



# Informe de gestión intermedio consolidado

correspondiente al período de 6 meses finalizado el 30 de junio de 2020

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes

---

**Detalles webcast / conference-call:**

29 de julio de 2020

13:00 horas (hora local de Madrid)

<https://edge.media-server.com/mmc/p/t5s7hkj7>

España: +34 914 146 280

Reino Unido: +44 (0) 2071 928 000

EE.UU.: +1 631 510 7495

Código de acceso: 7690192



# 1. Resumen ejecutivo

El primer semestre de 2020 se ha visto totalmente condicionado por los efectos derivados de la propagación de la COVID-19 y del Estado de Alarma decretado el 14 de marzo por el Gobierno de España, así como por las medidas adoptadas por los gobiernos de los países en que el Grupo Aena tiene presencia, en respuesta a la situación de emergencia sanitaria.

El impacto de la propagación de la COVID-19 en el tráfico de la red española de Aena<sup>(1)</sup> se inició a finales del mes de febrero con la cancelación de los vuelos con China por parte de diversas compañías aéreas. A los pocos días, dado el incremento de casos en el norte de Italia, el Gobierno español cancelaba los vuelos directos entre España e Italia. Seguidamente, el 12 de marzo, EEUU anunció la suspensión de los vuelos desde Europa durante un mes y, un mes después, un total de 160 países habían impuesto restricciones a los viajes de ciudadanos procedentes de España.

El 14 de marzo el Gobierno decretó el Estado de Alarma en España para los siguientes 15 días y, desde entonces, se fue prorrogando hasta el 21 de junio. El Estado de Alarma limitó la libre circulación de personas, introdujo medidas restrictivas al transporte y suspendió la apertura al público de los locales y establecimientos minoristas, a excepción de, entre otros, los establecimientos de alimentación, bienes de primera necesidad y farmacias.

El 17 de marzo los países miembros de la Unión Europea anunciaron el cierre generalizado de las fronteras terrestres exteriores y la prohibición de entrada a los ciudadanos de terceros países salvo por circunstancias excepcionales.

El Gobierno de España extendió las restricciones de acceso de viajeros exteriores a los puertos y aeropuertos designados como

puntos de entrada en España el 22 de marzo.

La vigencia del Estado de Alarma finalizó el 21 de junio, quedando permitida la movilidad sin restricciones dentro de las fronteras españolas y, el 30 de junio, el Gobierno de España levantó las restricciones de viaje con los países asociados al espacio Schengen y los Estados miembros de la Unión Europea. Esta medida fue acompañada de la eliminación del período de cuarentena que debían guardar todos los viajeros que llegaban a España desde el extranjero.

Asimismo, con fecha 2 de julio, el Gobierno de España ha modificado los criterios de restricción temporal de viajes no imprescindibles desde terceros países a la Unión Europea y países asociados Schengen y ha adoptado la Recomendación del Consejo de la Unión Europea que concreta el listado de terceros países, así como las nuevas categorías de personas exentas de restricciones, independientemente de su lugar de procedencia. El levantamiento de restricciones a los residentes de estos países, aplicado desde el 4 de julio, está sometido a criterios de progresividad y reciprocidad.

## Aena S.M.E., S.A.<sup>(1)</sup>

El volumen de pasajeros en la red de aeropuertos<sup>(2)</sup> en España reflejó los primeros efectos derivados de la propagación de la COVID-19 y del Estado de Alarma decretado el 14 de marzo por el Gobierno en el mes de marzo, registrando un descenso interanual del 59,3%. En los meses siguientes esta caída fue aún más acusada y en abril, mayo y junio, el tráfico de pasajeros se redujo un 99,4%, 98,9% y 96,1% respectivamente.

Al cierre del primer semestre, los aeropuertos de la red han registrado un volumen de pasajeros de 43,5 millones, que representa una caída

interanual del 66,0% y de 84,4 millones de pasajeros.

Ante el descenso acentuado de la actividad, a partir del 23 de marzo, Aena ajustó la capacidad de sus aeropuertos, al objeto de adaptarlos a las necesidades concretas de la operativa, a las medidas tomadas por el Gobierno de España, así como para mantener la actividad de los vuelos de carga destinados al abastecimiento de la población y a las actividades esenciales de los cargueros de transporte de mercancía sanitaria y de otros vuelos de emergencias, de la Organización Nacional de Trasplantes, Fuerzas y Cuerpos de Seguridad u otros comerciales, de acuerdo con lo establecido por los diversos reales decretos.

En estrecha relación con el ajuste de capacidad realizado en los aeropuertos, Aena implementó un plan de ahorro de costes al objeto de proteger la caja, basado en la renegociación de los contratos de servicios (seguridad, limpieza, mantenimiento, etc.), la eliminación de gastos y la paralización de nuevas contrataciones no esenciales. La reducción de la salida de caja mensual promedio por gastos operativos se estimó en 43 millones de euros aproximadamente.

El ajuste de capacidad, el recorte de gastos y, por tanto, la disminución en la salida de caja operativa mensual se modulará en función de la evolución del nivel de tráfico.

