OFERTA PÚBLICA DE VENTA Y ADMISIÓN A NEGOCIACIÓN DE ACCIONES DE AENA, S.A.

Número inicial de acciones ofrecidas: hasta 38.181.818

Ampliable en un máximo de: 3.818.182 acciones adicionales

El Folleto Informativo ha sido inscrito en el Registro Oficial de la Comisión Nacional del Mercado de Valores con fecha 23 de enero de 2015.

Por la presente manifiesto haber recibido la documentación sobre las características y riesgos de la Oferta Pública de Venta y Admisión a negociación de Acciones de Aena, S.A. contenidos en la presente Nota de Síntesis, que consta de 8 páginas, y que he sido informado de que está a mi disposición el Folleto Informativo sobre las Acciones de Aena, S.A. inscrito en el Registro Oficial de la Comisión Nacional del Mercado de Valores, lo que firmo, en la fecha y lugar que se indican a continuación, a los efectos de mi aceptación de la Oferta Pública de Venta y Admisión a negociación de Acciones de Aena, S.A.

Firma del cliente del cliente o de su representante legal:

Nombre y apellidos/Denominación social:

D.N.I./C.I.F:

Fecha:

Lugar:

Sección A. Introducción y advertencias

Elemento	Obligaciones de información
A.1	Esta Nota de Síntesis debe leerse como introducción al documento de registro ("**Documento de Registro**") y a la nota sobre las acciones ("**Nota sobre las Acciones**") de Aena, S.A. (todos ellos conjuntamente, el "**Folleto**"). El Folleto ha sido inscrito en el Registro Oficial de la Comisión Nacional del Mercado de Valores con fecha 23 de enero de 2015 y puede consultarse a través de la página web de la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV) (www.cnmv.es) y en el enlace de la página web de Aena (www.aena.es). Asimismo, está a disposición del público en las Entidades Aseguradoras. Toda decisión de invertir en los valores debe estar basada en la consideración por parte del inversor del Folleto en su conjunto. Cuando se presente ante un tribunal una demanda sobre la información contenida en el Folleto, el inversor demandante podría, en virtud del Derecho Nacional del Estado Miembro del que se trate, tener que soportar los gastos de la traducción del Folleto antes de que dé comienzo el procedimiento judicial. La responsabilidad civil solo se exigirá a las personas que hayan presentado la Nota de Síntesis, incluida cualquier traducción del mismo, y únicamente cuando la Nota de Síntesis sea engañosa, inexacta o incoherente en relación con las demás partes del Folleto, o no aporte, leída junto con las otras partes del Folleto, información fundamental para ayudar a los inversores a la hora de determinar si invierten o no en dichos valores.
A.2	**Posible venta posterior o la colocación final de los valores por parte de los intermediarios financieros** No resulta de aplicación, ya que el emisor no ha dado su consentimiento a la utilización del Folleto para una venta posterior a la colocación final de los valores por parte de los intermediarios financieros.

Sección B. Emisor y posibles garantes

Elemento	Obligaciones de información
B.1	**Nombre legal y comercial del emisor.** El emisor tiene el nombre legal de Aena, S.A. ("**Aena**", "**Emisor**" o "**Sociedad**"). El nombre comercial del Emisor es Aena
B.2	**Domicilio y forma jurídica del emisor, legislación conforme a la cual opera y país de constitución.** Aena está inscrita en el Registro Mercantil de Madrid, tomo 28806, folio 211, hoja M-518648. Aena es una sociedad anónima española con domicilio social en la calle Arturo Soria 109, 28043 Madrid, número de identificación fiscal A-86212420 y número de teléfono + (34) 91.321.26.22. En tanto que sociedad anónima, Aena está sujeta a la regulación establecida por el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 julio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la ley de Sociedades de Capital ("**LSC**") y demás legislación concordante. Asimismo, Aena tiene un marco regulatorio específico derivado de su condición de (i) sociedad mercantil estatal con restricciones en materia presupuestaria, contable, patrimonial, de control financiero y de contratación; y (ii) gestor aeroportuario. El marco regulatorio actual del sector aeroportuario está establecido en la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia (en adelante "**Ley 18/2014**") que establece el régimen aplicable a la prestación de los servicios aeroportuarios básicos que generan unos ingresos que supusieron el 71,3% del total ingresos (definido como la suma de ingresos ordinarios y de otros ingresos de explotación, trabajos realizados por la empresa para su activo, imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras y excesos de provisiones) de Aena en el ejercicio 2013 con el carácter de prestación patrimonial de carácter público y, por lo tanto, regulados. Destacan de la Ley 18/2014 los siguientes aspectos: Se establece la obligatoriedad del mantenimiento de la red de aeropuertos de interés general de Aena, no pudiéndose cerrar o enajenar total o parcialmente

Elemento	Obligaciones de información
	aeropuertos o infraestructuras necesarias para la prestación del servicio aeroportuario sin la autorización. Proporciona visibilidad y predictibilidad de las tarifas a largo plazo. El periodo quinquenal del actual marco regulatorio para el establecimiento de tarifas genera visibilidad y predictibilidad de la evolución de las tarifas aeroportuarias en el largo plazo, atendiendo de esta forma tanto a los intereses de las compañías aéreas como a los de la Dirección General de Aviación Civil, de Aena y de los potenciales inversores de la compañía. Garantiza un retorno sobre los activos de los servicios aeroportuarios básicos y aplica el sistema dual till. El sistema regulatorio actual garantiza la recuperación de los costes de explotación junto con un retorno a los activos asociados a los servicios aeroportuarios básicos, calculado como el producto entre el coste de capital medio ponderado antes de impuestos sobre la base de activos regulados media del periodo. Asimismo, los costes totales de los servicios aeroportuarios básicos son recuperados únicamente con los ingresos generados por dichos servicios. En el sistema de single till, las tarifas aeroportuarias son fijadas teniendo en cuenta los ingresos generados por los servicios comerciales que se prestan en el aeropuerto, de manera que puede establecerse un subsidio cruzado entre actividades comerciales y aeroportuarias. Tal y como se recoge en dicha Ley 18/2014, durante el año 2014 de los costes totales de los servicios aeroportuarios básicos a recuperar se disminuyó en la cuantía resultante del 80% del resultado de actividades comerciales sujetas a precios privados dentro de la terminal; dicho porcentaje será del 60% para el 2015, 40% para el 2016, 20% para el 2017, y 0% en el 2018 y años sucesivos. Por tanto, a partir del 2018 aplicará el sistema dual till en su integridad. Introduce el mecanismo que regirá la determinación de las tarifas aeroportuarias desde el momento en el que se apruebe el primer Documento de Regulación Aeroportuaria ("**DORA**"), que es el instrumento básico de regulación que establece por periodos quinquenales las condiciones mínimas de operación de los aeropuertos en cuanto a niveles de calidad de servicio y capacidad, las inversiones y costes asociados, estableciendo a nivel agregado de la red de aeropuertos el precio máximo por pasajero que se podrá cobrar en cada uno de los años del quinquenio. Además, se fija un límite máximo de inversión media anual de 450 millones de euros, límite que no podrá superarse salvo por cambios normativos inaplazables e imprevisibles. Favorece e incentiva una mayor eficiencia en la gestión de los servicios aeroportuarios básicos. Así, para el periodo 2015-2025 se establecen condiciones de eficiencia en forma de limitación del porcentaje en el que pueden incrementar las tarifas, limitándose dicho incremento a un máximo de 0%.
B.3	**Descripción y factores clave relativos al carácter de las operaciones en curso del emisor y de sus principales actividades declarando las principales categorías de productos vendidos y/o servicios prestados, e indicación de los mercados principales en los que compite el emisor.** Aena fue constituida en desarrollo del Real Decreto-ley 13/2010, de 3 de diciembre, de actuaciones en el ámbito fiscal, laboral y liberalizadoras para fomentar la inversión y la creación de empleo, que definió el marco legal y político para la modernización del actual modelo de gestión aeroportuaria y, en particular, permitió separar el ejercicio de las funciones de gestión aeroportuaria y navegación aérea que, hasta entonces, eran ejercidas todas ellas por la entidad pública empresarial Enaire (hasta el 5 de julio de 2014 denominada Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea) ("Enaire"). En este sentido, Enaire, como accionista único de Aena, adoptó, entre otras, la decisión de aumentar el capital de Aena y realizar la aportación no dineraria de la totalidad de bienes, derechos, deudas y obligaciones afectos al desarrollo de las actividades aeroportuarias tomando como referencia el valor neto patrimonial de la rama de actividad a 31 de mayo de 2011 conforme a las normas contables en vigor. **Actividad de Aena** Aena es el primer operador aeroportuario del mundo por número de pasajeros que, a fecha del presente Folleto, gestiona 46 aeropuertos y 2 helipuertos, entre ellos los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat. Adicionalmente, Aena, junto con otras empresas concesionarias gestiona aeropuertos fuera de España materializándose su presencia internacional en 15 aeropuertos (12 en México, 2 en Colombia y 1

