimiento o circunstancia que se pueda producir después de la fecha de la Presentación, incluso aunque tales acontecimientos o circunstancias permitan determinar claramente que la Información y Afirmaciones sobre Previsiones no se materializará o bien hagan que dicha Información y Afirmaciones sobre Previsiones sea inexacta, incompleta o incorrecta.

Por último, se hace constar que la distribución o publicación de la Presentación en otras jurisdicciones puede estar prohibida o limitada; los destinatarios de la Presentación son las únicas partes responsables de obtener información sobre la cuestión y de respetar cualquier restricción aplicable.

ÍNDICE**1. Principales aspectos clave**

1.1 Principales aspectos destacados

2. Entorno macroeconómico y datos de actividad

2.1 Situación macroeconómica y del sector

2.2 Aena, líder mundial en gestión aeroportuaria

2.3 Principales magnitudes de la red de Aena

2.4 La Red aeroportuaria de Aena

2.5 Tipología de tráfico

2.6 Detalle del tráfico de los principales aeropuertos de la red

3. Evolución del negocio

3.1 Eficiencia en la gestión y racionalización de costes

3.2 Crecimiento de los ingresos

3.3 Adecuación de las inversiones

3.4 Estrategia Internacional

4. Análisis de resultados

4.1 Cuenta de resultados consolidada

4.2 Balance consolidado, estructura de capital y estado de flujos de efectivo

5. Áreas de negocio

5.1 Segmento aeropuertos

5.2 Segmento fuera de terminal

5.3 Segmento internacional

1. ASPECTOS CLAVE

- ▶ Fuerte crecimiento del tráfico (+4,5% vs. 2013) y consolidación de los resultados económicos con un crecimiento del EBITDA⁽¹⁾ del 16,5% respecto a 2013 hasta 1.875 millones de euros y un margen de EBITDA⁽¹⁾ que alcanza el 59,3%, siendo de los más altos del sector.
- ▶ Significativo aumento del cash flow⁽²⁾ hasta los 1.300 millones de euros lo que ha permitido reducir el endeudamiento de la Compañía, pasando de un ratio de Deuda Financiera Neta a EBITDA⁽³⁾ de 6,9x en 2013 a 5,6x en 2014.

Tráfico de pasajeros

- ▶ El tráfico en 2014 alcanzó los 195,9 millones de pasajeros, lo que supone un crecimiento del 4,5% respecto a 2013.
- ▶ La contribución del tráfico internacional y el nacional se mantiene en un 70% y 30% respectivamente, con un crecimiento de los pasajeros internacionales del +5,7% y la recuperación del tráfico nacional (+2,0%).
- ▶ Consolidación de la recuperación del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas con un crecimiento del tráfico del 5,3% respecto a 2013.

Cuenta de resultados

- ▶ Los ingresos totales en 2014 aumentaron hasta 3.165 millones de euros (+8,0% respecto 2013), de los cuales el 25,7% corresponden a ingresos comerciales tanto dentro como fuera de terminal.
- ▶ Fuerte crecimiento de los ingresos comerciales totales tanto dentro como fuera de terminal (crecimiento conjunto del 15,2% respecto a 2013) debido a los nuevos contratos y a la puesta en marcha de medidas comerciales.
- ▶ El EBITDA⁽¹⁾ en 2014 ha sido de 1.875 millones de euros, lo que supone un crecimiento del 16,5% respecto de 2013, y el margen de EBITDA⁽¹⁾ alcanza el 59,3% debido a las medidas de eficiencia en costes implementadas durante los últimos tres años.
- ▶ El EBITDA⁽¹⁾ de los aeropuertos con EBITDA⁽¹⁾ negativo se ha reducido de 104,8 millones de euros en 2011 a 42 millones de euros en 2014.
- ▶ El Beneficio neto de 479 millones de euros (-19,8%) está impactado por extraordinarios⁽⁴⁾ (expropiaciones en 2014 y activación de deducciones en 2013). El beneficio neto comparable asciende a 595 millones de euros en 2014, un +70,3% respecto a 2013 (+245 millones de euros).

Disciplina financiera

- ▶ Significativo incremento del cash flow⁽²⁾ hasta los 1.300 millones de euros frente a los 846 millones en 2013.
 - ▶ Reducción de la deuda financiera neta contable⁽⁵⁾ hasta los 10.733 millones de euros (incluyendo la consolidación de la deuda financiera neta de Luton por importe de 344 millones de euros) frente a los 11.394 millones de euros en 2013.
 - ▶ Reducción del apalancamiento, pasando de un ratio de Deuda Financiera a EBITDA⁽³⁾ de 6,9x en 2013 a 5,6x en 2014.
- ▶ La inversión pagada en 2014 ascendió a 316 millones de euros (incluyendo 8,3 millones de euros en Luton), existiendo en los aeropuertos la capacidad necesaria para absorber futuros crecimientos de tráfico. El nuevo marco regulatorio limita el volumen de inversión anual a 450 millones de euros.

(1) EBITDA ajustado. Excluye deterioros de inmovilizado y provisión PSDV.

(2) Cash flow calculado como EBITDA ajustado – CAPEX – Pago de intereses.

(3) Ratio Deuda financiera neta / EBITDA calculado según los criterios definidos en los contratos de novación de la deuda suscritos con las entidades financieras con fecha 29 de julio de 2014.

(4) Dotación de intereses de demora de expropiaciones (117 millones de euros después de impuestos) realizada en 2014 y deducciones por inversiones activadas y aplicadas (246 millones de euros) en impuesto del 2013 al ser el primer año de entrada en rentabilidad.

(5) Calculada como Deuda Financiera Corriente más Deuda Financiera No Corriente menos Efectivo y equivalentes al efectivo menos cash pooling

1.1 Principales aspectos destacados

Aena es el primer operador del mundo por volumen de pasajeros, alcanzando al cierre de año 2014 un total de 195,9 millones de pasajeros (+4,5% respecto a 2013). Además es la propietaria de dos de los diez aeropuertos más importantes de la Unión Europea en términos de pasajeros: Madrid (5º puesto en el ranking según Airports Council International “ACI”) y Barcelona (9º puesto). La amplitud de la red de aeropuertos de Aena (46 aeropuertos y 2 helipuertos en España), junto con la diversidad de los mismos, han permitido a la Compañía acumular una amplia experiencia en la gestión de aeropuertos de distinta tipología y tamaño. Adicionalmente, Aena junto con otras empresas concesionarias gestiona aeropuertos fuera de España, materializándose su presencia internacional en 15 aeropuertos (12 en México, 2 en Colombia y 1 en el Reino Unido).

El crecimiento del tráfico registrado en 2014 supone un cambio de tendencia, tras dos años consecutivos de descenso en el tráfico. Esta recuperación se basa en el crecimiento del tráfico internacional, ya que en 2014 España registró el segundo record anual consecutivo de entrada de turistas con cerca de 65 millones de turistas que visitaron España (+7,1% respecto a 2013). Como consecuencia, entre otros, de esta mayor afluencia de turistas, Aena ha vuelto a registrar un nuevo record en el número de pasajeros internacionales, con un crecimiento del +5,7% respecto a 2013 (70% sobre el total de pasajeros comerciales de la red). También ha contribuido a este cambio de tendencia en la evolución del tráfico el inicio de la recuperación del tráfico nacional que en el 2014 registró un crecimiento del 2% respecto a 2013 tras tres años consecutivos de caídas y del aeropuerto Adolfo Suarez Madrid-Barajas, que tras los descensos registrados desde 2011, ha experimentado un crecimiento en el 2014 del 5,3%. Los datos de los dos primeros meses de 2015 (crecimiento acumulado a febrero del 5,7%; 6,8% en el tráfico internacional y 4,3% en el tráfico nacional), confirman la tendencia de crecimiento del tráfico mostrada en 2014.

Por la parte de los ingresos, destaca el aumento de los ingresos totales de las actividades comerciales (+15,2% en el período), tanto dentro como fuera de terminal. Dicho incremento resulta de la mejora de las condiciones contractuales de los recientes concursos de Tiendas Libres de Impuestos y de restauración, la ampliación y la remodelación de los espacios destinados a la actividad comercial (tiendas y duty free) y la implantación del nuevo modelo de negocio de parkings, entre otras acciones.

En el ámbito internacional, con fecha 16 de octubre de 2014, Aena a través de Aena Internacional ejerció la opción de compra que tenía sobre el 11% del capital de London Luton Airport Holding III Limited (en adelante “LLAH III”), la sociedad cabecera de la compañía que gestiona el aeropuerto de Luton (4º aeropuerto de Londres), pasando a ostentar un 51% de dicha sociedad.

Uno de los pilares fundamentales, que junto con el incremento del volumen de ingresos tanto aeronáuticos como comerciales han permitido lograr la viabilidad de la Compañía ha sido la mejora de la eficiencia en la gestión y reducción de costes.

En este sentido, cabe destacar la reducción en los gastos operativos (Aprovisionamientos, Gastos de personal, excluyendo la provisión del Plan Social de Desvinculación Voluntaria, y Otros gastos de explotación) de la Compañía en 296 millones de euros entre el 2011 y el 2014. Durante el 2014, la base de costes operativos comparable (ex Luton) se ha reducido en 70,3 en millones de euros, resultado de las medidas de reestructuración iniciadas en 2012, incluyendo un plan de desvinculaciones voluntarias de personal.

Entre estas medidas, cabe resaltar también la implantación del Plan de Eficiencia Aeroportuaria, que ha conllevado la implantación de medidas de eficiencia de servicios, operativas y de carácter laboral en todos los aeropuertos, con especial relevancia en los de menor volumen de tráfico. En este sentido, el EBITDA⁽¹⁾ de los aeropuertos con EBITDA⁽¹⁾ negativo ha pasado de 75 millones de euros en 2012 a 42 millones de euros en 2014.

⁽¹⁾ EBITDA ajustado. Excluye deterioros de inmovilizado y provisión PSDV.

Aena ha realizado en la última década un importante esfuerzo inversor que ha situado a sus aeropuertos entre los más modernos y competitivos del mundo, con unas infraestructuras de primer nivel y un elevado potencial de crecimiento. Las necesidades de inversión se han reducido significativamente, al haberse dotado a los aeropuertos de la red de la capacidad necesaria para absorber futuros crecimientos de tráfico en los próximos años. Durante el periodo 2009-2013, la media de inversión anual fue aproximadamente de 1.119 millones de euros, frente a la inversión pagada en el año 2014 que ascendió a 316 millones de euros. Concluido un periodo de importantes inversiones en nuevas infraestructuras, se plantea un nuevo escenario, dando prioridad a las mejoras en mantenimiento y a las inversiones en seguridad, sin reducir la calidad del servicio.

Este conjunto de medidas llevadas a cabo tanto por la vía de los gastos como de los ingresos, ha supuesto la consolidación de la reestructuración de la Compañía y afianza su rentabilidad, aumentando el EBITDA⁽¹⁾ hasta 1.875 millones de euros al cierre de 2014, lo que supone un crecimiento del 16,5% frente a 2013 y supone alcanzar un margen de EBITDA⁽¹⁾ del 59% que es de los más altos del sector, con una mejora de 23 puntos porcentuales desde 2011.

A su vez, Aena ha alcanzado un beneficio antes de impuestos de 672,4 millones de euros en 2014 frente a 497,5 millones de euros en 2013, mientras que el beneficio neto asciende a 478,7 millones de euros en 2014, un 19,8% inferior al registrado en el año anterior (596,7 millones de euros). La caída en el beneficio neto se debe, por un lado, a la dotación de intereses de demora de expropiaciones (117 millones de euros después de impuestos) realizada en 2014, y por otro a las deducciones por inversiones activadas y aplicadas (246 millones de euros) del impuesto en 2013 al ser el primer año de entrada en rentabilidad. Sin tales efectos, el resultado neto comparable (595 millones de euros) hubiese experimentado un crecimiento de aproximadamente 245 millones de euros.

