

III. OTRAS DISPOSICIONES

CORTES GENERALES

10687 *Resolución de 29 de abril de 2009, aprobada por la Comisión Mixta para las Relaciones con el Tribunal de Cuentas, en relación con el Informe de fiscalización del inmovilizado material de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, ejercicios 2000 y 2001.*

La Comisión Mixta para las Relaciones con el Tribunal de Cuentas, en su sesión del día 29 de abril de 2009, a la vista del Informe remitido por ese Alto Tribunal acerca del Informe de fiscalización del área de Inmovilizado Material de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), ejercicios 2000 y 2001:

ACUERDA

Instar a AENA, en el supuesto de que no esté realizado o no esté finalizada su realización a que:

1. Se realice el proceso de regularización patrimonial y registral de su inmovilizado.
2. Incorpore al Manual de procedimientos las especificaciones y criterios para la correcta identificación de gastos a activar y se gestione toda la información oportuna para una adecuada gestión del inmovilizado.
3. Se establezcan criterios de amortización de su inmovilizado material acordes con la vida útil del mismo y su obsolescencia.
4. Se obtenga la debida rentabilidad y utilidad de su inmovilizado.
5. Se perfeccionen constantemente las medidas correctoras ya tomadas para garantizar los procedimientos implantados y los sistemas de control y seguimiento.
6. Se cumplan los plazos en los contratos suscritos con terceros y que afectan a la regularidad patrimonial de los inmuebles de cada aeropuerto.
7. Se haga una revisión constante de su Manual de procedimientos con criterios claros y precisos en evitación de alteración de precios de adquisición del inmovilizado y sus bases de amortización posteriores a su puesta en funcionamiento.
8. La baja de elementos del inmovilizado se lleve a cabo de acuerdo con el Manual de procedimientos recabando los «certificados de innecesidad» pertinentes.
9. Se adecuen los métodos de amortización para alcanzar la coherencia con la renovación de los activos evitando la generación de pérdidas extraordinarias futuras derivadas de insuficientes amortizaciones.
10. Se establezcan los mecanismos contables adecuados para la detección de errores en cuanto al reflejo del IVA relativo a las expropiaciones realizadas y que realice.
11. Se evite el abuso del procedimiento de urgencia en evitación de diferenciales en los valores inicial y final de justiprecio de bienes expropiados y que la determinación del precio de adquisición de terrenos sea lo más verosímil posible evitando intereses de demora futuros.
12. Se implante una contabilidad analítica que permita una correcta asignación de todos los movimientos económicos-financieros de cada aeropuerto.
13. Se cumpla la legalidad vigente sobre contratos de las administraciones públicas y en relación con los principios de publicidad y concurrencia.
14. Se cumpla la Ley en relación con las «concesiones de terreno» y en las «autorizaciones de uso» evitando la vulneración de la Ley de Patrimonio del Estado y otras normativas aplicables evitando asignaciones directas.

15. Presente un informe actual del cumplimiento de las recomendaciones del informe de fiscalización del área del inmovilizado material en los ejercicios 2000 y 2001.

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de abril de 2009.—La Presidenta de la Comisión Mixta para las Relaciones con el Tribunal de Cuentas, María Isabel Pozuelo Meño.—El Secretario de la Comisión Mixta para las Relaciones con el Tribunal de Cuentas, Carmelo López Villena.

INFORME DE FISCALIZACIÓN DEL ÁREA DE INMOVILIZADO MATERIAL DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA (AENA) DE LOS EJERCICIOS 2000 Y 2001

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 14 de julio de 2005, el Informe de Fiscalización del área de inmovilizado material de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) de los ejercicios 2000 y 2001 y ha acordado su elevación a las Cortes Generales, según lo prevenido en el artículo 28.4 de la Ley de Funcionamiento.

ÍNDICE

- I. INICIATIVA Y ÁMBITO DE LA FISCALIZACIÓN.
- II. ANTECEDENTES.
- III. TRATAMIENTO DE ALEGACIONES.
- IV. RESULTADOS DE LA FISCALIZACIÓN:
 - IV.1. Evolución del Inmovilizado material.
 - IV.2. Situación registral de los inmuebles.
 - IV.3. Composición del Inmovilizado material en los años 2000 y 2001.
 - IV.4. Procedimientos de gestión del inmovilizado material:
 - IV.4.1. Altas.
 - IV.4.2. Bajas.
 - IV.4.3. Amortizaciones.
 - IV.4.4. Inventarios.
 - IV.5. Procedimientos de Contratación.
 - IV.6. Procedimientos de Expropiación.
 - IV.7. Régimen de uso y explotación del inmovilizado material por terceros.
- V. CONCLUSIONES.
- VI. RECOMENDACIONES.

ANEXOS

- ANEXO 1: Balances de situación de AENA a 31 de diciembre de 2000 y de 2001.
- ANEXO 2: Cuentas de Pérdidas y Ganancias de AENA. Ejercicios 2000 y 2001.
- ANEXO 3: Detalle y movimiento de los terrenos y construcciones en el año 2000.
- ANEXO 4: Detalle y movimiento de los terrenos y construcciones en el año 2001.
- ANEXO 5: Amortización del inmovilizado material, ejercicios 2000 y 2001.

I. INICIATIVA Y ÁMBITO DE LA FISCALIZACIÓN

El Pleno del Tribunal de Cuentas aprobó en su sesión del 18 de diciembre de 2002 el Programa de Fiscalizaciones para el año 2003, incluyendo entre las actuaciones previstas la «fiscalización del área de inmovilizado material de AENA de los ejercicios 2000 y 2001».

Posteriormente, el Pleno del Tribunal aprobó las directrices técnicas con arreglo a las que había de lle-

varse a cabo la fiscalización, estableciendo como objeto de los trabajos el análisis de la composición, régimen jurídico y procedimientos aplicados por AENA en relación con su inmovilizado material en los ejercicios 2000 y 2001, incluidos los establecidos para la entrada y salida de bienes del inmovilizado material de AENA, la formación de su inventario y el análisis general del régimen de uso y explotación de los elementos que lo componen.

II. ANTECEDENTES

En el marco de la competencia exclusiva en materia de aeropuertos de interés general que el Estado tiene atribuida por el artículo 149.1.20) de la Constitución española, de 27 de diciembre de 1978, el artículo 82 de la Ley 4/1990, de 29 de junio, de Presupuestos Generales del Estado, creó Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), adscrito al Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, como Ente de derecho público de los comprendidos en el artículo 6.5 del Texto Refundido de la Ley General Presupuestaria, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1091/1988, de 23 de septiembre. La Entidad quedó constituida en 1991 con la aprobación de su Estatuto por Real Decreto 905/1991, de 14 de junio, extinguiéndose el Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales y subrogándose AENA en todos sus derechos y obligaciones. En 1998, de acuerdo con el artículo 64 de la Ley 50/1998, de 30 de septiembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, se produjo la adaptación de la Entidad con arreglo a lo dispuesto en la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado (LOFAGE), configurándose como Entidad Pública Empresarial. En el periodo fiscalizado, al igual que en la actualidad, AENA estaba adscrita al Ministerio de Fomento.

AENA tiene por objeto la ordenación, dirección, coordinación, explotación, gestión y administración de los aeropuertos civiles de interés general y de las instalaciones y redes de ayudas a la navegación aérea, así como la elaboración y aprobación de proyectos, ejecución, dirección y control de las inversiones en infraestructuras y la explotación y conservación de las instalaciones de los aeropuertos y de las infraestructuras, instalaciones y redes de comunicaciones del sistema de navegación aérea. En los años 2000 y 2001 gestionaba una red integrada por 42 aeropuertos y 5 centros de control. El Ministerio de Fomento fijaba las directrices de actuación de la Entidad, aprobaba su plan anual de objetivos y efectuaba el seguimiento y control de su actividad.

Para el cumplimiento de sus funciones AENA tiene un patrimonio propio al que se adscribieron en el momento de su creación todos los bienes de dominio público anteriormente adscritos al Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales y los afectos al Ministerio de Obras Públicas y Transportes en lo relativo a los recintos aeroportuarios e infraestructuras de navegación aérea, conservando todos ellos su carácter de dominio público. Los bienes de dominio público relativos a recintos aeroportuarios e infraestructuras de navegación aérea que estaban afectos al Ministerio de Defensa, podían adscribirse a AENA previo cumplimiento a lo preceptuado en la Ley de creación de la Gerencia de Infraestructura de la Defensa (Ley 28/1984).

A AENA le corresponde el ejercicio de las facultades públicas en materia de concesiones y autorizaciones sobre el dominio público en los aeropuertos; y al Ministerio de Fomento las facultades de expropiación forzosa precisas para el cumplimiento de los fines de AENA, que ostenta a tales efectos la condición de beneficiario.

AENA tiene encomendadas, de conformidad con su Ley de creación, las funciones siguientes:

En materia de aeropuertos:

— La ordenación, dirección, coordinación, explotación, gestión y administración de los aeropuertos públicos de carácter civil y de los servicios afectos a los mismos y de las áreas y servicios civiles de los de utilización conjunta con el Ministerio de Defensa, así como la coordinación, explotación, conservación y administración de las zonas civiles de las bases aéreas abiertas al tráfico civil.

— La elaboración y aprobación de proyectos, ejecución, dirección y control de las inversiones en infraestructuras aeroportuarias, así como la explotación y conservación de las instalaciones de los aeropuertos.

La Entidad modificó en el año 2002 sus estatutos para poder ampliar su gestión a aeródromos, helipuertos y demás superficies aptas para el transporte aéreo.

En materia de navegación aérea:

— La ordenación, dirección, coordinación, explotación, gestión y administración de los servicios de tránsito aéreo y de telecomunicaciones e información aeronáutica, así como de las infraestructuras, instalaciones y redes de telecomunicaciones del sistema de navegación aérea.

— La elaboración y aprobación de proyectos, ejecución, dirección y control de las inversiones, así como la explotación y conservación de las infraestructuras, instalaciones y redes de comunicaciones del sistema de navegación aérea.

Además, en ámbitos comunes a aeropuertos y navegación aérea, AENA tiene, entre otras, la función de evaluar las necesidades y elaborar las propuestas de nuevas infraestructuras aeroportuarias y de navegación aérea y de modificaciones de la estructura del espacio aéreo.

AENA se rige por lo establecido en su norma de creación y su estatuto, que establecen que la Entidad está sometida al ordenamiento jurídico privado en todo lo relativo a sus relaciones patrimoniales y contratación y al derecho público en el desarrollo de sus funciones públicas. Tras la Ley 50/1998 por la que AENA se adaptó a la LOFAGE configurándose como Entidad Pública Empresarial, quedó también sometida a esa Ley. En base a lo establecido en la Disposición Adicional Sexta de la Ley 13/1995, de 18 de mayo, de Contra-

tos de las Administraciones Públicas y en la también Disposición Adicional Sexta del Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas (TRLCAP), aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio, su actividad contractual en el periodo fiscalizado había de ajustarse a los principios de publicidad y concurrencia; y determinados contratos, en función de su importe, están sujetos a la Ley 48/1998, de 30 de diciembre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y las telecomunicaciones, a los que se refiere la Disposición Adicional Undécima del TRLCAP.

Los bienes que integran el inmovilizado material de AENA son en general bienes de dominio público que en su adscripción originaria se atribuyeron a la Entidad especificando que conservarían su naturaleza de dominio público, en este sentido, la LOFAGE, en su artículo 56.3, establece que los bienes que la Administración General del Estado adscriba a las Entidades Públicas Empresariales conservarán su calificación jurídica originaria y únicamente podrán ser utilizados para el cumplimiento de sus fines; y los bienes que AENA adquiere por expropiación también tienen el carácter de dominio público. Sin embargo, aunque este supuesto es poco frecuente, la Entidad tiene también bienes patrimoniales, adquiridos para fines distintos del servicio público aeroportuario.

El artículo 36 del Estatuto establece que el Consejo de Administración podrá acordar la innecesaria para el servicio y, en su caso, la enajenación del material y de las instalaciones no útiles, debiendo aplicar el producto obtenido a los fines propios de la Entidad. Aquella declaración, cuando se trate de los bienes de dominio público adscritos a AENA, se realizará al objeto de solicitar su desafectación e integración en el Patrimonio del Estado. En todo caso son aplicables a AENA las disposiciones contenidas al respecto en la LOFAGE referidas a las Entidades Públicas Empresariales.

Los órganos de gobierno de AENA, de acuerdo con sus Estatutos, son el Consejo de Administración, que tiene amplias competencias de gobierno y dirección de la gestión y administración de la Entidad, y el Presidente-Director General que, entre otras funciones de dirección, tiene la de representar a la Entidad y al Consejo de Administración.

La estructura organizativa de AENA ha sufrido varias modificaciones desde la creación de la Entidad y, en concreto en el periodo 2000-2001, sufrió dos modificaciones, una de ellas importante en noviembre de 2000. En líneas generales, en el año 2000 la organización se basaba en cuatro grupos de unidades, todas ellas dependientes del Director General: las Unidades de Negocios (Aeropuertos, Aeropuerto de Madrid, Navegación Aérea y Desarrollo Internacional); las Unidades de Servicios (Económica-Administrativa, Servicios Aeroportuarios, Recursos Humanos y Adquisiciones, Administración y Servicios); las Unidades de Apoyo a la Alta Dirección (Asesoría Jurídica, Estrate-

gia y Organización, Comunicación y Relaciones Institucionales); y las Unidades de Planes Especiales (Barajas y Barcelona).

En noviembre del año 2000 se reestructuró la organización de AENA articulándola en torno a dos grandes áreas organizativas referidas a sus dos actividades o negocios fundamentales: Aeropuertos y Navegación Aérea. Estas dos áreas se completaron con otras dos: la de Apoyo de la Dirección General (incluyendo la Asesoría Jurídica, Administración y Finanzas, Planificación Estratégica y Comunicación) y las Unidades Especiales para reforzar las actuaciones de infraestructuras de gran relevancia (incluyendo Planificación de Infraestructuras, Plan Barajas y Plan Barcelona).

AENA tenía a 31 de diciembre del año 2000 un activo de 5.066.437 miles de euros, de los que la mayor parte correspondía a inmovilizaciones materiales (4.584.494 miles), y el resto, entre otras partidas, a deudores (229.128 miles), inmovilizaciones inmateriales (81.195 miles) e inversiones financieras temporales (63.687 miles). En el pasivo, los fondos propios ascendían a 31 de diciembre del año 2000 a 3.929.325 miles, principalmente formados por patrimonio (3.099.018 miles), además de las reservas estatutarias y de revalorización y los beneficios del ejercicio. También presentaba deudas a largo y corto plazo que ascendían a 379.659 y 353.743 miles respectivamente, e ingresos a distribuir en varios ejercicios, por 306.804 miles, que recogían principalmente subvenciones de capital de Organismos oficiales europeos.

La cuenta de pérdidas y ganancias del año 2000 arrojó un beneficio después de impuestos de 108.201 miles de euros, con unos beneficios de explotación de 205.598 miles y unos resultados financieros y extraordinarios negativos por 6.497 y 34.992 miles respectivamente, habiendo registrado unas pérdidas procedentes de las bajas de inmovilizado material de 28.423 miles y dotado una provisión por su depreciación de 16.108 miles. La cifra de negocios de AENA ascendía a 1.437.771 miles; y los principales gastos de explotación eran los de personal (505.155 miles), con un promedio de 9.242 empleados, las dotaciones de amortizaciones (306.080 miles) y los de servicios exteriores (304.655 miles).

A 31 de diciembre del año 2001 el activo de AENA ascendía a 5.783.497 miles de euros, con inmovilizaciones materiales por 5.195.526 miles, deudores por 340.405 miles, inmovilizaciones inmateriales por 100.427 miles e inversiones financieras temporales por 32.206 miles. En el pasivo, los fondos propios ascendían a 4.024.144 miles, con un patrimonio de 3.099.018 miles además de las reservas estatutarias y de revalorización y los beneficios del ejercicio; y presentaba deudas a largo y corto plazo que ascendían a 797.201 y 505.838 miles respectivamente e ingresos a distribuir en varios ejercicios por 333.188 miles, principalmente por subvenciones de capital de Organismos oficiales europeos.

Los beneficios de la Entidad del año 2001 fueron de 100.906 miles de euros, con beneficios de explotación de 224.500 miles y resultados financieros y extraordinarios negativos por 20.293 y 59.103 miles respectivamente, habiendo registrado unas pérdidas procedentes de las bajas del inmovilizado material de 11.574 miles y dotado una provisión por su depreciación de 30.764 miles. La cifra de negocios de la Entidad era de 1.569.862 miles; y los principales gastos de explotación eran los de personal (566.140 miles) con un promedio de 9.313 empleados, las dotaciones de amortizaciones (314.370 miles) y los de servicios exteriores (353.436 miles).

En los trabajos de fiscalización se han analizado particularmente las altas, las bajas y los contratos que afectan a aeropuertos, dada su mayor importancia en relación con los que afectan a navegación aérea y a servicios centrales.

III. TRATAMIENTO DE ALEGACIONES

Dando cumplimiento a lo establecido en el artículo 44 de la Ley 7/1988, de 5 de abril, de Funcionamiento del Tribunal de Cuentas, se dio traslado de las actuaciones practicadas al Presidente de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) y a los que ostentaron esa condición durante el periodo fiscalizado mediante la remisión del anteproyecto de informe; habiéndose recibido las alegaciones que se incorporan a este informe, en el que se han realizado las modificaciones o aclaraciones que se han entendido procedentes como consecuencia del contenido de tales alegaciones.

IV. RESULTADOS DE LA FISCALIZACIÓN

Las comprobaciones realizadas, la documentación verificada y los análisis llevados a cabo han ofrecido los resultados que se exponen en los siguientes apartados.

IV.1. Evolución del Inmovilizado material.

La Ley de creación de AENA le atribuyó un patrimonio propio al que se adscribieron todos los bienes de dominio público anteriormente adscritos al Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales y los afectos al Ministerio de Obras Públicas y Transportes en lo relativo a los recintos aeroportuarios e infraestructuras de navegación aérea, conservando todos ellos su carácter de dominio público; pudiendo, además, adscribirse a AENA bienes de dominio público relativos a recintos aeroportuarios e infraestructuras de navegación aérea anteriormente afectos al Ministerio de Defensa.

El artículo 38 del Estatuto de AENA imponía al nuevo Ente la obligación de elaborar un inventario que incluyese los bienes que constituyen su patrimonio así

como los que le hubiesen sido adscritos para el cumplimiento de sus fines. La Disposición Final Segunda del Real Decreto 905/1991 por el que se aprobó el Estatuto establecía que el primer inventario de los bienes que se adscribían debía realizarse antes del 31 de diciembre de 1992.

Como consecuencia de lo dispuesto en la norma de creación de AENA y en su Estatuto se inició el proceso de formación del inventario, al tiempo que se establecía entre los Ministerios de Defensa y Obras Públicas la delimitación jurídica de los bienes que correspondían a AENA directamente (sin que hubiese de mediar contraprestación económica) y de los pertenecientes a Defensa para cuyo traspaso a AENA ésta tenía que pagar un precio.

El anterior Organismo Autónomo Aeropuertos Españoles carecía completamente de cualquier tipo de inventario o registro que integrase la totalidad de sus bienes, ya fuesen propios o que le hubiesen sido cedidos de hecho (explotaba, conservaba y administraba instalaciones aeroportuarias construidas por otros Ministerios antes de la creación del Organismo).