Asimismo, Aena paralizó temporalmente su programa de inversiones, lo que supuso una reducción mensual de las salidas de caja promedio de aproximadamente 52 millones de euros.

El 24 de marzo, el Consejo de Administración adoptó la decisión de desconvocar la Junta General

(1) Aena S.M.E., S.A. ("Aena" o "la Compañía")

(2) Incluye el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia

Ordinaria de Accionistas, cuya celebración estaba prevista para el día 31 de marzo.

Entre los meses de abril y mayo, con el objetivo de reforzar la liquidez de la Compañía, Aena procedió a la firma de préstamos con diversas entidades financieras por un importe conjunto de 2.325,6 millones de euros, con lo que considera alcanzado el objetivo de su plan de reforzamiento de la liquidez en respuesta a los efectos derivados de la propagación de la COVID-19. Con la firma de estos préstamos, Aena ha elevado la disponibilidad de caja y facilidades crediticias a 30 de junio de 2020 hasta un total de 2.894 millones de euros, a los que se añade la posibilidad de realizar emisiones a través del programa de *Euro Commercial Paper* (ECP) hasta 900 millones de euros, de los que al final del primer semestre, se encuentran disponibles 525 millones de euros.

Por su parte, las agencias de rating Fitch y Moody's han confirmado la calificación crediticia de Aena:

- Fitch, la calificación "A" con perspectiva estable y, la calificación de corto plazo "F1", con fecha 3 de abril.
- El 24 de junio, Moody's confirmó la calificación a largo plazo de emisor (*Long Term Issuer Default Rating*) "A3" y la perspectiva, revisada el 31 de marzo desde estable a negativa, reflejando los riesgos en torno a la incertidumbre de la recuperación del tráfico.

En el ámbito operativo, la finalización el 21 de junio del Estado de Alarma en el territorio español y el levantamiento de las restricciones de viaje con los países asociados al espacio Schengen y los Estados miembros de la Unión Europea desde el 30 de junio ha permitido observar una modesta pero creciente actividad en los aeropuertos de la red.

En sincronía a esta creciente actividad, Aena está abriendo terminales y espacios operativos en

los aeropuertos en los que ajustó la capacidad a las necesidades concretas de la operativa.

Asimismo, es destacable que para facilitar la programación de operaciones por parte de las líneas aéreas, el Consejo de Administración de Aena aprobó, con fecha 16 de junio de 2020, un esquema de incentivos comerciales aplicable con independencia del número de pasajeros que la compañías consigan tener en los vuelos que operen. Se estima un coste de 25 millones de euros, bajo la hipótesis de bonificar unas 71.000 operaciones para el periodo julio 2020-marzo 2021.

En este sentido, hay que señalar otras medidas implementadas por Aena para mitigar los impactos de la COVID-19 en las empresas que prestan servicios en los aeropuertos, clientes y arrendatarios. Así, Aena aprobó a finales de abril el aplazamiento extraordinario de pagos por un periodo de seis meses, sujeto a determinadas condiciones, aplicable a los importes facturados desde la fecha del decreto del Estado de Alarma, 14 de marzo de 2020 y durante un periodo de 3 meses que finalizó el 14 de junio de 2020. El importe total aplazado por diferentes conceptos ha ascendido a 83,6 millones de euros, del que los operadores comerciales se han beneficiado en 18,6 millones de euros y las aerolíneas en 65,0 millones de euros.

Desde el punto de vista operativo, es también reseñable el esfuerzo dedicado, durante el mes de junio, a la organización de los controles sanitarios de Sanidad Exterior a los pasajeros procedentes de vuelos internacionales. En colaboración con el Ministerio de Sanidad, Aena gestiona actualmente los medios personales y materiales que realizan a todos los pasajeros que llegan a España desde cualquier otro país un control primario, consistente en la toma de temperatura mediante cámaras termográficas, la recogida de los datos de localización del pasajero y

una inspección visual, así como, un control secundario a los pasajeros que presentan síntomas.

Durante el mes de junio, dada la mayor visibilidad de una progresiva reactivación del tráfico, se reinició la ejecución del plan de inversiones de 2020. No obstante, cabe señalar que diversas actuaciones en ejecución y, en especial, las iniciadas recientemente, podrían sufrir alguna variación en su planificación debido a la paralización temporal. Como consecuencia de la modificación del calendario de ejecución, el importe de inversión que se estima ejecutar en 2020 asciende a 352,0 millones de euros, de los que al 30 de junio de 2020 se han ejecutado 107,6 millones de euros.

Por lo que se refiere a la revisión de contratos comerciales, el Consejo de Administración de Aena S.M.E., S.A. acordó facultar al equipo gestor para estudiar los efectos que en los distintos contratos comerciales produce la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19 y las medidas adoptadas por los poderes públicos para hacerle frente y, en su caso, negociar y acordar las modificaciones contractuales que procedan, incluyendo las de las rentas fijas y la renta mínima anual garantizada (tal y como consta en la Información Privilegiada comunicada a la CNMV por Aena el 28 de abril de 2020).