La mejora en los resultados antes mencionada se refleja en la generación de caja de la Compañía (1.300 millones de euros al 31 de diciembre de 2014 calculado como EBITDA-CAPEX-Intereses pagados), y en la reducción de sus niveles de endeudamiento, que han llevado a reducir el ratio de Deuda Financiera Neta a EBITDA (según lo establecido en los contratos de novación de la deuda para el cálculo de los covenants) de 6,9x en 2013 a 5,6x en 2014.

⁽¹⁾ EBITDA ajustado. Excluye deterioros de inmovilizado y provisión PSDV.

2. ENTORNO MACROECONÓMICO Y DATOS DE ACTIVIDAD

2.1 Situación macroeconómica y del sector

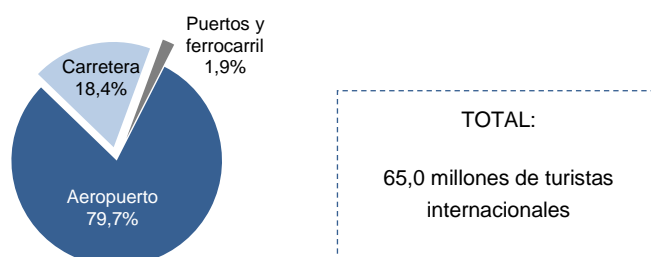
La economía española continúa con su gradual recuperación reflejada en las principales magnitudes económicas. Según datos del Instituto Nacional de Estadística, el PIB español ha aumentado un 1,4% en 2014, mejorando en una décima la última previsión ofrecida por el Banco de España, lo que supone la vuelta a la senda del crecimiento de la economía española después de 3 años consecutivos de recesión.

El transporte aéreo es un sector estratégico para España por su impacto económico y social. Además, contribuye en términos de conectividad, accesibilidad, cohesión y conexión territorial.

Los indicadores relacionados con el turismo han continuado la evolución favorable mostrada durante el año 2013, en el que se registró la cifra récord de turistas extranjeros de 60,7 millones (+5,6% respecto a 2012), aspecto de gran relevancia dado que el turismo representa el 10,9% del PIB español. De acuerdo con los datos publicados por el Instituto de Estudios Turísticos, durante el año 2014 visitaron España 65,0 millones de turistas internacionales, un 7,1% más que en 2013. Los principales países emisores han contribuido a este crecimiento, destacando en términos relativos los crecimientos interanuales de Bélgica (+16,4%), Italia (+14,6%) y Francia

(+11,3%). En términos absolutos, Reino Unido, Francia y Alemania, lideran el ranking de países emisores y, conjuntamente, suponen el 55,4% del total de turistas que visitaron España durante 2014. Por comunidades, todas registraron incrementos interanuales, siendo más significativos los aumentos en las Islas Canarias, Andalucía, Cataluña y Madrid.

Por vías de acceso, del total de turistas extranjeros que viajaron a España durante 2014, 51,8 millones (el 79,7% del total) utilizaron el avión como medio de transporte, el 18,4% se desplazaron por carretera, y el 1,9% utilizaron otros medios de transporte (puertos y ferrocarril). Dicho esto, no hay que olvidar la posición relevante de España como puerta de entrada y salida de Latinoamérica por vía aérea.

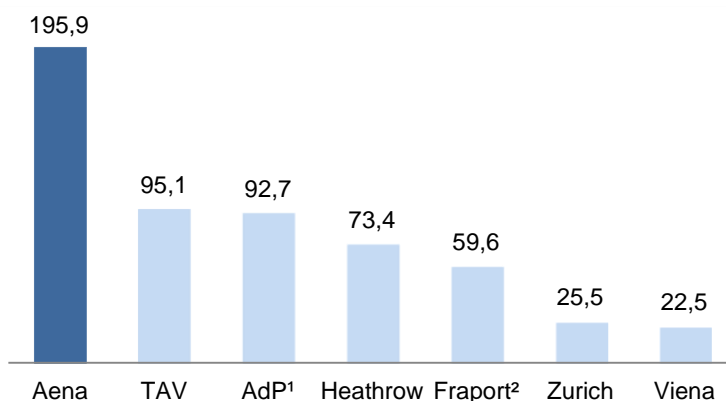


Fuente: Datos Turespaña. Movimientos turísticos en fronteras (Frontur) - Diciembre 2014

2.2 Aena, líder mundial en gestión aeroportuaria

Desde su nacimiento Aena ha trabajado de manera incesante para alcanzar lo que es hoy: el primer operador aeroportuario del mundo por volumen de pasajeros.

Tráfico de pasajeros de los principales operadores aeroportuarios en 2014



¹ AdP incluye únicamente los aeropuertos de París

² Fraport sólo incluye el aeropuerto de Frankfurt

Fuente: Datos publicados por las compañías

El conjunto de los aeropuertos y los helipuertos de Aena incluyen a dos de los diez aeropuertos más importantes de la Unión Europea por número de pasajeros: Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat, en el quinto y noveno puesto, respectivamente.

Ranking de aeropuertos europeos por pasajeros 2014

Rk	Aeropuerto	Millones Pasajeros
1	Londres-Heathrow	73,4
2	Paris-Charles de Gaulle	63,8
3	Frankfurt	59,6
4	Ámsterdam	55,0
5	Adolfo Suárez Madrid-Barajas	41,8
6	Múnich	39,7
7	Roma-Fiumicino	38,6
8	Londres-Gatwick	38,1
9	Barcelona-El Prat	37,6
10	París-Orly	28,9

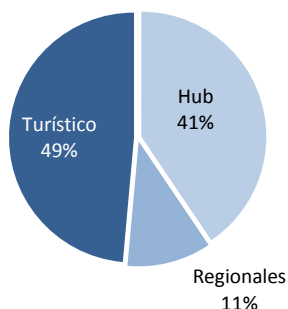
Fuente: Datos publicados por ACI

2.3 Principales magnitudes de la red de Aena

Los 46 aeropuertos y los 2 helipuertos han dotado a Aena de una red amplia y diversa, que ha permitido desarrollar experiencia en la gestión de aeropuertos de distinta tipología y tamaño.

Afectados por un escenario macroeconómico en recuperación, en 2014, los aeropuertos de la red de Aena han gestionado un total de 195,9 millones de pasajeros, un 4,5% más que en el año anterior, han operado más de 1,8 millones de vuelos (+2,3%) y han transportado en torno a 685.200 toneladas de mercancía (+7,2%). Con el crecimiento registrado en diciembre, se acumulan ya catorce meses de crecimiento consecutivo, lo que confirma el cambio de tendencia en la evolución del tráfico de pasajeros iniciado en noviembre de 2013.

Los 14 aeropuertos turísticos de Aena han aportado en 2014 el 49% de los pasajeros, los 2 hubs el 41% y los 25 aeropuertos regionales el 11%.



Tipología de aeropuertos de la red de Aena

Tipología de aeropuertos	Número aeropuertos	Pasajeros 2014 (millones)
TURÍSTICOS Palma de Mallorca, Málaga, Alicante, Gran Canaria, Tenerife Sur, Ibiza, Lanzarote, Valencia, Fuerteventura, Girona, Menorca, Reus, La Palma y Almería	14	95,1
HUB Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat	2	79,4
REGIONALES Sevilla, Bilbao, Tenerife Norte, Santiago, Asturias, Santander, Jerez, A Coruña, Vigo, FGL Granada-Jaén, Zaragoza, Melilla, San Sebastián, Pamplona, El Hierro, Burgos, La Gomera, Vitoria, Logroño, Murcia-San Javier, Valladolid, León, Badajoz, Salamanca y Albacete	25	21,3
HELIPUERTOS(Ceuta y Algeciras) AVIACIÓN GENERAL (Córdoba, Huesca-Pirineos, Madrid-Cuatro Vientos, Son Bonet y Sabadell)	7	0,02
TOTAL	46 aeropuertos + 2 helipuertos	195,9

Nota: Las referencias en este documento a los datos de tráfico de Aena deben entenderse referidas a los datos del cierre preliminar a la fecha de publicación del presente documento.

Presencia internacional

Aena también disfruta de proyección fuera de España, como lo refleja la presencia en 15 aeropuertos internacionales a través de las participaciones de la filial Aena Desarrollo Internacional, S.A. Los aeropuertos participados registraron en el año 2014 un tráfico de pasajeros conjunto de 43,5 millones, un 6,6% superior al de 2013.

Tráfico de pasajeros total 2014 en los aeropuertos participados

(Millones de pasajeros)	2013	2014	% Variación	% Participación de Aena
Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP)	23,2	24,7	6,7%	5,8%
Luton	9,7	10,5	8,1%	51,0%
Aerocali (Cali)	4,5	4,9	7,3%	50,0%
SACSA (Cartagena de Indias)	3,4	3,4	1,3%	37,9%
TOTAL	40,8	43,5	6,6%	n/a

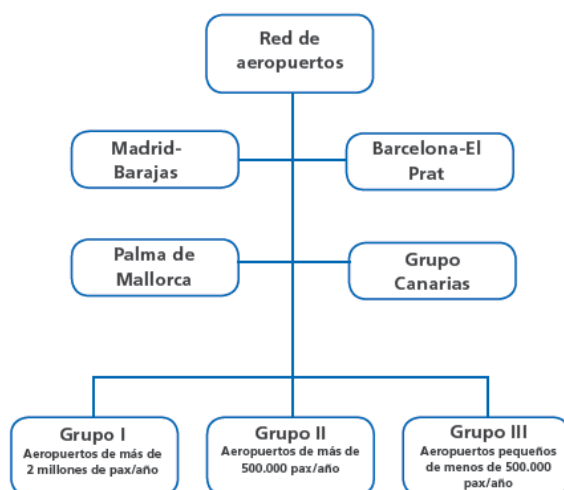
Fuente: Datos de las compañías

Nota: Salvo que se indique de otra manera, las referencias en este documento a "los aeropuertos de Aena", "la red aeroportuaria de Aena", o indicaciones similares deben entenderse referidas a los aeropuertos y helipuertos situados en España únicamente, no incluyendo por tanto las magnitudes de los aeropuertos participados indicados en la tabla anterior.

2.4 La Red Aeroportuaria de Aena

La red amplia y diversa distingue a Aena por ser el mayor gestor aeroportuario del mundo por volumen de pasajeros. Este modelo de gestión permite optimizar los costes mediante las sinergias y economías de escala que se logran al contar con un volumen mayor de negocio, y ofrecer una calidad más elevada y homogénea. La estructura de red también permite que cada aeropuerto pueda tener autonomía en su operativa y así ofrecer a sus clientes un servicio ajustado a sus necesidades y demandas.

Para mejorar la coordinación de todos los aeropuertos, la red de Aena está organizada conforme al siguiente esquema, que diferencia los aeropuertos en función del número de pasajeros que procesan a lo largo del año para mejorar su coordinación:



Los tres aeropuertos principales de la red son: Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat y Palma de Mallorca, y el resto de aeropuertos queda integrado en alguno de los siguientes grupos:

Grupo Canarias: integrado por los 8 aeropuertos de la Comunidad Autónoma de Canarias. Debido a su lejanía al territorio continental y por la importancia del tráfico interinsular, estos aeropuertos tienen unas características que los hacen diferentes al resto de la red.

Grupo I: formado por aeropuertos grandes con más de 2 millones de pasajeros al año. Este Grupo lo componen 8 aeropuertos: Málaga-Costa del Sol, Alicante-Elche, Ibiza, Valencia, Bilbao, Sevilla, Girona-Costa Brava y Menorca.

Grupo II: formado por aeropuertos que procesan entre 0,5 y 2 millones de pasajeros al año. Este grupo lo componen 11 aeropuertos: Almería, Asturias, FGL Granada-Jaén, Jerez, A Coruña, Reus, Santander, Santiago, Vigo y las bases aéreas de Murcia-San Javier y Zaragoza.