Para la elaboración del inventario AENA contrató varias consultorías. En primer lugar AENA contrató una consultoría externa para que valorase la totalidad de los bienes que componían el inmovilizado material amortizable afecto al extinto Organismo autónomo y al Ministerio de Obras Públicas y transportes en todo lo relativo a recintos aeroportuarios e infraestructuras de navegación aérea, adscritos a AENA por el Real Decreto de creación. El informe dotó del soporte necesario al saldo de apertura de las cuentas de inmovilizado material amortizable correspondientes a 1992, año en el que comenzó la Entidad a amortizar su inmovilizado material, por valor de 1.677.569 miles de euros respecto a Aeropuertos y servicios centrales y 380.843 miles respecto a Navegación Aérea. Únicamente se incluyeron las construcciones, instalaciones técnicas, maquinaria, elementos de transporte y equipos de procesos de información propiedad de AENA, quedando excluidos del inventario los terrenos y las obras de arte.

Posteriormente AENA contrató otra consultoría para valorar los terrenos de los aeropuertos, que hasta el momento no habían sido ni tasados ni registrados en las cuentas de la Entidad; y como consecuencia de esa valoración se incluyeron en el inmovilizado material de las cuentas del año 1993 por 759.631 miles de euros, contra la cuenta de patrimonio en adscripción que recoge las altas de inmovilizado histórico recibido sin contraprestación.

Se produjeron además distintas regularizaciones del patrimonio en adscripción en los años 1993 y 1994 y al cierre de ese ejercicio estaba prácticamente valorada la totalidad el patrimonio histórico en adscripción, añadiéndose en el año 1999 por la adscripción del aeropuerto de la Gomera 16.191 miles de euros y en el año 2000 por valoración de obras de arte 2.560 miles.

El inmovilizado material de AENA está en definitiva formado por el patrimonio histórico adscrito a la Entidad sin ningún tipo de contraprestación y por las adiciones o reducciones realizadas con posterioridad, adiciones que

han sido siempre de carácter oneroso y se deben principalmente a inversiones efectuadas por AENA y a expropiaciones. En el cuadro siguiente se expone la evolución de la cifra del inmovilizado material de la Entidad.

(En miles de euros)

EVOLUCION DE LA CIFRA DE INMOVILIZADO MATERIAL				
Año	Inmovilizado material	Amortizaciones	Provisión depreciación I.M	VALOR NETO
1991	487.198	0	0	487.197
1992	2.307.826	120.419	0	2.187.408
1993	3.144.892	282.386	0	2.862.506
1994	3.455.483	451.132	0	3.004.351
1995	3.928.762	623.827	0	3.304.935
1996	4.575.343	780.919	0	3.794.424
1997	5.070.294	991.634	79.658	3.999.002
1998	5.500.054	1.207.770	79.754	4.212.530
1999	5.945.807	1.457.869	79.748	4.408.190
2000	6.340.419	1.660.492	95.433	4.584.494
2001	7.232.606	1.916.956	120.124	5.195.526

La configuración de los bienes de AENA fue compleja, ya que el Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales no tenía en el momento de la creación de AENA ningún tipo de adscripción formal de bienes para el cumplimiento de sus fines. Cuando se creó AENA estaban perfectamente delimitadas y diferenciadas las competencias y funciones de las administraciones civil y militar, pero hasta esa fecha no se había producido una regularización de la situación patrimonial de los aeropuertos. La titularidad jurídica de los terrenos y de una parte importante de las instalaciones correspondía al Ministerio de Defensa, ya que los aeropuertos habían sido construidos en tiempos en que eran competencia del Ministerio del Aire, y la creación en el año 1977 del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones (al que se adscribió el Organismo Autónomo que posteriormente administraba esos mismos aeropuertos) no fue acompañada de la afectación por Ley de los terrenos e instalaciones aeroportuarios.

Como consecuencia de todo ello, las previsiones de adscripción de bienes resultaban en la práctica carentes de contenido hasta que se produjese una delimitación precisa de qué se debía considerar patrimonio del extinto Organismo Autónomo, y por tanto de AENA, y qué era propiedad del Ministerio de Defensa.

Para llevar a cabo esta delimitación se inició un largo proceso de negociaciones y pagos en los años 1991 a 2002 entre el Ministerio de Defensa y el Ministerio de Obras Públicas y Transporte (actualmente Fomento). En definitiva el patrimonio que estaba originalmente afecto a Defensa en relación con aeropuertos se dividió a efectos de su traspaso a AENA en dos grupos por un lado, los aeropuertos civiles, que se afectaron a AENA directamente sin ningún tipo de contraprestación; y, por otro, los aeropuertos de utilización conjunta, cuya parte civil pasó a AENA previo pago de compensaciones económicas por ésta al Ministerio de Defensa. Además, las bases aéreas militares abiertas al tráfico civil quedaron en el patrimonio de Defensa hasta que algunas de ellas (Jerez y Reus) fueron desafectadas al uso militar y también transferidas a AENA tras negociarse la correspondiente compensación económica.

Todos estos acuerdos y negociaciones con el Ministerio de Defensa se refirieron exclusivamente a terrenos e instalaciones de aeropuertos, no incluyendo los terrenos e instalaciones de ayuda a la Navegación Aérea cuya titularidad corresponde al Ministerio de Defensa, respecto a los que está pendiente ese proceso de regularización, habiéndose iniciado al efecto las negociaciones entre AENA y el Ministerio.

IV.2. Situación registral de los inmuebles.

En el momento de la creación de AENA la situación registral de los terrenos e inmuebles que habían de incorporarse a la Entidad era muy variada ya que algunos no estaban inscritos y los que lo estaban eran de titularidad del Ministerio de Defensa o de otros Ministerios o Administraciones Públicas. El proceso de delimitación y traspaso seguido con el Ministerio de Defensa en los años 1992 y 1993 dio lugar a que comenzase la regularización registral de los inmuebles de AENA.

El proceso de regularización registral se realiza en dos fases. La primera es la regularización patrimonial y registral propiamente dicha; y la segunda es la delimitación planimétrica de la propiedad.

La regularización patrimonial se inicia con la investigación y análisis patrimonial de los recintos aeroportuarios adscritos a AENA por Ley, realizándose los trabajos necesarios para conocer la situación jurídico-patrimonial de los terrenos que forman el aeropuerto objeto de regularización mediante el análisis del catastro, del Registro de la Propiedad y de los distintos acuerdos y Ordenes Ministeriales de transferencia por los que se incorporó el aeropuerto al patrimonio adscrito a AENA.

Con el resultado de las investigaciones se formaliza para cada recinto aeroportuario el acta de adscripción a AENA con la concurrencia de los representantes de la Entidad, del Ministerio de Hacienda y del resto de las Administraciones públicas afectadas.

Una vez firmada el acta de adscripción de los terrenos a favor de AENA, se inscribe en el Registro de la Propiedad y se realiza la agrupación registral de todas las fincas de cada recinto aeroportuario en una única finca o, en caso de estar el aeropuerto enclavado en varios términos municipales, en tantas fincas como términos municipales abarque.

La segunda fase tiene por objeto definir la línea del recinto aeroportuario mediante la delimitación planimétrica de la propiedad. Para ello se elabora una cartografía actualizada que se superpone posteriormente a la documentación gráfica parcelaria digitalizada y después se realiza el levantamiento topográfico perimetral del recinto aeroportuario y se procede al replanteo de aquellas partes que no coinciden con el vallado del aeropuerto existente en ese momento.

Los trabajos de regularización patrimonial, registral y de delimitación planimétrica, se realizaron inicialmente mediante diversos contratos de asistencia técnica que fueron adjudicados a la Sociedad Estatal de Gestión Inmobiliaria de Patrimonio, S.A. (SEGIPSA). A partir de 1997, para facilitar el proceso de regularización patrimonial, que ya se había iniciado en los aeropuertos de Alicante, Pamplona, Sabadell y Santander y para los que la fase de regularización patrimonial y registral había concluido, AENA y SEGIPSA firmaron un Acuerdo Marco de colaboración, con el objeto de llevar a cabo la regularización patrimonial de los recintos aeroportuarios y de las instalaciones de Navegación

Aérea. En desarrollo de este Acuerdo se firmaron documentos de encargo concretos para varios recintos aeroportuarios, en los que se recogía, el objeto específico, el plazo de ejecución, el precio y la forma de pago.

En el año 2001 SEGIPSA y AENA firmaron un nuevo documento de encargo, que tuvo como objeto la regularización de la delimitación planimétrica de la propiedad de 34 recintos aeroportuarios (segunda fase de la regularización patrimonial) en un plazo de 33 meses (estableciéndose plazos parciales por grupos de aeropuertos), por un importe conjunto de 1.593,15 miles de euros, a raíz de una modificación del objeto social de SEGIPSA, que quedó definitivamente definida como medio propio instrumental y de servicio técnico de la Administración para realizar los trabajos que le encomiende tanto la Administración General del Estado como sus Organismos y Entidades de Derecho público en lo relativo a los trabajos de investigación de bienes vacantes, ociosos o de presunta titularidad estatal, de comprobación, de depuración e identificación física y jurídica y de actualización del Inventario General de Bienes y Derechos del Estado.

El precio total unitario correspondiente a cada recinto portuario había de hacerse efectivo por AENA a SEGIPSA mediante un único pago a la finalización completa y entrega a AENA de cada informe final correspondiente. Los plazos de ejecución parciales de los trabajos que se establecieron en el documento de encargo fueron los siguientes:

— Diciembre de 2002 para el grupo primero que comprendía los siguientes aeropuertos: Menorca, Asturias, Sabadell, Vitoria, Bilbao, Santander, Pamplona, Sevilla, Barcelona, Córdoba, Málaga, Tenerife-Sur, Palma de Mallorca y Alicante.

— Septiembre de 2003 para el grupo segundo que comprendía los siguientes aeropuertos: La Gomera, Granada, Madrid, Melilla, La Coruña, Fuerteventura, Gerona, Ibiza, San Sebastián y Jerez.

— Marzo de 2004 para el grupo tercero que comprendía los siguientes aeropuertos: Reus, Valencia, Gran Canaria, Lanzarote, Tenerife Norte, Hierro, Santiago, Zaragoza, La Palma y Almería.

A 31 de diciembre de 2001, tan sólo en ocho aeropuertos de los cuarenta y dos que gestionaba AENA había finalizado la fase de regularización patrimonial y registral, habiendo ya concluido esta fase en cuatro aeropuertos (Alicante y Pamplona en 1995 y Santander y Sabadell en 1996) antes de la firma del Acuerdo Marco entre AENA y SEGIPSA en 1997. La finalización de la fase de regularización patrimonial y registral de otros ocho aeropuertos tuvo lugar en 1999 en el de Vitoria, en 2001 en los de Córdoba, Menorca e Ibiza, en 2002 en los de Jerez y Reus y en 2003 en los de Granada y La Gomera.

Al finalizar el último de los plazos previstos, en marzo de 2004, de los doce aeropuertos en los que había finalizado la fase de regularización patrimonial y regis-

tral, solamente en cuatro también había concluido la delimitación planimétrica. Del resto de los aeropuertos, nueve estaban en la fase de agrupación registral (fase final del proceso de regularización patrimonial y registral) y con la delimitación planimétrica en distintos estados; y los catorce aeropuertos restantes se encontraban en fase de actualización registral o de formalización del acta de adscripción a AENA, no habiendo comenzado en dos de ellos la fase de delimitación de la propiedad.

Aunque en el documento de encargo a SEGIPSA formalizado en el año 2001 se establece que la totalidad de los trabajos correspondientes a cada aeropuerto deberán ejecutarse en el plazo total estipulado para el grupo en que se encuentre incluido cada recinto, en el desarrollo de los trabajos ha habido un incumplimiento sistemático de los plazos establecidos, sin que AENA ejerciese las facultades que le otorgaba el que fuese ésta una de las causas de resolución contempladas en el documento.

En cuanto al proceso de regularización patrimonial de las instalaciones de ayuda a la Navegación Aérea, aún no ha comenzado. Se refiere a las instalaciones desafectadas del uso militar que deben ser objeto del proceso de regulación patrimonial, registral y catastral para su adscripción a AENA mediante la correspondiente compensación económica y a aquellas otras ins-

talaciones que, siendo propiedad de AENA, se encuentran ubicadas en terrenos del Ministerio de Defensa. En éste último supuesto, ha de seguirse el procedimiento de desafectación para su posterior adscripción a AENA.

Las instalaciones de ayuda a la Navegación Aérea incluyen desde las torres de control a centros de comunicaciones emisores y receptores, centros de control y centros de apoyo logístico, así como radiobalizas, radares, radiofaros, localizadores ILS, etc.

Actualmente AENA y el Ministerio de Defensa se encuentran en fase de negociación para firmar un Acuerdo Marco sobre las ayudas a la Navegación Aérea en desuso por el Ejército del Aire.

IV.3. Composición del Inmovilizado material en los años 2000 y 2001.

En los balances de AENA de los años 2000 y 2001 (anexos 1 y 2) la cifra del valor neto contable del inmovilizado material (deducidas la amortización y las provisiones) era de 4.584.494 y 5.195.526 miles de euros respectivamente. El resumen del movimiento de las cuentas de inmovilizado material de esos dos años es el que se refleja en los cuadros 1 y 2 siguientes:

(En miles de euros)

CUADRO 1: RESUMEN MOVIMIENTOS INMOVILIZADO MATERIAL 2000						
	Terrenos y construcc.	Instalac. Técnicas y Maquinaria	Otras Instalac., Utillaje y Mobiliario	Inmov. en curso	Otro Inmov.	Total
COSTE						
Saldo inicial	3.993.511	768.707	750.748	308.651	124.194	5.945.811
Adiciones	180.097	54.130	53.010	214.860	17.620	519.717
Bajas	-25.659	65.121	-21.640	-3.300	-11.561	-127.281
Ajustes y trasposos	139.493	91.857	26.797	-258.960	2.985	2.172
Saldo final	4.287.442	849.573	808.915	261.251	133.238	6.340.419
AMORTIZACION						
Saldo inicial	675.801	426.962	265.801		89.305	1.457.869
Dotaciones	145.879	71.306	52.390		18.222	287.797
Bajas	-9.889	-50.977	-14.608		-10.117	-85.591
Ajustes y trasposos	1.734	1.277	-2.467		-127	417
Saldo final	813.525	448.568	301.116		97.283	1.660.492
VALOR NETO CONTABLE ANTES DE PROVISION						
Inicial	3.317.710	341.745	484.947	308.651	34.889	4.487.942
Final	3.473.917	401.005	507.799	261.251	35.955	4.679.927
PROV. DEPREC. INMOV.						
Saldo inicial						79.750
Dotaciones						16.108
Bajas						-425
Saldo final						95.433
VALOR NETO CONTABLE						
Inicial						4.408.192
Final						4.584.494

(En miles de euros)

CUADRO 2: RESUMEN MOVIMIENTOS INMOVILIZADO MATERIAL 2001						
	Terrenos y construcc.	Instalac. Técnicas y Maquinaria	Otras Instalac., Utillaje y Mobiliario	Inmoviliz. en curso	Otro Inmoviliz.	Total
COSTE						
Saldo inicial	4.287.442	849.573	808.915	261.251	133.238	6.340.419
Adiciones	402.492	38.952	41.069	452.376	11.722	946.611
Bajas	-6.913	31.673	13.121	-428	-3.365	-55.500
Ajustes y trasposos	52.648	31.374	14.985	-98.241	310	1.076
Saldo final	4.735.669	888.226	851.848	614.958	141.905	7.232.606
AMORTIZACION						
Saldo inicial	813.525	448.568	301.116	0	97.283	1.660.492
Dotaciones	150.029	71.291	55.957	0	16.568	293.845
Bajas	-2.924	-22.726	-8.467	0	-3.264	-37.381
Ajustes y trasposos	-113	-446	810	0	-251	0
Saldo final	960.517	496.687	349.416	0	110.336	1.916.956
VALOR NETO CONTABLE ANTES DE PROVISION						
Inicial	3.473.917	401.005	507.799	261.251	35.955	4.679.927
Final	3.775.152	391.539	502.432	614.958	31.569	5.315.650
PROVISION POR DEPRECIACION						
Saldo inicial						95.433
Dotaciones						30.764
Aplicaciones						-5.723
Bajas						-350
Saldo final						120.124
VALOR NETO CONTABLE						
Inicial						4.584.494
Final						5.195.526

En el inmovilizado material de AENA el mayor peso, con gran diferencia, en ambos ejercicios corresponde a los terrenos y construcciones, que representan el 74 por ciento y el 71 por ciento del total, respectivamente.

Dentro de «instalaciones técnicas y maquinaria», las instalaciones técnicas, que son las que presentan mayor cuantía, comprenden los equipamientos específicos de aeropuertos (pasarelas telescópicas, mostradores de facturación, etc.), de obra civil aeroportuaria (iluminación de pistas, balizamiento, etc.) y de navegación aérea (equipamiento de radar, sistemas de ayuda a la navegación en ruta y aproximación, etc.).

Dentro de «otras instalaciones, utillaje y mobiliario» el mayor volumen corresponde a «otras instalaciones», con los sistemas de recogida de equipajes y la instalación eléctrica.

«Otro inmovilizado» comprende los equipos para procesos de información, los elementos de transporte y otro inmovilizado.

En el «inmovilizado en curso» tenían especial importancia cuantitativa las construcciones en curso (164.831 miles de euros a 31 de diciembre del año 2000 y 389.173 miles al cierre del año 2001), las instalaciones técnicas en montaje (68.028 miles al cierre del año 2000 y 128.688 miles en la misma fecha del 2001) y la adaptación de terrenos y bienes naturales (17.452 miles al cierre del 2000 y 66.135 miles en el año 2001).

El epígrafe «terrenos y construcciones» de las cuentas anuales de la Entidad comprende por un lado los terrenos y bienes naturales y por otro las construcciones.

(En los Anexos 3 y 4 de este informe se detalla el movimiento de los terrenos y construcciones en el periodo objeto de fiscalización).

El saldo bruto de los terrenos y bienes naturales a 1 de enero de 2000 era de 1.103.296 miles de euros. Al cierre de ese ejercicio ascendía a 1.164.051 miles; y a

31 de diciembre del año 2001 se elevó a 1.463.338 miles. AENA clasifica los terrenos diferenciando los solares sin edificar, de escasa importancia (1.456 miles al cierre de los años 2000 y 2001 respectivamente) y los terrenos en explotación (1.162.595 miles al cierre del año 2000 y 1.461.882 miles a 31 de diciembre de 2001), entre los que es muy superior el volumen de los terrenos en explotación aeroportuaria frente al de los que se explotan para el control de navegación aérea, servicios generales o ayuda en ruta y aproximación.

El saldo bruto de construcciones a 1 de enero de 2000 era de 2.890.215 miles de euros que, con amortizaciones y provisiones, daba un valor neto de 2.139.073 miles. Al cierre de ese ejercicio el saldo bruto de construcciones ascendía a 3.123.391 miles y el saldo neto a 2.238.793 miles. A 31 de diciembre del año 2001 el saldo bruto de las construcciones se elevó a 3.272.331 miles, que con amortizaciones y provisiones daba un saldo neto de 2.239.707 miles.

Las construcciones se clasifican en tres tipos: los edificios, que tenían un valor neto contable de 1.071.775 a 31 de diciembre de 2001, correspondiendo el 77 por ciento a las terminales de pasajeros; la obra civil aeroportuaria, con un valor neto de 683.493 miles en la misma fecha, que comprende plataformas de estacionamiento, pistas de vuelo y calles de rodaje y de salida; y las obras de urbanización, con un valor neto de 484.439 miles.