Elemento	Obligaciones de información
	en Reino Unido). Los aeropuertos de la red de Aena se pueden clasificar en: (i) Hub internacional (Adolfo Suárez Madrid-Barajas); (ii) Hub de vuelos domésticos y europeos (Barcelona-El Prat); (iii) aeropuertos turísticos; (iv) aeropuertos de negocios y visitas de fin de semana; y (v) aeropuertos regionales necesarios para mantener la conexión territorial (bases aéreas, helipuertos y aeropuertos de aviación general). Según estimaciones de Aena, en su red aeroportuaria operan 728 compañías aéreas comerciales que conectan con 147 países y prestan sus servicios 6.200 empresas generando 140.000 empleos directos y 440.000 empleos totales, lo que equivale al 2% de la población activa española. La gestión de Aena sigue un modelo en red y, por tanto, gestiona un conjunto de aeropuertos de características muy diferentes. El objetivo de esta forma de gestión es optimizar los costes gracias a las sinergias y economías de escala que se consiguen al contar con un mayor volumen de negocio y además ofrecer una calidad elevada y homogénea a lo largo de todos los aeropuertos de su red. La red de aeropuertos gestionada por Aena está organizada conforme a un esquema que diferencia los aeropuertos en función del número de pasajeros que reciben a lo largo del año: (i) Aeropuertos principales: Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat y Palma de Mallorca, que organizativamente dependen directamente de la Dirección de Red de Aeropuertos. (ii) Grupo Canarias: integrado por los 8 aeropuertos de la Comunidad Autónoma de Canarias (iii) Grupo I: formado por aeropuertos con más de 2 millones de pasajeros al año. Este grupo lo componen 8 aeropuertos: Málaga-Costa del Sol, Alicante-Elche, Ibiza, Valencia, Bilbao, Sevilla, Girona-Costa Brava y Menorca. (iv) Grupo II: formado por aeropuertos que reciben entre 0,5 y 2 millones de pasajeros al año. Este grupo lo componen 11 aeropuertos de los cuales dos son bases aéreas (Murcia San Javier y Zaragoza) y el resto son: Almería, Asturias, FGL Granada-Jaén, Jerez, A Coruña, Reus, Santander, Santiago y Vigo. (v) Grupo III: formado por aeropuertos con menos de 0,5 millones de pasajeros al año. Es un grupo heterogéneo compuesto por aeropuertos, bases aéreas y helipuertos: Valladolid, León, Badajoz, Salamanca, Albacete, Melilla, San Sebastián, Pamplona, Burgos, Logroño-Agoncillo, Vitoria, Ceuta, Algeciras, Córdoba, Sabadell, Son Bonet, Madrid-Cuatro Vientos y Huesca-Pirineos. De entre los anteriores, la mayoría son titularidad de Aena: A Coruña, Alicante-Elche, Almería, Asturias, Barcelona-El Prat, Bilbao, Burgos, Córdoba, El Hierro, Fuerteventura, Girona-Costa Brava, FGL Granada-Jaén, Huesca-Pirineos, Ibiza, Jerez, La Gomera, La Palma, Logroño-Agoncillo, Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Melilla, Menorca, Palma de Mallorca, Pamplona, Reus, Sabadell, San Sebastián, Santander, Sevilla, Tenerife Sur, Valencia, Vigo y Vitoria. Otros son aeropuertos de uso conjunto con el Ministerio de Defensa: Gran Canaria, Lanzarote, Tenerife Norte, Madrid-Cuatro Vientos, Málaga-Costa del Sol, Son Bonet, Santiago y Zaragoza. Finalmente, dentro de la red de aeropuertos gestionada por Aena existen bases aéreas y aeródromos militares abiertos al uso civil. **Tráfico aéreo** El tráfico aéreo en los aeropuertos españoles de Aena ha pasado de los 73,2 millones de pasajeros en el año 1990 a los 187,4 millones en 2013, lo que supone un crecimiento acumulado del 156,0% y una media interanual de crecimiento del 4,2%. El año récord de tráfico de pasajeros fue 2007, con 210,5 millones de pasajeros. Ese mismo año el crecimiento acumulado era del 49,3% y el crecimiento medio interanual del 5,9%. A partir de 2007, el efecto de la evolución de los precios del petróleo, la competencia de otros medios de transporte (como el tren de alta velocidad), así como la crisis económica, provocaron un retroceso en los niveles de tráfico de pasajeros. Durante los años 2009 y 2010, el tráfico aéreo comenzó a repuntar hasta alcanzar en 2011 la cifra de 204,4 millones de pasajeros para el conjunto de la red. El tráfico internacional ha tenido un comportamiento más sólido que el tráfico doméstico donde se ha producido no sólo un crecimiento importante en términos absolutos (que ha pasado de 81,2 millones de pasajeros en el año

Elemento	Obligaciones de información
	2000, a 129,1 millones en el 2013, lo que supone una cifra récord para Aena) sino también una mejora en la cuota del tráfico total de la red de Aena (del 57,4% en el año 2000 al 68,9% en el 2013). El tráfico nacional se situaba en 57,9 millones de pasajeros en el año 2000 y mantuvo una tendencia de crecimiento positiva hasta su máximo histórico en 2007 (89,1 millones de pasajeros). Desde ese año, y salvo un pequeño repunte en 2010, el mercado doméstico ha registrado descensos, debido principalmente al difícil entorno económico, la competencia del tren de alta velocidad y a la reestructuración de Iberia. En 2013, el tráfico nacional fue de 57,4 millones de pasajeros (-13,9% frente a 2012). Aunque todavía es pronto para hablar de un cambio de tendencia en el tráfico nacional, existen indicios de recuperación durante 2014, donde el tráfico nacional ha crecido en los primeros nueve meses un 1,5% hasta alcanzar los 44,9 millones de pasajeros comerciales nacionales. Esta combinación de efectos ha modificado ligeramente las cuotas de reparto, incrementando el porcentaje de pasajeros internacionales durante los primeros nueve meses de 2014 hasta el 71%. La distribución del tráfico aéreo de pasajeros en 2013 por aeropuertos muestra que el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas supuso el 21,2% del tráfico total de la red de Aena, mientras que el aeropuerto de Barcelona-El Prat gestiona el 18,8%, por lo que conjuntamente ambos aeropuertos gestionaron el 40% del total de pasajeros de Aena. Adicionalmente, los 10 primeros aeropuertos por tráfico de pasajeros concentran el 82,4% del total. Los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat ocupan el quinto y noveno puesto respectivamente en volumen de tráfico dentro de los aeropuertos de la Unión Europea tanto en el 2013, como en los nueve primeros meses de 2014. En cuanto a la tipología de aerolíneas que operan en los aeropuertos de la red de Aena, la circunstancia más destacable de la evolución a lo largo de los últimos 10 años es el crecimiento de las aerolíneas conocidas como de bajo coste. En el 2013 el 54,9% del tráfico de pasajeros de Aena provino de compañías de bajo coste frente al 45,1% de compañías tradicionales. Ryanair es la principal compañía de la red de Aena alcanzando en el año 2012 los 35,5 millones de pasajeros. Ryanair ha experimentado una contracción en 2013 que continuó durante los nueve primeros meses del 2014 (24,8 millones, es decir, un 3,9% menos que el mismo periodo de 2013). Por otro lado, cabe destacar los crecimientos de pasajeros de Vueling, tanto en 2013, como en los nueve meses de 2014 (alcanzando 21,1 millones de pasajeros entre enero y septiembre de 2014, es decir, un 16% más que en el mismo periodo de 2013), Air Europa (11,4 millones, es decir, un 8% más que en los nueve primeros meses de 2013), easyJet (8,5 millones, es decir, un 3% más que en los nueve primeros meses de 2013), Iberia Express (4,6 millones, es decir, un 4% más que en los nueve primeros meses de 2013) y Norwegian Air (3,6 millones, es decir, un 53% más que en los nueve primeros meses de 2013). Finalmente, Iberia tras una reducción de un 33,2% en el número de pasajeros en 2013, y compensada en parte por la creación de Iberia Express (de manera conjunta descendieron un 20,6%), se ha estabilizado en los nueve primeros meses del 2014 y también ha anunciado crecimientos a partir de invierno de 2014. **Líneas de negocio** Aena desarrolla sus actividades siguiendo tres líneas de negocio principales: (i) **Aeropuertos** recoge principalmente las operaciones de Aena como gestor aeroportuario bajo dos actividades diferenciadas: a. **Actividad Aeronáutica**: Los servicios dentro de la actividad aeronáutica se fundamentan en el uso por las compañías aéreas de las instalaciones y servicios operativos esenciales, destinados a facilitar la aproximación, el aterrizaje y despegue de las aeronaves (salvo las tareas propias de control aéreo que lleva a cabo Enaire), así como los servicios que permiten la facturación y el embarque/desembarque de los pasajeros, incluidos los de movilidad reducida, y su paso por los controles de seguridad. Dichas actividades se trasladan en ingresos por: pasajeros, aterrizajes, seguridad, pasarelas, handling, carburantes, estacionamientos, carga y otros servicios aeroportuarios. Las principales infraestructuras asociadas a la actividad

Elemento	Obligaciones de información
	aeronáutica están conformadas por, entre muchas otras, las pistas de despegue y aterrizaje, calles de rodadura y apartaderos de espera, plataformas de estacionamiento, sistema de tratamiento automático de equipajes y equipos e instalaciones de handling de pasajeros y aeronaves. Los ingresos de la Actividad Aeronáutica provienen de: i. Prestaciones públicas patrimoniales (tarifas aeroportuarias sujetas a la Ley 18/2014). Los ingresos provenientes de estas prestaciones ascendieron a la cifra de 2.094 millones de euros en 2013 (+14,5% frente a 2012) y a 1.672 millones de euros en los primeros nueve meses de 2014 suponiendo una variación positiva del 3,0% respecto del mismo periodo de 2013. La prestaciones son, entre otras, la puesta a disposición de los pasajeros de las instalaciones aeroportuarias no accesibles a los visitantes en terminales, plataformas y pistas (que supone un 45,4% en 2013 y 44,5% en los primeros nueve meses de 2014); los servicios de aterrizaje y de tránsito de aeródromo (que supone un 27,2% sobre el total de facturación de prestaciones públicas patrimoniales en 2013 y 28,0% en los primeros nueve meses de 2014); y la prestación de los servicios de inspección y control de pasajeros y equipajes en los recintos aeroportuarios (que supone un 15,8% en 2013 y 16,2% en los primeros nueve meses de 2014). ii. Precios privados no sujetos a regulación y cuyos ingresos ascendieron a la cifra de 77 millones de euros en 2013 (-5,2% frente a 2012) y a 53 millones de euros en los primeros nueve meses de 2014 suponiendo una variación negativa del 7,4% respecto del mismo periodo de 2013. Entre los servicios que generan esta tipología de ingresos destacan el suministro a las aeronaves de energía eléctrica, la utilización de mostradores para equipajes, los servicios prestados a Enaire, y el canon fijo por el almacenamiento y la distribución de carburante. b. **Actividad Comercial** cuya explotación es realizada principalmente por empresas arrendatarias, consecuencia de procesos de licitación públicos. Los ingresos derivados de la Actividad Comercial ascendieron a la cifra de 553 millones de euros en 2013 (3,6% frente a 2012) y a 477 millones en los primeros nueve meses de 2014, suponiendo una variación positiva del 13,5% respecto al mismo periodo de 2013. Las principales áreas son: duty free (que supone un 25,5% sobre el total de facturación de la Actividad Comercial en 2013 y 30,0% acumulado a septiembre de 2014) con más de 75 tiendas duty free en 26 aeropuertos; tiendas (que supone un 13,2% sobre el total de facturación de la Actividad Comercial en 2013 y 10,7% acumulado a septiembre de 2014); restauración, con más de 300 establecimientos al efecto (que supone un 16,7% sobre el total de facturación de la Actividad Comercial en 2013 y 18,3% acumulado a septiembre de 2014); alquiler de vehículos (que supone un 17,8% sobre el total de facturación de la Actividad Comercial en 2013 y 16,4% acumulado a septiembre de 2014); arrendamientos de las oficinas, locales y mostradores dentro de la terminal (que supone un 5,4% sobre el total de facturación de la Actividad Comercial en 2013 y 4,3% acumulado a septiembre de 2014); publicidad (que supone un 4,7% sobre el total de facturación de la Actividad Comercial en 2013 y 4,2% acumulado a septiembre de 2014); y otras actividades comerciales como la gestión de las salas VIP y centros de negocio (que supone un 16,7% sobre el total de facturación de la Actividad Comercial en 2013 y 16,1% acumulado a septiembre de 2014). (ii) **Servicios fuera de Terminal** incluye sustancialmente las actividades relacionadas con la gestión de aparcamientos, terrenos, almacenes y hangares y centros logísticos de carga situados fuera de las terminales. Los ingresos provenientes de este segmento alcanzaron