Grupo III: formado por aeropuertos con menos de 0,5 millones de pasajeros al año. Es un grupo heterogéneo compuesto por:

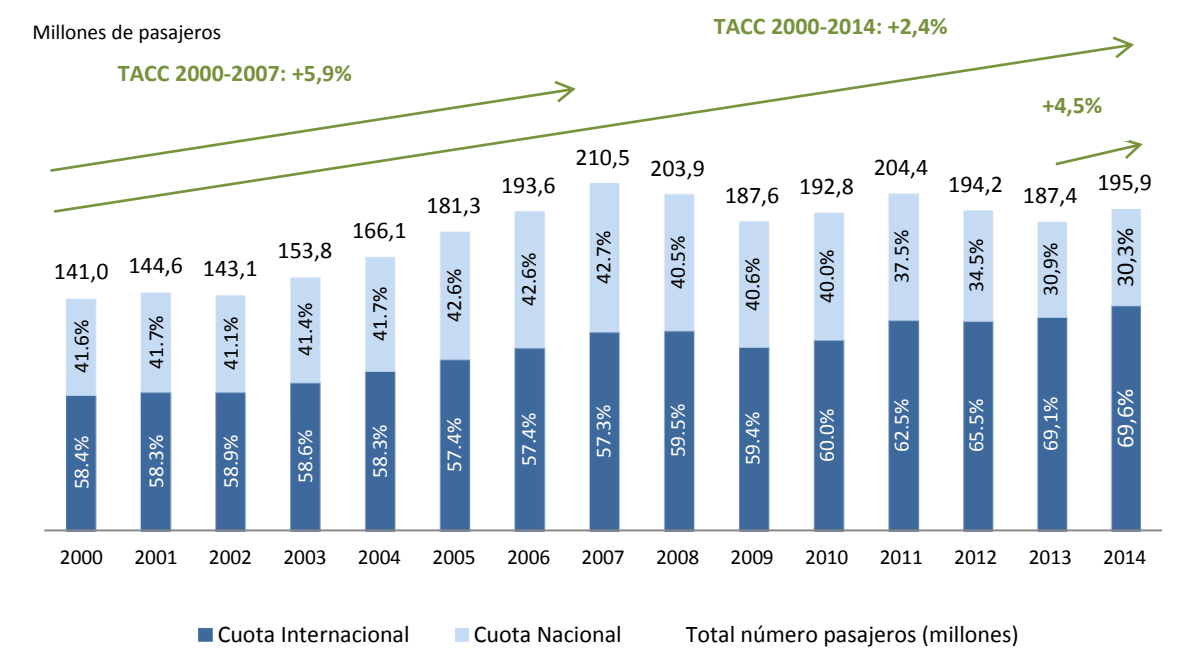
- Bases aéreas abiertas al tráfico civil: Valladolid, León, Badajoz, Salamanca y Albacete.
- Aeropuertos civiles con tráfico comercial: Melilla, San Sebastián, Pamplona, Burgos y Logroño-Agoncillo.
- Aeropuerto de carga: Vitoria.
- Helipuertos: Ceuta y Algeciras.
- Aeropuertos de aviación general: Córdoba, Sabadell, Son Bonet, Madrid-Cuatro Vientos y Huesca-Pirineos.

Frente a una gestión individualizada, la estructura gestionada en modelo de red ofrece ventajas significativas para Aena en términos de optimización de la operativa (como por ejemplo en la generación de tráfico de interconexiones), de la seguridad y de la gestión de ingresos comerciales, e importantes sinergias de costes generadas.

2.5 Tipología del tráfico

La vinculación del crecimiento del tráfico al ciclo económico mundial ha condicionado la evolución del tráfico nacional e internacional en los aeropuertos de Aena, siendo el tráfico internacional el que ha tenido un comportamiento mejor que el tráfico doméstico durante el periodo de crisis económica.

Evolución de la tipología del tráfico total de pasajeros



Durante el año 2014, se han gestionado un total de 195,9 millones de pasajeros en la red de aeropuertos de Aena, un 4,5% más que en año anterior. Se acumulan ya catorce meses de crecimiento consecutivo, lo que confirma el cambio de tendencia en la evolución del tráfico de pasajeros iniciado en noviembre de 2013.

El tráfico internacional, mejora la tendencia positiva registrada en 2013 (+2,1%), habiendo crecido durante 2014 un +5,7%, por efecto de la incipiente recuperación económica en los países emisores de turistas y la inestabilidad política en algunos destinos turísticos alternativos que ha atraído más turistas hacia España, impulsando el crecimiento del tráfico aéreo en la red de Aena.

En cuanto al tráfico nacional, existen indicios de recuperación, ya que durante 2014 ha crecido un +2% hasta alcanzar los 58,5 millones de pasajeros nacionales (frente a los descensos registrados tanto en 2012 como en 2013), a pesar del todavía difícil entorno económico y de la competencia del tren de alta velocidad.

La combinación de ambos efectos, ha mantenido prácticamente inalteradas las cuotas de reparto entre el tráfico nacional (30%) y el internacional (70%).

Respecto a la distribución del tráfico por áreas geográficas cabe destacar:

- el aumento de +5,7% del tráfico con Europa, cuya cuota pasa del 61,9% en 2013 al 62,6% en 2014 (un incremento de 6,6 millones de pasajeros en términos cuantitativos); y en sentido contrario,

- la ligera pérdida de cuota de mercado del tráfico nacional. En 2014 el tráfico nacional ha registrado una mejoría del +2% (+1.094.979 pasajeros) pero este crecimiento ha estado por debajo del crecimiento total (+4,5%), por lo que su cuota pasa del 30,9% en 2013 al 30,1% en 2014.

Distribución del tráfico por áreas geográficas (número de pasajeros)

Región	Pasajeros 2013	Pasajeros 2014	Variación		Cuota (%)	
			%	Pasajeros	2013	2014
Europa ¹	116.031.530	122.598.883	5,7%	6.567.353	61,9%	62,6%
España	57.837.728	58.932.707	1,9%	1.094.979	30,9%	30,1%
América Latina y Caribe	5.431.982	5.579.301	2,7%	147.319	2,9%	2,8%
Norteamérica ²	3.596.898	3.835.735	6,6%	238.837	1,9%	2,0%
África	2.418.282	2.573.765	6,4%	155.483	1,3%	1,3%
Oriente medio	1.726.866	1.957.087	13,3%	230.221	0,9%	1,0%
Asia-pacífico	361.843	383.800	6,1%	21.957	0,2%	0,2%
TOTAL	187.405.129	195.861.278	4,5%	8.456.149	100%	100%

¹ Excluye España

² Incluye EEUU y Canadá

Respecto a las compañías aéreas, destaca la evolución de las compañías integrantes del Grupo IAG que en conjunto han crecido un 8,8% en 2014, con un total de 48,4 millones de pasajeros comerciales en la red de Aena. Igualmente, han registrado importantes incrementos tanto Air Europa con un 7,9% de crecimiento hasta los 14,8 millones de pasajeros comerciales y Norwegian Air con un 44,6% de crecimiento (alcanzando 4,7 millones de pasajeros comerciales).

2.6 Detalle del tráfico de los principales aeropuertos de la red

El tráfico se concentra de forma importante en los principales aeropuertos de la red.

Principales magnitudes de tráfico por aeropuertos y Grupos de aeropuertos de la red de Aena

Aeropuertos y Grupos de aeropuertos	Pasajeros			Aeronaves			Mercancías		
	Millones	Variación 2014/2013	Cuotas/Total	Miles	Variación 2014/2013	Cuotas/Total	Toneladas	Variación 2014/2013	Cuotas/Total
Adolfo Suarez Madrid-Barajas	41,8	5,3%	21,4%	343	2,9%	18,7%	366.645	5,8%	53,5%
Barcelona-El Prat	37,6	6,7%	19,2%	284	2,7%	15,5%	102.693	2,4%	15,0%
Palma De Mallorca	23,1	1,5%	11,8%	173	1,5%	9,4%	11.516	-5,9%	1,7%
Total Grupo Canarias	34,8	6,9%	17,8%	325	8,8%	17,7%	40.824	3,5%	6,0%
Total Grupo I	47,3	3,5%	24,2%	427	1,6%	23,3%	29.678	4,4%	4,3%
Total Grupo II	10,2	-1,7%	5,2%	158	-3,4%	8,6%	88.995	19,9%	13,0%
Total Grupo III	1,1	-2,2%	0,5%	124	-4,0%	6,8%	44.859	19,0%	6,5%
TOTAL	195,9	4,5%	100%	1.833	2,3%	100%	685.209	7,2%	100%

El aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas es el primer aeropuerto de la red por tráfico de pasajeros, operaciones y carga. Desde febrero de 2014 y tras veinticinco meses de caídas interanuales consecutivas, sus datos de tráfico vuelven a ser positivos. En 2014, el número de pasajeros ha aumentado +5,3% respecto al año anterior (+6,9% en el tráfico internacional y +1,6% en el nacional). Por mercados, crecen principalmente los pasajeros procedentes de Europa (Alemania), Latinoamérica (Brasil), África y Oriente Medio. Por aerolíneas, destaca el crecimiento del Grupo IAG (+3,7%) y de Air Europa (+12,8%).

En cuanto a las operaciones, este aeropuerto ha operado en 2014 un total de 342.601 movimientos, un 2,9% más que en el año anterior. También la carga, que supone más de la mitad del volumen total que pasa por la red, ha registrado un incremento de +5,8% hasta las 366.645 toneladas transportadas, reflejando una recuperación tanto en movimientos como en volumen de mercancías.

En el aeropuerto de Barcelona-El Prat, los pasajeros crecen un +6,7% respecto al 2013 (+8,9% en el tráfico internacional y +1% en el nacional), hasta alcanzar 37,6 millones, destacando el incremento de pasajeros de la aerolínea Vueling (+12,6%) . Se han registrado 283.850 operaciones de aeronaves, que supone un incremento del 2,7% con respecto al 2013, y la carga ha continuado la tendencia creciente con un aumento del volumen de mercancía de +2,4%, hasta 102.693 toneladas.

El aeropuerto de Palma de Mallorca ha alcanzado un tráfico de 23,1 millones de pasajeros (+1,5%), compensando los descensos motivados por el carácter estacional de su tráfico registrado en el primer trimestre del año. El tráfico internacional alcanzó los 18 millones (+0,9%) y el nacional 5,1 millones (+3,7%).

Respecto al Grupo Canarias, el número de pasajeros que ha pasado por los aeropuertos canarios ascendió a 34,8 millones (+6,9% respecto a 2013), de los cuales 11,3 millones corresponden a pasajeros de vuelos nacionales (+3,5% respecto a 2013) y 23 millones de vuelos internacionales (+9,0%).

El conjunto de los 8 aeropuertos del Grupo I, creció +3,5% durante el 2014, hasta los 47,3 millones de pasajeros, destacando los crecimientos registrados en Ibiza (+8,5%), Málaga-Costa del Sol (+6,4%) y Bilbao (+5,6%).

Los 11 aeropuertos del Grupo II han registrado un descenso global del tráfico de pasajeros del -1,7% durante el 2014 que se ha situado en un total de 10,2 millones de pasajeros. A pesar de la disminución del tráfico registrada en 2014 se observa una tendencia de mejora frente a la caída del -9,1% de registrada en 2013. En este grupo, cabe destacar el comportamiento bastante dispar entre los diferentes aeropuertos que lo integran. El aeropuerto de Zaragoza, mantiene su posición como tercer operador de carga de la red, con 86.311 toneladas, y ha registrado un crecimiento del 20,4% respecto a 2013, contribuyendo a que la carga manipulada por el conjunto de los aeropuertos de este grupo haya crecido un 19,9%.

Por su parte, los aeropuertos del Grupo III, los de menor volumen de tráfico, han registrado 1.069.712 pasajeros durante el 2014, lo que supone un descenso del -2,2% respecto al año anterior. En el capítulo de carga, en este grupo se alcanzaron las 44.859 toneladas, un incremento del 19% respecto del 2013, derivado del crecimiento experimentado en el aeropuerto de Vitoria, especializado en manipulación de mercancía, que registró 44.658 toneladas (+19,1%).