IV.4. Procedimientos de gestión del inmovilizado material.

Los procedimientos de gestión del inmovilizado material que AENA ha establecido en relación con sus activos, incluyendo los procedimientos para las altas, bajas, inventarios y otras operaciones, se encontraban recogidos en el periodo objeto de fiscalización en el Manual de procedimientos de activos fijos, gestión de inmovilizado, aprobado en el año 1998, que regula la gestión integral de los activos fijos y los apuntes contables consecuencia de esa gestión (altas, bajas, traslados, inventarios).

La gestión del inmovilizado material en AENA puede llevarse de forma centralizada, como sucede con los procedimientos más importantes, o descentralizada. Dada la importancia, el número y la cuantía de los procedimientos gestionados de manera centralizada, las comprobaciones realizadas se han llevado a cabo fundamentalmente sobre procedimientos de esta índole.

Desde el punto de vista organizativo, en el año 2000 las altas, bajas, traslados e inventarios correspondientes

a los expedientes centralizados de toda la Entidad (Aeropuertos, Navegación Aérea y Servicios Centrales) se realizaban en la Dirección de Servicios Económico-Financieros, en concreto en la División de Gestión Económica y Administración. Con la modificación de la estructura organizativa de la Entidad de noviembre de 2000, a partir del año 2001 esta gestión, bajo la dependencia funcional de la Dirección de Administración y Finanzas, pasó a llevarse a cabo, de modo separado, por un lado en Aeropuertos, donde la Dirección Económico-Administrativa gestionaba todos los expedientes centralizados de Aeropuertos y de Servicios Centrales, y por otro lado en Navegación Aérea. La gestión y contabilización de los expedientes centralizados de la Entidad se realiza en la División de Contabilidad, Patrimonio y Presupuestos ayudado por asistencias técnicas externas para la revisión de inventarios.

En términos generales, aunque la gestión del inmovilizado material se lleva a cabo de forma separada, los procedimientos a seguir son los mismos en Aeropuertos y Servicios Centrales de la Entidad y en Navegación Aérea.

Toda la gestión del inmovilizado material en AENA se encuentra completamente informatizada y la aplicación informática de contabilidad general y activos fijos está integrada dentro del sistema informático de gestión integral de la Entidad que se implantó en el año 1997, de tal forma que toda la gestión del inmovilizado (tanto de forma centralizada como descentralizada) en el ámbito de Aeropuertos o en el de Navegación Aérea se realiza introduciendo los datos en el programa informático integral.

IV.4.1. Altas.

Las altas de inmovilizado material definitivo y en curso ascendieron en el año 2000 a 519.717 miles de euros y a 946.611 miles en el año 2001. Estas altas se produjeron principalmente en el inmovilizado material en curso por 214.860 miles en el año 2000 (lo que supone un 41 por ciento del total de altas) y 452.376 miles en el año 2001 (lo que supone un 48 por ciento). Las mayores altas tuvieron lugar en las construcciones en curso y en la adaptación de terrenos y bienes naturales, por 148.285 miles en el año 2000 y 333.306 miles en el año 2001. También fueron muy significativas las altas en terrenos y construcciones (180.097 miles en el año 2000, un 35 por ciento del total, y 402.492 miles en el año 2001, un 43 por ciento). Todas las altas, clasificadas según el tipo de inmovilizado, se reflejan en el cuadro siguiente:

(En miles de euros)

CLASE DE INMOVILIZADO	Altas 2000	%	Altas 2001	%
Terrenos y construcciones (total)	180.097	35	402.492	43
Terrenos y bienes naturales	58.076	11	299.174	32
Construcciones	122.021	23	103.318	11
Instalaciones técnicas y maquinaria (total)	54.130	10	38.952	4
Instalaciones técnicas	45.138	9	35.343	4
Maquinaria	8.992	2	3.609	0
Otras instalaciones,utillaje y mobiliario (total)	53.010	10	41.069	4
Otras Instalaciones	39.216	8	32.263	3
Mobiliario	13.794	3	8.806	1
Otro inmovilizado (total)	17.620	3	11.722	1
Equipos proceso de información	16.198	3	10.285	1
Elementos de Transporte	1.382	0	1.364	0
Otro Inmovilizado Material	40	0	73	0
Inmovilizado material en curso (total)	214.860	41	452.376	48
Adaptación Terrenos y Bienes Naturales	16.846	3	51.345	5
Construcciones en curso	131.439	25	281.961	30
Instalaciones Técnicas en montaje	56.790	11	95.899	10
Maquinaria en montaje	73	0	77	0
Otras Instalaciones en montaje	6.555	1	16.482	2
Mobiliario en montaje	33	0	622	0
Equipos procesos información en montaje	2.808	1	1.136	0
Anticipo para Inmovilizado Material	316	0	4.854	1
Total altas	519.717	100	946.611	100

La diferenciación de las altas de inmovilizado material, atendiendo a la naturaleza de las actuaciones que las han originado, ofrece el siguiente resultado:

(En miles de euros)

CAUSA DE ALTAS INMOVILIZADO MATERIAL	Año 2000	%	Año 2001	%
Contratos de inversión	452.091	87	644.104	68
Expropiación	22.566	4	298.595	32
Adscripción	44.657	9	0	0
Compra pago parcial inmovilizado	0	0	7	0
Donaciones	4	0	0	0
Reversión	280	0	3.607	0
Afloramiento	119	0	108	0
Regularización inventario	0	0	190	0
TOTAL ALTAS INMOVILIZADO MATERIAL	519.717	100	946.611	100

Las altas en el inmovilizado material definitivo y en curso de AENA se derivaron fundamentalmente de la ejecución de distintos contratos de inversión, tanto de obras como de suministros o asistencia.

Las altas producidas en virtud de contratación ascendieron a 452.091 miles de euros el año 2000, representando un 87 por ciento del total de altas, y a 644.104 miles en el año 2001, suponiendo un 68 por ciento del total de altas. (En el apartado IV.5. de este informe se analizan de forma particular los procedimientos de con-

tratación aplicados por AENA, dada su importancia en relación con las altas de inmovilizado material).

Las expropiaciones efectuadas a favor de AENA, de acuerdo con la información obtenida del programa informático de la Entidad, generaron altas de 22.566 miles de euros en el año 2000, el 4 por ciento del total de las altas de ese año, y de 298.595 miles en el año 2001, el 32 por ciento. (A los procedimientos de expropiación se hace referencia en el apartado IV.6. de este Informe).

En el año 2000 tuvieron también relevancia las altas derivadas de adscripciones producidas, mediante el pago de compensaciones económicas por AENA al Ministerio de Defensa, por el traspaso a la Entidad de aeropuertos y bases aéreas militares.

Se han producido, además, algunas altas, de escasa importancia en relación con el total, por donaciones, reversiones por finalización de concesiones administra-

tivas otorgadas por AENA y por afloramiento y regularización de inventario.

En los ejercicios 2000 y 2001 la mayor parte de las altas tuvieron lugar en el ámbito de los Aeropuertos en relación con las habidas en los Servicios Centrales y en Navegación Aérea, como se aprecia en el cuadro siguiente:

(En miles de euros)

	Año 2000	%	Año 2001	%
Altas de Aeropuertos	424.688	82	836.905	88
Altas de Navegación Aérea	67.618	13	91.263	10
Altas de Servicios Centrales	27.411	5	18.443	2
Total altas del ejercicio	519.717	100	946.611	100

La mayor parte de las altas de inmovilizado material derivadas de contratos de inversión en el ámbito de los aeropuertos (alrededor del 80 por ciento) se gestiona de forma centralizada ya que de modo descentralizado los distintos aeropuertos y centros regionales únicamente pueden realizar y gestionar contratos de inversión de importes menores fijados en las normas de contratación aprobadas por la Entidad.

El procedimiento de las altas de inmovilizado derivado de los expedientes de inversión comprende tres fases, tanto para el inmovilizado definitivo que registra el coste de una certificación o factura única como para el inmovilizado en curso en el que han de registrarse las certificaciones sucesivas de los contratos de inversión plurianuales, aunque en éste último caso el procedimiento reviste mayor complejidad por requerir más trámites. Este procedimiento, en síntesis, consiste en lo siguiente:

— Proceso de certificaciones: la Unidad de Contabilidad recibe de la Unidad de Contratación las certificaciones y facturas derivadas de la ejecución de los contratos de inversión que soportan las partidas que se abren en una cuenta puente (200.000) que sirve de enlace entre el Sistema Integrado de Gestión de Adquisiciones (SIGA) en el que se gestionan los expedientes de contratación y el Sistema de Gestión de Activos (SAP-AM) donde se realiza la gestión contable y que, posteriormente, debe trasladar a la Unidad responsable de Activos Fijos. El responsable de cada centro, a través de un listado de la cuenta puente, conoce las certificaciones o facturas correspondientes a adquisiciones de

inmovilizado que se encuentran pendientes de imputar a los diferentes elementos de los Activos Fijos.

— Identificación de los Inmovilizados: el responsable de la Unidad de Activos Fijos, con las certificaciones y facturas entregadas por la Unidad de contabilidad y con otra documentación complementaria (expedientes de inversión, órdenes de compra, etc.) aportada por la Unidad de adquisiciones debe definir el tipo y los elementos del Activo a que corresponde cada inversión, conforme a los criterios establecidos en el Manual de Procedimientos, debiendo consultar en caso de duda al Director del expediente o responsable de la inversión. El responsable de Activos Fijos ha de analizar con exactitud si el nuevo Activo sustituye a otro anterior, para poder llevar un control adecuado de las bajas y las transferencias.

— Registro contable de las altas de inmovilizado: el responsable de la Unidad de Activos es el que ha de realizar el reparto del coste de las certificaciones y facturas de los expedientes de inversión entre los distintos elementos del inmovilizado, para lo cual podrá consultar con el Director del Expediente o el responsable de la inversión, así como con el responsable de Activos del centro de destino. Una vez determinados los importes y los activos a los que se imputan, se contabilizan los movimientos en los activos identificados en la fase anterior del procedimiento. Realizada la imputación contable, el responsable de la Unidad de Activos emite unos listados con la información actualizada al Director del Expediente y en el caso de expedientes centralizados los servicios centrales deben hacerlos llegar al responsable Económico-Administrativo del centro de

destino, que lo distribuirá entre los responsables Técnicos del Aeropuerto o los centros que se vayan a hacer cargo de los activos. En todos los casos, se ha de dejar evidencia documental de la revisión realizada visado o firmado el listado. En los Servicios centrales diariamente se debe llevar a cabo un proceso de compensación de las partidas contabilizadas en la cuenta puente (200.000) y, con esa misma frecuencia, cada centro debe verificar las partidas que quedan pendientes de compensar para detectar los errores.

En el procedimiento de las altas del inmovilizado en curso, se distinguen, además, dos subfases:

— El registro contable de las altas de los Activos en curso, que se hace cargando las cuentas del subgrupo 23 con abono a la cuenta puente (200.000).

— El traspaso de los importes contabilizados en el inmovilizado en curso a definitivo (carga en las cuentas del subgrupo 21 ó 22 con abono a las cuentas del subgrupo 23).

Para el inmovilizado en curso el responsable de la Unidad de Activos ha de definir los criterios de reparto entre los diferentes elementos del inmovilizado de los importes de las certificaciones en virtud de la documentación recibida, fundamentalmente de la relación valorada a origen de las certificaciones. Se entiende como fecha de activación (momento a partir del que se empieza a amortizar el elemento del Activo Fijo) aquella en la que el bien esté en condiciones de producir ingresos con regularidad y exista una posibilidad real de uso. Esta entrada en funcionamiento se soporta con la expedición del acta de recepción provisional, sin perjuicio de activarse definitivamente con anterioridad si constase su puesta en funcionamiento. Por último, una vez realizada la contabilización del inmovilizado definitivo, se realiza un registro liquidando el inmovilizado en curso.

En las comprobaciones realizadas sobre la aplicación práctica del procedimiento de altas establecido por AENA ha observado lo siguiente:

a) El manual de procedimientos no contiene unos criterios precisos para considerar qué gastos son activables, siendo en la práctica el responsable de la Unidad de Activos Fijos el que determina qué gastos se activan definitivamente y a qué elementos de inmovilizado se atribuyen, en virtud de la información que se desprende de las certificaciones de los contratos o, si lo considera oportuno, mediante consultas a los Directores de los expedientes o de los centros de destino.

Esta forma de actuación ha dado lugar a que se hayan detectado altas en el inmovilizado derivadas de la ejecución de contratos de obra cuya titularidad no corresponde a AENA. Así sucede en el Proyecto y Obra de desvío y soterramiento de la carretera M-111 en el Aeropuerto de Madrid Barajas, que comprende las

obras realizadas en una carretera que pertenece a la Comunidad de Madrid (Plan Barajas) de uso público junto a obras destinadas al uso aeroportuario y cuyas certificaciones de obra fueron activadas en su totalidad, aunque luego se provisionaron en el porcentaje estimado de las obras de la carretera que es propiedad de la Comunidad de Madrid; o con el coste del «Plan de aislamiento acústico de las viviendas», que es una medida ambiental correctora derivada de la declaración de impacto ambiental de la ampliación del aeropuerto Madrid-Barajas consistente en la realización de inversiones en propiedades ajenas, que fue activado por AENA como mayor importe de su inmovilizado sin que se constituyese el fondo que, según la declaración de impacto ambiental y la normativa contable, tenía que haber formado la Entidad.

b) Si bien los primeros caracteres del número de cada expediente permiten diferenciar si una inversión es gestionada por un centro o por los servicios centrales, el sistema no permite obtener una relación de las inversiones que gestiona cada centro concreto.

c) Cuando se trata de la reforma y mejora de activos ya existentes (por ejemplo, la remodelación y ampliación de un aeropuerto), la aplicación informática sólo proporciona información de los inmovilizados nuevos surgidos como consecuencia de los expedientes de inversión, pero no del incremento de valor de los ya existentes.

d) El procedimiento para identificar cuáles son los expedientes relacionados con otro principal (activos o contratos que, a pesar de haber concluido su ejecución, no existe posibilidad real de uso hasta que no se completen otros) resulta deficiente, ya que se realiza por el departamento de gestión de Activos Fijos en virtud de la denominación de los expedientes, asignando subnúmeros de un expediente principal a los que, según su criterio, considera relacionados. De esta forma, aunque el sistema permite obtener un listado de los expedientes anotados como relacionados con una misma inversión en curso, existe el riesgo de que, por falta de información o por error, una parte de esos expedientes se hayan registrado en otro inmovilizado en curso, no detectándose, en su caso, esta situación hasta que se procede a la activación definitiva de la inversión.

e) En la mayoría de los casos en que se producen remodelaciones aeroportuarias o nuevos aeropuertos pueden existir una o varias obras relacionadas con otra principal, que a su vez hayan tenido uno o varios proyectos, una o varias asistencias de diseño técnico y uno o varios suministros, todos ellos lógicamente también relacionados con la obra principal. En estos casos, de acuerdo con la información facilitada por AENA, el departamento correspondiente de gestión de Activos Fijos no recibe, ni de las unidades de contratación ni del correspondiente departamento de planificación, información suficiente sobre cuáles son los expedientes que al estar relacionados entre sí no pueden ser activados hasta que concluya el principal,

siendo los propios responsables de la Unidad de Activos Fijos los que según su criterio deciden si deben o no activarlos. Solamente en el caso de grandes planes de actuación estas decisiones proceden de la alta Dirección de la Entidad y el departamento de gestión de Activos Fijos recibe la información precisa para proceder a la activación.

f) El Sistema Integrado de Gestión de Adquisiciones (SIGA) no contiene información sobre los expedientes que se gestionan de forma descentralizada. A partir del año 2000, también se produce esta circunstancia para los expedientes que gestiona la División de Navegación Aérea, al pasar a convertirse en una división separada de Aeropuertos.

g) El alta definitiva de los elementos del inmovilizado no siempre está soportada con el acta de recepción provisional que la Unidad de Contratación debe remitir a la Unidad de Activos Fijos. Debido a que la Unidad de Contabilidad cuando recibe la última certificación la registra como tal, la Unidad de Activos Fijos extrae una relación de las inversiones que están totalmente certificadas y, aunque el acta de recepción no haya sido remitida por la Unidad de contratación, si la valoración coincide con el contrato realiza la activación definitiva (también en el supuesto de que exista una pequeña diferencia), corrigiendo posteriormente el valor del inmovilizado si recibe después la liquidación definitiva (u otras certificaciones). Este proceso, que además se realiza sin unos criterios fijos, provoca variaciones en las bases y en las cuotas de amortización de los elementos del inmovilizado que han de imputarse a resultados y cierta incertidumbre en lo que se refiere a la fecha de puesta del activo en condiciones de funcionamiento. Además, en los expedientes analizados cuando se recibió la última certificación de liquidación las obras ya estaban activadas definitivamente, realizándose el apunte contable en el inmovilizado definitivo, sin pasar previamente por inmovilizado en curso, en la fecha de la liquidación o en el primer periodo contable que estuviera abierto y modificándose la base de amortización de los elementos de inmovilizado afectados por la corrección de valor.

h) Aunque los registros de los expedientes que se gestionan de forma centralizada sólo pueden ser modificados por el responsable de la Unidad de Activos Fijos, en alguno de los expedientes se ha detectado que se han modificado de forma descentralizada elementos de inmovilizado que habían sido ya activados definitivamente, lo que denota ausencia de controles en el sistema que impidan la alteración de los datos.

i) Con cierta frecuencia, la fecha de activación definitiva del inmovilizado no coincide con la fecha del acta de recepción provisional.

j) Falta uniformidad en el tratamiento contable de los expedientes de inversión en los casos en los que ha habido reclamaciones e indemnizaciones, habiéndose registrado en ocasiones como gastos extraordinarios (suspensión temporal de las obras) y en otras ocasiones como mayor importe de inmovilizado (aceleración de las obras).

k) En la cuenta puente (200.000), que según el manual de procedimientos debe quedar compensada diariamente, se han encontrado partidas abiertas en el Aeropuerto de Madrid que estaban pendientes de compensar desde varios meses antes.

Las comprobaciones realizadas han puesto de manifiesto que en el procedimiento de las altas de inmovilizado la gestión de los expedientes relacionados es la que presenta el riesgo más elevado, como consecuencia de los defectos observados que, en síntesis, son los siguientes:

El procedimiento de activar definitivamente todos los activos en la fecha de recepción del expediente principal, ha tenido como consecuencia que con frecuencia se activasen definitivamente otros elementos de inmovilizado (equipamientos mobiliarios o asistencias técnicas) antes de disponer de su acta de recepción correspondiente.

En otros supuestos el elemento de inmovilizado se ha activado a la fecha de la última certificación, siendo ésta una fecha intermedia entre la de la activación de obra principal y la de su acta de recepción provisional; y sin embargo, se ha comenzado a amortizar en el mismo mes que el elemento principal, aunque el alta definitiva se registrase con posterioridad a la fecha de activación del expediente principal.

Además, se ha detectado la existencia de algún expediente conectado con otro principal finalizado y activado definitivamente que la Unidad de Activos Fijos tenía sin relacionar y que, aunque tenía acta de recepción, se encontraba sin activar definitivamente.

IV.4.2. Bajas.