Elemento	Obligaciones de información
	los 146 millones de euros en el 2013 y 121 millones de euros acumulados al mes de septiembre de 2014, suponiendo una variación positiva del 11,1% respecto al mismo periodo de 2013. (iii) **Internacional Aena** ha desarrollado un portfolio de participaciones en aeropuertos internacionales que, aunque de reducido tamaño en relación a la dimensión del negocio en España, proporciona una muestra evidente de sus capacidades en el ámbito internacional. Para el desarrollo de su actividad internacional, Aena se vale de su filial Aena Desarrollo Internacional S.A. ("Aena Internacional"), que se sirve de la experiencia, know-how, y soporte técnico de su matriz, con las consiguientes sinergias y ventajas competitivas que ello representa. La estrategia de desarrollo internacional de Aena se basa en la actualidad en analizar las oportunidades de inversión caso a caso, en función de la coherencia de las distintas operaciones con la política de reducción de deuda. En 2012 se evaluó estratégicamente la posición de Aena Internacional en los activos en los que tenía presencia en función de su tamaño y potencialidad. A fecha del presente Folleto, Aena Internacional tiene presencia en 15 aeropuertos fuera de España (12 en México, 2 en Colombia y 1 en Reino Unido (Aeropuerto de Luton en Londres)). Dicha presencia se instrumenta a través de empresas concesionarias que tienen el derecho a la gestión de los activos durante el período de duración de la concesión. La actividad internacional ha contribuido en 2013 a los Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial de Aena con 11,1 millones de euros de resultado antes de impuestos, con unos ingresos de 8,3 millones de euros y un EBITDA de 2,1 millones de euros. **Inversiones** Las necesidades de inversión de Aena durante el periodo entre 2011 y junio 2014 se redujeron significativamente al haberse dotado en años anteriores a los aeropuertos de la red de la capacidad necesaria para absorber futuros crecimientos de tráfico. Siendo esta capacidad extra y a unos precios muy competitivos la ventaja más significativa frente a aeropuertos de otros operadores. **Mercados principales en los que compite** A continuación se incluyen las características del mercado aeroportuario a nivel global y europeo: (i) El mercado aeroportuario a nivel global se beneficia del crecimiento estructural observado en el tráfico aéreo a largo plazo. (ii) A largo plazo el sector aeroportuario ha demostrado ser resistente ante las crisis económicas mostrando una alta correlación con el PIB y el comercio mundial. (iii) El crecimiento del tráfico aéreo se beneficia significativamente del tráfico internacional, con un crecimiento particularmente representativo procedente de países emergentes. (iv) Incremento del peso de las actividades no-aeronáuticas como las comerciales. (v) A pesar de la correlación positiva entre la evolución de la industria de las aerolíneas y la industria aeroportuaria, los aeropuertos tienen unas palancas de crecimiento de los ingresos diferentes y ofrecen una mayor diversificación y mejor adaptación a los ciclos económicos. (vi) Los aeropuertos tienen exposición a varios tipos de línea aérea como las tradicionales y las de bajo coste. Los operadores aeroportuarios se enfrentan a presiones competitivas de diversa índole. La naturaleza de dicha presión competitiva depende del tipo de aeropuerto de que se trate (e.g., aeropuertos Hub, turísticos, de negocios o fin de semana o regionales) y el tráfico predominante que haya en el mismo. Asimismo, existe una competencia entre aeropuertos en relación con el coste de escala situándose los aeropuertos españoles operados por Aena como aeropuertos altamente competitivos. De igual manera, los operadores aeroportuarios compiten en el mercado doméstico donde las distancias se reducen, con otros medios de transporte. Un caso especialmente significativo en este sentido es el del tren de alta velocidad ("AVE"). A la competencia actual en las rutas que ya están

Elemento	Obligaciones de información
	operativas del AVE (conectando Madrid con las principales ciudades de Cataluña, Comunidad Valenciana, Aragón y Andalucía) habrá que sumar las líneas actualmente en construcción o proyectadas que conectarán por alta velocidad la capital de España con otras ciudades en Galicia y País Vasco, entre otros. Asimismo, también hay que tener en cuenta la competencia que ejercen los transportes por carretera, tanto públicos como privados, en especial en el contexto de la crisis económica en el que la población prioriza el medio de transporte más económico frente al más rápido. En el segmento Actividad Comercial, y en el ámbito de las tiendas, destaca la competencia presentada por los grandes centros comerciales que realizan campañas dirigidas especialmente a turistas. Con el fin de resultar más competitivos, los aeropuertos y los operadores de las tiendas de los mismos están llevando a cabo campañas de promoción y marketing que tienen como objetivo dinamizar las áreas comerciales de los aeropuertos, así como optimizar y mejorar la percepción del precio. Por otro lado, y en relación con los productos o servicios prestados fuera de las áreas terminales, destaca la competencia que existe frente al taxi para las estancias en rotación y el transporte público y los aparcamientos cercanos al aeropuerto, para la oferta de bajo coste y larga estancia. Los operadores de alquiler de vehículos también presentan un alto nivel de competencia frente a las empresas que ofrecen el mismo servicio fuera del aeropuerto, tanto en el centro de la ciudad, como en las proximidades de los aeropuertos. Aena, con el fin de reducir este impacto, está implantando estrategias de precios dinámicos, acciones de comunicación y promoción, implantación de un nuevo sistema de gestión de reservas, así como la apertura a nuevos canales de comercialización (acuerdos con terceros, venta a empresas, etc). También se están empezando a incorporar servicios de valor añadido al pasajero (lavado de vehículos, mantenimientos menores, inspecciones ITV, etc.) y acciones de innovación y tecnología que permitan al pasajero tener un mejor servicio, y que por tanto hagan que los aparcamientos de los aeropuertos resulten más competitivos. En el segmento Internacional, los activos aeroportuarios existentes susceptibles de adquisición son atractivos para los grandes operadores aeroportuarios, fondos de pensiones, fondos de infraestructuras y fondos soberanos, las empresas globales concesionarias de infraestructuras o los grupos constructores internacionales. En ocasiones, los procesos internacionales requieren la aportación de credenciales que demuestren la experiencia en el negocio aeroportuario que no todas las corporaciones interesadas en el activo pueden proporcionar. Así, Aena está en posición de competir en dichos procesos debido a su tamaño, como mayor gestor aeroportuario por número de pasajeros, su red de aeropuertos que le permite extraer sinergias a la operación en red, su experiencia en la gestión de todo tipo de aeropuertos, la de negocio y la gestión de grandes proyectos de desarrollo de capacidad aeroportuaria, incluidas las transiciones operativas asociadas.
B.4. a	**Descripción de las tendencias recientes más significativas que afecten al emisor y a los sectores en los que ejerce su actividad.** El perfil de crecimiento de Aena ha venido impulsado por una serie de acontecimientos y medidas que han contribuido a los resultados de la compañía. El tráfico de Aena, además de beneficiarse de un crecimiento estructural del tráfico aéreo a largo plazo, ha experimentado una evolución favorable durante los primeros once meses de 2014, gracias, entre otros, al incremento del número de rutas y a la mayor entrada de turistas. En línea con el objetivo de modernizar la gestión aeroportuaria, Aena ha llevado a cabo una profunda transformación desde principios de 2012 que se fundamenta principalmente en los siguientes pilares: (i) la mejora de la eficiencia en la gestión y la reducción de gastos operativos garantizando siempre al cliente los niveles de eficiencia y calidad; (ii) la racionalización de las inversiones; (iii) el incremento tanto de los ingresos comerciales como de los aeronáuticos; (iv) la renegociación de los contratos comerciales y (v) un nuevo enfoque de la estrategia internacional. De este modo Aena ha mejorado sus flujos de caja, obteniendo una mayor rentabilidad y reduciendo sus niveles de deuda. **Evolución del tráfico en el 2014** El número de pasajeros que han pasado por la red de aeropuertos de Aena,