Durante el año 2014 se han establecido 325 nuevas rutas desde los aeropuertos de la red de Aena con destinos domésticos, europeos e internacionales. En concreto los aeropuertos con mayor número de nuevas rutas han sido Palma de Mallorca (56 nuevas rutas), Barcelona-El Prat (50), Adolfo Suárez Madrid-Barajas (32), Grupo Canarias (70) y Grupo I (88). Se consideran rutas nuevas todas aquellas que tuvieron menos de 500 pasajeros en 2013 y han superado en 2014 los 5.000 pasajeros.

En relación a las compañías aéreas que han establecido nuevas bases, o ampliado las ya existentes, en los aeropuertos españoles en el año 2014 con respecto al año 2013, destacan 3 aeropuertos; en concreto, el incremento en Adolfo Suarez Madrid-Barajas de 17 aeronaves (Air Europa con 6, Ryanair con 3, Norwegian con 2 e Iberia Express con 6) y Barcelona-El Prat con 10 aeronaves (Vueling con 7 aviones más y Norwegian con 3) y en el aeropuerto Alicante-Elche una aeronave de la compañía Air Nostrum y una aeronave de Jet2.

3. EVOLUCIÓN DEL NEGOCIO

Aena ha llevado a cabo en los últimos tres años una profunda transformación sentando las bases para su crecimiento futuro. Esta transformación se fundamenta principalmente en los siguientes pilares: (i) eficiencia en la gestión y la racionalización de costes; (ii) crecimiento de los ingresos tanto aeronáuticos como comerciales; (iii) adecuación de las inversiones; y finalmente, (iv) desarrollo de una nueva estrategia internacional.

3.1 Eficiencia en la gestión y racionalización de costes

Desde 2012, Aena ha desarrollado un ambicioso plan de reducción de gastos, así como medidas para la mejora de la eficiencia operativa y de la productividad que ya han dado sus frutos.

Este esfuerzo en materia de reducción de gastos se refleja en un ahorro cercano a los 70,3 millones de euros en los gastos operativos (ex Luton) de 2014 respecto a 2013, lo que supone una disminución del 5,3%.

Evolución de los gastos corrientes

(Millones de euros)	2013	2014	Variación	% Var
Aprovisionamientos	196,1	180,4	-15,7	-8,0%
Gastos de personal ¹	339,9	349,7	+9,8	+2,9%
Otros gastos de explotación	796,4	761,0	-35,3	-4,4%
Total gastos corrientes	1.332,4	1.291,2	-41,2	-3,1%
Total gastos corrientes (ex Luton)	1.332,4	1.262,1	-70,3	-5,3%

¹ Excluida la provisión Plan Social de Desvinculación Voluntaria (-5,6 millones de euros en 2013 y -1,2 millones de euros en 2014)

La finalización del proceso de liberalización del servicio de control de tránsito en 12 aeropuertos, ha generado la mayor parte del ahorro producido en el capítulo de aprovisionamientos, siendo el ahorro total de 15,7 millones de euros (-8,0%) respecto al 2013.

En los gastos de personal (excluida la provisión del Plan Social de Desvinculación Voluntaria), la variación interanual del +2,9%, 9,8 millones de euros, se atribuye a la incorporación del gasto del aeropuerto de Luton. Excluyendo ambos efectos, los gastos de personal hubiesen disminuido un 0,5% (-1,6 millones de euros).

Otros gastos de explotación ha disminuido un 4,4% (35,3 millones de euros). La reducción en esta partida, a pesar de la consolidación de Luton que aporta un incremento de 17,6 millones de euros, es consecuencia por un lado, de las medidas de eficiencia y operativas implantadas a lo largo de 2012 y 2013, y por otro lado, de menores provisiones en 2014 para riesgos (-18,7 millones de euros) y la reversión de provisiones para insolvencias (-13,8 millones de euros).

Plan de Eficiencia de los Aeropuertos del Grupo III

Entre las principales medidas de reducción de gastos operativos en el Grupo III de Aeropuertos destaca el Plan de Eficiencia Aeroportuaria, que ha conllevado la implantación de medidas de eficiencia de servicios, operativas y de carácter laboral, con el objetivo de disminuir las pérdidas que de forma reiterada se producían en los aeropuertos de menor volumen de tráfico, y por tanto, garantizar su viabilidad. Los tres ejes en los que se ha actuado han sido los siguientes:

- Adaptación del horario operativo a la demanda de los aeropuertos, ajustándose los nuevos horarios a los horarios en los que se centraban la mayor parte de las actividades de las compañías aéreas y usuarios de los mismos.

- Adaptación de las plantillas en los aeropuertos a las necesidades de los nuevos horarios operativos establecidos.
- Reducción de otros gastos de explotación mediante bajada de gastos por reducción de consumos, ajuste de alcance de expedientes, etc.

Tras la implantación de dicho Plan de Eficiencia, el resultado económico al final del año 2013 experimentó una importante mejora con respecto a años anteriores que se ha extendido en 2014, pasando el EBITDA de todos los aeropuertos con EBITDA ajustado negativo de 55 millones de euros en 2013 a 42 millones en 2014.

3.2 Crecimiento de los ingresos

3.2.1 Ingresos comerciales y fuera del terminal

En 2014, los ingresos comerciales ordinarios (procedentes de la explotación de servicios tanto dentro como fuera de las terminales) alcanzaron los 789,9 millones de euros, un incremento de +13,0% respecto a 2013. La generación de ingresos comerciales procedentes del “Retail” (tiendas libres de impuestos/Duty free, tiendas y restauración), sigue mejorando fruto de la reciente licitación de nuevos contratos de dichas actividades y del incremento de los espacios comerciales. Los ingresos de aparcamientos también mejoran debido a la gestión de precios y la promoción.

Aena continúa en su senda de impulsar los ingresos comerciales a través de acciones encaminadas a rentabilizar sus activos comerciales, destacando:

- La actividad de las tiendas libres de impuestos (Duty Free) que continúa creciendo (+32,0% en 2014 frente a 2013), fruto de los nuevos contratos y los desarrollos de tiendas pasantes integradas en plazas comerciales y de su incorporación en los principales aeropuertos canarios.
- La ampliación y la remodelación de los espacios destinados a la actividad comercial. El número de locales comerciales (tiendas, locales destinados a la restauración y otras explotaciones comerciales) en la red de Aena se ha incrementado en más de un 7% en el año 2014, alcanzando más de 900 locales.
- La consolidación de marcas reconocidas de primer nivel, tanto nacional como internacional, tanto en restauración, como en tiendas. En concreto: (i) en restauración están presentes marcas adaptadas a los perfiles de usuarios, que abarcan diversidad de conceptos y locales: étnicos, comida rápida, y restaurantes galardonados con estrellas Michelin, (ii) la nueva estrategia en la línea de tiendas está enfocada a una importante remodelación de los espacios comerciales, incluyendo la incorporación de nuevas marcas de prestigio y la creación de una nueva línea de negocio de lujo, dirigida a potenciar las ventas de los segmentos de gama alta en moda y complementos. Las tiendas de lujo recientemente incorporadas, ofrecen a los pasajeros de Aena más de 40 marcas nacionales e internacionales.
- La potenciación de las salas VIP de los aeropuertos, basada en una estrategia de promoción, remodelación y mejora de las salas.
- El impulso de un modelo de negocio de gestión integral de los aparcamientos de 32 aeropuertos de la red, que incluye la mejora de la gestión de precios y la promoción.
- La contratación de dos grandes hangares destinados a la actividad de mantenimiento de aeronaves, uno en el Aeropuerto de Málaga- Costa del Sol y otro en el Aeropuerto Gran Canaria.
- La adjudicación de la actividad de aviación ejecutiva y de negocios (FBOs) a dos nuevos operadores en el Aeropuerto de Palma de Mallorca, así como la licitación de esta actividad en el Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol a finales del 2014.

Junto a las acciones mencionadas, el comportamiento favorable del tráfico también ha contribuido y contribuirá a impulsar los ingresos comerciales, incidiendo positivamente en la rentabilidad de la Compañía.

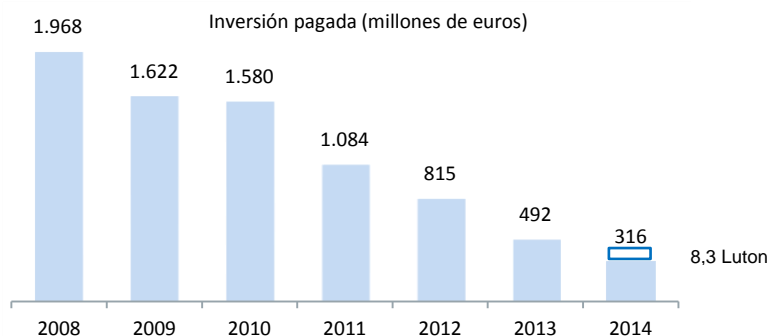
3.2.2 Marco legal vigente de tarifas aeroportuarias

En aplicación de la Ley 22/2013, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2014, la subida media de las tarifas ha sido de un 0,9% desde marzo de 2014.

3.3 Adecuación de las inversiones

Aena ha realizado en la última década un importante esfuerzo inversor que ha situado a sus aeropuertos entre los más modernos y competitivos del mundo, con unas infraestructuras de primer nivel y con un elevado potencial de crecimiento. Las necesidades de inversión se han reducido significativamente al haberse dotado a los aeropuertos de la red de la capacidad necesaria para absorber futuros crecimientos de tráfico en los próximos años, como demuestra la evolución de la inversión de los últimos años.

Al cierre del año 2014 la inversión pagada ha ascendido a 316,1 millones de euros (esta cifra incluye 8,3 millones de euros invertidos en el aeropuerto de Luton).



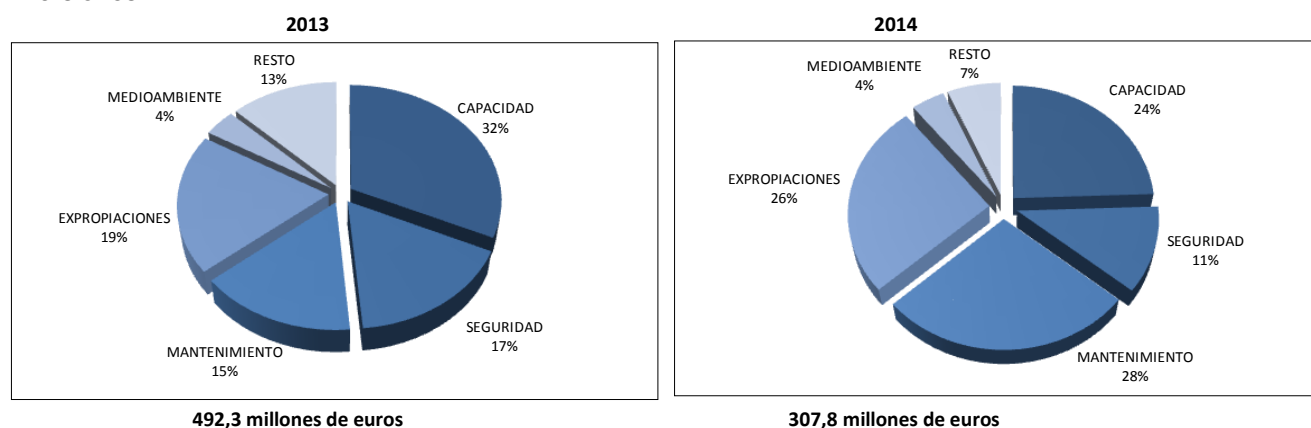
Por volumen de los pagos realizados destacan en 2014 las siguientes obras terminadas en el período: la “Ampliación del Edificio Terminal” del Aeropuerto de Vigo, la última fase de la “Ampliación del Edificio Terminal” del Aeropuerto de Gran Canaria, la “Ampliación de la Plataforma Norte” de Gran Canaria y la “Regeneración de la Plataforma” de Sevilla. También cabe mencionar que se han puesto en servicio en 2014: el “Edificio Aparcamiento P3” del Aeropuerto de Gran Canaria, la “Remodelación de las Zonas Comerciales” del Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol, la “Adecuación Planta de Salidas del Edificio Terminal T1” del Aeropuerto de Lanzarote y la “Adecuación Pavimento Pista 32L/14R” del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. Entre las actuaciones en ejecución, destaca por el volumen de inversión pagada la “Ampliación de la Pista de Vuelo” del aeropuerto de A Coruña. Las anteriores inversiones corresponden a los epígrafes de construcciones, instalaciones e inmovilizado en curso del inmovilizado material.

