

## **FTEJEREZ. EL TRATAMIENTO CONTABLE DE LOS ACTIVOS FIJOS <sup>1</sup>**

En 2015, la compañía Flight Training Europe, S.L. (en adelante FTEJerez) era una exitosa escuela de pilotos procedente de la constituida en Preswick (Escocia) en 1988 para ofrecer formación desde las primeras horas de vuelo hasta la obtención de la licencia de piloto comercial. La calidad de la formación que impartía hizo que varias aerolíneas de primera línea (British Airways, Emirates, Flybe, Aer Lingus, Cityjet, Air Astana...) le confiaran la formación de sus cadetes y que los estudiantes que se graduaban fueran contratados por muchas otras (Ryanair, Vueling, Volotea...).

Aunque el aeropuerto de Preswick le permitía disfrutar de excelentes instalaciones, tenía la desventaja de que se perdían muchos días por condiciones climatológicas adversas. Debido a ello, a finales de los años noventa se estudiaron diversas localizaciones más aptas para la enseñanza del vuelo. Después de examinar varios emplazamientos, la compañía optó por establecerse en Jerez de la Frontera. El aeropuerto de esta ciudad de Andalucía disponía de una infraestructura suficiente con pocos vuelos comerciales que limitarían las actividades formativas. Además, disponía de unas instalaciones en desuso que habían pertenecido al Ejército del Aire desde donde este había operado durante más de cuarenta años. FTEJerez decidió ofertar por la concesión de la Base Aérea que gestionaba la entidad pública Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), con el fin de prestar además servicio de hospedaje a sus alumnos. El Anexo presenta un balance de situación de FTEJerez a 30 de junio de 1999, que se hizo con motivo del traslado.

---

<sup>1</sup> Caso de la División de Investigación del Instituto Internacional San Telmo, España.

Preparado por el profesor José M<sup>a</sup> Moreno Ugarte, para su uso en clase y no como ilustración de la gestión, adecuada o inadecuada, de una situación determinada.

Copyright © noviembre 2015 Instituto Internacional San Telmo. España.

No está permitida la reproducción, total o parcial, de este documento, ni su archivo y/o transmisión de ninguna forma o por cualquier medio, ya sea electrónico, mecánico, por fotocopia, por registro o por otros medios, sin la autorización expresa y escrita del Instituto Internacional San Telmo.

A continuación se exponen los hechos que ocurrieron a partir de la presentación de la oferta hasta el cierre del ejercicio 1999<sup>2</sup>:

1. Con fecha 1 de julio de 1999 se obtuvo la concesión de las antiguas instalaciones de la Base Aérea por 20 años a cambio de una contraprestación anual de 169.185 euros. El importe correspondiente al primer año se abonó en el momento de la firma. Los pagos a AENA se actualizarían anualmente a una tasa del 3,5%. Las instalaciones incluían dos hangares, cuatro edificios para alojamiento, uno para aulas, una piscina y diversos edificios que se emplean para actividades de formación teórica y funciones administrativas.
2. Previamente a la rehabilitación de los alojamientos se decidió derribar uno de los edificios cuyo mal estado no aconsejaba la rehabilitación. Se pagaron 100.000 euros por el derribo y retirada de escombros.
3. La rehabilitación del resto de los edificios supuso un total de 7.000.000 euros que se financiaron con una ampliación de fondos propis por el mismo importe. Al final del ejercicio no quedaban ninguna certificación del constructor pendiente de pago.
4. El traslado de los 28 aviones (20 monomotores Piper Warrior y 8 bimotores Piper Séneca) se hizo con tripulaciones propias en vuelos de 8 horas. Cada avión estaba tripulado por un piloto. A efectos de *controlling* la hora de piloto se valoraba en 400 euros (de los que 200 euros eran salarios y cargas sociales, 160 euros correspondían a otros gastos y el resto a beneficios).
5. Al llegar los aviones a Jerez se observó que uno de ellos había sufrido una avería del equipo descongelante durante el traslado. La reparación supuso un desembolso de 15.000 euros que se pagaron al contado. Dicho importe estaba muy por encima del coste del mantenimiento periódico habitual.
6. Las horas del traslado completaron la vida útil del motor de una de las Piper Warrior. Se le envió al fabricante que remitió uno nuevo a cambio de 28.000 euros que fue pagado al contado. El precio de tarifa de un motor

---

<sup>2</sup> Los datos que se presentan han sido obtenidos a partir de las Cuentas Anuales de Flight Training Europe, S.L. No obstante, algunas cifras han sido modificadas para atender a la finalidad pedagógica que persiguen. Los valores en unidades monetarias, originariamente en pesetas, han sido convertidos a euros.