Elemento	Obligaciones de información
	a 31 de diciembre de 2014 (acumulado) ha crecido un 4,5% en relación con el mismo período del año anterior, alcanzando la cifra de 195,9 millones, (8,5 millones de pasajeros más respecto al acumulado de diciembre de 2013). En noviembre de 2013 se produjo un cambio de tendencia en la evolución del tráfico que se ha consolidado a lo largo del 2014, ya que tras el crecimiento registrado en diciembre de 2014, se acumulan ya catorce meses de crecimiento consecutivo. El tráfico internacional sigue con la tendencia positiva registrada en 2013 (+2,1% frente a 2012) y a 31 de diciembre de 2014 acumulado (+5,7% frente al mismo periodo del 2013), superando la cifra de 136,4 millones de pasajeros. En lo que respecta al tráfico de pasajeros nacionales, desde julio de 2014 la tasa de variación se encuentra en cifras positivas. El tráfico nacional acumulado a septiembre alcanzó 44,9 millones de pasajeros, con un crecimiento del 1,5% respecto del mismo periodo de 2013. Tras registrar crecimientos tanto en octubre, noviembre y diciembre de 2014 (+5,3%, +1,8% y 3,1 en relación con el mismo período del año anterior, respectivamente) la tasa de crecimiento en los doce primeros meses del 2014 se sitúa en el +2,0% (frente al mismo periodo del año anterior) hasta alcanzar los 58,5 millones. Este crecimiento se debe al aumento del tráfico nacional fundamentalmente de los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Palma de Mallorca, Alicante-Elche y en los aeropuertos canarios. El número de operaciones acumuladas de la red, a 31 de diciembre de 2014 ha superado la cifra de 1,8 millones, lo que implica un crecimiento del +2,3% respecto al acumulado a 31 de diciembre del 2013. La variación mensual de operaciones acumuladas ha sido positiva desde marzo 2014. Teniendo en cuenta los incrementos de tráfico, anteriormente mencionados, junto con los mayores ingresos comerciales impulsados tanto por el crecimiento del tráfico como por las nuevas licitaciones y renegociaciones de contratos, se espera que los resultados operativos continúen con la tendencia mostrada durante el periodo enero-septiembre del año. La Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia (CNMC) ha publicado en fecha 17 de diciembre de 2014 una consulta pública para contar la opinión profesional de todos aquellos agentes interesados sobre los ajustes que se deben aplicar a los costes que se imputan a las actividades comerciales y aeronáuticas de los aeropuertos de Aena. En relación con dicha consulta pública, la CNMC aportó un informe en el que se propone que un determinado porcentaje de los costes considerados como aeronáuticos deberían considerarse como comerciales. El informe señala que con dicha metodología la base de costes regulatorios se vería disminuida en 100,1 millones de euros. Como consecuencia de la aplicación progresiva del dual till, este ajuste hubiera supuesto una variación aproximada de 40 millones de euros si se hubiese aplicado al proceso de aprobación de tarifas de 2015. El 14 de enero de 2015, el Ministerio de Fomento, órgano competente para la elaboración del DORA, remitió sus observaciones discrepando de las manifestadas por la CNMC en su consulta. En caso de aceptarse el ajuste propuesto por la CNMC en su consulta por parte del regulador, ello podría afectar de forma adversa al negocio, situación financiera y beneficios de Aena.
B.5	**Si el emisor es parte de un grupo, una descripción del grupo y la posición del emisor en el grupo.** El Emisor es una sociedad anónima que a fecha del presente Folleto está íntegramente participada por la Entidad Pública Estatal Enaire. Asimismo, el Emisor es la sociedad dominante de un grupo de sociedades integradas por ocho (8) sociedades dependientes y cinco (5) sociedades asociadas ("**Grupo Aena**" o "**Grupo**").
B.6	**En la medida en que tenga conocimiento de ello el emisor, el nombre de cualquier persona que directa o indirectamente, tenga un interés declarable, según el derecho nacional del emisor, en el capital o en los derechos de voto del emisor, así como la cuantía del interés de cada una de esas personas. En la medida en que sea del conocimiento del emisor, declarar si el emisor es directa o indirectamente propiedad o está bajo control de un tercero y de quién se trata, y describir el carácter de ese control.** A fecha del presente Folleto, el titular directo del 100% del capital social del Emisor es Enaire. No obstante, se hace constar que a fecha del Folleto, ya

Elemento	Obligaciones de información
	están seleccionados los inversores de referencia que serán en el momento de la Oferta accionistas de Aena siempre y cuando el Precio del Tramo para Inversores Cualificados no sea superior al precio máximo de adquisición (cap) ofertado por cada uno de los mencionados inversores de referencia. Los inversores de referencia y su participación en el capital social de Aena son los siguientes: - Alba Participaciones, S.A.U., sociedad de nacionalidad española, con domicilio social en la calle Castelló 77, 28006 Madrid, inscrita en el Registro Mercantil de Madrid al tomo 10047, folio 1, hoja M-160575y titular del N.I.F. número A-28363125, y perteneciente al grupo de Corporación Financiera Alba, S.A., ha resultado adjudicataria de 12.000.000 acciones, representativas de un ocho por ciento (8%) del capital social de Aena. - Faero España, S.L., sociedad de nacionalidad española, con domicilio social en la calle Príncipe de Vergara 135, 28002 Madrid, inscrita en el Registro Mercantil de Madrid al tomo 32700, folio 71, hoja M-588638 y titular del N.I.F. número B-87102240, y perteneciente al grupo de Ferrovial, S.A., ha resultado adjudicataria de 9.750.000 acciones, representativas de un seis con cinco por ciento (6,5%) del capital social de Aena. - TCI Luxembourg S.à r.l., sociedad de nacionalidad luxemburguesa, con domicilio social en 8 Avenue Charles de Gaulle, L-1653, Luxemburgo, inscrita en el Registro Mercantil de Luxemburgo y titular del N.I.F. número N0183791C, y Talos Capital Limited, sociedad de nacionalidad irlandesa, con domicilio social en Arthur Cox Building, Earlsfort, Terrace, Dublin 2, Irlanda, inscrita en el Registro Mercantil de Irlanda y titular del N.I.F. número N0072609A han resultado adjudicatarias conjuntamente de 9.750.000 acciones, representativas de un seis con cinco por ciento (6,5%) del capital social de Aena. En concreto, TCI Luxembourg S.à r.l. ha adquirido 6.435.000 acciones y Talos Capital Limited 3.315.000 acciones. En todo caso, tras la Oferta y la admisión, Enaire seguirá ostentando la mayoría del capital social y, por lo tanto, el control sobre Aena. Si los accionistas principales del emisor tienen distintos derechos de voto, en su caso.
B.7	**Información financiera fundamental histórica seleccionada relativa al emisor, que se presentará para cada ejercicio del período cubierto por la información financiera histórica, y cualquier período financiero intermedio subsiguiente, acompañada de datos comparativos del mismo período del ejercicio anterior, salvo que le requisito para la información comparativa del balance se satisfaga presentando la información del balance final del ejercicio.** La información financiera histórica correspondiente a los ejercicios finalizados a 31 de diciembre de 2011, 2012, 2013 ha sido auditada por Ernst &Young, S.L. y ha sido extraída de los estados financieros consolidados para los ejercicios anuales terminados el 31 de diciembre de 2011, 2012 y 2013 preparados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea (NIIF-UE, en adelante las "NIIF") y las interpretaciones CINIIF en vigor al 31 de diciembre de 2013 (que no difieren significativamente de las NIIF aplicables al Grupo existentes al cierre de los ejercicios 2012 y 2011), así como con la legislación mercantil aplicable a las entidades que preparan información financiera conforme a las NIIF, salvo por el tratamiento de los hechos posteriores a la fecha de formulación de las cuentas anuales consolidadas de cada uno de los ejercicios 2013, 2012, 2011 que implican cambios en las cuentas anuales por modificación de estimaciones (en adelante, "Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial"). Los hechos posteriores a partir de las respectivas fechas de formulación no se han ajustado en los correspondientes Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial consolidados con el propósito de mantener la coherencia con las cifras presentadas en las cuentas anuales consolidadas estatutarias de los ejercicios 2013 y 2012. Los hechos posteriores ocurridos desde la fecha de formulación de las últimas cuentas anuales consolidadas estatutarias correspondientes al ejercicio 2013 (24 de marzo de 2014) se presentan como desglose en la Nota 35 de los Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial y sus impactos se encuentran reflejados en los estados financieros intermedios resumidos consolidados correspondientes al periodo de nueve meses finalizado el 30 de

Elemento	Obligaciones de información
	septiembre de 2014, que han sido formulados el 15 de enero de 2015 por el Consejo de Administración de la Sociedad dominante de acuerdo con la NIC 34 sobre información financiera intermedia. Los estados financieros intermedios resumidos consolidados para el período terminado el 30 de septiembre de 2014 han sido objeto de un informe de revisión limitada por Ernst &Young, S.L. y han sido preparados de acuerdo con la NIC 34 ("**Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados**"). La siguiente tabla muestra las principales magnitudes de la **Cuenta de Resultados Consolidada para los ejercicios 2011, 2012 y 2013**:

(miles de euros)	31 Diciembre 2011	31 Diciembre 2012	31 Diciembre 2013	% Var. Dic.2011-Dic. 2012	% Var. Dic.2012-Dic. 2013
Ingresos ordinarios	2.405.659	2.598.474	2.876.762	8,0%	10,7%
Total Ingresos(1)	2.474.608	2.671.557	2.931.645	8,0%	9,7%
EBITDA(2)	869.416	1.054.423	1.559.520	21,3%	47,9%
EBITDA ajustado (3)	882.760	1.214.567	1.610.023	37,6%	32,5%
Margen EBITDA ajustado (% sobre ingresos totales)	35,7%	45,5%	54,9%	n.a.	n.a.
Resultado de explotación	35.273	221.002	741.788	526,5%	235,6%
Resultado financiero	(350.544)	(322.144)	(249.045)	(8,1%)	(22,7%)
Resultado del ejercicio atribuible al accionista de la dominante	(214.522)	(63.526)	596.655	(70,4%)	n.a.
Resultados (básicos y diluidos) por acción para el resultado del ejercicio	(1,43)	(0,42)	3,98	70,6%	n.a.

Fuente: Aena. Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial Auditados 2011, 2012 y 2013

(1) Total Ingresos: suma de ingresos ordinarios y de otros ingresos de explotación, trabajos realizados por la empresa para su activo, imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras y excesos de provisiones.

(2) EBITDA: resultado del ejercicio atribuible al accionista de la dominante antes de la amortización del inmovilizado, del resultado financiero, de la participación en el resultado de asociadas y del impuesto sobre las ganancias, o Earnings Before Interest, Tax, Depreciation and Amortization. Para una reconciliación entre el EBITDA y el resultado del ejercicio atribuible al accionista de la dominante véase la Nota 5 de los Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial para los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2011,2012 y 2013.

(3) EBITDA ajustado: durante el ejercicio 2013 el EBITDA calculado de la manera explicada anteriormente, se ajustó por los efectos ligados al Plan Social de Desvinculaciones Voluntarias por importe de 5.559 miles de euros y los deterioros y bajas de inmovilizado por importe de -56.062 miles de euros. Durante el ejercicio 2012 se ajustó por los costes ligados al Plan Social de Desvinculaciones Voluntarias por importe de -134.468 miles de euros y los deterioros y bajas de inmovilizado por importe de -25.676 miles de euros. Durante el ejercicio 2011 se ajustó por los deterioros y bajas de inmovilizado por importe de -13.344 miles de euros. Para una reconciliación entre el EBITDA ajustado y el resultado del ejercicio atribuible al accionista de la dominante véase la Nota 5 de los Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial para los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2011, 2012 y 2013.