3.3.1 Análisis de inversiones por ámbitos de actuación

Las infraestructuras actuales de Aena están suficientemente dimensionadas para acometer los futuros incrementos de actividad, por lo que las inversiones del período se han concentrado en proyectos de inversión de capacidad iniciados con anterioridad, pago de expropiaciones, y en nuevas inversiones orientadas principalmente a la mejora de las instalaciones y al mantenimiento de la calidad del servicio, así como a la seguridad operacional y al apoyo a la estrategia de incremento de ingresos comerciales, sin olvidar el compromiso con el medio ambiente.

El total de la inversión realizada en la red de aeropuertos españoles en el año 2014 (según criterio de pago) en los aeropuertos españoles de la red ha ascendido a 307,8 millones de euros, cifra que supone una disminución del 37% respecto a 2013. Esta reducción se enmarca en el esfuerzo mantenido para racionalizar las inversiones que la Compañía viene realizando en los últimos años, acometiendo las inversiones estrictamente necesarias para el mantenimiento de las actuales infraestructuras sin menoscabo de la seguridad y el medioambiente.

En concreto, en el año 2014 se han finalizado importantes obras de infraestructura como la “Ampliación del Edificio Terminal” de Vigo o la “Ampliación del Edificio Terminal” de Gran Canaria, que unido al hecho de que no se han iniciado en 2014 nuevas obras de importe tan significativo, ha resultado en un descenso en la ejecución de inversiones.



Nota: El análisis de las inversiones por ámbitos de actuación se refiere a los aeropuertos y helipuertos situados en España únicamente, no incluyendo por tanto las inversiones de los aeropuertos participados fuera de España.

- El porcentaje de inversión destinada a la mejora de las instalaciones (Mantenimiento del servicio) ha crecido significativamente del 15% en el año 2013 al 28% en 2014 (84,7 millones de euros), destacando como actuaciones más relevantes la regeneración de la plataforma del aeropuerto de Sevilla y el suministro e instalación de pasarelas de embarque y equipos de servicio a aeronaves en varios aeropuertos.
- En cuanto a Expropiaciones (excluyendo intereses de demora) en 2014, se han pagado 79,7 millones de euros (un 26% del total), correspondiendo en su mayoría a los pagos por sentencias de las expropiaciones de los terrenos que se expropiaron para el desarrollo del Plan Director del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid Barajas.
- Las inversiones en Capacidad efectuadas en 2014, ascienden a 75,2 millones de euros, lo que supone el 24% del total de la inversión de Aena (frente al 32% del total en el año 2013). Dentro de este capítulo de inversiones, destacan como proyectos de inversión más significativos las actuaciones de: ampliación del edificio terminal del aeropuerto de Gran Canaria, la ampliación del edificio terminal del aeropuerto de Vigo y la ampliación de la pista de vuelo del aeropuerto de A Coruña, iniciadas en 2009, 2010 y 2011, respectivamente.
- Las inversiones efectuadas en 2014 en el ámbito de la Seguridad suponen el 11% del total de la inversión de Aena. Destacan el plan de renovación de los equipos automáticos detectores de explosivos y de explosivos líquidos en varios aeropuertos, y la adecuación de canales de drenaje y RESAs en el campo de vuelo del aeropuerto de Barcelona.
- En el ámbito del Medio Ambiente, se han invertido 12,7 millones de euros (el 4% del total de la inversión de Aena). Este importe se ha concentrado principalmente en las actuaciones derivadas de las declaraciones de impacto ambiental (aislamiento acústico) en varios aeropuertos.

- Dentro de las inversiones clasificadas como “Resto”, se incluyen las inversiones comerciales ejecutadas en el año 2014. Entre ellas, cabe destacar la remodelación de las zonas de restauración y duty free del T4 del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas y las zonas comerciales del aeropuerto de Gran Canaria.

3.4 Estrategia Internacional

Aena, a través de su filial Aena Desarrollo Internacional, S.A., cuenta con una larga trayectoria de inversión en activos aeroportuarios en mercados internacionales que se remonta al año 1997. Con fecha 16 de octubre de 2014, Aena elevó su participación en Luton al ejercitar la opción de compra del 11% del capital de London Luton Airport Holding III. Como consecuencia de esta operación, Aena ha adquirido el control de LLAH III (51% participación).

4. ANÁLISIS DE RESULTADOS

4.1 Cuenta de resultados consolidada

(Miles de euros)	2013	2014 ⁽¹⁾	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	2.876.762	3.076.044	199.282	6,9%
Otros Ingresos de Explotación	54.883	88.958	34.075	62,1%
Total Ingresos	2.931.645	3.165.002	233.357	8,0%
Aprovisionamientos	(196.135)	(180.401)	-15.734	-8,0%
Gastos de personal	(334.338)	(348.511)	14.173	4,2%
Otros gastos de explotación	(796.365)	(761.029)	-35.336	-4,4%
Amortización del inmovilizado	(817.732)	(814.850)	-2.882	-0,4%
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado	(56.062)	(9.927)	-46.135	-82,3%
Otras ganancias / (pérdidas) - netas	10.775	1.527	9.248	85,8%
Total Gastos	(2.189.857)	(2.113.191)	-76.666	3,5%
EBITDA	1.559.520	1.866.661	307.141	19,7%
Plan Social de Desvinculaciones Voluntarias (PSDV)	5.559	1.230	4.329	77,9%
Deterioros y bajas de inmovilizado	(56.062)	(9.927)	-46.135	-82,3%
EBITDA Ajustado	1.610.023	1.875.358	265.335	16,5%
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	741.788	1.051.811	310.023	41,8%
Gastos e Ingresos Financieros	(235.269)	(199.968)	-35.302	-15,0%
Gastos por intereses de expropiaciones	(13.776)	(191.119)	177.344	-
RESULTADO FINANCIERO	(249.045)	(391.087)	142.042	57,0%
Participación en el resultado de asociadas	4.718	11.716	6.998	148,3%
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	497.461	672.440	174.979	35,2%
Impuesto sobre ganancias	99.194	(196.743)	-295.937	-298,3%
RESULTADO NETO DEL EJERCICIO	596.655	475.697	-120.958	-20,3%
Resultado del período atribuible a intereses minoritarios	0	(2.921)	2.921	100,0%
RESULTADO DEL PERÍODO ATRIBUIBLE AL ACCIONISTA DE LA DOMINANTE	596.655	478.618	-118.037	-19,8%

⁽¹⁾ Incluye la consolidación de Luton desde la fecha de toma de control.

Los **ingresos totales** de Aena aumentaron hasta 3.165 millones de euros en 2014, un 8,0% respecto al ejercicio 2013. Los ingresos provenientes del área comercial (tanto fuera como dentro de terminal) suponen un 25,7% del total en 2014, habiendo incrementado su peso porcentual desde el 24,1% que representaron en 2013.

Los **ingresos ordinarios** aumentaron hasta 3.076 millones de euros en 2014, un 6,9% respecto al ejercicio 2013. El incremento de 199,3 millones de euros se debe fundamentalmente a:

- El impacto positivo que han tenido sobre los ingresos aeroportuarios (un incremento en el ingreso ordinario aeronáutico de 70,2 millones de euros que representan un crecimiento del +3,2%) por un lado, la mejoría del tráfico, con un crecimiento de las operaciones del 2,3% y de los pasajeros del 4,5%, y por otro, en menor medida, el incremento de la tarifa del 0,9 % y la nueva tarifa de meteorología aplicada desde el mes de marzo de 2014. Esta variación positiva de los ingresos, se ha visto minorada por las medidas de incentivación del tráfico aprobadas que se han devengado en el período, principalmente la de crecimiento de pasajeros tanto en rutas como en aeropuertos, cuyo efecto ha sido de 23,8 millones de euros, y que se espera que tengan un impacto positivo a medio plazo. Asimismo, el incremento de la bonificación de la tarifa de pasajero en conexión (del 20% en 2013 al 30% en 2014) ha supuesto menores ingresos por valor de 16,1 millones de euros.
- El efecto en los ingresos comerciales de los nuevos contratos a largo plazo (destacando el contrato de World Duty Free Group), la ampliación y la remodelación de los espacios destinados a la actividad comercial, y el diseño de un nuevo modelo de negocio para la gestión integral de los aparcamientos, han impulsado el crecimiento de los ingresos comerciales procedentes de la explotación de servicios tanto dentro como fuera de las terminales en 91 millones de euros (+13,0%).
- La compra del 11% del aeropuerto de Luton situando la participación de Aena en un 51%, ha supuesto, junto con otros factores, una mejora de los ingresos del negocio internacional de 37,9 millones de euros.

Otros ingresos de explotación aumentaron 34,1 millones de euros frente al mismo periodo del ejercicio 2013 (un 62,1%), debido principalmente a los mayores ingresos por la reversión de las provisiones registradas en 2014 por riesgos de sentencias pendientes e impuestos que han resultado favorables respecto al ejercicio 2013 (27,6 millones de euros), y por el incremento en la imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero (6,5 millones de euros) de Fondos FEDER. En 2014 los cobros correspondientes dichas subvenciones ascendieron a 78,9 millones de euros, frente a 16,1 millones de euros en 2013.

Los **gastos operativos** reflejan una significativa reducción impulsada por las medidas de ahorro iniciadas en años anteriores, que han dado lugar a una minoración general de los mismos. Por conceptos de gasto, las variaciones más importantes corresponden a:

- Aprovisionamientos, con una disminución del gasto del 8% que representa un ahorro de 15,7 millones de euros frente a 2013, como consecuencia principalmente de la finalización del proceso de liberalización del servicio de control de tránsito aéreo en 12 torres supone, que ha supuesto un ahorro neto de 22,6 millones de euros. Estos menores costes han compensado el nuevo gasto por el servicio de meteorología desde marzo de 2014 cuyo importe asciende a 8,3 millones de euros.
- En los gastos de personal, la variación interanual del 4,2% (14,2 millones de euros) se debe a la consolidación del aeropuerto de Luton, que ha supuesto un incremento de 11,4 millones de euros. Excluyendo su efecto y la variación de la provisión del Plan Social de Desvinculaciones Voluntarias, los gastos de personal habrían disminuido un 0,5% (-1,6 millones de euros).

- Otros gastos de explotación es el capítulo de gastos en el que se ha producido la reducción más significativa, un 4,4% (35,3 millones de euros) hasta los 761 millones. La disminución en estos gastos es consecuencia de las medidas de eficiencia y operativas implantadas a lo largo de 2012 y 2013 y de las provisiones de riesgos e insolvencias de clientes. En 2014 se ha registrado una menor provisión por insolvencias de tráfico respecto del mismo período del año anterior de -13,8 millones de euros, y una menor dotación por riesgos por sentencias de -18,7 millones de euros. Por otro lado, en sentido contrario se ha registrado un mayor gasto por la incorporación de Luton a la actividad de la Sociedad (17,6 millones de euros).

Entre las medidas que han permitido racionalizar y optimizar los costes, caben destacar las implantadas en los siguientes servicios: mantenimiento, filtros de seguridad, vigilancia privada, transporte de lanzaderas en Adolfo Suárez Madrid-Barajas y en Barcelona-El Prat, consumo de energía, asistencias técnicas, y en otros conceptos de gastos (comunicaciones, material de oficina, etc.).