Las bajas de inmovilizado material y en curso ascendieron a 127.281 miles de euros en el año 2000 y a 55.500 miles en el año 2001. Las bajas se produjeron principalmente en las instalaciones técnicas (63.071 miles en el año 2000, lo que representa un 50 por ciento del total de bajas, y 29.374 miles en el año 2001, representando el 53 por ciento del total). También se produjeron bajas significativas en las construcciones (25.659 miles en el año 2000, suponiendo un 20 por ciento del total y 6.913 en 2001, suponiendo el 12 por ciento). Las bajas según el tipo de inmovilizado al que afectan, se reflejan en el cuadro siguiente.

(En miles de euros)

CLASE INMOVILIZADO	Bajas 2000	%	Bajas 2001	%
Terrenos y construcciones (Total)	25.659	20	6.913	12
Terrenos y bienes naturales	0	0	0	0
Construcciones	25.659	20	6.913	12
Instalaciones técnicas y maquinaria (Total)	65.121	51	31.673	57
Instalaciones técnicas	63.071	50	29.374	53
Maquinaria	2.050	2	2.299	4
Otras instalaciones, utillaje y mobiliario (Total)	21.640	17	13.121	24
Otras Instalaciones	20.046	16	9.946	18
Mobiliario	1.594	1	3.175	6
Otro inmovilizado (Total)	11.561	9	3.365	6
Equipos proceso de información	10.744	8	2.843	5
Elementos de Transporte	810	1	522	1
Otro Inmovilizado Material	7	0	0	0
Inmovilizado material en curso (Total)	3.300	3	428	1
Adaptación T.y B.N.	0	0	0	0
Construcciones en curso	2.120	2	387	1
Instalaciones Técnicas en montaje	658	1	4	0
Maquinaria en montaje	-18	0	0	0
Otras Instalaciones en montaje	244	0	0	0
Mobiliario en montaje	0	0	37	0
Equipos procesos información en montaje	296	0	0	0
Anticipo para I.M.	0	0	0	0
Total bajas	127.281	100	55.500	100

(En miles de euros)

	Año 2000	Año 2001
Bajas de Aeropuertos	77.374	31.864
Bajas de Navegación Aérea	41.243	22.021
Bajas de Servicios centrales	8.664	1.615
Total bajas del ejercicio	127.281	55.500

Las bajas del inmovilizado material de AENA generaron unas pérdidas de 41.690 miles de euros en el año 2000 (el 32,8 por ciento del precio de adquisición) y de 18.118 miles en el año 2001 (el 32,6 por ciento del precio de adquisición), cantidades que corresponden a la parte pendiente de amortizar de los activos que fueron dados de baja. El de las construcciones es el porcentaje más significativo de estas pérdidas, 15.770 miles en el año 2000 y 3.989 miles en el año 2001, como consecuencia del escaso grado de amortización alcanzado por estos elementos cuando fueron retirados del activo de AENA, con una media que se situó en el 38,5 por ciento en el año 2000 y en el 42,3 por ciento en el año 2001. (En el apartado IV.4.3 de este informe se analizan de forma particular los procedimientos de amortización aplicados por la Entidad, dada su impor-

tante significación en relación con las bajas de inmovilizado material).

De acuerdo con el Estatuto de AENA ha de promoverse la baja de los materiales e instalaciones no útiles o fuera de uso; y desde el momento en que se retiran del servicio ha de suspenderse la amortización, promoviendo la baja a través de la «declaración de innecesariedad»

Según el Manual de Procedimientos todas las bajas de los activos de AENA requieren la aprobación del Director General y deben ser tramitadas mediante la «declaración de innecesariedad» que culmina con la obtención de un «certificado de innecesariedad», documento que soporta las bajas de los activos de AENA. El Manual contempla tres tipos de bajas: las bajas por nuevas inversiones, las bajas solicitadas por los responsables de los

centros de coste y las derivadas de la realización de inventarios físicos. El procedimiento establecido para proceder a la baja es, en términos generales, el siguiente:

a) Bajas por nuevas inversiones. Son las que se producen cuando se sustituyen activos por nuevas inversiones (a este supuesto corresponde la mayor parte de las bajas). El Director del expediente de la nueva inversión debe identificar los activos que van a ser sustituidos y cumplimentar un documento, trasladándolo a la Administración del Aeropuerto o Centro de que se trate que completará el documento con los datos identificativos del activo a dar de baja y su destino. Este documento una vez cumplimentado y firmado por el Director del expediente de la inversión y el Responsable económico-administrativo y visado por el Director del Centro sirve para solicitar el «certificado de innecesiedad».

b) Bajas solicitadas por los responsables de centros de coste. Para el resto de las bajas es necesario que la información surja de los responsables de los centros de coste que utilizan los activos, que para iniciar la tramitación de la «declaración de innecesiedad» deben cumplimentar el documento en el que se identifica el bien que hay que dar de baja y su destino, que debe ser visado por el Responsable económico-administrativo de la División correspondiente, dando traslado al Director General para su aprobación.

c) Bajas derivadas de la realización de inventarios físicos. Las revisiones de inventario pueden dar lugar a

la aparición de elementos registrados en contabilidad que no existan en la realidad (una vez investigada la causa —baja no comunicada, error en inventario inicial, traslado a otro centro no registrado, robo, etc.— se realiza el tratamiento adecuado) o que se encuentren retirados del servicio. En estos supuestos para realizar la baja se sigue un procedimiento análogo el de las bajas por nuevas inversiones.

En todos los casos, una vez aprobado por el Director General de AENA el «certificado de innecesiedad», es la División de Contabilidad y Patrimonio la encargada de realizar la baja contable del elemento en el sistema informático, considerando como fecha de la baja aquella en que realmente se retiró el elemento de servicio. Una vez realizada la baja contable y la salida física del elemento de AENA se procede a su eliminación en el Inventario por el responsable de la Unidad de Activos Fijos de la División (Aeropuerto o Centro) a la que estaban adscritos los activos, previa comunicación interna del responsable del centro de coste correspondiente.

En las comprobaciones realizadas sobre la aplicación práctica del procedimiento de bajas establecido por AENA se ha observado que, aunque lo que contempla el Manual de procedimientos son los tres motivos de baja mencionados, en la práctica se consideran no sólo estas causas sino también otras derivadas de los destinos de los activos que son retirados, distinguiéndose los tipos de baja que se muestran en el siguiente cuadro:

(En miles de euros)

CLASE DE MOVIMIENTO	Año 2000	% sobre el total de las bajas	Año 2001	% sobre el total de las bajas
Pérdida/Destrucción	67.803	53,27	14.530	26,18
Baja por inventario	47.061	36,97	3.103	5,59
No activable	6.805	5,35	538	0,97
Donación	4.787	3,76	3.549	6,39
Retirada del servicio	587	0,46	5.166	9,31
Baja por siniestro	229	0,18	17	0,03
Envilecimiento	117	0,09	0	0,00
Baja por utilización como repuesto	1	0,00	16.088	28,99
Venta	0	0,00	7	0,01
Baja regularización de inventario	0	0,00	12.500	22,52
Error	-109	-0,09	2	0,00
TOTAL BAJAS	127.281	100,00	55.500	100,00

Como causa que motiva la baja, destaca la denominada «pérdida o destrucción», que obedece a bajas por nuevas inversiones (destrucción de construcciones como consecuencia de la realización de nuevas obras) y representó en los años 2000 y 2001 el 53 por ciento y el 26 por ciento respectivamente del total de las bajas; siendo también significativa las bajas por inventario del año 2000, que ascendieron a 47.061 miles de euros y

corresponden fundamentalmente a la actualización del inventario del aeropuerto de Madrid-Barajas y, en el año 2001, la baja por regularización de inventario de 12.500 miles, que en un principio correspondieron al aeropuerto de Sevilla pero posteriormente abarcó la regularización de inventario de todos los aeropuertos.

A pesar del escaso grado de amortización alcanzado por lo bienes dados de baja en AENA, la mayor parte

de estos bienes cuando son sustituidos por otros activos nuevos no tienen un destino concreto. En el año 2000 ninguno de los elementos que fueron dados de baja se destinaron a la venta y tan sólo el 0,01 por ciento de los bienes que se dieron de baja en el año 2001 se vendieron, sin que, por tanto, la Entidad recuperase parte alguna del valor de los bienes que se encontraba aún pendiente de amortizar, que para el conjunto del periodo ascendía 59.808 miles de euros (el 32,7 por ciento de valor de los bienes que causaron baja). Tampoco la donación fue el destino de los bienes dados de baja: sólo el 3,76 por ciento de las bajas en el año 2000, que corresponden fundamentalmente a «ordenadores de planes de vuelo» fueron objeto de donación; y para el año 2001 únicamente el 6,39 por ciento de los bienes dados de baja se donaron, siendo la partida más importante unos vehículos extintores (completamente amortizados) que fueron entregados a Cuba. Únicamente fueron elevadas en el año 2001 las bajas de elementos retirados del servicio que se destinaron al almacén para ser utilizados como material de repuesto (el 28,9 por ciento de las bajas), correspondiendo la mayor parte a instrumentos de navegación aérea.

En resumen, los bienes dados de baja en el periodo analizado, pese a estar sin amortizar una tercera parte de su valor (cerca de 60.000 miles de euros) no produjeron beneficio o rendimiento alguno significativo para AENA, con la única excepción de los bienes que se dieron de baja en 2001 considerados como material de repuesto.

Por otra parte, pese a lo establecido en el Manual (en el ámbito de la gestión de los activos fijos de los aeropuertos), el procedimiento utilizado en la práctica para proceder a la baja de elementos del inmovilizado no mantiene la secuencia anteriormente descrita ya que con la solicitud de baja realizada por cada centro (Aeropuerto) o por Servicios centrales al departamento de gestión de activos fijos, se procede a la baja contable del activo; y es la relación de todas las bajas contables efectuadas mensualmente lo que se remite, con posterioridad, al Director General para solicitar el «certificado de innecesariedad».

Ninguno de los expedientes de baja examinados contiene el documento de solicitud de innecesariedad al que se refiere el Manual para promover el procedimiento baja de los activos fijos. Además, la relación mensual de los elementos dados de baja contablemente que se remite al Director General para solicitar el «certificado de innecesariedad» no siempre va rubricada por el Director del expediente y el responsable económico-administrativo y visada por el responsable del centro. La Entidad manifiesta que en los casos de bajas por construcción nueva o derivadas de informes de consultorías para regularización de inventarios no se emite ese documento, utilizándose como documento soporte el de solicitud de baja que se envía a la dirección de contabilidad y patrimonio, por lo que la fecha del registro de la baja coincide con la de la solicitud de baja.

En definitiva, aunque el «certificado de innecesariedad» firmado por el Director General de AENA debería ser el documento que soportara el registro contable de las bajas, en la práctica se registran con un documento previo que los centros (aeropuertos) o Servicios Centrales remiten a la Dirección de Patrimonio y Contabilidad solicitando la baja.

Se ha observado que, en ocasiones, elementos que habían sido dados de baja se siguieron amortizando durante varios meses al haberse registrado las bajas contablemente con fecha posterior, proceder que obliga a AENA a corregir el exceso de amortizaciones cuando se detecta; y, en el caso de los activos revalorizados en virtud del R.D. 7/1996, de 7 de junio de Medidas Urgentes de carácter fiscal y de fomento y liberalización de la actividad económica, al darlos de baja en la contabilidad, como han generado pérdidas, parte de ellas se han compensado con la reserva de revalorización pero por un importe superior al valor de revalorización del elemento, sin que la Entidad haya aclarado esta circunstancia.

Aunque, según la información de AENA, el mes de la baja de los elementos de inmovilizado coincide con el de la solicitud de baja, se han detectado supuestos en los que no se da esta coincidencia. Así sucede en las bajas derivadas de un informe de revisión de inventario que se realizaron con efecto del día 1 de enero de 2000 aunque el informe se realizó para el cierre de ese ejercicio (manifiesta la Entidad que al no haberse tenido conocimiento de cuándo se había producido la baja, se decidió tenerla en cuenta desde principios de año), en la baja de la «Demolición parcial Módulo B A. Palma de Mallorca», en la que el acta de recepción de la demolición es de 26 de octubre de 1999 pero la baja no se registró hasta enero de 2001, sin que conste explicación sobre este retraso y en el expediente de baja «material balizamiento almacén» en el que aparece registrada la baja del activo en fecha anterior de la recepción de la solicitud correspondiente.

IV.4.3. Amortizaciones

El saldo inicial de la amortización acumulada del inmovilizado material en el año 2000 ascendía a 1.457.869 miles de euros. Al cierre de ese ejercicio era de 1.660.492 miles y a 31 de diciembre del año 2001 a 1.916.956 miles (en el Anexo 5 de este informe se recoge el movimiento de las cuentas de Amortización Acumulada del Inmovilizado Material). Aunque el desglose por subgrupos de cuentas presenta algunas diferencias parciales debidas a errores en la transcripción de las cifras de los Balances de Sumas y Saldos, el total de Amortización Acumulada del Inmovilizado Material coincide en los dos años con las cifras contenidas en las Memorias de AENA.

AENA utiliza el criterio de amortizar su inmovilizado siguiendo el método lineal, distribuyendo el valor contable de los activos entre los años de vida útil esti-

mada: las construcciones entre 20 y 32 años, las instalaciones técnicas entre 12 y 15 años, la maquinaria entre 5 y 12 años, las otras instalaciones entre 8 y 20 años, el mobiliario 12 años y el otro inmovilizado de 4 a 6 años.

Según el Manual de Procedimientos, desde el momento que los activos se retiran de su servicio, se debe suspender la amortización, salvo que estén a la espera de un uso alternativo. Aunque, los activos materiales temporalmente fuera de servicio deben seguir amortizándose, si se prevén dilatados periodos de no utilización, los bienes se reducirán a su valor estimado de realización (que debe resultar de un estudio documentado) utilizando el sistema de «baja por envilecimiento», suspendiendo la amortización en tanto los bienes no sean de nuevo utilizados.

El sistema informático de gestión de activos realiza de modo automático con periodicidad mensual la dotación a la amortización de los elementos de inmovilizado material. Este sistema automático arranca en el momento del alta definitiva del inmovilizado, en el que se insertan en el programa distintos datos relacionados con el inmovilizado que se activa: la fecha (que determina el inicio

de la amortización), el valor (que determina el valor contable de amortización) y la clase de inmovilizado de que se trata (que determina los años de vida útil).

Cuando se da de baja el activo, el sistema informático automáticamente hace que cese la amortización del elemento. Al contabilizar la baja se introduce la fecha «de referencia» que es la que la aplicación informática toma para dejar de amortizar el bien.

Según las comprobaciones realizadas no parece coherente la política de amortizaciones seguida por AENA con la de renovación de sus activos. La consecuencia de la estimación que de hecho realiza la Entidad de la vida útil de los elementos de su inmovilizado es que cuando esos elementos son dados de baja porque se sustituyen por nuevas inversiones (esta clase representa un porcentaje muy significativo de las bajas, tal como se indica anteriormente) se generan pérdidas extraordinarias significativas porque la amortización acumulada es insuficiente. El cuadro siguiente detalla para los ejercicios 2000 y 2001 los importes pendientes de amortizar de los activos que fueron dados de baja:

(miles de euros)

DETALLE DE LAS BAJAS						
	Construcciones	Instalaciones Técnicas y Maquinaria	Otras Instalaciones Utillaje y Mobiliario	Inmovilizado en curso	Otros Inmovilizado	Total
Año 2000						
Precio Adquisición	25.659	65.121	21.640	3.300	11.561	127.281
Amortización Acumulada	9.889	50.977	14.608	-	10.117	85.591
% amortizado	38,54 %	78,28 %	67,50 %	-	87,51 %	67,25 %
Pendiente de amortizar	15.770	14.144	7.032	3.300	1.444	41.690
Año 2001						
Precio Adquisición	6.913	31.673	13.121	428	3.364	55.499
Amortización Acumulada	2.924	22.726	8.467	-	3.264	37.381
% amortizado	42,30 %	71,75 %	64,53 %	-	97,03	67,35 %
Pendiente de amortizar	3.989	8.947	4.654	428	100	18.118
Total Periodo						
Precio Adquisición	32.572	96.794	34.761	3.728	14.925	182.780
Amortización Acumulada	12.813	73.703	23.075	-	13.381	122.972
% amortizado	39,34 %	76,14 %	66,38 %	-	89,65 %	67,28 %
Pendiente de amortizar	19.759	23.091	11.686	3.728	1.544	59.808

La deficiencia de amortización de los elementos de inmovilizado es especialmente significativa para las construcciones que se dieron de baja en el periodo analizado que tan sólo alcanzaron una amortización acumulada media del 38,5 por ciento en el año 2000 y del 42,3 por ciento en el año 2001. También destaca el defecto de amortización de los elementos de utillaje y mobiliario que fueron retirados del activo, ya que la amortización únicamente cubría el 67,5 por ciento del precio de adquisición en el año 2000 y el 64,5 por ciento en el año 2001. Este defecto de amortización es más significativo si se tiene en cuenta el destino de los bienes retirados del servicio dado que, como ya se ha comentado antes, en general no se destinan a la venta, por lo que el defecto de amortización se transforma en pérdidas extraordinarias para la Entidad.

En los casos analizados de bajas por nuevas inversiones la amortización acumulada de los elementos de inmovilizado era deficiente, ya que la vida útil estimada era muy superior al periodo de tiempo que estuvieron en servicio (por ejemplo, el Edificio terminal de pasajeros del aeropuerto de Santander que había sido activado el 31 de diciembre de 1991, estimándose una vida útil de 32 años para calcular su amortización, se demolió en el año 2000 cuando su amortización tan sólo cubría el 34,7 por ciento de su valor de adquisición; y la Plataforma Terminal Norte del aeropuerto de Madrid que también se había activado el 31 de diciembre de 1991, estimándose una vida útil de 25 años para calcular su amortización, se dio de baja en el año 2000 cuando sólo se encontraba amortizado el 33,8 por ciento del valor de adquisición).

En algunos casos se ha detectado que la amortización ha continuado durante los meses posteriores al momento de la baja debido al retraso en su registro.

En el caso de los activos que van a estar fuera de uso un período largo de tiempo el Manual de procedimientos establece que se debe paralizar la amortización, pero al no precisar qué ha de entenderse por «periodo largo» el cese de la amortización se produce a criterio del responsable de los centros (aeropuertos) que informa cuando lo considera oportuno a la Unidad de Activos Fijos para interrumpir la amortización, con el consiguiente riesgo de que se encuentren activos fuera de servicio que, aunque no generan ingresos, se sigan amortizando.

IV.4.4. Inventarios.

En las actuaciones de AENA se ha de distinguir entre el inventario general o global del inmovilizado material, que es aquél que comprende la identificación y descripción de cada uno de los bienes que configuran el inmovilizado material que consta en el balance de la Entidad, y los recuentos o inventarios físicos de inmovilizado material, que son el resultado de las comprobaciones materiales y recuentos que han de realizarse periódicamente para verificar que los bienes incluidos en el inventario general efectivamente existen con las

mismas características que constan en ese inventario global y que se encuentran en uso, para, en caso contrario, realizar las operaciones necesarias (altas, bajas, modificaciones en la ficha del elemento) para adecuar el inventario general de inmovilizado a la realidad física de los bienes.

El inventario general del inmovilizado material de AENA y su actualización, que está completamente informatizado, es consecuencia directa de los procedimientos de gestión de inmovilizado anteriormente analizados, dependiendo su exactitud de la adecuada realización de las altas y bajas.