La siguiente tabla muestra las principales magnitudes de la **Cuenta de Resultados Consolidada para los ejercicios intermedios correspondientes a los períodos de seis meses finalizados el 30 de junio de 2013 y 2014**:

(miles de euros)	30 de Junio de 2013 (no auditado)	30 de Junio de 2014	% Var. jun.14- jun.13
Ingresos ordinarios	2.214.629	2.328.522	5,1%
Total Ingresos(1)	2.252.833	2.394.152	6,3%
EBITDA(2)	1.271.496	1.460.245	14,8%
EBITDA ajustado (3)	1.267.771	1.463.204	15,4%

Elemento	Obligaciones de información

Margen EBITDA ajustado (% sobre ingresos totales)	56,3%	61,1%	n.a.
Resultado de explotación	658.155	852.690	29,6%
Resultado financiero	(191.485)	(341.802)	78,5%
Resultado del ejercicio atribuible al accionista de la dominante	341.406	371.055	8,7%
Resultados (básicos y diluidos) por acción para el resultado del ejercicio	2,28	2,47	8,3%

Fuente: Aena. Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados No Auditados a 30 de septiembre de 2014.

(1) Total Ingresos: suma de ingresos ordinarios y de otros ingresos de explotación, trabajos realizados por la empresa para su activo, imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras y excesos de provisiones.

(2) EBITDA: resultado del ejercicio atribuible al accionista de la dominante antes de la amortización del inmovilizado, del resultado financiero, de la participación en el resultado de asociadas y del impuesto sobre las ganancias, o Earnings Before Interest, Tax, Depreciation and Amortization. Para una reconciliación entre el EBITDA y el resultado del ejercicio atribuible al accionista de la dominante véase la Nota 5 de los Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados correspondientes al período de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2014.

(3) EBITDA ajustado: durante los primeros nueve meses de 2014 el EBITDA calculado de la manera explicada anteriormente, se ajustó por los efectos ligados al Plan Social de Desvinculaciones Voluntarias por importe de 1.230 miles de euros y los deterioros y bajas de inmovilizado por importe de -4.189 miles de euros. Durante los primeros nueve meses de 2013 se ajustó por los costes ligados al Plan Social de Desvinculaciones Voluntarias por importe de 5.341 miles de euros y los deterioros y bajas de inmovilizado por importe de -1.616 miles de euros. Para una reconciliación entre el EBITDA ajustado y el resultado del ejercicio atribuible al accionista de la dominante véase la Nota 5 de los Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados correspondientes al período de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2014.

A continuación se presenta una tabla con las principales magnitudes y ratios del **Estado de situación financiera consolidado a 31 de Diciembre de 2011, 2012 y 2013**:

Estado de situación financiera consolidado ejercicios 2011-2013

(miles de euros)	**31 de diciembre de 2011**	**31 de diciembre de 2012**	**31 de diciembre de 2013**	**% Var. dic. 11-dic. 12**	**% Var. dic. 12 dic. -13**
Activos no corrientes	16.524.804	16.274.440	15.822.785	(1,5%)	(2,8%)
Activos corrientes	421.648	442.588	622.553	5,0%	40,7%
Total activos	**16.946.452**	**16.717.028**	**16.445.338**	**(1,4%)**	**(1,6%)**
Total patrimonio neto	2.489.203	2.437.339	3.039.127	(2,1%)	24,7%
Total Deuda financiera (1)	12.199.341	12.085.682	11.473.861	(0,9%)	(5,1%)
Deuda financiera neta (2)	12.196.025	12.077.472	11.393.718	(1,0%)	(5,7%)

Fuente: Aena. Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial Auditados 2011, 2012 y 2013.

(1) Total Deuda financiera: Deuda financiera no corriente+ Deuda financiera corriente

(2) Deuda financiera neta: Total Deuda financiera-Total Efectivo y otros activos líquidos equivalentes y saldo deudor de cash pooling (posición deudora respecto de la tesorería centralizada).

A continuación se presenta una tabla con las principales magnitudes y ratios del Estado de Situación Financiera consolidado correspondientes al 30 de junio de 2014 y al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2013:

Elemento	Obligaciones de información

(miles de euros)	**31 de diciembre de 2013**	**30 de junio de 2014**	**% Var. jun- 14 dic- 13**
Activos no corrientes	15.822.785	16.129.514	1,9%
Activos corrientes	622.553	1.068.427	71,6%
Total activos	**16.445.338**	**17.197.941**	4,6%
Total patrimonio neto	3.039.127	3.412.325	12,3%
Total Deuda financiera (1)	11.473.861	10.914.469	(4,9%)
Deuda financiera neta (2)	11.393.718	10.406.235	(8,7%)

Fuente: Aena. Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados No Auditados a 30 de septiembre de 2014.

(1) Total Deuda financiera: Deuda financiera no corriente+ Deuda financiera corriente

(2) Deuda financiera neta: Total Deuda financiera-Total Efectivo y otros activos líquidos equivalentes y saldo deudor de cash pooling.

Se adjuntará una descripción narrativa de todo cambio significativo en la situación financiera del emisor y los resultados de sus operaciones durante o después del período cubierto por la información financiera histórica fundamental.

Respecto de los cambios significativos en la situación financiera Aena durante o después del período cubierto por la información financiera histórica fundamental es preciso mencionar que, como consecuencia de la aportación realizada por Enaire en favor de Aena de la totalidad de bienes, derechos, deudas y obligaciones afectos al desarrollo de las actividades aeroportuarias, Enaire y Aena firmaron el 1 de julio de 2011 un contrato de reconocimiento de deuda por el que Aena reconocía formalmente adeudar a Enaire la cantidad de 11.673 millones de euros que representaban aproximadamente el 94,9% del endeudamiento. A septiembre de 2014, Aena responde frente a Enaire del pago 10.754 millones de euros que equivale a aproximadamente el 95,8% de la deuda de Enaire con las entidades financieras.

En el marco del proceso de apertura del capital social de Aena a inversores privados, y con la finalidad de hacer compatibles con dicho proceso los acuerdos de financiación y acuerdos de cobertura suscritos con la totalidad de las entidades financieras, con fecha de 29 de julio de 2014 Enaire, Aena y las respectivas entidades financieras han acordado la novación modificativa y no extintiva de los correspondientes acuerdos de financiación cuyas características principales son:

(i) el carácter solidario de Enaire y Aena con respecto a los acuerdos de financiación;
(ii) eliminación de cláusulas limitativas a la transmisión de acciones y de la venta de un porcentaje superior al 49%;
(iii) mantenimiento de la estructura vigente del Contrato de Reconocimiento de Deuda con las obligaciones de pago de Aena hacia Enaire;
(iv) la unificación de las cláusulas que restringen la disposición de activos;
(v) la obligatoriedad del cumplimiento de ciertos ratios financieros sobre la base de los estados financieros consolidados de Aena;
(vi) la permisibilidad en el otorgamiento de ciertas garantías reales sobre activos internacionales en operaciones de financiación internacionales sin recurso a Aena; y
(vii) se unifican ciertas cláusulas con el fin de calificar los eventos en los que los contratos de financiación podrían ser objeto de vencimiento anticipado como consecuencia de impagos derivados de las relaciones comerciales de Aena.

Respecto de los cambios significativos en los resultados operativos de Aena durante o después del período cubierto por la información financiera histórica fundamental es preciso mencionar que en el ejercicio 2011, 2012, 2013 y en el periodo enero-septiembre del 2014 los resultados obtenidos y reflejados en las tablas de cuentas de resultados anteriores son debidos desde el punto de vista de los ingresos a un incremento de las tarifas aeroportuarias, un aumento de los ingresos comerciales y a la renegociación de nuevas licitaciones de concursos; y desde el punto de vista de los gastos a la reducción de los mismos consecuencia del plan de eficiencia aeroportuaria

Elemento	Obligaciones de información

en aras a reducir los gastos de los aeropuertos en pérdidas, al plan de desvinculaciones voluntarias y a la reducción del volumen de inversiones que han hecho que se genere suficiente caja en Aena reduciendo la deuda y cumpliendo con los compromisos existentes.

Como hechos significativos acaecidos con posterioridad al período cubierto por la información financiera histórica destacan las tres sentencias del Tribunal Superior de Justicia de Madrid en materia de expropiación en virtud de las que se reconoce a los reclamantes el derecho a la retasación de las parcelas expropiadas para la ampliación del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. La cuantía total reclamada por los expropiados asciende aproximadamente a 1.910 millones de euros de los que Aena ha provisionado en el balance de cierre del período finalizado el 30 de Septiembre de 2014 la cantidad de 759 millones de euros en concepto de retasación del justiprecio y 159 millones de euros en concepto de intereses de demora, teniendo un impacto en el resultado de Aena antes de impuestos de dicho período de 159 millones, por los intereses demora mencionados.

B.8	**Información financiera seleccionada pro forma, identificada como tal.** No procede. No se ha incluido información financiero pro forma.
B.9	**Si se realiza una previsión o estimación de los beneficios, indicar la cifra.** No procede. Aena ha optado por no incluir ninguna previsión o estimación de beneficio.
B.10	**Descripción de la naturaleza de cualquier salvedad en el informe de auditoría sobre la información financiera histórica.** Los informes de auditoría relativos a los Estados Financieros Consolidados de Propósito Especial del Grupo Aena para los ejercicios 2011, 2012, 2013 no contienen salvedades. El informe sobre la revisión limitada de los Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados para el periodo enero-septiembre de 2014 no contiene salvedades.
B.11	**Si el capital de explotación no es suficiente para los actuales requisitos del emisor, inclúyase explicación.** Aena considera que el capital circulante de que dispone en la actualidad es suficiente para atender las necesidades de negocio previstas por Aena para los próximos 12 meses.