- La amortización del inmovilizado ha ascendido a 814,8 millones de euros y se ha reducido respecto al 2013 en 2,9 millones de euros (-0,4%). Si se excluye la amortización del segmento internacional que aumenta debido al gasto incurrido por Luton (13 millones de euros) la amortización se hubiese reducido en 15,9 millones de euros (-1,9%) debido a la finalización de la vida útil de algunos activos, al cambio de vida útil de las pasarelas (de 12 a 22 años) y al descenso del volumen de inversión que no supone incrementos interanuales del gasto.
- El deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado ha ascendido a 9,9 millones de euros, debido principalmente al deterioro de valor de terrenos sin previsión de explotación en los próximos años en los aeropuertos de Barcelona y Valencia, que ha sido parcialmente compensado por la venta de inmovilizado que ha sido objeto de renovación. En 2013 se registraron 56,1 millones de euros como consecuencia de la reducción del Plan de Inversiones para los próximos años.
- La reducción en el epígrafe de otros resultados se debe al carácter no recurrente del ingreso de 2013, procedente principalmente de una devolución de IVA soportado no deducido.

El **EBITDA** ha aumentado de 1.559,5 millones de euros en 2013 a 1.866,7 millones de euros en 2014, lo que supone un incremento del 19,7%. En 2014, incluye 9,4 millones de euros por la consolidación de Luton desde la fecha de toma de control.

El **EBITDA ajustado** ha alcanzado los 1.875,4 millones de euros (+16,5%, +265,3 millones de euros), lo que implica un margen del 59,3% (un incremento de 23,6 puntos desde el 2011), lo que sitúa a la compañía en un nivel de márgenes de los más altos del sector.

Por su parte, el **Resultado financiero neto** ha ascendido a 391,1 millones de euros, un aumento del gasto del 57% respecto al 2013 debido fundamentalmente al devengo y a la provisión de intereses de demora de expropiaciones (191,1 millones de euros frente a 13,8 millones de euros en 2013). Además, se ha registrado en este epígrafe la plusvalía (14,6 millones de euros, incluyendo 2,2 millones de euros de diferencias de conversión) generada por la valoración a valor razonable de la participación del 40% de Luton preexistente. Excluyendo estos efectos, el resultado financiero se minoraría en 20,7 millones de euros frente a 2013 (-9%), dados los niveles de deuda del período.

El beneficio procedente de la puesta en equivalencia de las **empresas participadas** se ha incrementado en 7 millones de euros debido a la mejora de los resultados de AMP (2,2 millones de euros) y de Aerocali (1,1 millones de euros). La adquisición de una mayor participación en ésta última (que ha pasado del 33% al 50% el día 29 de mayo de 2014) también ha contribuido a dicho aumento. La comparativa con 2013 se ve afectada porque Luton ha

pasado a consolidarse en 2014 por integración global frente al período anterior en el que se integró por puesta en equivalencia (-3,4 millones de euros).

En cuanto al **Impuesto sobre beneficios**, el gasto resultante se ha situado en 196,7 millones de euros en 2014, un aumento del gasto de 296 millones de euros frente al período anterior comparativamente afectado por la aplicación de 246,3 millones de euros de deducciones por inversiones en 2013, y el **Resultado neto del ejercicio (antes de minoritarios)** ha alcanzado 475,7 millones de euros.

El resultado neto de Luton consolidado asciende a -5,9 millones de euros, correspondiendo a socios minoritarios el 49%, -2,9 millones de euros, lo que sitúa el **Resultado del ejercicio atribuible al accionista de la dominante** de 478,6 millones de euros, 118 millones de euros inferior al alcanzado en 2013. La reducción en el beneficio neto se debe al efecto de (i) 246,3 millones de euros correspondientes a deducciones fiscales aplicadas en el ejercicio 2013, y (ii) 116,9 millones de euros por los intereses de demora de los tres procedimientos relativos a las diferencias de justiprecio de las expropiaciones de terrenos para la ampliación del aeropuerto Adolfo Suarez Madrid-Barajas. Sin tales efectos, el beneficio neto comparable ascendería a 595,5 millones de euros, lo que supondría una mejora de 245,1 millones de euros.

4.2. Balance consolidado, estructura de capital y estado de flujos de efectivo

Activo neto y estructura de capital

Resumen de estado de situación financiero consolidado

<i>Miles de euros</i>	2013	2014	Variación	% Variación
ACTIVO				
Activo no corriente	15.822.785	16.614.214	791.429	5,0%
Activo corriente	622.553	802.721	180.168	28,9%
Total activo	16.445.338	17.416.935	971.597	5,9%
PATRIMONIO NETO Y PASIVO				
Total patrimonio neto	3.039.127	3.578.304	539.177	17,7%
Pasivo no corriente	11.494.909	11.982.178	487.269	4,2%
Pasivo corriente	1.911.302	1.856.453	-54.849	-2,9%
Total patrimonio neto y pasivo	16.445.338	17.416.935	971.597	5,9%

Los importes totales de Activo y Pasivo del Grupo Aena se han visto influenciados en 2014 por la toma de control de la participada LLAH III, lo cual ha supuesto la consolidación por integración global de sus activos y pasivos, una vez realizadas las eliminaciones pertinentes en cada caso.

Así, en lo relativo al Activo no corriente, el incremento de 791,4 millones de euros es en gran parte explicado por la incorporación al balance consolidado del grupo de 703,4 millones de euros procedentes de LLAH III, la mayoría de los cuales corresponden a 543,9 millones de euros de Activos intangibles de LLAH III, que incluyen la concesión administrativa del aeropuerto de London Luton y contratos con las aerolíneas.

Por lo que respecta al resto del inmovilizado no financiero del grupo, el importe de 1.047,4 millones de euros de las altas de terrenos, ha sido prácticamente compensado por el importe de las dotaciones a la amortización (814,9 millones de euros) y de las bajas de inmovilizado. El importe de las altas (886 millones de euros) recoge de la dotación a la provisión de 758 millones de euros por tres procedimientos expropiatorios del aeropuerto Adolfo Suarez Madrid-Barajas.

A su vez, el aumento del activo corriente procede de la incorporación de 45,6 millones de euros de diversos activos corrientes de LLAH III después de eliminaciones por consolidación, así como de la mejora de generación de caja de la Compañía y del menor nivel de inversiones, que se ve reflejado en el aumento de 277,9 millones de euros del saldo del epígrafe “Efectivo y equivalentes al efectivo” (de los cuales 15,9 millones de euros corresponden a Tesorería de LLAH III). En sentido opuesto, han influido la aplicación de créditos impositivos por deducciones del Impuesto de Sociedades por importe de 98,8 millones de euros y el cobro de 78,95 millones de euros de créditos por subvenciones FEDER concedidas a la Sociedad.

La mejora en la generación de flujos de explotación y el ahorro en costes, han contribuido a una mejora del fondo de maniobra, habitualmente negativo de la Compañía por su operativa y financiación, desde -1.288,7 millones de euros en 2013 hasta -1.053,7 millones de euros al cierre de 2014.

El Patrimonio neto ha crecido significativamente como consecuencia de los resultados del período cerrado al 31 de diciembre de 2014 (478,6 millones de euros). Así mismo, como consecuencia de la toma de control de LLAH III con el 51% de las acciones, surgen unos intereses minoritarios por el 49% restante, cuya valoración al cierre era de 62,1 millones de euros.

El Pasivo no corriente ha aumentado, por un lado, como consecuencia de la integración de 514,0 millones de euros de LLAH III después de eliminaciones por consolidación. Por otro lado, las Provisiones para riesgos y gastos a largo plazo se han incrementado en 872,4 millones de euros, debido principalmente a la dotación por contenciosos expropiatorios mencionada en el apartado de Activos no corrientes. Ambos efectos se han visto compensados parcialmente por la amortización del principal de la Deuda de Aena con ENAIRE por un total de 999,6 millones de euros, y la disposición de nueva deuda por importe de 150 millones de euros.

El descenso en el Pasivo corriente se debe a la mejora en los períodos medios de pago y a los ahorros en costes y en inversiones mencionados anteriormente, aun cuando se hayan incorporado 46,3 millones de euros de pasivos corrientes de LLAH III.

La deuda financiera neta contable de Aena se sitúa a 31 de diciembre de 2014 a 10.733 millones de euros (incluyendo 344 millones de euros como consecuencia de la consolidación de la deuda de LLAH III) frente a los 11.394 millones de euros registrados en 2013.

Por su parte, la deuda financiera neta de la Compañía, a efectos de los “covenants” acordados en los contratos de financiación novados con fecha 29 de julio, asciende a 10.382 millones de euros al 31 de diciembre de 2014 frente a 11.332 millones de euros al 31 de diciembre de 2013. La caída se ha debido al efecto agregado de la mejora del EBITDA y de la amortización de la deuda:

Miles de euros	2013	2014
Deuda Financiera Bruta covenants	11.411.736	10.631.562
Efectivo y equivalentes al efectivo	80.143 ¹	249.309
Deuda Financiera Neta covenants	11.331.593	10.382.253
Deuda Financiera Neta covenants / EBITDA²	6,9x	5,6x

¹ Incluye cash-pooling (67,8 millones de euros en la matriz)

² Ratio Deuda Financiera Neta / EBITDA calculado según los criterios definidos en los contratos de novación de deuda suscritos con las entidades bancarias con fecha 29 de julio de 2014

La diferencia entre la deuda financiera neta contable de Aena a 31 de diciembre de 2014 (10.733 millones de euros) y la deuda financiera neta calculada a efecto de los covenants (10.382 millones de euros) se debe fundamentalmente a que la segunda no incluye la deuda (sin recurso) asociada a las filiales de Aena (incluida la de LLAH III), las fianzas a corto plazo y los instrumentos financieros derivados.

Explicaciones del estado de flujos de efectivo consolidado

Resumen del estado de flujos de efectivo consolidado

Miles de euros	2013	2014	Variación	% Variación
Efectivo neto generado por actividades de explotación	1.196.912	1.346.229	149.317	12,5%
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión	-550.219	-280.864	269.355	-49,0%
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación	-642.526	-787.437	-144.911	22,6%
Efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio	8.210	12.377	4.167	50,8%
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	12.377	290.305	277.928	n.a.

(n.a > 1.000%)

Nota: En 2013 había tesorería en cash-pooling (67,8 millones de euros en la matriz).

Flujos netos de efectivo de actividades de explotación

Los principales cobros de las operaciones corresponden a los realizados a clientes, tanto de compañías aéreas como de arrendatarios comerciales, y los principales pagos operativos corresponden a pagos a acreedores por prestación de servicios diversos, personal e impuestos locales y estatales.

El efectivo generado por las actividades de explotación, antes de variaciones en capital circulante, se ha incrementado de forma significativa en 2014 (13,9%), hasta 1.839,0 millones de euros, desde los 1.615,2 millones de euros en 2013, principalmente como consecuencia de la mejora en la operativa de la Compañía que se refleja en la cifra de EBITDA de 1.866,7 millones de euros al cierre de 2014, frente a los 1.559,5 millones de euros de 2013.

El efectivo neto generado por las actividades de explotación ha crecido notablemente en 2014 hasta los 1.346,2 millones de euros, desde los 1.196,9 millones de euros del ejercicio 2013, como consecuencia de lo anterior además, entre otros, del aumento del impuesto pagado (189 millones de euros en 2014) por el incremento en los pagos fraccionados del ejercicio, derivado del cumplimiento de la normativa sobre pagos fraccionados de dicho impuesto. En 2013 se reflejaron en las variaciones de capital circulante principalmente: en "Otros activos y pasivos corrientes" el cobro de 278,9 millones de euros del anticipo de World Duty Free); y en "Acreedores y otras cuentas a cobrar" los pagos no recurrentes correspondiente a deuda con Enaire (120 millones de euros) y al Plan Social de Desvinculación Voluntaria (104 millones de euros).