Los datos que figuran en el inventario global de AENA sobre cada elemento de inmovilizado material se incorporan con el alta y se van modificando como consecuencia de la gestión del inmovilizado (amortización, mejoras, etc.). En concreto, en el momento del alta definitiva del activo el correspondiente departamento de gestión de activos fijos introduce en el sistema informático los datos que configuran la «ficha» de ese elemento. La fecha y el valor de activación son esenciales, pero también se deben introducir otra serie de datos: si se trata de un elemento amortizable o no (terrenos), la clase concreta de inmovilizado que es (lo que determina la vida útil y la cuenta del plan general de contabilidad al que corresponde), la ubicación geográfica, el centro de coste, etc. Los datos que deben introducirse en el sistema informático son los que identifican perfectamente el bien y todas sus características.

El Manual de procedimientos de activos fijos y gestión de inmovilizado contiene distintas normas que hacen referencia a la actualización del inventario general de AENA para adecuarlo a la realidad y a los inventarios físicos: al regularse las bajas derivadas de la realización de inventarios físicos se establece que el responsable económico-administrativo de cada centro debe realizar revisiones periódicas de los activos bajo su custodia e identificar los desajustes entre el inventario del sistema (global) y la realidad. Todas las modificaciones de la descripción de los activos, los traslados y las transferencias entre divisiones, deben ser procesados en el sistema por los responsables de la División. Además, si como consecuencia de las revisiones de inventario, aparecieran elementos que existiendo en el inventario del sistema (global) no existieran en la realidad, además de investigar la causa de la discrepancia (baja no comunicada al sistema informático, error en el inventario inicial, traslado a otro centro no comunicado, robo, etc.) se ha de promover la declaración de innecesariedad. También puede ocurrir que no existan discrepancias entre el inventario global y la realidad, pero que haya de promoverse la baja en el caso de que se detecten bienes no útiles o retirados. Si en la revisión física del inventario se detectan bienes que existen físicamente pero no figuran en el inventario global, después de investigar la causa, se ha de promover el tratamiento adecuado (alta por afloración, por donación o reversión, traslado interdivisiones, etc.).

El Manual también contiene prevenciones para corregir el valor en caso de posibles minusvalías en activos, debiendo los responsables del centro promover en tal caso la realización de un estudio por profesionales; y, por último, las normas establecen la obligación de efectuar una revisión o recuento físico anual del inmovilizado para identificar los ajustes entre el inventario del sistema y la realidad.

El tratamiento de las operaciones de rectificación del inventario deben realizarlo directamente los responsables de la unidad de Activos Fijos del centro o Aeropuerto, excepto en el caso de las rectificaciones por traslado que han de ser comunicadas a Servicios Centrales y a la División origen del activo trasladado para iniciar el procedimiento.

El Manual regula de forma sintética las fases del procedimiento para realizar los inventarios o recuentos físicos: concretar el alcance del inventario (centros, ubicaciones, centros de coste, etc.), emisión de listados de los elementos de inmovilizado a revisar, realización del recuento físico, análisis de las diferencias observadas con el inventario del sistema (global), tratamiento a efectuar en cada caso (baja, traslado, altas, modificaciones, etc.) y actualización de la fecha de inventario en el sistema.

Además, las normas de cierre obligan a cada uno de los centros a hacer revisiones físicas del inventario y elaborar un informe por cada revisión, que ha de custodiar la unidad de Activos Fijos.

Las comprobaciones realizadas han puesto de manifiesto que la exactitud del inventario global de AENA presenta las debilidades derivadas de los defectos de gestión mencionadas en los apartados referidos a la altas, a las bajas y a las amortizaciones de este informe. También se han observado deficiencias en la realización periódica de los inventarios físicos, deficiencias consistentes básicamente en lo siguiente:

Aunque el control físico de los inventarios se realiza de modo descentralizado en cada aeropuerto, directamente por personal del aeropuerto o mediante ayuda externa, no en todos los aeropuertos se lleva un control del inventario de activos ni ese control se realiza de igual manera en todos ellos.

AENA no ha facilitado información sobre los aeropuertos que han realizado la revisión de inventario al cierre del ejercicio 2000 alegando no haber encontrado la documentación correspondiente. En todo caso, las bajas registradas por este motivo ascendieron a 47.061 miles de euros (el 36,97 por ciento de las bajas del año) y tenían su origen fundamentalmente en la actualización del inventario del aeropuerto de Madrid-Barajas. Según la información proporcionada por la división de Contabilidad, Patrimonio y Presupuestos, al cierre de 2001 de los 42 aeropuertos que gestionaba la Entidad sólo se había realizado la revisión anual de inventario en 30 aeropuertos, presentado 6 de ellos discrepancias con el inventario general; y como consecuencia de esta revisión se registra-

ron bajas por 15.603 miles de euros, que representan el 28,1 por ciento de las bajas totales del ejercicio 2001.

AENA contrató para la revisión del inventario del aeropuerto de Madrid una consultoría externa cuyo objeto era la asistencia para la actualización de los activos que integraban el inmovilizado del aeropuerto de Madrid-Barajas a 31 de diciembre de 2000, a fin de localizar y corregir las irregularidades existentes en el inventario general que pudiesen influir de forma relevante en el cierre del ejercicio 2000. Los trabajos realizados originaron una serie de actuaciones con la siguiente repercusión económica: los activos a dar de baja por no existir físicamente ascendían a 13.268 miles de euros de valor neto contable; se detectaron activos que pertenecían al almacén por 2.251 miles neto; los activos que iban a desaparecer en el ejercicio 2001 según informaciones de los departamentos técnicos, ascendían a 3.169 miles neto; y los activos que se preveía desaparecerían en el 2004 al verse afectados por la creación de la 4.^a y 5.^a pista ascendían a un valor neto contable de 9.528 miles. Además, el informe estimó que 10.569 miles de euros, de los 13.929 miles que habían sido activados por las obras del «Soterramiento de la Carretera M-111», pertenecían al uso público y de terceros, por lo que AENA procedió a minorar el valor de su activo dotando una provisión.

En los aeropuertos las revisiones centralizadas del inventario físico, que consisten en comprobaciones selectivas realizadas por la División de Contabilidad, Patrimonio y Presupuestos, se efectúan sin un criterio preestablecido. Mientras que en el año 2000 estas revisiones abarcaron 5 aeropuertos (Barcelona, Jerez de la Frontera, Reus, Valladolid y Bilbao), en el año 2001 sólo se revisó el aeropuerto de Tenerife Sur.

Además, en el periodo fiscalizado se contrataron otras consultorías externas para el recuento físico del aeropuerto de Palma de Mallorca y para la revisión del inventario del aeropuerto de Málaga.

Las conclusiones de los trabajos para el aeropuerto de Palma de Mallorca pusieron de manifiesto deficiencias en la gestión y el control del inventario que registra el inmovilizado. En particular, para el año 2000 se destacó que el 2,22 por ciento de los registros del inmovilizado debían darse de baja por no haber sido localizados; y, por el contrario, habían aflorado elementos que no estaban integrados en el inventario general de la Entidad de los que el 3,75 por ciento debían ser altas reales. Además, el 8,16 por ciento de los elementos presentaban discrepancias con el inventario general en las áreas de localización. Por todo ello se concluyó que no existía un adecuado reflejo contable del inmovilizado. En el año 2001 la actualización del inventario dio lugar a que el inventario general pasase de contener 4.478 elementos de inmovilizado a 9.504 registros, suponiendo el 101,74 por ciento de los registros los elementos que se hallaron y que no estaban registrados en el inventario; por otra parte, el 35,68 por ciento de los elementos de inmovilizado que estaban registrados en el inventario general no fueron localizados físicamente; y, además, se propuso la baja

del 2,43 por ciento de los registros del inmovilizado por encontrarse los activos rotos u obsoletos.

También, en la revisión del inventario físico del aeropuerto de Málaga del año 2001, la consultoría propuso dar de baja 246 bienes, que se encontraban registrados en el inventario general pero que no fueron localizados, y modificar la localización de otros 400 activos.

IV.5. Procedimientos de Contratación.

En el artículo 18 ñ) del Estatuto de AENA se atribuyen a su Consejo de Administración las competencias básicas en materia de contratación: ha de aprobar las reglas generales de contratación y los límites económicos en la capacidad de contratación del Director General y de los distintos órganos de contratación de la Entidad, reservándose la competencia sobre determinados contratos por su importancia o cuantía, y ha de aprobar las instrucciones y pliegos generales para la realización de obras, adquisiciones, estudios y servicios de la Entidad. También tiene atribuida la aprobación de los proyectos, por sí o por delegación. El Estatuto atribuye al Director de la Entidad la competencia para aprobar los contratos hasta el límite fijado por el Consejo de Administración.

Dada la actividad de AENA, la Ley 48/98 sobre procedimientos de contratación de los sectores del agua, la energía, los transportes y las telecomunicaciones, por la que se incorporan al ordenamiento jurídico español las Directivas 93/38/CEE y 92/13CEE, es aplicable a determinados aspectos del procedimiento de contratación de

la Entidad a partir de determinados importes. Y, en todo caso, de acuerdo con la disposición Adicional sexta de la Ley de contratos de las Administraciones Públicas y del TRLCAP, vigentes en el periodo fiscalizado, la actividad contractual de AENA había de ajustarse a los principios de publicidad y concurrencia, salvo que la naturaleza de la operación a realizar fuese incompatible con estos principios (a los que la Ley 48/98 añade los de igualdad y no discriminación).

La Entidad Pública Empresarial AENA tiene establecidas unas reglas internas de contratación recogidas en la Norma General de Contratación aprobada por el Consejo de Administración de la Entidad en 1994, con sucesivas modificaciones posteriores.

Durante el periodo fiscalizado la contratación se podía realizar de forma centralizada por las correspondientes Direcciones o de forma descentralizada por las unidades administrativas en los distintos aeropuertos y en cada una de las Direcciones Regionales de Navegación Aérea. La forma centralizada o descentralizada de gestión del expediente de contratación se determinaba en función de los importes estimados de ejecución de los contratos, de acuerdo con lo que establecía la norma de contratación.

El siguiente cuadro muestra la clasificación de los 2.261 contratos formalizados en el periodo fiscalizado vinculados al inmovilizado de AENA, atendiendo al sistema de tramitación del expediente de contratación y a las dos actividades fundamentales de AENA (Aeropuertos y Navegación Aérea).

(En miles de euros)

CONTRATOS FORMALIZADOS EN EL PERIODO 2000-2001						
	Tipo Contrato	Contratación CENTRALIZADA		Contratación DESCENTRALIZADA		TOTAL
		Aeropuertos	Navegación Aérea	Aeropuertos	Navegación Aérea	
Año 2000	Nº de Contratos	328	156	473	89	1.046
	Importe adj.	1.112.633	99.444	61.201	5.240	1.278.518
	Importe real	1.256.447	102.700	61.952	5.367	1.426.466
Año 2001	Nº de Contratos	351	157	593	114	1.215
	Importe adj.	1.111.516	137.761	76.994	6.210	1.332.481
	Importe real	1.178.393	145.766	78.036	6.263	1.408.458
Total	Nº de Contratos	679	313	1.066	203	2.261
	Importe adj.	2.224.149	237.205	138.195	11.450	2.610.999
	Importe real	2.434.840	248.466	139.988	11.630	2.834.924

Aunque los contratos tramitados de forma centralizada fueron menos de la mitad, el importe de estos contratos supuso más del 94 por ciento del total contratado en el periodo, tramitándose por este procedimiento todos los grandes contratos. Por otro lado, los contratos cuyo objeto tenía relación con la actividad de Aeropuertos supusieron el 77 por ciento de los formalizados en el periodo, significando su importe de adjudicación el 90 por ciento del total de la contratación relacionada con el inmovilizado material de AENA. Entre ellos, se formalizaron 225 contratos

correspondientes al Plan Barajas, cuyo importe de adjudicación, 1.806.275 miles de euros, supuso el 69 por ciento del total adjudicado en el periodo fiscalizado.

Durante el año 2000 la contratación centralizada de toda la Entidad se llevaba a cabo por una única Dirección. En el año 2001 pasó a gestionarse separadamente la contratación centralizada de Aeropuertos de la de Navegación Aérea.

La clasificación de los contratos atendiendo a su objeto es la que se refleja en el cuadro siguiente:

(En miles de euros)						
CONTRATOS FORMALIZADOS EN EL PERIODO						
	Tipo Contrato	Obras	Asistencia	Servicios	Suministro	TOTAL
Año 2000	Nº Contrat.	375	213	9	449	1.046
	Importe adj.	1.052.603	97.948	789	127.178	1.278.518
	Importe real	1.160.189	137.343	1.600	127.334	1.426.466
Año 2001	Nº Contrat.	451	232	14	518	1.215
	Importe adj.	1.059.019	93.974	967	178.521	1.332.481
	Importe real	1.130.899	99.611	1.093	176.855	1.408.458
Total	Nº Contrat.	826	445	23	967	2.261
	Importe adj.	2.111.622	191.922	1.756	305.699	2.610.999
	Importe real	2.291.088	236.954	2.693	304.189	2.834.924

El procedimiento de contratación comenzaba con la emisión, por parte de la unidad proponente del gasto, de la propuesta de inicio de expediente que, acompañada por el proyecto o memoria justificativa de la necesidad de la contratación, la propuesta de cláusulas a incluir en el pliego de bases que debía contener los criterios generales objetivos aplicables a la evaluación técnica de las ofertas que se presentaran, el pliego de prescripciones técnicas y la certificación de inclusión en el plan de inversiones o de previsión del gasto, debía ser aprobada por el órgano competente de acuerdo con la Norma General de Contratación de AENA. Con esta información se elaboraba el pliego de cláusulas administrativas particulares y se procedía a la publicación del anuncio de la licitación en prensa, en el «BOE» y en el «DOCE».

En el caso de que, por su envergadura, las obras se dividiesen en lotes o fases era frecuente que el pliego de cláusulas administrativas particulares estableciera

que los licitadores debían presentar su mejor oferta para todos los lotes o fases y que AENA adjudicaría en primer lugar la primera fase o lote permaneciendo la empresa seleccionada como adjudicataria potencial para las siguientes, de acuerdo con la oferta presentada. Este procedimiento fue el seguido en las grandes obras adjudicadas en el periodo fiscalizado correspondientes al Plan Barajas.

Además, cuando el objeto de la contratación era un proyecto de obra de gran entidad, antes de la fecha de presentación de las ofertas una Comisión de Evaluación designada por la unidad proponente elaboraba y aprobaba un Manual de Evaluación Técnica para ese proyecto de obra que contuviera los subcriterios de evaluación técnica de las ofertas en desarrollo de los criterios generales del pliego de bases.

Finalizado el plazo para la presentación de ofertas se procedía a la apertura de las presentadas en la mesa

de contratación, a su comprobación y registro y a la remisión de la documentación técnica a la unidad proponente para que procediera a evaluar las ofertas según los criterios y subcriterios técnicos. Posteriormente la unidad de contratación realizaba la evaluación económica y con ambas valoraciones se elaboraba un estudio comparativo de las ofertas recibidas que se remitía junto con el expediente a la mesa de contratación.

La mesa de contratación analizaba el expediente y elevaba al órgano de contratación la propuesta de adjudicación, pudiendo sugerir pautas sobre negociaciones y trámites complementarios, finalizándose el proceso con la adjudicación por el órgano de contratación competente y la formalización del contrato dentro del plazo de 30 días desde el siguiente al de la notificación de la adjudicación.

El examen de una parte significativa de la contratación formalizada en el periodo 2000-2001 y relacionada con el inmovilizado de AENA (contratos con un importe de adjudicación de 1.646.576 miles de euros, que representaba el 63 por ciento del importe total de adjudicación de los contratos formalizados, además de otros contratos formalizados antes del año 2000 que se encontraban en ejecución en el periodo analizado), ha puesto de manifiesto que, en términos generales, los expedientes se habían tramitado respetando lo dispuesto en la Norma General de Contratación.

Se ha observado, no obstante, que en cuatro expedientes (MAD 101/2000, DNA 270/1998, DPB 67/1996 y DIA 579/1995) las modificaciones efectuadas al contrato original provocaron que el importe real del contrato superara el 20 por ciento del importe de adjudicación, en contra de lo establecido por la Norma. Además, en el último de los contratos citados, formalizado en enero de 1996, se había producido un significativo retraso en la ejecución de la obra como consecuencia de diversas incidencias que habían dado lugar a la suspensión parcial de la obra poco tiempo después de iniciada.

IV.6. Procedimientos de Expropiación.

La expropiación es una de las principales formas de adquisición de AENA para la incorporación a su activo de los terrenos y los bienes naturales. Este sistema se aplicó para el 38,8 por ciento de las altas de terrenos en el año 2000 (22.566 miles de euros) y para el 99,8 por ciento en el ejercicio 2001 (298.595 miles).

En el periodo fiscalizado se encontraban en ejecución en AENA actuaciones de expropiación que afectaban a más de 28 millones de metros cuadrados de fincas por un justiprecio planificado total de 783.039 miles de euros. De estas expropiaciones en ejecución alrededor del 80 por ciento de los terrenos a expropiar correspondían al Plan Barajas de Madrid y el resto fundamentalmente a los aeropuertos de Barcelona y Tenerife Norte.

Las expropiaciones de las que se beneficia AENA se rigen (de acuerdo con los artículos 33 y 149.1.18 de la

Constitución española) por la legislación general contenida en la Ley de Expropiación Forzosa de 16 de diciembre de 1954 y el Reglamento de Expropiación Forzosa de 26 de abril de 1957, con algunas particularidades.

De acuerdo con el artículo 42 de los Estatutos de AENA es en la actualidad el Ministerio de Fomento el que ha de ejercer las facultades de expropiación forzosa que sean precisas para el cumplimiento de los fines de la Entidad, que ostenta la condición de beneficiario de la expropiación.

Las expropiaciones de las que AENA es beneficiaria se realizan siempre por el procedimiento de urgencia, aunque en el régimen general tiene carácter excepcional. En este procedimiento se levanta un acta previa a la ocupación y, una vez efectuado el depósito provisional y abonada o consignada la indemnización previamente establecida, se procede a la ocupación del bien, tramitándose con posterioridad el expediente de expropiación para la fijación y pago del justiprecio. El procedimiento de expropiación que utiliza AENA se ajusta a las fases establecidas en la Ley de Expropiación Forzosa:

— De acuerdo con el RD 2.591/1998 sobre ordenación de Aeropuertos de interés general y su zona de servicio, la aprobación del Plan Director de cada aeropuerto lleva implícita la declaración de utilidad pública de todos los terrenos comprendidos en la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto. AENA solicita al Ministerio de Fomento, que es administración expropiante, el inicio de la expropiación. Esta solicitud va acompañada del Proyecto Básico de Expropiación, que recoge los motivos que la originan, los planos, la relación de bienes y derechos afectados, sus titulares y un certificado de inversiones que acredite que la Entidad dispone de crédito para los pagos que habrán de efectuarse en virtud de la expropiación; y se solicita la aplicación del procedimiento de urgencia previsto en el artículo 52 de la LEF para proceder a la ocupación inmediata de los terrenos.

— El Ministerio de Fomento abre un periodo de información pública para que los interesados puedan formular alegaciones. A la vista de las alegaciones y previo informe de la abogacía del Estado, se declara la urgente ocupación mediante acuerdo del Consejo de Ministros, que da derecho a la ocupación inmediata. El órgano expropiante convoca a los afectados y se levanta el Acta Previa a la ocupación, con los datos que servirán para la estimación del justiprecio.