Sección C. Valores

Elemento	Obligaciones de información
C.1	**Descripción del tipo y de la clase de valores ofertados y/o admitidos a cotización, incluido, en su caso, el número de identificación del valor.** Los valores que se ofrecen son hasta 42.000.000 acciones ordinarias de Aena de 10 euros de valor nominal cada una de ellas, de una única clase y serie, que atribuirán a sus titulares plenos derechos políticos y económicos, representativas del 28% del capital social del Emisor ("**Acciones**"). La oferta inicial de las Acciones ("**Oferta**") será de hasta 38.181.818 acciones ordinarias de 10 euros de valor nominal cada una de ellas, representativas aproximadamente del 25,45% del capital social de Aena (que supone un 90% del importe inicial de la Oferta). El importe inicial de la Oferta podrá ampliarse en el supuesto de que se ejercite la opción de green shoe por un importe de hasta 3.818.182 acciones de 10 euros de valor nominal cada una de ellas, representativas aproximadamente del 2,55% del capital social de Aena (que supone un 10% del importe inicial de la Oferta). En todo caso, tras la Oferta y la admisión, Enaire seguirá ostentando la mayoría del capital social y, por lo tanto, el control sobre Aena. La Agencia Nacional de Codificación de Valores Mobiliarios, entidad dependiente de la CNMV, con ocasión de la inscripción en los registros oficiales de la CNMV de la Nota sobre los Valores, asignará un código ISIN a

	las nuevas Acciones.
C.2	**Divisa de la emisión de los valores.** Las acciones de Aena están denominadas en euros (€).
C.3	**Número de acciones emitidas y desembolsadas totalmente, así como las emitidas pero aún no desembolsadas en su totalidad. Indicar el valor nominal por acción, o que las acciones no tienen ningún valor nominal.** A la fecha del Folleto, el capital social de Aena es de mil quinientos millones de euros (1.500.000.000 euros) y se halla representado por ciento cincuenta millones de acciones (150.000.000) de diez euros (10 €) de valor nominal cada una, pertenecientes a una única clase y serie. El capital social se halla íntegramente suscrito y desembolsado.
C.4	**Descripción de los derechos vinculados a las acciones.** Las Acciones otorgarán a sus titulares los derechos previstos para los accionistas en la LSC y en los Estatutos Sociales de Aena; tales como (i) derecho a participar íntegramente en los dividendos que se acuerden repartir; (ii) derecho de asistencia y voto en la Junta General de accionistas de Aena; (iii) derecho de suscripción preferente en las ofertas de suscripción de valores de la misma clase; (iv) derecho de participación en los beneficios sociales de Aena; y (v) derecho de participación en cualquier excedente en caso de liquidación.
C.5	**Descripción de cualquier restricción sobre la libre transmisibilidad de los valores.** Los Estatutos Sociales de Aena no contienen restricciones a la libre transmisibilidad respecto de las acciones representativas de su capital social actualmente en circulación.
C.6	**Indicación de si los valores ofertados son o serán objeto de una solicitud de admisión a cotización en un mercado regulado e indicación de todos los mercados regulados en los que los valores son o serán cotizados.** Se solicitará la admisión a negociación oficial de la totalidad de las Acciones del Emisor en las Bolsas de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia, así como su inclusión en el Sistema de Interconexión Bursátil (SIBE), incluidas las Acciones que se emitan como consecuencia de la Oferta. Conforme al calendario previsto, la admisión a negociación de las Acciones tendrá lugar el 11 de febrero de 2015 (la "**Fecha de Admisión**").
C.7	**Descripción de la política de dividendos** Aena ha adoptado una política de distribución del 50% del beneficio neto de cada ejercicio siendo la primera distribución con cargo a los resultados del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015.

Sección D. Riesgos

Elemento	Obligaciones de información
D.1	**Información fundamental sobre los principales riesgos específicos del emisor o de su sector de actividad** **Riesgos relacionados con Aena y su negocio:** • El negocio de Aena está directamente relacionado con los niveles de tráfico de pasajeros y de operaciones aéreas. • Aena puede verse afectada por desarrollos (económicos y financieros) negativos en España y otros países. • Aena opera en un entorno competitivo tanto respecto de otros aeropuertos, como respecto de otros medios de transporte que pueden afectar a sus ingresos. • Aena se enfrenta a riesgos derivados de la concentración de las aerolíneas y depende de los ingresos de sus dos principales aeropuertos. • Aena está expuesta a ciertos riesgos relacionados con la actividad comercial como consecuencia de que los ingresos están vinculados a las ventas generadas por la actividad comercial. • Aena depende de los servicios prestados por terceros en las operaciones de sus aeropuertos pudiendo tener un impacto en la actividad de Aena. • Los conflictos laborales podrán tener un impacto en las actividades de Aena. • Aena depende de las tecnologías de la información y comunicaciones, y los sistemas e infraestructuras se enfrentan a ciertos riesgos incluidos los riesgos propios de la ciberseguridad. • Aena está expuesta a riesgos relacionados con la operación en los aeropuertos (seguridad operacional y física). • Sucesos como atentados terroristas, guerras o epidemias globales podrían tener un impacto negativo en el tráfico aéreo internacional. • Aena está expuesta al riesgo de un accidente importante de aviación. • Los desastres naturales y las condiciones meteorológicas podrían afectar de forma adversa al negocio. • La cobertura de seguro podría ser insuficiente. • La actividad internacional de Aena está sujeta a riesgos asociados al desarrollo de operaciones en terceros países y al hecho de que las perspectivas de rentabilidad puedan no ser las esperadas. • La rentabilidad de Aena podría verse afectada si no es capaz de mantener sus actuales niveles de eficiencia. • Aena podría tener que abandonar la explotación de la base aérea abierta al tráfico civil de Murcia-San Javier. • Aena está expuesta a riesgos relacionados con su endeudamiento cuyas obligaciones pueden llegar a limitar la actividad de Aena y la posibilidad de acceder a financiación, distribuir dividendos o realizar sus inversiones, entre otros. • Aena está, y podrá continuar estando en el futuro, expuesta a un riesgo de pérdida en los procedimientos judiciales o administrativos en los que está incursa. • Cambios en la legislación fiscal podrían dar lugar a impuestos adicionales u otros perjuicios para la situación fiscal de Aena. • El Gobierno de Canarias ha manifestado su intención de solicitar la competencia ejecutiva sobre la gestión de los aeropuertos canarios. • La Generalitat de Cataluña ha solicitado a la Comisión Europea pronunciamiento sobre la adecuación o no al derecho comunitario del régimen aeroportuario recogido en la Ley 18/2014. **Riesgos relacionados con la regulación del negocio de Aena:** • Aena es una sociedad mercantil estatal y como tal, su capacidad de gestión puede verse limitada. • La alta dirección de Aena, por sus características de sociedad mercantil estatal, está sujeta al régimen retributivo público. • Aena opera un sector regulado y cambios o desarrollos futuros en la normativa aplicable pueden tener impactos negativos en los ingresos, resultados operativos y posición financiera de Aena. • La obligación de obtener la certificación de cumplimiento del Reglamento (UE) nº. 139/2014 podría requerir ejecutar inversiones superiores a las previstas y disminuir o impedir la operatividad de uno o más aeropuertos de la red de Aena. • La normativa para la protección del medioambiente podría limitar las actividades o el crecimiento de los aeropuertos de Aena, y/o requerir importantes desembolsos. **Riesgos relacionados con la estructura accionarial de Aena:** • El principal accionista de Aena es una compañía perteneciente al Estado Español. El Estado Español continuará teniendo el control de las operaciones de Aena y sus intereses podrán diferir de aquellos de los demás accionistas.
D.2	**Información fundamental sobre los principales riesgos específicos de los valores.** • No existe un mercado de negociación para las acciones de la Sociedad, y no puede garantizarse que se desarrolle un mercado de negociación activo. • No puede garantizarse que el precio de la Oferta se corresponda con el precio de cotización de las acciones tras la misma. • Futuras ventas de acciones podrían tener un efecto adverso sobre el precio de mercado de las acciones de Aena. • El precio de las acciones de Aena podría ser volátil y estar sujeto a repentinos y significativos descensos. • No puede asegurarse la distribución de dividendos en un futuro. • La Oferta quedará automáticamente revocada en caso de no admisión a negociación de las acciones de Aena. • Accionistas en países con divisa distinta a la del euro están expuestos a riesgos de tipo de cambio. • Los accionistas de algunas jurisdicciones fuera de España podrían no ser capaces de ejercitar sus derechos de suscripción preferente para la adquisición de nuevas Acciones. • Puede ser difícil para los accionistas fuera de España realizar notificaciones judiciales o ejecutar sentencias extranjeras contra la Sociedad y los Consejeros. • Las acciones ofertadas no serán libremente transferibles en Estados Unidos.

Sección E. Oferta

Elemento	Obligaciones de información
E.1	**Ingresos netos totales y cálculo de los gastos totales de la oferta, incluidos los gastos estimados aplicados al inversor por el emisor o el oferente.** Se espera que el importe efectivo de la Oferta, tomando como referencia la banda de precios indicativa y no vinculante (la "Banda de Precios") (de entre 43 y 55 euros por acción, sea de entre 1.642 y 2.100 millones de euros (tomando en consideración el importe inferior y el superior de la Banda de Precios) si no se ejercita la opción de *green shoe* y de entre 1.806 y 2.310 millones de euros (tomando en consideración los mismos importes) si se ejercita la opción de *green shoe*. Dada la dificultad de precisar exactamente su importe definitivo a la fecha de la presente Nota de Síntesis, una previsión aproximada, a efectos meramente indicativos, de los gastos relacionados con la Oferta y la admisión a cotización sería de entre 17,85 y 18,55 millones de euros (sin ejercitar la opción de *green shoe*, asumiendo que no haya redistribución entre tramos y tomando como referencia un precio de 49 euros por cada acción (precio medio de la Banda de Precios)). Enaire no repercutiría ningún gasto a ningún inversor en relación con la oferta.
E.2.a	**Motivos de la oferta, destino de los ingresos, previsión del importe neto de los ingresos.** La Oferta tiene como finalidad, fundamentalmente: (i) ampliar la base accionarial del Emisor de modo que se consiga la difusión necesaria para la admisión a negociación oficial de las acciones en las Bolsas de Valores de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia y su integración en el Sistema de Interconexión Bursátil (SIBE o Mercado Continuo); (ii) facilitar el acceso del Emisor a financiación para el futuro crecimiento del Grupo Aena; (iii) potenciar el prestigio, la transparencia y la imagen de marca del Grupo Aena como consecuencia de su condición de sociedad cotizada; (iv) ofrecer liquidez a los accionistas de Aena mediante la negociación de las acciones

de Aena en las Bolsas de Valores de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia; y (v) monetizar parte de la participación de Enaire en Aena manteniendo su control.