Flujos netos de efectivo de actividades de inversión

Los principales pagos relativos a flujos de inversión corresponden a adquisiciones y reposiciones de inmovilizado no financiero relativos a infraestructura aeroportuaria.

El efectivo neto utilizado en actividades de inversión en 2014 asciende a 280,9 millones de euros, frente a los 550,2 millones de euros del año anterior. El decremento se debe principalmente a la estrategia de racionalización de las inversiones. Así, las inversiones efectuadas en inmovilizado no financiero en 2014, se han correspondido principalmente con inversiones de mejora de las instalaciones y seguridad operacional, y pago de expropiaciones, dado que no han sido necesarias inversiones significativas de aumento de capacidad, salvo las correspondientes a proyectos de inversión iniciados con anterioridad.

Adicionalmente, en cuanto a las inversiones financieras, se refleja la inversión en LLAH III por importe de 78,5 millones de euros (parcialmente compensada por los 33,5 millones de euros de la tesorería de dicha sociedad) y la inversión adicional en Aerocali por importe de 2,0 millones de euros. Por último, en 2014 se refleja el cobro del saldo deudor del cash-pooling que mantenía la Compañía con Enaire a 31 de diciembre de 2013 por un importe de 67,8 millones de euros, junto con cobros de ADI por dividendos de sus participadas por importe de 10,7 millones de euros y otros cobros menores.

Flujos de efectivo de actividades de financiación

Los principales flujos de financiación positivos durante 2014 corresponden a cobros de Subvenciones FEDER por importe de 78,9 millones de euros, y a la disposición de deuda por importe de 150,0 millones de euros (2013: 294,8 millones de euros).

Por su parte, las principales salidas de flujos de financiación corresponden a la devolución de principal de la deuda correspondiente a la deuda con Enaire. Las amortizaciones de deuda han aumentado desde 807,8 millones de euros en 2013, a 966,5 millones de euros en 2014 por el propio cumplimiento del calendario de pagos establecidos según contrato. Adicionalmente en el epígrafe “Devoluciones de financiación del Grupo” se incluyen 13,3 millones de euros de pagos de comisiones correspondientes a la novación de la deuda, y 19,7 millones de pagos de otras deudas financieras con Enaire.

Los dividendos pagados por importe de 6,5 millones de euros corresponden a los dividendos pagados por LLAH III a los minoritarios.

5 ÁREAS DE NEGOCIO

A continuación se muestra la cuenta de resultados de Aena correspondiente a 31 de diciembre 2014 desglosada por áreas de negocio.

(Miles de euros)	Aeropuertos		Servicios fuera de terminal	Internacional ⁽¹⁾	Ajustes de consolidación	Total consolidado
	Aeronáutico	Comercial				
Ingresos ordinarios	2.241.536	629.418	160.528	46.027	(1.465)	3.076.044
Otros ingresos de explotación	63.287	13.238	11.803	630	0	88.958
Total Ingresos	2.304.823	642.656	172.331	46.657	(1.465)	3.165.002
Aprovisionamientos	(181.862)	0	0	0	1.461	(180.401)
Personal	(297.954)	(26.264)	(11.048)	(13.245)	0	(348.511)
Otros gastos de explotación	(602.185)	(83.187)	(55.209)	(20.452)	4	(761.029)
Amortizaciones	(684.571)	(67.071)	(49.640)	(13.568)	0	(814.851)
Deterioros, bajas de inmovilizado	(2.416)	(587)	(6.924)	0	0	(9.927)
Otros resultados	(670)	166	2.031	0	0	1.527
Total gastos	(1.769.658)	(176.943)	(120.790)	(47.265)	1.465	(2.113.191)
EBITDA	1.219.736	532.784	101.180	12.960	0	1.866.662
Plan Social de Desvinculaciones Voluntarias (PSDV)	1.108	88	35	0	0	1.230
Deterioros y bajas de inmovilizado	(2.416)	(587)	(6.924)	0	0	(9.927)
EBITDA ajustado⁽²⁾	1.221.044	533.283	108.070	12.960	0	1.875.358
Resultado de explotación	535.164	465.713	51.541	(608)	0	1.051.811
Resultado financiero	(359.471)	(15.949)	(25.400)	9.733	0	(391.087)
Participación en el resultado de asociadas	0	0	0	11.716	0	11.716
Resultado antes de impuestos	175.693	449.764	26.141	20.841	0	672.440

⁽¹⁾ Incluye la consolidación de Luton desde la fecha de toma de control (51%)

⁽²⁾ Excluye deterioros de inmovilizado y provisión PSDV

La principal actividad del segmento de aeropuertos a nivel de EBITDA ajustado es el negocio aeroportuario, que representa el 65,1 % del total de EBITDA de Aena; la actividad comercial contribuye con un 28,4 % y el segmento de servicio fuera de terminal aporta un 5,8 %. El negocio internacional, tras la compra de Luton, supone el 0,7 %.

5.1 Segmento aeropuertos

5.1.1 Actividad aeronáutica

A continuación, se muestran las principales partidas de la cuenta de pérdidas y ganancias de la actividad aeronáutica.

(Miles de euros)	2013	2014	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	2.171.357	2.241.536	70.179	3,2%
Otros ingresos de explotación	46.160	63.287	17.127	37,1%
Total Ingresos	2.217.517	2.304.823	87.306	3,9%
Total gastos (incluye amortización)	(1.849.845)	(1.769.658)	-80.187	-4,3%
EBITDA	1.067.541	1.219.736	152.195	14,3%
EBITDA ajustado ⁽¹⁾	1.102.198	1.221.044	118.846	10,8%
Resultado de explotación	367.672	535.164	167.492	45,6%
Resultado financiero	(220.289)	(359.471)	139.182	63,2%
Participación en el resultado de asociadas	0	0	0	0,0%
Resultado antes de impuestos	147.383	175.693	28.310	19,2%

⁽¹⁾ Excluye deterioros de inmovilizado y provisión PSDV

Los Ingresos totales de la actividad aeronáutica aumentaron hasta 2.304,8 millones de euros en 2014, + 3,9% respecto a 2013. Los ingresos ordinarios alcanzaron los 2.241,5 millones de euros, con un incremento respecto al mismo período de 2013 del 3,2%. Dicho incremento refleja la evolución positiva del tráfico en 2014.

En lo que respecta a los gastos de la actividad aeronáutica, éstos han ascendido a 1.769,6 millones de euros, un 4,3% inferiores a los registrados en el período de 2013. Esta reducción ha sido posible por las medidas de ahorro implantadas en los últimos ejercicios y a la disminución del volumen de inversión que junto con la finalización de vida útil de los activos ha supuesto menor dotación de amortización.

Los anteriores efectos han permitido: mejorar el EBITDA ajustado en un 10,8% y alcanzar un resultado de explotación positivo de 535,2 millones de euros (+45,6%).

Por su parte, el resultado antes de impuestos de 2014 se ha situado en 175,7 millones de euros, un aumento del 19,2% respecto del año anterior. La dotación de la provisión por intereses de demora de expropiaciones de terrenos por procedimientos judiciales relacionados con la ampliación del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas ha supuesto un gasto financiero muy superior al del ejercicio 2013, hecho que ha influido negativamente en la buena evolución del resultado del segmento.

5.1.2 Actividad comercial

Aena tiene como uno de sus objetivos primordiales la optimización de los ingresos comerciales, derivados de las distintas líneas de negocio presentes en los aeropuertos, así como la satisfacción de las necesidades y demandas de los diversos usuarios.

A continuación se muestran las principales partidas de la cuenta de pérdidas y ganancias de la actividad comercial.

(Miles de euros)	2013	2014	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	552.789	629.418	76.629	13,9%
Otros ingresos de explotación	5.016	13.238	8.222	163,9%
Total Ingresos	557.805	642.656	84.851	15,2%
Total gastos (incluye amortización)	(199.339)	(176.943)	-22.396	-11,2%
EBITDA	424.398	532.784	108.386	25,5%
EBITDA ajustado ⁽¹⁾	429.657	533.283	103.626	24,1%
Resultado de explotación	358.466	465.713	107.247	29,9%
Resultado financiero	(15.897)	(15.949)	-52	-0,3%
Participación en el resultado de asociadas	(539)	0	539	100,0%
Resultado antes de impuestos	342.030	449.764	107.734	31,5%

⁽¹⁾ Excluye deterioros de inmovilizado y provisión PSDV

En 2014, los Ingresos totales de la actividad comercial aumentaron +15,2% respecto a 2013, hasta los 642,6 millones de euros. Los Ingresos ordinarios alcanzaron la cifra de 629,4 millones de euros (un 20,5% del total de los ingresos ordinarios) habiéndose incrementado un 13,9% respecto al mismo período de 2013 (552,8 millones de euros).

Dicho incremento resulta de la mejora de las condiciones contractuales de los recientes concursos de Tiendas Libres de Impuestos, la ampliación y la remodelación de los espacios destinados a la actividad comercial (tiendas, duty free y restauración).

El detalle y análisis de las líneas de negocio comercial (dentro del terminal) se muestra a continuación:

Servicios Comerciales (Miles de euros)	2013	2014	Variación	% Variación
Arrendamientos	30.015	26.917	-3.099	-10,3%
Tiendas	72.929	69.919	-3.010	-4,1%
Tiendas Duty Free	140.925	186.054	45.129	32,0%
Restauración	92.417	112.892	20.476	22,2%
Rent a car	98.529	100.355	1.826	1,9%
Publicidad	25.904	27.610	1.706	6,6%
Resto ingresos comerciales ⁽¹⁾	92.070	105.671	13.601	14,8%
Ingresos ordinarios comerciales	552.789	629.418	76.630	13,9%

⁽¹⁾ Incluye Otras Explotaciones Comerciales, Servicios Bancarios, Agencias de Viajes, Máquinas Vendedoras, Suministros Comerciales, Utilización de Salas y Filmaciones y Grabaciones.

Como en el caso de la actividad aeronáutica, la política restrictiva del gasto también ha tenido su reflejo en esta actividad, generando un ahorro frente a al 2013 de 22,4 millones de euros, un -11,2%.

El aumento de los ingresos y el descenso de los gastos han dado lugar a un EBITDA ajustado de 533,2 millones de euros, un 24,1 % mejor que el 2013.

El resultado financiero ha mejorado frente a 2013 debido al menor nivel de deuda media y la variación por Participación en el resultado de asociadas corresponde a la puesta en equivalencia del resultado de la participación en RAESA (Sociedad en proceso de liquidación cuyo resultado en 2013 fue negativo).

Estos resultados han contribuido a la mejora del resultado antes de impuestos que ha crecido un 31,5%, situándose en 449,8 millones de euros.

Alcanzar estas cifras ha sido posible gracias a la continuación en el impulso dado a diversas estrategias puestas en marcha durante 2013, con la dinamización y replanteamiento de la actividad comercial mediante:

- el incremento y optimización de las superficies comerciales (rediseño de tiendas libres de impuestos en pasantes) de cara a maximizar el aprovechamiento de los flujos de pasajeros.
- la optimización de los procesos de licitación de concesiones comerciales (mejora del mix comercial, incorporación de marcas relevantes de ámbito nacional e internacional) y el desarrollo de acciones promocionales y de marketing.

Tiendas Libres de Impuestos

La actividad de las tiendas libres de Impuestos ha representado 2014 un 29,6% de los ingresos de la actividad comercial de Aena, con un incremento del 32,0% frente al mismo período de 2013.

Aena cuenta con más de 75 tiendas Duty Free en 26 aeropuertos. Prácticamente la mitad de los puntos de venta se concentran en los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona El-Prat, sumando 35 tiendas. Las tiendas Duty Free, con más de 20 tiendas de paso obligatorio (Walkthrough Shops), ofrecen productos que se engloban en las categorías claves de este sector del Duty Free: bebidas alcohólicas, tabaco, perfumería y cosmética, alimentación y otros.