— Se formulan las Hojas de Depósito Previo fijando las indemnizaciones a que puede dar lugar la ocupación, optándose normalmente en la práctica por asignar el valor catastral del inmueble. El interesado puede rechazar las hojas de aprecio, quedando su valoración diferida al criterio del Jurado Provincial de Expropiación. Una vez efectuado el depósito previo y abonada o consignada, en su caso, la previa indemnización por perjuicios, se procede a la ocupación del bien. El acta

de ocupación es título suficiente para inscribir la transmisión del dominio en el Registro de la Propiedad.

— Una vez ocupado el bien, se abre un expediente individual de justiprecio para cada uno de los afectados. En caso de no obtenerse acuerdo sobre el justiprecio, el afectado formula una hoja de aprecio y si la Administración no la acepta formula la suya, si aún así no hay acuerdo, el expediente se eleva al Jurado Provincial de Expropiación, cuyos acuerdos pueden ser recurridos en vía contencioso administrativa. Determinado el justiprecio definitivo, se abona a los titulares.

El Manual de Procedimientos de gestión de inmovilizado al referirse a la expropiación como una de las formas de adquisición de activos, establece que el precio de adquisición debe coincidir con el justiprecio fijado según el procedimiento legalmente establecido, y dispone que el alta en las cuentas sólo ha de producirse una vez determinado el justiprecio y efectuado su pago o depósito, aunque en relación con las expropiaciones urgentes en las que se produce la transmisión de la propiedad sin tener que esperar al pago final del justiprecio señala que será la fecha del acta de ocupación la que figure como fecha de alta.

En las comprobaciones realizadas de expedientes de expropiación se ha observado que AENA utiliza habitualmente el sistema de urgencia en los procedimientos de expropiación, que conlleva la ocupación de los terrenos tras el depósito previo por el valor catastral. Dado que los titulares de los terrenos, en muchas ocasiones, no aceptan como justiprecio el valor catastral, gran parte de los expedientes generan un proceso contencioso cuya resolución es, en ocasiones, muy dilatada en el tiempo. Este sistema genera grandes incertidumbres en cuanto a la determinación definitiva del precio de adquisición de los terrenos, que inicialmente se dan de alta por valores muy inferiores al del justiprecio final y, años más tarde, este valor debe ser incrementado con arreglo al definitivamente señalado y, además, por los intereses de demora (en un expediente de expropiación de terrenos en Palma de Mallorca se pagó en 1999 a cuenta del justiprecio 3.275,5 miles de euros y en el año 2000 el Jurado Provincial de Expropiación lo fijó en 19.905,5 miles, viniendo obligada AENA a ingresar la diferencia en la Caja General de Depósitos). En la memoria de las cuentas anuales del ejercicio 2001 AENA manifiesta que con motivo de diversas sentencias y resoluciones de expedientes de expropiación forzosa correspondientes al aeropuerto de Barajas, que no han cobrado firmeza, la Entidad podría verse obligada a un desembolso adicional de unos 514.000 miles de euros, sobre terrenos ya incorporados al inmovilizado, en función del justiprecio que finalmente resulte, suponiendo aquella cantidad el 35 por ciento del saldo que presentaba la cuenta de terrenos a 31 de diciembre de 2001.

Además, aunque las cantidades ingresadas en la Caja General de Depósitos se registran en contabilidad

como mayor coste de los terrenos, el valor del bien en el Inventario no se actualiza.

Por otra parte, el tratamiento contable del IVA soportado y deducible para AENA en las expropiaciones realizadas a empresas no ha sido uniforme, habiéndose registrado en unos casos en la cuenta de Hacienda Pública IVA soportado y, en otras ocasiones, como mayor valor de los terrenos que, posteriormente, se corrige sólo en los casos en que este error sea detectado (en un expediente de expropiación de Barcelona contabilizado en el año 2001, la deficiencia se solventó en el año 2002 mediante una regularización global realizada a fin de ejercicio por este concepto que importó 2.161 miles de euros; y en el antes citado expediente de Palma de Mallorca contabilizado en 1999, las irregularidades no se corrigieron hasta el año 2003). Esta forma de actuar genera incertidumbre sobre la exactitud en el cálculo de los importes deducibles para AENA por el IVA soportado.

IV.7. Régimen de uso y explotación del inmovilizado material por terceros.

La determinación de qué bienes podían ser objeto de explotación por terceros partió de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social y posteriormente del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre de ordenación de los aeropuertos de interés general y su zona de servicio. De acuerdo con estas normas, en cada aeropuerto de interés general había de aprobarse un «Plan Director» con la definición de las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible. Su objeto es delimitar la zona de servicio del aeropuerto, en la que se incluyen, en primer lugar, las superficies necesarias para la ejecución de las actividades de tráfico y transporte aéreo (estancia, reparación y suministro a aeronaves, recepción o despacho de viajeros y mercaderías, servicios a pasajeros y a empresas de transporte aéreo, etc.), en segundo lugar, los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto y, por último y relacionado con la utilización por terceros de dominio público, las zonas de actividades complementarias, comerciales e industriales cuya localización en el aeropuerto esté justificada o sea conveniente por su relación con el tráfico aeroportuario, por la naturaleza de los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto o por el volumen de los tráficos aéreos y los espacios destinados a equipamientos. En el año 1999 se aprobaron los Planes Directores de Madrid-Barajas y Barcelona; y en el año 2001 los de otros 34 aeropuertos.

El uso y explotación del dominio público aeroportuario que constituye el inmovilizado material de AENA y, en particular, de los terrenos y construcciones de la Entidad se lleva a cabo o bien directamente por la propia Entidad para la consecución de sus fines aeronáuticos, generando los ingresos por derechos aeroportua-

rios y de navegación aérea, o bien mediante la realización de una serie de actividades comerciales desarrolladas por AENA o por terceros a través de concesiones comerciales o administrativas.

La explotación del inmovilizado material por la propia Entidad en los años 2000 y 2001 para la consecución de los fines aeronáuticos generó unos ingresos de 1.104.928 y 1.215.064 miles de euros respectivamente, el 77 por ciento del total de la cifra de negocios de AENA, incluyendo tanto las distintas tarifas por derechos aeroportuarios (aterrizaje, estacionamiento, utilización de infraestructuras, pasarelas, etc.), como las tarifas de navegación aérea.

La explotación del resto del dominio público aeroportuario da lugar a que se ponga a disposición de los usuarios del transporte aéreo otros servicios (alquiler de vehículos, servicios financieros, cafeterías, tiendas...) y genera en su cifra de negocios lo que AENA denomina Ingresos Comerciales, que son una importante fuente de financiación de la Entidad. Estos ingresos ascendieron a 332.843 miles de euros en el año 2000 y en el año 2001 a 354.798 miles, lo que supuso ambos años alrededor del 23 por ciento de la cifra de negocios de la Entidad. Esta explotación comercial se realiza normalmente por terceros, aunque determinadas actividades las asume directamente AENA subcontratando posteriormente su ejecución (publicidad, salas VIP y aparcamientos).

El régimen jurídico general de la explotación por terceros del dominio público se encontraba regulado en los años 2000 y 2001 en la Ley de Patrimonio del Estado, de 15 de abril de 1964, que establecía en su artículo 126 que los Ministerios determinarían las condiciones generales que habrían de regir en cada clase de concesiones o autorizaciones sobre el dominio público (incluyendo necesariamente el plazo de duración que en ningún caso podía exceder de 99 años) y recogía el principio de libertad de pactos respecto al contenido de los contratos o convenios que tuviesen por objeto la ocupación o utilización de dominio público.

Sin embargo, no se promulgó ninguna disposición específica referente al uso y explotación por terceros del dominio público aeroportuario. En el artículo 82 de la Ley 4/1990 por la que se creó AENA únicamente se hacía referencia a «los ingresos derivados de los aprovechamientos de los bienes de dominio público que sean complementarios o estén relacionados con la función especial del transporte aéreo a la que los mismos se encuentran afectados», contemplándose como recursos del Ente. Posteriormente, el Estatuto de AENA atribuyó al Consejo de Administración la competencia para otorgar las concesiones y autorizaciones del dominio público aeroportuario.

AENA aprobó en mayo de 1995 unas normas internas que regulaban las concesiones comerciales y administrativas (cesiones de terrenos y autorizaciones de uso). En estas normas se contemplaban distintas figuras jurídicas (explotaciones comerciales, cesiones de terre-

nos y autorizaciones de uso y operativas y de servicios), con los requisitos y características de cada una de ellas y los procedimientos para su concesión. Además, se encuentra pendiente de aprobación por el Consejo de Administración una nueva norma de contratación de espacios comerciales.

La denominada «Norma General de Concesiones Comerciales, Cesiones y Autorizaciones de Uso» aprobada por el Consejo de Administración de AENA el 1 de mayo de 1995 y vigente en los años 2000 y 2001 se divide en tres partes: la primera contiene «Norma General de contrataciones comerciales»; y la segunda y tercera parte comprenden dos normas específicas para regular de forma más detallada las dos figuras en las que se articulan las concesiones administrativas, esto es, las «Cesiones de Terrenos» y las «Autorizaciones de Uso de Instalaciones y Prestación de Servicios».

La Norma General de Contrataciones Comerciales tenía por objeto determinar las actuaciones incluidas en el proceso general de contrataciones comerciales que generen ingresos para el Ente Público, desde la elaboración de la propuesta de contratación hasta la adjudicación y formalización del documento contractual, quedando excluidos del ámbito de aplicación los convenios que se suscribieran con otras Administraciones y Entes públicos. El ámbito de aplicación de la Norma general se extiende a las Explotaciones Comerciales, Operativas o de Servicio, a las Autorizaciones de Uso y a las Cesiones de Superficie, denominadas «Concesiones» y clasificadas atendiendo a su naturaleza en: Concesiones para utilización del dominio público (cesiones de Terrenos y autorizaciones de Uso), Concesiones para Explotación de Actividades Comerciales (locales comerciales y actividades comerciales) y Autorizaciones Operativas y de Servicios (combustibles, catering, handling, autohandling y gestión de terminales y otras infraestructuras).

En la Norma se define la «contratación comercial» como «el procedimiento mediante el cual el Ente cede la gestión de una Explotación comercial, Operativa o de Servicio, la Autorización de Uso o las Cesiones de Superficie a una persona, natural o jurídica, que la gestionará a su riesgo y ventura, obteniendo el Ente Público como contraprestación un canon o precio determinado».

Los pactos básicos, las condiciones técnicas y los derechos y obligaciones de las partes en cada contrato han de establecerse en los «Pliegos de Condiciones Comerciales y de Bases», cuyos modelos para cada una de las modalidades de contratación comercial se adjuntan a las normas generales.

Se establece una duración máxima para los contratos de 30 años, incluidas sus posibles prórrogas, salvo autorización expresa del presidente de AENA. En cualquier caso, siempre ha de tenerse en cuenta el límite de 99 años que para las concesiones y autorizaciones sobre el dominio público se establece en la Ley de Patrimonio del Estado.

En los estatutos de la Entidad, la capacidad de contratación se atribuye al Consejo de Administración de AENA, que puede conceder delegaciones a otros órganos de la Entidad.

Los órganos de AENA que directamente participan en la contratación comercial son los siguientes:

— la Dirección Comercial (actualmente Dirección de Espacios y Servicios Comerciales), que es la unidad dedicada permanentemente a la supervisión y determinación de las directrices generales de todas las contrataciones reguladas en la Norma, con amplias facultades en materia de elaboración de condiciones particulares susceptibles de incluirse en los Pliegos, petición de ofertas, publicidad, negociación, propuesta de adjudicación, información al Presidente etc.

— Los responsables comerciales de los aeropuertos, con las mismas competencias que la Dirección Comercial en el ámbito de cada aeropuerto.

— Las Mesas de Contratación Comercial, órganos colegiados encargados de calificar los documentos, abrir las proposiciones económicas y proponer la adjudicación al Órgano de Contratación correspondiente, debiendo existir una Mesa de Contratación Central y una en cada Aeropuerto.

Como formas de adjudicación del contrato se contempla, con carácter general, la adjudicación por concurso y sólo en los supuestos contemplados en la Norma la adjudicación directa, debiendo en este caso el órgano de contratación tratar de consultar al menos a tres empresas. Se exige la constitución de fianza por parte de los interesados para poder participar en un concurso o para ser adjudicatarios de una concesión.

Para las «Concesiones administrativas», la Norma General se desarrolla en dos Normas específicas, una para las «cesiones de terrenos» y la otra para las «autorizaciones de uso de instalaciones y prestación de servicios», siendo de aplicación la Norma General a todas las cuestiones que no tengan una regulación determinada en las Normas específicas; todo ello sin perjuicio de la aplicación de las disposiciones de la Ley de Patrimonio del Estado.

La «Norma específica de cesiones de terrenos» define esta figura como «el procedimiento mediante el cual se pone a disposición de una persona interesada, física o jurídica, para su ocupación y/o uso temporal, un solar o superficie no construido ni pavimentado, en los terrenos aeroportuarios, para realizar una actividad a su riesgo y ventura».

Su otorgamiento es competencia del Consejo de Administración y se realiza a partir de una solicitud que el interesado ha de dirigir al Presidente de la Entidad acompañada de una Memoria explicativa de la necesidad de ocupación y extensión de terreno que haya de ser ocupado, con la descripción de las actividades que piensan realizar y un estudio económico, si procediese. Además, en el caso de que sobre los terrenos hayan de

realizarse obras o instalaciones se requiere unir a la solicitud un anteproyecto y presupuesto redactado por un ingeniero aeronáutico.

En la norma específica se regula la formalización de la cesión, el plazo (que no puede exceder de 30 años), el establecimiento de garantías etc.; pero nada se dispone en ella sobre la forma de adjudicación. La solicitud del interesado es directamente resuelta por el Consejo de Administración, no aplicándose, en consecuencia, los procedimientos establecidos en la Norma General de contratación.

La «Norma Específica para las autorizaciones de uso de instalaciones y prestación de servicios» define este tipo de concesiones como «el procedimiento mediante el cual se pone a disposición de una persona interesada física o jurídica, para su ocupación y/o uso temporal una superficie pavimentada o construida en los terrenos y/o edificaciones aeroportuarios, así como cualesquiera otra autorización para prestar servicios, realizando la actividad por su propio riesgo y ventura».

Las autorizaciones de uso de superficies pavimentadas o construidas, tienen por objeto, además de éstas, las oficinas, locales y mostradores, hangares y almacenes generales y especiales y los mostradores de facturación. La competencia para otorgarlas corresponde a los Directores de aeropuertos y pueden tener una duración de 15 años con posibilidad de prórroga hasta un máximo de 30, regulándose en la norma los requisitos de formalización, el establecimiento de garantías, etc. En cuanto a la forma de adjudicación, la norma no contiene regulación al respecto, por lo que habría de entenderse aplicable la Norma General de Contrataciones Comerciales; pero, dado que el procedimiento se inicia con la solicitud del interesado y no se promueve la concurrencia, lleva implícito la adjudicación directa.

En cuanto a las autorizaciones para la prestación y gestión de servicios, se atribuye la competencia para otorgarlas al Consejo de Administración; y en las ocasiones en las que la prestación del servicio requiere la utilización por el concesionario de instalaciones de AENA, esta utilización se instrumenta en un título concesional aparte de acuerdo con las normas que regulan las autorizaciones de uso de superficies pavimentadas o construidas otorgadas por los Directores de aeropuertos.

La forma de establecer los precios de la explotación del dominio público aeroportuario se vio afectada por la Sentencia del Tribunal Constitucional de 14 de diciembre de 1995 y por la modificación de la Ley de Tasas y Precios Públicos que, consecuencia de esa Sentencia, se produjo mediante la Ley 25/1998, de 13 de julio. En virtud de esta Ley, que regulaba la «tasa por prestación de servicios y utilización del dominio público aeroportuario», los ingresos comerciales de AENA pasaron a considerarse ingresos públicos con naturaleza de tasa. Por todo ello, tanto en la Norma General como en las Normas Específicas, las previsiones sobre la determinación del «precio de la concesión» han de

entenderse sustituidas por las contenidas en la Ley de 25/1998, que califica los ingresos obtenidos por AENA por «prestación de servicios y utilización del dominio público aeroportuario» como tasas o prestaciones patrimoniales de carácter público sometidos al principio de reserva de ley.

En términos generales, las líneas de actuación que durante el periodo fiscalizado ha seguido el Ente en relación con la explotación por terceros de los bienes de dominio público adscritos a AENA, han sido las siguientes:

Las «Concesiones comerciales», cuyo objeto es autorizar al concesionario para que realice una actividad lucrativa con terceros dentro del ámbito de cada aeropuerto, se corresponden con los hechos imponderables definidos en la Ley de 13 julio de 1998 como la utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público aeroportuario para la realización de explotaciones comerciales de cualquier naturaleza, incluidas las autorizaciones de catering, la ocupación del dominio público aeroportuario y la utilización de instalaciones aeroportuarias para la instalación y explotación de aparatos o máquinas expendedoras automáticas de servicios o artículos, así como las instalación de paneles de información hotelera y la ocupación del dominio público aeroportuario y la utilización de las instalaciones aeroportuarias para la instalación y explotación de equipos terminales de autoservicios bancarios.

En estos supuestos, la Ley 25/1998 se remite al convenio regulador, es decir, al título concesional, para determinar la cuantía del precio de la concesión. En la práctica, AENA no denomina a estos precios «tarifas» sino «cánones» (que se exigen por la instalación de tiendas, agencias de viaje, bares y restaurantes, por la prestación de servicios de catering, de publicidad, etc.).

Las concesiones comerciales pueden implicar, a su vez, la cesión de una extensión de terreno (como, por ejemplo, la concesión que autoriza la instalación y explotación de una gasolinera). En estos casos el precio de la concesión incluye el pago de la tarifa correspondiente a las cesiones de terreno, además del canon acordado en el título concesional.

Las comprobaciones realizadas sobre las contrataciones que ha llevado a cabo AENA para las «explotaciones comerciales» por terceros del inmovilizado material han puesto de manifiesto que, con carácter general, se aplican debidamente las tarifas establecidas por la Ley, se cumple la normativa interna en esta materia y se provoca la concurrencia en los procesos de adjudicación.

Las «Cesiones de terrenos» se concretaron en concesiones administrativas sobre terrenos que AENA otorgaba a terceros por un plazo de duración condicionado por el de amortización de las obras o instalaciones que en su caso pudiera construir el concesionario, ya que una vez finalizada la concesión lo construido pasa-

ba a ser propiedad de AENA. Todas las cesiones de terrenos fueron realizadas a partir de la petición del particular interesado, actuación que es conforme con el procedimiento descrito en la «Norma específica»; pero sin duda esta forma de proceder del Ente Público, que se separa de la Norma General, supone una excepción a los principios de publicidad y concurrencia contemplados en el artículo 156 de la Ley 13/1996 de 30 de diciembre de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social, vigente en el periodo fiscalizado, que establecía que AENA debía realizar el otorgamiento de las concesiones o autorizaciones por concurso salvo, excepcionalmente, cuando «en función de las circunstancias concurrentes tales como las características de la zona aeroportuaria de que se trate, la naturaleza de las actividades a desarrollar o cualquier otra significativa para la explotación aeroportuaria, se realizase por adjudicación directa».