En todo caso, y por la estructura de la Oferta, Aena no ingresará importe alguno.

E.3 **Descripción de las condiciones de la oferta**

La Oferta en su conjunto está dividida en dos tramos: Tramo Minorista (dividido en Subtramo Minorista General y Subtramo para Empleados) y Tramo para Inversores Cualificados. Los empleados a los que se dirige la Oferta son los de Aena, Enaire y Aena Internacional.

Al Tramo Minorista se le asignan inicialmente 3.818.182 acciones, que representan el 10% del número de acciones objeto de la Oferta (sin incluir la opción de compra *green shoe*). El 10% de la cantidad total asignada inicialmente al Tramo Minorista (esto es, 381.818 acciones) se asignará al Subtramo para Empleados. Por tanto, al Tramo para Inversores Cualificados se le asignan inicialmente 34.363.636 acciones, que representan el 90% del número de acciones objeto de la Oferta (sin incluir la opción de compra *green shoe*).

No obstante lo anterior, el número de acciones asignadas a cada uno de los Tramos podrá verse modificado en función de la redistribución entre Tramos que el Accionista Oferente pueda llevar a cabo. En todo caso, el tamaño del Tramo para Inversores Cualificados no podrá ser, en ningún caso, inferior al 40% del importe total de la Oferta.

El importe mínimo por el que podrán formularse Mandatos o Solicitudes en el Subtramo Minorista General será de 1.500 euros y el importe máximo será de 200.000 euros ya se trate de Mandatos no revocados, de Solicitudes o de la suma de ambos. Los Mandatos presentados en el Subtramo para Empleados deberán tener un importe mínimo de 1.500 euros y un importe máximo de 15.000 euros. Finalmente, las Propuestas de compra en el Tramo para Inversores Cualificados no podrán tener un importe inferior a 100.000 euros; no existe un importe máximo para la formulación de las Propuestas de compra en este Tramo.

Al solo objeto de que los inversores dispongan de una referencia para la formulación de sus peticiones de compra, vista la propuesta de banda de precios formulada por los Coordinadores Globales, Enaire ha establecido una Banda de Precios indicativa y no vinculante para las acciones de Aena objeto de la presente Oferta, de entre 43 y 55 euros por acción.

La Banda de Precios implica asignar a Aena una capitalización bursátil de la totalidad de sus acciones de entre 6.450 y 8.250 millones de euros, aproximadamente.

El calendario inicialmente previsto para cada uno de los Tramos y Subtramos de la Oferta es el siguiente:

Subtramo Minorista General y Subtramo para Empleados

Actuación	Fecha
Firma del Contrato de Colocación del Tramo Minorista	22 de enero de 2015
Registro del Folleto Informativo por la CNMV	23 de enero de 2015
Inicio del Periodo de Formulación de Mandatos de compra Inicio del Periodo de Revocación de Mandatos de compra	26 de enero de 2015
Fin del Periodo de Formulación de Mandatos de compra Fijación del Precio Máximo Minorista	3 de febrero de 2015
Inicio del Periodo de Solicitudes Vinculantes de compra	4 de febrero de 2015
Fin del Periodo de Solicitudes Vinculantes de compra Fin del Periodo de Revocación de Mandatos de compra	6 de febrero de 2015
Asignación definitiva de acciones al Tramo Minorista	7 de febrero de 2015
Realización del prorrateo	Hasta el 8 de febrero de 2015 (incluido)
Fijación del Precio Minorista	9 de febrero de 2015
Adjudicación de acciones a inversores ("**Fecha de la Operación**")	10 de febrero de 2015
Admisión a negociación oficial	11 de febrero de 2015
Liquidación de la Oferta	13 de febrero de 2015

Tramo para Inversores Cualificados

Actuación	Fecha
Registro del Folleto por la CNMV	23 de enero de 2015
Inicio del Periodo de Prospección de la Demanda (book-building) en el que se formularán Propuestas de compra por los inversores	26 de enero de 2015
Fin del Periodo de Prospección de la Demanda	9 de febrero de 2015
Fijación del Precio del Tramo para Inversores Cualificados de la Oferta Selección de Propuestas de compra Firma del Contrato de Aseguramiento del Tramo para Inversores Cualificados Inicio del plazo de confirmación de Propuestas de compra	9 de febrero de 2015
Finalización del plazo de confirmación de Propuestas de compra Adjudicación de acciones a inversores y Fecha de Operación	10 de febrero de 2015
Admisión a negociación oficial	11 de febrero de 2015
Liquidación de la Oferta	13 de febrero de 2015
Fin del periodo de estabilización	11 de febrero de 2015

Subtramo Minorista General

La formulación, recepción y tramitación de los Mandatos y Solicitudes del Subtramo Minorista General deberán presentarse exclusivamente ante alguna de las Entidades Colocadoras del Tramo Minorista (o sus Entidades Colocadoras Asociadas o representantes), donde el inversor deberá abrir (o tener abiertas) una cuenta corriente y una cuenta de valores. Se podrán presentar además por vía telefónica, telemática, y a través de teléfonos móviles con acceso internet, siempre que la Entidad Colocadora en cuestión acepte dichos procedimientos. No más tarde del 10 de febrero de 2015 se procederá a la asignación definitiva de las acciones tanto en este Subtramo con en el Subtramo para Empleados. Los Mandatos serán revocables, en su totalidad, pero no parcialmente, hasta las 14:00 horas de Madrid del día 6 de febrero de 2015 (dentro del horario de atención al público que tenga establecido la Entidad Colocadora del Tramo Minorista ante la que se presente el Mandato). Las Solicitudes y los Mandatos, a partir de las 14:00 horas de Madrid del día 6 de febrero de 2015 se considerarán irrevocables, salvo en el caso de presentación de suplemento al Folleto, en cuyo caso existiría el derecho de revocación durante un plazo no inferior a dos días hábiles desde la presentación del suplemento.

Subtramo para Empleados

El Mandato o la Solicitud del Subtramo para Empleados habrá de formularse ante las Entidades Tramitadoras, en el modelo que facilite cada una de dichas Entidades, acompañado del documento que justifica la condición de empleado que estará disponible en la intranet corporativa de Aena y Enaire. Los Mandatos o Solicitudes sólo podrán ser unipersonales y los empleados sólo podrán presentar un Mandato o Solicitud en este Subtramo (sin perjuicio de poder presentar Mandatos y/o Solicitudes en el Subtramo Minorista General). El Precio Minorista de Empleados será el Precio Minorista de la Oferta con un descuento del 10% (redondeado por exceso o por defecto al céntimo de euro más próximo). **No obstante lo anterior, tal y como se explica a continuación, debe tenerse en cuenta que (i) el mencionado descuento se compensará con el total de retribuciones a percibir por el trabajador de tal forma que no suponga incremento retributivo; y (ii) la retribución en especie que supone el descuento en el precio se considerará rendimiento del trabajo gravable. Por tanto, la existencia del mencionado descuento no implica que, en lo que al precio se refiere, la suscripción de acciones mediante los Mandatos y Solicitudes realizados en este Subtramo sea más favorable que la suscripción mediante los Mandatos y Solicitudes que se pueden hacer en el Subtramo Minorista General.** Salvo que los empleados (conjuntamente con sus cónyuges o familiares hasta segundo grado) no tengan una participación, directa o indirecta, en la sociedad en la que prestan sus servicios superior al 5%, y los títulos se mantengan durante al menos tres años, dicho descuento tendrá la consideración de retribución en especie y estará sometido a los límites de masa salarial establecidos en la normativa presupuestaria y, en concreto, en las leyes anuales de presupuestos del Estado, y por tanto se compensará con el total de retribuciones a percibir por el trabajador, de tal forma que no suponga incremento retributivo. A fecha de este Folleto, y salvo que se modifique la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2015, ello implica que el importe del descuento de que se beneficie cada empleado le será deducido de su última nómina del año, o en caso de ser insuficiente ésta, de las últimas nóminas, de modo que el empleado no tendrá un aumento salarial como consecuencia del referido descuento. Así, por ejemplo, si un empleado presenta un Mandato o Solicitud en este Subtramo por el importe máximo permitido, esto es, 15.000 euros, el descuento que le resultaría de aplicación sería de 1.500 euros (10% de 15.000 euros). Esos 1.500 euros serían deducidos de su última nómina del año, siempre y cuando dicha nómina tuviera un importe igual o superior a 1.500 euros. Si el importe de la última nómina fuera inferior a 1.500 euros, el exceso sobre dicha cantidad le sería deducido al empleado de su nómina anterior. Estas deducciones de la nómina no serían de aplicación en caso de que antes de fin de año se modificara la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2015 a fin de exonerar a los empleados que participen en la presente Oferta de los límites salariales actualmente recogidos en dicha Ley. En este sentido, dado que no será de aplicación la exención prevista para entregas de acciones a trabajadores por no cumplirse todos los requisitos legales para ello, la retribución en especie que supone el descuento en el precio se considera rendimiento del trabajo gravable, lo que supondría la obligación de realizar un ingreso a cuenta del IRPF. Esto podría tener un impacto en el cálculo del tipo de retención aplicable al trabajador en cada caso (i.e. se trataría de un supuesto de regularización del tipo de retención al alza, motivada por el aumento de retribución total anual por la entrega de acciones con descuento). Si finalmente no se modifica la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2015, y por tanto se debe practicar la deducción del descuento en la última (o últimas) nómina(s) del año, podría producirse un nuevo supuesto legal de regularización del tipo de retención (esta vez a la baja), de forma que el efecto sería neutral para el trabajador (i.e. con motivo de la entrega de acciones no se habría practicado retención o ingreso a cuenta excesivo en términos anuales). Para poder disfrutar de este descuento, los empleados deberán mantener las acciones de Aena adquiridas en el contexto del Subtramo para Empleados en propiedad hasta transcurridos 180 días desde la fecha de admisión a negociación de las acciones de Aena. Los Mandatos y Solicitudes realizados por empleados