Para favorecer la compra y experiencia de los pasajeros, se realizaron remodelaciones de las zonas comerciales de diversos aeropuertos con objeto de transformar 20 de las principales tiendas de estas características en “tiendas pasantes”.

Tiendas

Esta línea de negocio representó en 2014 un 11,1% de los ingresos de la actividad comercial, y su descenso del 4,1% frente al mismo período de 2013 se debe fundamentalmente a la reclasificación contable de los ingresos de los aeropuertos de Gran Canaria, Lanzarote y Tenerife-Sur, dado que parte de la línea de negocio de tiendas pasan a formar parte de la línea de negocio de Duty Free, dejándose de reflejar contablemente en el epígrafe de tiendas.

Restauración

Los servicios de restauración durante 2014 representaron un 17,9% de los ingresos de la actividad comercial, con una variación positiva del 22,2% frente a 2013.

Aena cuenta con más de 300 establecimientos de restauración (principalmente bares, cafeterías y restaurantes). Al igual que en el resto del área comercial, se están reformando y mejorando las zonas de restauración con la incorporación de nuevas marcas de reconocido prestigio. Las principales actuaciones han sido:

- Aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas: renovación de oferta comercial, con la incorporación paulatina de la nueva oferta hasta totalizar más de 40 establecimientos adjudicados en 2013 a la empresa Áreas, S.A. con presencia de marcas como McDonald's, Kirei Kabuki (el primero en nuestra red), Subway, Rodilla, Burger King, Paul, Mas Q Menos, Starbucks, etc.
- Aeropuerto de Lanzarote: rediseño completo de todos los puntos de restauración y mejora de la renta variable (del 22,6% del contrato anterior, al 33%).
- Asimismo, son destacables las renegociaciones y mejora de la oferta de restauración en Palma de Mallorca, con un incremento de las rentas variables percibidas, así como los nuevos desarrollos en el exterior de los terminales de Ibiza, Barcelona-El Prat y Alicante-Elche.

Alquiler de vehículos

El servicio de alquiler de vehículos, que representó en 2014 el 15,9% de los ingresos ordinarios comerciales, muestra un crecimiento de ingresos del 1,9%, principalmente por efecto del incremento en la llegada de pasajeros internacionales y por la incorporación de segundas marcas por parte de los principales arrendatarios (Avis, Hertz, Europcar, Atesa y Gold Car).

Publicidad

En enero de 2013 se adjudicó el concurso para esta actividad en cuatro lotes de aeropuertos, iniciándose su actividad.

Esta actividad representó durante 2014 el 4,4% de los ingresos de la actividad comercial, con un aumento del 6,6%. A pesar de la coyuntura desfavorable del sector, estos ingresos se han mantenido prácticamente estables por las rentas mínimas garantizadas anuales.

Resto de ingresos comerciales

El resto de ingresos comerciales, que provienen de las actividades de Salas VIP, Centros de Negocio, servicios bancarios, agencias de viajes, máquinas vendedoras, suministros comerciales, y filmaciones y grabaciones, ha registrado un crecimiento en 2014 del 14,8% respecto al año anterior.

En cuanto a los ingresos por Salas VIP, la evolución positiva que viene presentando se debe principalmente a la nueva estrategia de precios, así como las acciones comerciales, con nuevos canales de distribución y acciones de marketing que están derivando en un incremento en el número de usuarios, que en 2014 aumentaron un 10,8%, consecuencia del índice de penetración.

En cuanto a los ingresos de Otras explotaciones comerciales (esta línea incluye además de los servicios bancarios, máquinas de plastificado, otras máquinas expendedoras, servicios de telecomunicaciones, servicios regulados y otras explotaciones), al cierre de 2014 han alcanzado los 34,1 millones de euros, un crecimiento del 15,5% respecto a 2013.

5.2 Segmento fuera del terminal

A continuación se muestran los principales datos económicos del segmento de servicios comerciales fuera de terminal.

(Miles de euros)	2013	2014	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	146.178	160.528	14.350	9,8%
Otros ingresos de explotación	3.545	11.803	8.258	232,9%
Total Ingresos	149.723	172.331	22.608	15,1%
Total gastos (incluye amortización)	(135.574)	(120.790)	-14.784	-10,9%
EBITDA	65.456	101.180	35.724	54,6%
EBITDA ajustado ⁽¹⁾	76.043	108.070	32.027	42,1%
Resultado de explotación	14.149	51.541	37.392	264,3%
Resultado financiero	(17.984)	(25.400)	-7.416	-41,2%
Participación en el resultado de asociadas	0	0	0	0,0%
Resultado antes de impuestos	(3.835)	26.141	29.976	781,6%

⁽¹⁾ Excluye deterioros de inmovilizado y provisión PSDV

Los servicios comerciales que se desarrollan fuera de las terminales, los componen los aparcamientos y activos diversos de naturaleza inmobiliaria, como terrenos, almacenes, hangares y carga aérea. En 2014, los Ingresos totales aumentaron +15,1%, hasta 172,3 millones de euros. Los Ingresos ordinarios alcanzaron los 160,5 millones de euros, un 9,8% por encima de los del mismo período de 2013.

Servicios fuera de terminal <i>(Miles de euros)</i>	2013	2014	Variación	% Variación
Aparcamiento	89.152	102.601	13.449	15,1%
Terrenos	13.284	13.161	-123	-0,9%
Almacenes y hangares	18.556	19.349	793	4,3%
Centros Logísticos de Carga	21.776	21.270	-506	-2,3%
Explotaciones Inmobiliarias	3.410	4.147	737	21,6%
Ingresos ordinarios servicios fuera de terminal	146.178	160.528	14.350	9,8%

Aparcamiento

Su facturación alcanzó los 102,6 millones en 2014 (el 63,9% de los ingresos fuera del terminal) con un aumento del 15,1% respecto a 2013.

Estos resultados favorables han sido consecuencia, además de la mejora de los niveles de tráfico, de la nueva estrategia en la gestión integral de los aparcamientos de 32 aeropuertos de la red de Aena, ampliando la oferta de productos y mejorando la calidad de los servicios al cliente. Entre otras acciones, destacan la comercialización dinámica y proactiva, donde se han hecho grandes esfuerzos en ampliar el portfolio de productos, incorporar estrategias de precios y marketing (comunicación y promoción), así como en implantar el sistema de reservas y alcanzar acuerdos con diferentes canales (agregadores, agencias de viajes, etc.), lo que ha contribuido a la obtención de estos resultados positivos.

En este sentido, cabe destacar que el sistema de reservas se ha posicionado como una herramienta fundamental del negocio, alcanzando aproximadamente las 370.000 reservas. Además el sistema de reservas se ha convertido en la principal herramienta frente a los competidores de fuera del terminal, permitiendo posicionarnos como un producto competitivo y atractivo. También se ha abierto el call center para la recepción y gestión de reservas a nivel centralizado.

La implantación del nuevo modelo de negocio ha permitido invertir la tendencia tan negativa de estos últimos años, contrarrestando la competencia de otros medios de transporte y la aparición de nuevos aparcamientos en las proximidades de los aeropuertos.

Activos Inmobiliarios (terrenos, almacenes y hangares, centros logísticos de carga y explotaciones inmobiliarias)

En 2014 los ingresos provenientes de los Activos Inmobiliarios representó el 36,1% de los ingresos fuera del terminal, y generó 57,9 millones de euros, un 1,6% más que en 2013.

5.3 Segmento Internacional

A continuación se muestran los principales datos económicos del segmento de la actividad internacional.

(Miles de euros)	2013	2014	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	8.091	46.027	37.936	468,9%
Otros ingresos de explotación	162	630	468	288,9%
Total Ingresos	8.253	46.657	38.404	465,3%
Total gastos (incluye amortización)	(6.752)	(47.265)	40.513	600,0%
EBITDA	2.125	12.960	10.835	509,9%
EBITDA ajustado ¹	2.125	12.960	10.835	509,9%
Resultado de explotación	1.501	(608)	-2.109	-140,5%
Resultado financiero	4.370	9.733	5.363	122,7%
Participación en el resultado de asociadas	5.257	11.716	6.459	122,9%
Resultado antes de impuestos	11.128	20.841	9.713	87,3%

¹ Excluye deterioros de inmovilizado y provisión PSDV

En el análisis de estos datos hay que tener en cuenta el impacto que ha tenido en las cifras de 2014 la toma de control de Luton al ejercitar la opción de compra por el 11%.

La consolidación de Luton supuesto a nivel de EBITDA una contribución de 9,4 millones de euros. La valoración a valor razonable de la participación del 40% de Luton ha generado una plusvalía de 14,6 millones de euros (incluyendo 2,2 millones de euros de diferencias de conversión), que aparece registrada en el epígrafe "Resultado financiero".

Luton

Contablemente, la participación del 40% de Luton en 2013 supuso una aportación por puesta en equivalencia, mientras que en el 2014 la participación del 51% implica la consolidación de cuentas según su naturaleza.

Impacto de Luton en consolidación en el segmento Internacional	
(Miles de euros)	2014
Ingresos ordinarios	38.422
Total Ingresos	38.422
Personal	(11.431)
Otros gastos de explotación	(17.594)
Amortizaciones	(12.989)
Total gastos	(42.014)
EBITDA	9.397
Resultado de explotación	(3.592)
Resultado financiero	(6.550)
Plusvalía puesta a valor razonable 40% ⁽¹⁾	14.615
Participación en el resultado de asociadas	0
Resultado antes de impuestos	4.473

⁽¹⁾ Incluye 2,2 millones de euros de diferencias de conversión.

La consolidación global de Luton aportó 9,4 millones de euros al EBITDA del Grupo y tuvo un impacto de -10,1 millones de euros a nivel de beneficio neto (+4,5 millones de euros incluyendo la plusvalía de 14,6 millones de euros que recoge 2,2 millones de euros de diferencias de conversión). Luton ha registrado en 2014 una mejora del tráfico interanual que ha supuesto un incremento de +11,6% en sus ingresos (163,2 millones de euros en 2014 frente a 146,2 millones de euros en 2013). El EBITDA generado por LLAOL en el año completo ha ascendido a 50,7 millones de euros, un 4,3 % superior al del ejercicio 2013 (con crecimiento del tráfico de +8,1%).

El holding (LLAH III) registró pérdidas netas por valor de 19,7 millones de euros a causa de la estructura financiera de la adquisición y la amortización del contrato de concesión.

Otro efecto a considerar en el resultado del segmento es la puesta en equivalencia de las empresas participadas, cuyo detalle se muestra a continuación:

<i>(Miles de euros)</i>	2013	2014	Variación	% Variación
SACSA	2.203	1.881	-322	-14,6%
AMP	4.754	7.004	2.250	47,3%
AEROCALI	1.678	2.831	1.153	68,7%
LUTON	-3.377	0	3.377	100,0%
RAESA	-539	0	539	100,0%
Total participación en el resultado de asociadas	4.718	11.716	6.998	148,3%

En las participaciones anteriores se deben considerar dos efectos, por un lado los resultados que presentan las sociedades y, por otro, la aplicación de los tipos de cambio.

En cuanto a SACSA, tanto el resultado a cierre de 2014 como el tipo de cambio han supuesto un empeoramiento del ingreso, siendo inferior al realizado en 2013 en 0,3 millones de euros € (-14,6%).

En cuanto a AMP y Aerocali, la mejora interanual de la puesta en equivalencia es debida a una mejora en sus resultados y un tipo de cambio superior al registrado en 2013.

Respecto a Luton, como anteriormente se ha comentado, la adquisición de un 11% en 2014 ha conllevado pasar a consolidar por integración global y no por puesta en equivalencia.

Todo lo anterior, unido a la gestión de Aena Internacional, cuyo resultado operativo conlleva un incremento del EBITDA de 2014 frente a 2013 de 1,4 millones de euros, ha permitido una mejora del resultado antes de impuestos de este segmento del 87,3%, + 9,7 millones de euros (20,8 millones de euros en 2014 frente a 11,1 millones de euros en 2013).