AENA justifica su actuación alegando que existía terreno disponible suficiente como para que se pudieran adjudicar directamente sin que nadie se viese perjudicado por ello; pero obviamente no todos los terrenos tienen las mismas características (empezando por su situación) y, en cualquier caso, la circunstancia alegada no debería haber sido óbice para el cumplimiento de las prescripciones legales.

La Ley 25/1998, al contemplar como hecho imponible «la utilización de superficies de terreno, urbanizado o no, así como las superficies pavimentadas cedidas de régimen de concesión», declaró vigentes las cuantificaciones de tarifas establecidas en la Orden Ministerial de 13 de mayo de 1994 y en el acuerdo del Consejo de Administración de AENA de 23 de mayo de 1994, estableciendo los criterios que han de seguirse para su modificación a partir de la entrada en vigor de la Ley, todo ello en aplicación del principio de reserva de Ley en materia tributaria. La cuantía de la tarifa ha de determinarse en función del tipo y medida de superficie utilizada, el periodo de utilización, la clasificación del aeropuerto y el beneficio o utilidad obtenido con la realización de la actividad.

Las comprobaciones realizadas sobre las «Cesiones de terrenos» que ha llevado a cabo AENA han puesto de manifiesto que, con carácter general, se aplican debidamente las tarifas establecidas por la Ley y se cumple con la normativa interna en el procedimiento de adjudicación directa previsto en la Norma específica.

Las «Autorizaciones de uso» son las concesiones administrativas que recaen sobre locales, superficies pavimentadas, hangares etc., para su uso en actividades propias del concesionario y se corresponden con los hechos imponderables definidos en la Ley 25/1998 como utilización de superficies pavimentadas, utilización de superficies de oficinas y locales de carácter preferente o no preferente y de mostradores de actividades comerciales distintas de la facturación, cedidos en régimen de concesión, utilización de superficies o locales designados para almacenamiento general, de hangares cedidos

en régimen de concesión y de salas y locales de almacenamiento especial y utilización de mostradores con transportador báscula, con cinta posterior, sin transportador báscula y sin cinta. Las tarifas deben modificarse de acuerdo con los criterios establecidos en la Ley (los mismos que para modificar la tarifa que grava la cesión de terrenos).

Las comprobaciones realizadas sobre las concesiones administrativas de «autorización de uso» otorgadas por el Ente público han puesto de manifiesto que, con carácter general, se aplican debidamente las tarifas establecidas por la Ley y se cumple la normativa específica interna en esta materia; pero es también la adjudicación directa el procedimiento utilizado en todos los casos, a partir de la solicitud del interesado.

En resumen, cabe señalar en términos generales que el régimen jurídico de la explotación por terceros del dominio público aeroportuario en el periodo fiscalizado estaba establecido de manera excesivamente compleja: la regulación de Patrimonio del Estado permitía la explotación por terceros a través de concesiones administrativas y autorizaciones de uso, aunque sin establecer condiciones concretas; las normas internas aprobadas por AENA establecían distintas figuras jurídicas de explotación y uso por terceros del dominio público aeroportuario regulando las formas de contratación; y la Ley de Tasas regulaba la forma de establecer los precios en cada una de las contrataciones. Además, la diversidad de las actividades que los terceros llevan a cabo utilizando de uno u otro modo espacio de dominio público (que van variando con las nuevas necesidades que sucesivamente se ponen de manifiesto) se concretan en una serie de actividades o líneas de negocio que han de enmarcarse en una u otra figura jurídica según las características de los requerimientos específicos. (Posteriormente la Ley de Patrimonio de las Administraciones Públicas de 3 de noviembre de 2003 ha regulado de modo más detallado el uso y explotación de los bienes y derechos de dominio público así como el régimen patrimonial de estas Entidades Públicas Empresariales).

V. CONCLUSIONES

Primera. El inmovilizado material neto de AENA ascendía a 4.584.494 miles de euros a 31 de diciembre del año 2000 y a 5.195.526 miles al cierre del ejercicio 2001 y representaba el 90 por ciento del total del activo de cada uno de los dos años. El inmovilizado material está formado por el patrimonio histórico adscrito a la Entidad en el momento de su constitución sin ningún tipo de contraprestación y por las adiciones realizadas con posterioridad, que han sido siempre de carácter oneroso y se deben principalmente a inversiones efectuadas por AENA y a expropiaciones.

Los terrenos y construcciones representaron en cada uno de los dos ejercicios más del 70 por ciento del total

del inmovilizado material de AENA. El valor neto de los terrenos y construcciones (antes de las provisiones) al cierre de los años 2000 y 2001 ascendía a 3.473.917 y 3.775.152 miles de euros, respectivamente. De este valor, correspondía a terrenos en cada uno de los ejercicios el 34 por ciento y el 39 por ciento, principalmente a terrenos en explotación aeroportuaria, y el resto a construcciones, entre la que destacan las terminales de pasajeros y la obra civil aeroportuaria (pistas de vuelo, plataformas de estacionamiento y calles de rodaje y salida).

Segunda. AENA se encontraba en el periodo fiscalizado en un proceso de regularización patrimonial y registral con el fin de identificar con exactitud todos los inmuebles que componen cada aeropuerto y de que éstos queden debidamente inscritos en el Registro de la Propiedad a favor de la Entidad.

En el año 2001 AENA firmó documento de encargo con la Empresa estatal SEGIPSA, que tenía como objeto la regularización de la delimitación planimétrica de la propiedad de 34 recintos aeroportuarios en un plazo de 33 meses. Al finalizar el último de los plazos previstos, en marzo de 2004, de los doce aeropuertos en los que había finalizado la fase de regularización patrimonial y registral, solamente en cuatro también había concluido la delimitación planimétrica. Del resto de los aeropuertos, nueve estaban en la fase de agrupación registral (fase final del proceso de regularización patrimonial y registral) y con la delimitación planimétrica en distintos estados y los catorce aeropuertos restantes se encontraban en fase de actualización registral o de formalización del acta de adscripción a AENA, no habiendo comenzado en dos de ellos la fase de delimitación de la propiedad. Aunque en el documento de encargo a SEGIPSA se estableció que la totalidad de los trabajos correspondientes a cada aeropuerto debían ejecutarse en el plazo total estipulado, se ha producido un incumplimiento generalizado de los plazos fijados.

En cuanto al proceso de regularización patrimonial de las instalaciones de ayuda a la Navegación Aérea, aún no había comenzado.

Tercera. Las altas de inmovilizado material y en curso ascendieron en el año 2000 a 519.717 miles de euros y a 946.611 miles en el año 2001. Estas altas se produjeron principalmente en el inmovilizado en curso, aunque también fueron muy significativas las altas en terrenos y construcciones. Las altas de inmovilizado material definitivo y en curso son principalmente consecuencia de la ejecución de contratos de inversión, que ascendieron a 452.091 miles de euros el año 2000, representando un 87 por ciento del total de altas, y a 644.104 miles en el año 2001, suponiendo un 68 por ciento del total de altas. Las expropiaciones produjeron altas de 22.566 miles de euros en el año 2000 (el 4 por ciento del total de las altas de ese año) y de 298.595 miles en el año 2001 (el 32 por ciento de las altas).

Las comprobaciones realizadas sobre la aplicación práctica del procedimiento de altas han puesto de mani-

fiesto que el sistema informático no permite obtener puntualmente la información necesaria para una gestión eficaz de su inmovilizado; y que el Manual de procedimientos no contiene los criterios precisos para considerar qué gastos son activables, siendo en la práctica el responsable de la Unidad de Activos Fijos el que a su criterio determina qué gastos se activan definitivamente y a qué elementos de inmovilizado se atribuyen.

También se ha observado que el alta definitiva de los elementos del inmovilizado no siempre está soportada con el acta de recepción provisional de los contratos de inversión, lo que ha originado alteraciones del precio de adquisición de los elementos de inmovilizado con posterioridad a la fecha de puesta en condiciones de funcionamiento, circunstancia que ha hecho que AENA se viese obligada a modificar las bases de amortización.

Cuarta. El valor contable de los bienes del inmovilizado material y en curso dados de baja ascendió a 127.281 miles de euros en el año 2000 y a 55.500 miles en el año 2001. El mayor volumen de bajas se produjo en las instalaciones técnicas y generaron unas pérdidas de 41.690 miles de euros en el año 2000 (el 32,8 por ciento del precio de adquisición) y de 18.118 miles en el año 2001 (el 32,6 por ciento del precio de adquisición), cantidades que corresponden a la parte pendiente de amortizar de los activos que fueron dados de baja, siendo el de las construcciones el porcentaje más significativo de estas pérdidas, 15.770 miles en el año 2000 y 3.989 miles en el año 2001, como consecuencia del escaso grado de amortización alcanzado por estos elementos cuando fueron retirados del activo de AENA, con una media que se situó en el 38,5 por ciento en el año 2000 y en el 42,3 por ciento en el año 2001. En el caso de los activos revalorizados en virtud del R.D. 7/1996, al darlos de baja en la contabilidad, como han generado pérdidas, parte de ellas se han compensado con la reserva de revalorización pero por un importe superior al valor de revalorización del elemento.

La principal causa de las bajas fueron las nuevas inversiones, motivo que dio lugar en los años 2000 y 2001 al 53 por ciento y al 26 por ciento respectivamente del total de las bajas; siendo también significativa las bajas por inventario del año 2000, que ascendieron a 47.061 miles de euros y correspondieron fundamentalmente a la actualización del inventario del aeropuerto de Madrid-Barajas y, en el año 2001, la baja por regularización de inventario de 12.500 miles.

Los bienes dados de baja en el periodo analizado, pese a estar sin amortizar una tercera parte de su valor (cerca de 60.000 miles de euros) no produjeron beneficio o rendimiento alguno significativo para AENA, con la única excepción de los bienes que se dieron de baja en 2001 considerados como material de repuesto, que supusieron el 29 por ciento de las bajas del ejercicio.

Por otra parte, en general el procedimiento utilizado en la práctica para proceder a la baja de elementos del inmovilizado no se ha llevado a cabo con arreglo a la

secuencia descrita en el Manual de procedimientos y aunque el «certificado de innecesariedad» debería ser el documento que soportara el registro contable de las bajas, en la práctica se registran con un documento previo de solicitud.

Quinta. AENA amortiza su inmovilizado siguiendo el método lineal, distribuyendo el valor contable de los activos entre los años de vida útil estimada. Con arreglo a las comprobaciones llevadas a cabo, no parece coherente la política de amortizaciones seguida por AENA con la de renovación de sus activos. La consecuencia de la estimación que realiza la Entidad de la vida útil de los elementos de su inmovilizado es que cuando esos elementos son dados de baja porque se sustituyen por nuevas inversiones se generan pérdidas extraordinarias significativas porque la amortización acumulada es insuficiente.

Los criterios de amortización aplicados por AENA dan lugar a que los importes por los que aparecen contabilizados los bienes de su inmovilizado material aparezcan sobrevalorados, debiéndose corregir con fuertes reducciones, y a que cuando tiene lugar su baja, haya de aplicar la Entidad como pérdidas extraordinarias de un sólo ejercicio importantes sumas que con un plan de amortización más realista aparecerían distribuidas adecuadamente como gasto durante los años en que el bien permanece en uso; aunque esta circunstancia no ha hecho variar el signo positivo de los resultados obtenidos en el ejercicio en que se produce la baja del bien debido al elevado volumen de beneficios de explotación que cada año presenta AENA. Y también afecta a la realidad de la situación patrimonial de AENA el que no se tengan en cuenta los gastos que previsiblemente ha de originar la expropiación de terrenos ya ocupados por la Entidad. Todo ello con la consiguiente repercusión en la representatividad tanto del balance como de la cuenta de resultados de AENA.

Sexta. La exactitud del inventario general de AENA presenta las debilidades derivadas de los defectos de gestión de las altas y las bajas expuestas en el cuerpo del informe.

También se han observado deficiencias en la realización periódica de los inventarios físicos. El control físico de los inventarios no se realiza en todos los aeropuertos, ni ese control se realiza igual manera en todos ellos. Al cierre de 2001 de los 42 aeropuertos que gestionaba AENA sólo se había realizado la revisión anual de inventario en 30 aeropuertos, presentado 6 de ellos discrepancias con el inventario general.

Los elementos del inmovilizado material que se dieron de baja en el año 2000 por regularización de inventario ascendieron a 47.061 miles de euros (el 36,97 por ciento de las bajas del año) y tenían su origen fundamentalmente en la actualización del inventario del aeropuerto de Madrid-Barajas. Como consecuencia de la revisión realizada en 2001 se registraron bajas por 15.603 miles de euros, que representan el 28,1 por ciento de las bajas totales del ejercicio 2001.

Séptima. De acuerdo con lo dispuesto en la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, la contratación de AENA debe ajustarse a los principios de publicidad y concurrencia, estando además sometida en determinados aspectos a la Ley 48/1998 sobre Procedimientos de contratación de los sectores del agua, la energía, los transportes y las telecomunicaciones. En el periodo fiscalizado, la contratación de AENA se realizaba siguiendo los procedimientos establecidos en una Norma General de Contratación que había aprobado el Consejo de Administración de la Entidad en 1994 y que respetaba lo dispuesto en esas leyes. En ese periodo se formalizaron 2.261 contratos vinculados al inmovilizado de AENA con un importe de adjudicación total de 2.610.999 miles de euros (el 69 por ciento de este importe correspondió a contratos relacionados con el Plan Barajas).

En términos generales los expedientes de contratación se tramitaron con arreglo a lo dispuesto por la Norma General de Contratación.

Octava. La expropiación es uno de los principales procedimientos mediante los que AENA incorpora a su activo terrenos y bienes naturales. Este sistema se aplicó para el 38,8 por ciento de las altas de terrenos en el año 2000 (22.566 miles de euros) y para el 99,8 por ciento en el ejercicio 2001 (298.595 miles).

En el periodo fiscalizado se encontraban en ejecución en AENA actuaciones de expropiación que afectaban a más de 28 millones de metros cuadrados de fincas por un justiprecio planificado total de 783.039 miles de euros. De estas expropiaciones en ejecución alrededor del 80 por ciento de los terrenos a expropiar correspondían al Plan Barajas de Madrid y el resto fundamentalmente a los aeropuertos de Barcelona y Tenerife Norte.

Las expropiaciones de las que AENA es beneficiaria se realizan siempre por el procedimiento de urgencia, generando este sistema incertidumbres en cuanto a la determinación definitiva del precio de adquisición de los terrenos ya que inicialmente se dan de alta por valores muy inferiores al del justiprecio final. Cuando se resuelvan definitivamente los expedientes de expropiación forzosa correspondientes al aeropuerto de Barajas hoy día pendientes, la Entidad podría verse obligada a realizar un desembolso adicional de unos 514.000 miles de euros, sobre terrenos ya incorporados al inmovilizado, en función del justiprecio que finalmente resulte firme. Esta importantes suma equivale al 35 por ciento del saldo que arroja la cuenta de terrenos a 31 de diciembre de 2001.

El tratamiento contable del IVA soportado y deducible para AENA en las expropiaciones realizadas a empresas no ha sido uniforme, habiéndose registrado en unos casos en la cuenta de Hacienda Pública IVA soportado y, en otras ocasiones, como mayor valor de los terrenos que, posteriormente, se corrige sólo en el caso de que este error sea detectado.

Novena. El inmovilizado material de AENA y, en particular, los terrenos y construcciones de la Entidad

se explotan o bien directamente para la consecución de sus fines aeronáuticos (lo que dio lugar a más del 75 por ciento del total de los ingresos percibidos por AENA en el periodo fiscalizado), o a través de concesiones, contrataciones o autorizaciones, generando lo que AENA denomina Ingresos Comerciales (que ascendieron a 332.843 miles de euros en el año 2000 y en el año 2001 a 354.798 miles de euros).

El marco jurídico de la explotación por terceros del dominio público aeroportuario venía determinado durante el periodo fiscalizado además de por la Ley de Patrimonio del Estado, por las normas internas aprobadas por la propia Entidad en 1995 y por la Ley de Tasas y Precios Públicos. La determinación de qué bienes podían ser objeto de explotación por terceros se encontraba recogida en la Ley 13/1996 y el RD 2591/1998 de ordenación de los aeropuertos de interés general y su zona de servicio.

En las contrataciones comerciales de AENA, con carácter general, se aplicaron las tarifas establecidas por la Ley y se cumplió la normativa interna.

En los procesos de adjudicación de «concesiones comerciales» se da lugar a la concurrencia. Por el contrario, se recurre a la adjudicación directa en las «cesiones de terrenos» y en las «autorizaciones de uso», según la Entidad porque el exceso de terreno disponible hace que tal actuación no origine perjuicios a terceros. Sin embargo, este planteamiento no tiene en cuenta las diferentes características de los diversos terrenos y, en todo caso, contraviene la normativa aplicable al Ente que establece como principio general la concurrencia de ofertas.

VI. RECOMENDACIONES

Primera. AENA debería adoptar las medidas precisas para conseguir la agilización de los trabajos de regularización patrimonial y registral que permitan identificar con exactitud los inmuebles que componen cada aeropuerto y obtener su correcta inscripción en el Registro de la Propiedad, solucionando los problemas que plantea el incumplimiento de los plazos estipulados en el documento de encargo a SEGIPSA.

Segunda. AENA debería realizar las actuaciones precisas para que su sistema informático le proporcione puntualmente toda la información necesaria para la gestión de su inmovilizado; y debería asimismo revisar el Manual de procedimientos para establecer con precisión los criterios que permitan delimitar con claridad qué gastos son activables y procurar la aplicación en la práctica de los procedimientos a fin de que se eviten las activaciones improcedentes de determinados elementos y la alteración de los precios de adquisición del inmovilizado y de las bases de amortización con posterioridad a la fecha de puesta en condiciones de funcionamiento.

En todo caso, sería conveniente que AENA revisase el destino de los elementos dados de baja con un escaso

grado de amortización con objeto de determinar si es factible obtener algún valor de recuperación o rendimiento disminuyendo así las pérdidas procedentes del inmovilizado material.

Tercera. El procedimiento utilizado en la práctica para proceder a la baja de elementos del inmovilizado se debería llevar a cabo con arreglo a la secuencia descrita en el Manual de procedimientos.

Cuarta. Sería conveniente que AENA revisara la política de amortizaciones para que guarde coherencia con la de renovación de sus activos, evitando la generación de pérdidas extraordinarias significativas derivadas de la insuficiencia de amortización acumulada, que quedarían distribuidas como gastos durante los años en que los bienes permanecen en uso generando ingresos.

Quinta. Dado que la expropiación constituye una de las principales formas de adquisición para la incorporación al activo de los terrenos y bienes naturales, sería recomendable que AENA tuviera en consideración para realizar el depósito previo un valor más cercano al de mercado, evitando así las grandes diferencias

que se producen respecto al precio definitivo de adquisición de los terrenos y el abono de los consiguientes intereses de demora que genera el sistema actual de valoración.

Sexta. AENA debería realizar la revisión y actualización periódica de los inventarios físicos en todos y cada uno de los aeropuertos para conseguir un adecuado control de su inmovilizado material.

Séptima. En los procesos de adjudicación de las «cesiones de terrenos» y en las «autorizaciones de uso» AENA debería evitar el recurrir a la adjudicación directa ya que la consideración de que el exceso de terreno disponible hace que tal actuación no origine perjuicios a terceros no tiene en cuenta las diferentes características que pueden tener cada uno de los terrenos y, en todo caso, no es acorde con la normativa aplicable al Ente que establece como principio general la concurrencia de ofertas.