	dentro del Subtramo para Empleados se atenderán íntegramente. Si fuese necesario, el Accionista Oferente podría reducir el Tramo para Inversores Cualificados con la finalidad de atender todos los Mandatos y todas las Solicitudes realizados por empleados dentro de este Subtramo. Los Mandatos serán revocables, en su totalidad, pero no parcialmente, hasta las 14:00 horas de Madrid del día 6 de febrero de 2015 (dentro del horario de atención al público que tenga establecido la Entidad Colocadora del Tramo Minorista ante la que se presente el Mandato). Las Solicitudes se considerarán irrevocables, salvo en el caso de presentación de suplemento al Folleto, en cuyo caso existiría el derecho de revocación durante un plazo no inferior a dos días hábiles desde la presentación del suplemento. Tramo para Inversores Cualificados Las Propuestas sólo podrán formularse ante alguna de las Entidades Aseguradoras y únicamente constituyen una indicación de interés, sin que tengan carácter vinculante. Las Entidades Aseguradoras podrán exigir provisión de fondos. Tras la fijación del Precio del Tramo para Inversores Cualificados, las Entidades Coordinadoras Globales prepararán una propuesta de adjudicación que presentarán al Accionista Oferente, quien aceptará, total o parcialmente, o rechazará estas Propuestas a su entera discreción y sin necesidad de motivación alguna. Las Entidades Coordinadoras Globales comunicarán a cada una de las Entidades Aseguradoras el precio por acción, el número de acciones definitivamente asignado a este Tramo y la relación de Propuestas seleccionadas de entre las recibidas de dicha Entidad Aseguradora. Tras esto, se abrirá el proceso de confirmación de Propuestas, que una vez confirmadas, serán irrevocables y se convertirán en órdenes de compra en firme.
E.4	**Descripción de cualquier interés que sea importante para la emisión/oferta, incluidos los conflictivos.** El Emisor desconoce la existencia de cualquier vinculación o interés económico significativo entre las Entidades Coordinadoras Globales, Entidades Colocadoras y las Entidades Aseguradoras con Aena distintas a las que son objeto de la presente Oferta. Sin perjuicio de lo anterior, Aena es co-acreditada frente a algunas de las Entidades Colocadoras y Entidades Aseguradoras (en concreto, Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A., Banco de Sabadell, S.A., Bankinter, S.A., Bankia, S.A., Banco Popular Español, S.A., Banco Santander, S.A., Société Générale, Unicaja Banco, S.A. y Targo Bank, S.A.) en virtud del contrato de Reconocimiento de Deuda y de las novaciones de los Acuerdos de Financiación.
E.5	**Nombre de la persona o de la entidad que se ofrece a vender el valor. Acuerdos de no enajenación: partes implicados; e indicación de período de bloqueo.** Enaire es la única entidad que ofrece las Acciones. Las Entidades Colocadoras de la Oferta, junto con sus respectivas Entidades Colocadoras Asociadas, son Merrill Lynch International, Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A. (y su Entidad Colocadora Asociada Unoe Bank, S.A.), Goldman Sachs International, Morgan Stanley & Co. International plc, Banco Santander, S.A. (y sus Entidades Colocadoras Asociadas Santander Investment, S.A., Santander Investment Bolsa, SV, S.A.U., Open Bank, S.A.), HSBC Bank plc, J.P. Morgan Securities plc, Crédit Agricole Corporate and Investment Bank, Société Générale, RBC Europe Limited, Banca March, S.A., Banco de Caja España de Inversiones, Salamanca y Soria, S.A., Banco Cooperativo Español, S.A. (y sus Entidades Colocadoras Asociadas Caja Rural "Ntra. Madre del Sol" de Adamuz, Caja Rural de Albal, Caja Rural "San Jose" de Alcora, Caixa Rural d'Algemesi, Caja Rural "San Jose" de Almassora, Caja Rural de Almendralejo, Caja Rural de Extremadura, Caja Rural de Baena, Ntra. Sra. de Guadalupe, S.C.Cdto. Andaluza, Caixa Rural Benicarlo, Caja Rural de Betxi, Caja Rural de Burgos, Segovia, Fuentepelayo y Castelladans, Caja Rural "Ntra. Sra. del Campo" de Cañete de las Torres, Caja Rural de Casas Ibañez, Caja Rural de Córdoba, Caja Rural Regional San Agustin de Fuente Alamo Murcia, Caja Rural de Gijon, Caja Rural de Granada, Caja Rural de l'Alcudia, Caixa Rural les Coves de Vinromá, Coop. Cdto. Val., Caixa Rural Galega, Caja Rural de Jaen, Caja Rural Comarcal de Mota del Cuervo, Caja Rural "Ntra. Sra. del Rosario" de Nueva Carteya, Caja Rural "Ntra. Sra. de la Esperanza" de Onda, Caja Rural Central, Caja Rural de Asturias, Caja Rural de Navarra, Caixa Popular, Caixa Rural, Caja Rural de Salamanca, Caja Siete, Caja Rural, scc, Caja Rural del Sur, Caja Rural de Soria, Caja Rural de Teruel, Caja Rural de Albacete, Ciudad Real y Cuenca "Globalcaja", Caja Rural Castilla-La Mancha, Caja Rural de Utrera, Caja Rural la Vall "San Isidro", Caja Rural de Villamalea, Caixa Rural Vinaros, Caja Rural de Zamora, Caja Rural de Aragón), Banco de Sabadell, S.A., Banco Mare Nostrum, S.A., Banco Mediolanum, S.A., Banco Popular Español, S.A. (y sus Entidades Colocadoras Asociadas Banco Pastor, S.A., Bancopopular-e, S.A., Popular Banca Privada, S.A., Targobank, S.A. y Popular Bolsa, S.V.,S.A.), Bankia, S.A., Bankinter, S.A. (y su Entidad Colocadora Asociada Mercavalor, S.V., S.A., BEKA Finance, Sociedad de Valores, S.A., Caixabank, S.A., Caja Laboral Popular Cooperativa de Crédito, CECABANK, S.A. (y sus Entidades Colocadoras Asociadas , Ahorro Corporación, S.A., Banco Castilla la Mancha, S.A., Catalunya Banc, S.A., Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Ontinyent, Colonya Caixa de Estalvis de Pollensa, ABANCA Corporación Bancaria, S.A. y Liberbank, S.A.), GVC Gaesco Sociedad de Valores, S.A., Ibercaja Banco, S.A., Norbolsa, S.V., S.A. (y sus Entidades Colocadoras Asociadas Kutxabank S.A., Cajasur Banco S.A.U. y Caja de Crédito de los Ingenieros, Sociedad Cooperativa de Crédito), Renta 4 Banco, S.A. (y su Entidad Colocadora Asociada ING BANK NV, Sucursal en España), y Unicaja Banco, S.A. (y su Entidad Colocadora Asociada Unicorp Patrimonio, S.V., S.A.). El Accionista Oferente y el Emisor tienen un compromiso de no disposición (lock-up agreement) derivado del Contrato de Aseguramiento. Desde la firma del Contrato de Aseguramiento y por un período de 180 días desde la fecha de admisión a negociación de las acciones de Aena en las Bolsas de Valores españolas, ni el Oferente ni el Emisor podrán sin la previa autorización por escrito de las Entidades Aseguradoras: (i) emitir, ofrecer, pignorar, vender, anunciar la intención o compromiso de vender, vender ninguna opción o contrato de compra, comprar ninguna opción o contrato de venta, otorgar ninguna opción, derecho o warrant para comprar, prestar, pignorar o de cualquier otro modo transferir o disponer, directa o indirectamente, de acciones de Aena o cualquier otro valor convertible en, ejercitable o canjeable por acciones de Aena, o presentar ninguna solicitud de registro bajo la US Securities Act en relación con las acciones anteriores, todo ello ya sea directa o indirectamente; o (ii) contratar ninguna permuta (swap) o cualquier otro acuerdo o transacción que transfiera, en su totalidad o en parte, directa o indirectamente, cualquiera de los derechos económicos asociados a la propiedad de las acciones de Aena, e independientemente de que cualquier permuta (swap) u operación de las descritas en los apartados (i) y (ii) anteriores se liquide mediante la entrega de acciones de Aena o de cualquier valor convertible en, ejercitable o canjeable por acciones de Aena, por diferencias (en efectivo) o de cualquier otro modo. Estos compromisos de no disposición de Aena no se aplicarán, sin embargo, a la emisión de acciones de Aena, a las opciones para adquirir acciones de Aena u otros beneficios otorgados en relación con algún plan de beneficios para empleados de los descritos en el Folleto o en los documentos de la Oferta. Igualmente, estos compromisos de no disposición de Enaire no se aplicarán, sin embargo, a la transmisión de acciones de Aena (a) en virtud de la presente Oferta (incluyendo el Tramo Minorista) y la venta a los Inversores de Referencia, (b) objeto del préstamo de valores concedido por Enaire a las Entidades Coordinadoras Globales, (c) en virtud de la opción de compra otorgada por Enaire a las Entidades Aseguradoras por sobre-adjudicación regulada en el Contrato de Aseguramiento del Tramo para Inversores Cualificados, (d) realizadas a favor de cualquier otra sociedad o entidad dentro del sector público, siempre que el adquirente de dichas acciones acepte quedar vinculado por los mismos compromisos de no disposición aquí descritos por el plazo de tiempo restante hasta que se cumplan los 180 días arriba descritos, y (e) en el marco de una oferta pública de adquisición de las acciones de Aena. Cada uno de los Inversores de Referencia, de conformidad con los términos del Contrato de Compraventa por el que han adquirido la participación en el Emisor indicada en el apartado E.4 anterior, ha adquirido el compromiso de mantener su participación en Aena durante el plazo de un año desde la fecha de admisión a negociación de las acciones de Aena en las Bolsas de Valores españolas.

E.6	**Cantidad y porcentaje de la dilución inmediata resultante de la oferta** Enaire, en virtud de la Oferta, y si esta se coloca íntegramente, reducirá su participación al 51% del capital social de Aena.
E.7	**Gastos estimados aplicados al inversor por el emisor o el oferente.** No se prevé que existan gastos ni comisiones que el Emisor o el Accionista Oferente vayan a repercutir la inversión en relación con la oferta. No obstante lo anterior, las entidades depositarias de las Acciones podrán establecer de acuerdo con la legislación vigente, las comisiones y gastos repercutibles al tenedor de las Acciones en concepto de administración y/o custodia que libremente determinen, y que en su momento hayan sido comunicadas al Banco de España y/o a la CNMV como organismo superior. Dichas comisiones y gastos repercutibles se podrán consultar en los correspondientes folletos de tarifas de gastos y comisiones que legalmente están obligadas a publicar las entidades sujetas a la supervisión de Banco de España y de la CNMV. Estos folletos de tarifas se pueden consultar en los organismos superiores mencionados.