Madrid, 14 de julio de 2005.—El Presidente, **Ubaldo Nieto de Alba.**

ANEXOS

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL "AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA".

ANEXO 1: BALANCES DE SITUACION A 31 DE DICIEMBRE DE 2000 Y 2001

(En miles de euros)

ACTIVO	PASIVO	
	2.001	2.000
Inmovilizaciones	5.398.246	4.752.050
Inmovilizaciones inmateriales	100.427	81.195
Inmovilizaciones materiales	5.195.526	4.584.494
Inmovilizaciones financieras	59.889	59.696
Mecanismo corrector	42.404	26.665
Activo circulante	385.251	314.387
Existencias	7.988	10.124
Deudores	340.405	229.128
Inversiones Financieras Temporales	32.206	63.687
Tesorería	4.569	10.536
Ajustes periodificación	83	912
Total activo	5.783.497	5.066.437
Fondos Propios	4.024.144	3.929.325
Patrimonio	3.099.018	3.099.018
Reservas Estatutarias	550.803	442.602
Reservas Revalorización R.D.L. 7/1996	273.417	279.504
Beneficio del Ejercicio	100.906	108.201
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	333.188	306.804
Provisiones para ingresos y gastos a largo plazo	94.158	75.116
Acreedores a largo plazo	797.201	379.659
Acreedores a corto plazo	505.838	353.743
Deudas con entidades de crédito	18.570	14.558
Acreedores comerciales	116.079	98.609
Otras deudas no comerciales	371.189	240.576
Provisiones para ingresos y gastos a corto plazo	28.968	21.790
Total pasivo	5.783.497	5.066.437

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL "AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA"
ANEXO 3: MOVIMIENTO TERRENOS Y CONSTRUCCIONES AÑO 2000

	Saldo inicial		Adiciones		Bajas		Ajustes y trasposos		Saldo final		AMORTIZACIÓN		VNC ANTES PROVISION		PROVISION		VALOR NETO CONTABLE	
	1.103.296	1.259	56.076	197	0	0	2.679	1.164.051	0	0	1.103.296	1.164.051	1.259	1.456	0	0	1.103.296	1.164.051
TERRENOS	1.103.296	1.259	56.076	197	0	0	2.679	1.164.051	0	0	1.103.296	1.164.051	1.259	1.456	0	0	1.103.296	1.164.051
Solares sin edificar	1.259	197	0	0	0	0	0	1.456	0	0	1.259	1.456	0	0	0	0	1.259	1.456
No Urbanizable	1.259	197	0	0	0	0	0	1.456	0	0	1.259	1.456	0	0	0	0	1.259	1.456
Urbano	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Terrenos en explotación	1.102.037	57.879	57.879	57.879	0	2.679	1.162.595	1.138.274	0	0	1.102.037	1.162.595	0	0	0	0	1.102.037	1.162.595
Aeropuerto	1.036.780	57.837	57.837	57.837	0	43.657	1.138.274	0	0	0	1.036.780	1.138.274	0	0	0	0	1.036.780	1.138.274
Control Navegación Aérea	2.420	1	1	1	0	1	2.422	0	0	0	2.420	2.422	0	0	0	0	2.420	2.422
Ay.Ruta y Aproximación	6.056	27	0	0	0	40	6.123	0	0	0	6.056	6.123	0	0	0	0	6.056	6.123
Servicios Generales	11.109	14	0	0	0	-159	10.964	0	0	0	11.109	10.964	0	0	0	0	11.109	10.964
No Activ. Aeroportuarias	45.672	0	0	0	0	-40.860	4.812	0	0	0	45.672	4.812	0	0	0	0	45.672	4.812
CONSTRUCCIONES	2.890.215	122.021	-25.659	136.814	675.801	813.525	2.214.414	2.309.866	75.341	71.073	2.139.073	2.309.866	75.341	71.073	1.022.424	1.071.707	2.139.073	2.238.793
EDIFICIOS	1.348.549	52.283	-12.481	59.399	289.628	338.615	1.058.921	1.109.135	36.497	37.428	1.022.424	1.109.135	36.497	37.428	1.022.424	1.071.707	1.022.424	1.071.707
Industrial y Servicios	98.648	7.384	-674	7.017	21.205	25.441	77.443	86.934	125	844	77.318	86.934	125	844	77.318	86.090	77.318	86.090
Administrativos	95.657	4.145	-358	2.368	22.572	26.623	73.085	75.189	7.765	7.892	65.320	73.085	7.765	7.892	65.320	67.297	65.320	67.297
Sociales	3.884	1.828	-1.870	245	1.125	4.087	2.759	3.364	0	0	2.759	3.364	0	0	2.759	3.364	2.759	3.364
Comerciales	3.103	36	0	-2.779	249	360	2.854	299	0	0	2.854	299	0	0	2.854	299	2.854	299
Almacenes	8.418	363	-86	12	8.707	3.473	5.382	5.234	0	502	5.382	5.234	0	502	5.382	4.732	5.382	4.732
Residenciales	2.871	3	0	0	2.874	1.691	1.541	1.183	0	0	1.541	1.183	0	0	1.541	1.183	1.541	1.183
Terminales Pasajeros	1.040.277	32.900	-8.896	60.110	221.468	261.121	818.809	863.270	28.333	27.895	790.476	863.270	28.333	27.895	790.476	835.375	790.476	835.375
Terminales Mercancía	26.517	194	0	-7.490	19.221	5.368	4.048	15.173	0	0	21.149	15.173	0	0	21.149	15.173	21.149	15.173
Hangares	13.386	2.076	-238	609	15.833	3.982	4.693	9.404	0	0	11.140	9.404	0	0	11.140	11.140	11.140	11.140
Torres de Control	37.296	1.378	-68	-260	38.346	6.032	7.319	31.264	0	0	31.264	31.027	0	0	31.264	31.027	31.264	31.027
Servicios Hostelería	724	0	-88	0	158	164	566	472	134	134	432	472	134	134	432	338	432	338
Pequeñas Construcciones	14.979	1.871	-193	1.440	18.097	2.049	2.793	15.304	140	161	12.790	15.304	140	161	12.790	15.143	12.790	15.143
Decoración	245	60	0	-31	274	89	175	156	175	0	156	175	0	0	156	175	156	175
Mejora prop. Ajena	2.432	45	-10	-1.773	914	338	1.518	356	0	0	1.518	356	0	0	1.518	356	1.518	356
Imagen Corporativa	112	0	0	-69	43	28	61	15	15	61	15	15	61	61	15	15	61	15
OTRAS CONSTRUCCIONES	1.541.666	69.738	-13.178	77.415	386.173	474.910	1.155.493	1.200.731	38.844	33.645	1.116.649	1.200.731	38.844	33.645	1.116.649	1.167.086	1.116.649	1.167.086
Obra civil aeroportuaria	964.130	37.278	-9.413	22.846	277.320	333.069	686.810	681.772	0	0	686.810	681.772	0	0	686.810	681.772	686.810	681.772
Pistas de vuelo	341.254	13.082	0	1.983	356.319	128.003	237.919	228.316	0	0	237.919	228.316	0	0	237.919	228.316	237.919	228.316
Calle rodaje/salida	216.822	4.999	-1.271	-11.440	209.110	53.820	62.130	146.980	0	0	163.002	146.980	0	0	163.002	146.980	163.002	146.980
Plataforma Estacionamiento	384.212	18.863	-8.142	32.177	427.110	113.053	134.574	292.536	0	0	271.159	292.536	0	0	271.159	292.536	271.159	292.536
Apartaderos de espera	21.842	334	0	126	22.302	7.112	8.362	13.940	0	0	14.730	13.940	0	0	14.730	13.940	14.730	13.940
Urbanización	577.536	32.460	-3.765	54.569	108.853	141.841	468.683	518.959	38.844	33.645	429.839	518.959	38.844	33.645	429.839	485.314	429.839	485.314
Infraest. Urbánística	212.479	14.289	-151	-481	226.136	21.221	30.558	195.578	25.379	20.138	165.879	195.578	25.379	20.138	165.879	175.440	165.879	175.440
Aparcamientos	138.073	11.526	-2.820	25.006	171.785	31.953	39.105	106.120	0	0	106.120	132.680	0	0	106.120	132.680	106.120	132.680
Cerramientos	29.939	2.081	-597	1.447	32.870	9.805	12.059	20.811	6	6	20.134	20.811	6	6	20.134	20.805	20.134	20.805
Ajardinamiento	29.773	1.254	-62	2.059	33.024	7.427	9.415	23.609	0	17	22.346	23.609	0	17	22.346	23.592	22.346	23.592
Alumbrado exterior	7.064	407	-36	1.080	8.515	2.220	4.844	5.701	0	0	4.844	5.701	0	0	4.844	5.701	4.844	5.701
Viales internos y externos	159.263	2.712	-92	25.442	187.325	35.906	47.510	139.815	13.465	13.484	109.892	139.815	13.465	13.484	109.892	126.331	109.892	126.331
Inst.Deportivas y Recr.	945	191	-7	16	1.145	321	380	765	0	0	624	765	0	0	624	765	624	765
TOTAL TERRENOS Y CONSTRUCCIONES	3.993.511	180.097	-25.659	139.493	675.801	813.525	3.317.710	3.473.917	75.341	71.073	3.242.369	3.473.917	75.341	71.073	3.242.369	3.402.844	3.242.369	3.402.844

(En miles de euros)

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL "AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA"
ANEXO 4: MOVIMIENTO TERRENOS Y CONSTRUCCIONES AÑO 2001

	COSTE										AMORTIZACIÓN		VNC ANTES PROVISIÓN		PROVISIÓN		VALOR NETO CONTABLE	
	Saldo inicial	Adiciones	Bajas	Ajustes y trasposos	Saldo final	Saldo inicial	Saldo Final	Inicial	Final	Saldo inicial	Saldo Final	Inicial	Final	Inicial	Final	Inicial	Final	
	1.164.051	299.174	0	113	1.463.338	0	0	1.164.051	1.463.338	0	0	1.164.051	1.463.338	0	0	1.164.051	1.463.338	
TERRENOS	1.164.051	299.174	0	113	1.463.338	0	0	1.164.051	1.463.338	0	0	1.164.051	1.463.338	0	0	1.164.051	1.463.338	
Solares sin edificar	1.456	0	0	0	1.456	0	0	1.456	1.456	0	0	1.456	1.456	0	0	1.456	1.456	
No Urbanizable	1.456	0	0	0	1.456	0	0	1.456	1.456	0	0	1.456	1.456	0	0	1.456	1.456	
Urbano	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Terrenos en explotación	1.162.595	299.174	0	113	1.461.882	0	0	1.162.595	1.461.882	0	0	1.162.595	1.461.882	0	0	1.162.595	1.461.882	
Aeropuerto	1.138.274	298.837	0	130	1.437.241	0	0	1.138.274	1.437.241	0	0	1.138.274	1.437.241	0	0	1.138.274	1.437.241	
Control Navegación Aérea	2.422	0	0	0	2.422	0	0	2.422	2.422	0	0	2.422	2.422	0	0	2.422	2.422	
Ay.Ruta y Aproximación	6.123	337	0	-2	6.458	0	0	6.123	6.458	0	0	6.123	6.458	0	0	6.123	6.458	
Servicios Generales	10.964	0	0	-15	10.949	0	0	10.964	10.949	0	0	10.964	10.949	0	0	10.964	10.949	
No Activ. Aeroportuarias	4.812	0	0	0	4.812	0	0	4.812	4.812	0	0	4.812	4.812	0	0	4.812	4.812	
CONSTRUCCIONES	3.123.391	103.318	-6.913	52.535	3.272.331	813.525	960.517	2.309.866	2.311.814	71.073	72.107	2.238.793	2.239.707	0	0	2.238.793	2.239.707	
EDIFICIOS	1.447.750	34.327	-3.689	24.761	1.503.149	338.615	392.912	1.109.135	1.110.237	37.428	38.462	1.071.707	1.071.775	0	0	1.071.707	1.071.775	
Industrial y Servicios	112.375	3.838	-158	-77	115.978	25.441	29.772	86.934	86.206	844	844	86.090	85.362	0	0	86.090	85.362	
Administrativos	101.812	4.597	0	2.949	109.358	26.623	30.475	75.189	78.883	7.892	7.892	67.297	70.991	0	0	67.297	70.991	
Sociales	4.087	28	0	0	4.115	723	901	3.364	3.214	0	0	3.364	3.214	0	0	3.364	3.214	
Comerciales	360	7	0	0	367	61	74	299	293	0	0	299	293	0	0	299	293	
Almacenes	8.707	578	0	60	9.345	3.473	3.914	5.234	5.431	502	502	4.732	4.929	0	0	4.732	4.929	
Residenciales	2.874	33	0	0	2.907	1.691	1.796	1.183	1.111	0	0	1.183	1.111	0	0	1.183	1.111	
Terminales Pasajeros	1.124.391	19.659	-3.237	18.340	1.159.153	261.121	302.913	863.270	856.240	27.895	28.929	835.375	827.311	0	0	835.375	827.311	
Terminales Mercancía	19.221	1.698	0	2.785	23.704	4.048	4.872	15.173	18.832	0	0	15.173	18.832	0	0	15.173	18.832	
Hangares	15.833	796	0	-686	15.963	4.893	5.344	11.140	10.619	0	0	11.140	10.619	0	0	11.140	10.619	
Torres de Control	38.346	1.311	0	573	40.230	7.319	8.790	31.027	31.440	0	0	31.027	31.440	0	0	31.027	31.440	
Servicios Hostelería	636	158	-131	0	663	164	147	472	516	134	134	338	382	0	0	338	382	
Pequeñas Construcciones	18.097	1.621	-163	797	20.352	2.793	3.351	15.304	17.001	161	161	15.143	16.840	0	0	15.143	16.840	
Decoración	274	0	0	0	274	99	122	175	152	0	0	175	152	0	0	175	152	
Mejora prop. Ajena	694	3	0	0	697	338	408	356	289	0	0	356	289	0	0	356	289	
Imagen Corporativa	43	0	0	0	43	28	33	15	10	0	0	15	10	0	0	15	10	
OTRAS CONSTRUCCIONES	1.675.641	68.991	-3.224	27.774	1.769.182	474.910	567.605	1.200.731	1.201.577	33.645	33.645	1.167.086	1.167.932	0	0	1.167.086	1.167.932	
Obra civil aeroportuaria	1.014.841	45.649	-430	13.610	1.073.670	333.069	390.177	681.772	683.493	0	0	681.772	683.493	0	0	681.772	683.493	
Pistas de vuelo	386.319	19.402	-430	6.954	382.245	128.003	149.882	228.316	232.363	0	0	228.316	232.363	0	0	228.316	232.363	
Calle rodaje/salida	209.110	10.501	0	2.017	221.628	62.130	73.487	146.980	148.141	0	0	146.980	148.141	0	0	146.980	148.141	
Plataforma Estacionamiento	427.110	15.408	0	4.561	447.079	134.574	157.198	292.536	289.881	0	0	292.536	289.881	0	0	292.536	289.881	
Apartaderos de espera	22.302	338	0	78	22.718	8.362	9.610	13.940	13.108	0	0	13.940	13.108	0	0	13.940	13.108	
Urbanización	660.800	23.342	-2.794	14.164	695.512	141.841	177.428	518.959	518.084	33.645	33.645	485.314	484.439	0	0	485.314	484.439	
Infraest. Urbanística	226.136	6.782	-170	4.269	237.017	30.558	41.618	195.578	195.399	20.138	20.147	175.440	175.252	0	0	175.440	175.252	
Aparcamientos	171.785	7.788	-1.947	4.039	181.665	39.105	48.389	132.680	133.276	6	6	132.680	133.276	0	0	132.680	133.276	
Cerramientos	32.870	1.045	-637	595	33.873	12.059	14.064	20.811	19.809	6	6	20.805	19.803	0	0	20.805	19.803	
Ajardinamiento	33.024	748	0	477	34.249	9.415	11.393	23.609	22.856	17	17	23.592	22.848	0	0	23.592	22.848	
Alumbrado exterior	8.515	654	-2	284	9.451	2.814	3.354	5.701	6.097	0	0	5.701	6.097	0	0	5.701	6.097	
Viales internos y externos	187.325	6.290	-31	4.500	198.084	47.510	58.162	139.815	139.922	13.484	13.484	126.331	126.438	0	0	126.331	126.438	
Inst.Deportivas y Recr.	1.145	35	-7	0	1.173	380	448	765	725	0	0	765	725	0	0	765	725	
TOTAL TERRENOS Y CONSTRUCCIONES	4.287.442	402.492	-6.913	52.648	4.735.669	813.525	960.517	3.473.917	3.775.152	71.073	72.107	3.402.844	3.703.045	0	0	3.402.844	3.703.045	

ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL
“AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AEREA”
ANEXO 5: AMORTIZACIÓN DEL INMOVILIZADO MATERIAL.
EJERCICIOS 2000 Y 2001

(En miles de euros)

AMORTIZACION 2000	Saldo 31-12-99	Dotación 2000	Bajas 2000	Ajustes y Trasposos 2000	Saldo 31-12-00
A.A. Construcciones	675.801	145.879	-9.889	1.734	813.525
Total A.A. construcciones	675.801	145.879	-9.889	1.734	813.525
A.A. Instalaciones Técnicas	361.132	61.654	-49.257	1.153	374.682
A.A. Maquinaria	65.830	9.652	-1.720	124	73.886
Total A.A. instalaciones técnicas y maquinaria	426.962	71.306	-50.977	1.277	448.568
A.A. Otras instalaciones	230.637	44.285	-13.617	-2.818	258.487
A.A. Mobiliario	35.164	8.105	-991	351	42.629
Total A.A. otras instalaciones,utillaje y mobiliario	265.801	52.390	-14.608	-2.467	301.116
A.A. Equipos proceso información	81.793	17.338	-9.651	82	89.562
A.A. Elementos de Transporte	7.316	774	-459	-209	7.422
A.A. Otro I.M.	196	110	-7	0	299
Total A.A. otro inmovilizado	89.305	18.222	-10.117	-127	97.283
Total Amortización acumulada I.M.	1.457.869	287.797	-85.591	417	1.660.492
AMORTIZACION 2001	Saldo 31-12-00	Dotación 2001	Bajas 2001	Ajustes y Trasposos 2001	Saldo 31-12-01
A.A. Construcciones	813.525	150.029	-2.924	-113	960.517
Total A.A. construcciones	813.525	150.029	-2.924	-113	960.517
A.A. Instalaciones Técnicas	374.682	62.515	-20.492	-460	416.245
A.A. Maquinaria	73.886	8.776	-2.234	14	80.442
Total A.A. instalaciones técnicas y maquinaria	448.568	71.291	-22.726	-446	496.687
A.A. Otras instalaciones	258.487	47.262	-6.105	-364	299.280
A.A. Mobiliario	42.629	8.695	-2.362	1.174	50.136
Total A.A. otras instalaciones,utillaje y mobiliario	301.116	55.957	-8.467	810	349.416
A.A. Equipos proceso información	89.563	15.626	-2.772	-251	102.166
A.A. Elementos de Transporte	7.421	870	-492	0	7.799
A.A. Otro I.M.	299	72	0	0	371
Total A.A. otro inmovilizado	97.283	16.568	-3.264	-251	110.336
Total Amortizacion acumulada I.M.	1.660.492	293.845	-37.381	0	1.916.956