La negociación de los contratos comerciales se realizará de acuerdo con las siguientes consideraciones:

- Se realizarán caso a caso y atendiendo a las circunstancias y riesgos específicos de cada contrato y operador.
- Se tendrán en cuenta distintas palancas para la mitigación de riesgos: renta mínima anual garantizada (RMGA), duración del contrato, obligatoriedad de apertura, compromiso de inversión, marketing fee, renta variable y gama de productos.
- Con el objetivo de mantener el valor de estos contratos para

Aena, las negociaciones podrían contemplar distintas adaptaciones de las condiciones contractuales a la realidad post COVID-19, en relación con las RMGA (incluyendo una eventual minoración de las mismas vinculada a la duración del periodo del Estado de Alarma), la duración de los contratos, etc. siempre y cuando se mantuviesen los arrendatarios en sus contratos.

Finalmente, es relevante señalar que, con fecha 30 de junio, el Consejo de Administración de Aena, convocó la Junta General Ordinaria de Accionistas cuya celebración está prevista para el día 29 de octubre.

Asimismo, el citado Consejo de Administración ha propuesto la no distribución del dividendo correspondiente a los resultados del ejercicio 2019 y la aplicación a reservas voluntarias del importe inicialmente previsto. La modificación de la propuesta de aplicación de resultados del ejercicio 2019 se justifica por el objetivo de fortalecer la solvencia de la Compañía en las actuales circunstancias, que no permiten evaluar el impacto futuro de la crisis sanitaria del COVID-19 en la economía de los mercados en los que opera.

Sobre la [situación de las participadas](#):

#### [Aeropuerto London Luton](#)

El impacto de la COVID-19 en la actividad en Luton empezó a ponerse de manifiesto a partir del 11 de marzo, terminando el mes casi sin tráfico. La situación continuó durante los meses siguientes y, si bien durante el mes de junio el aeropuerto de Luton ha mostrado los primeros signos de una leve recuperación de la actividad, al cierre del primer semestre, el tráfico se ha situado en 3,0 millones de pasajeros, lo que supone una caída interanual del 64,4% y una pérdida de 5,5 millones de pasajeros.

Ante la importante reducción de actividad, Luton definió un plan de contingencia con el objetivo de asegurar la liquidez, así como, evitar las consecuencias del incumplimiento de los *covenants* financieros vigentes antes de la crisis. Las acciones desarrolladas han sido:

- Cierre de la mayoría de las áreas operativas en el edificio terminal. Entre el 22 de abril y el 1 de mayo, el terminal de pasajeros estuvo cerrado, aunque el aeropuerto permaneció abierto para vuelos de carga y de aviación general.
- Ajustes en personal y en el resto de gastos de explotación. Se está negociando un ajuste de plantilla para un total de 250 empleados.
- Retraso de la ejecución del CAPEX no imprescindible, reduciendo la inversión en 4,5 millones de GBP durante el periodo abril-junio.
- Suspensión del pago del dividendo y diferimiento del pago de los intereses del préstamo de accionistas.
- A 30 de junio de 2020, el aeropuerto de Luton no cumple con los límites de la ratio de Deuda Neta/EBITDA incluida como *covenant* en sus contratos de financiación. En aplicación de la NIC 1, se ha reclasificado como deuda corriente un total de 425,3 millones de euros. No obstante, la Compañía espera obtener una dispensa temporal (*waiver*) de las entidades financieras en los próximos días.
- Finalmente, es de destacar que, el pasado mes de marzo, se solicitó la activación del procedimiento de fuerza mayor especial (*Special Force Majeure*) contemplado en el contrato de concesión, que reconoce el derecho de la sociedad concesionaria al reequilibrio económico de la concesión. A tal efecto, se están manteniendo conversaciones con el Municipio

de Luton sobre la aplicación efectiva de los citados mecanismos de compensación.

Acompañando la progresiva recuperación de la demanda, el aeropuerto de Londres Luton está implementando las últimas orientaciones del Gobierno de Reino Unido en materia de seguridad, que incluyen el refuerzo de los servicios de limpieza, medidas de desinfección, instalación de señalización específica, así como procedimientos de seguimiento de pasajeros de llegada.

#### [Aeropuertos do Nordeste do Brasil \(ANB\)](#)

La pandemia llegó al país algunas semanas después de hacerlo a Europa. Brasil decretó el 20 de marzo de 2020 el Estado de Calamidad Pública, adoptando las autoridades federales, estatales y municipales medidas que incluyen el aislamiento social, restricciones de apertura de tiendas, locales de restauración y otros establecimientos, así como el cierre de fronteras a extranjeros no residentes. Muchas de estas medidas se mantenían en vigor al 30 de junio de 2020, aunque la mayoría de estados y municipios en los que ANB desarrolla sus actividades habían iniciado en junio planes para el reinicio progresivo de las actividades.

La reducción en la cifra de pasajeros se manifestó desde el 13 de marzo, acentuándose progresivamente. A partir del 28 de marzo, las tres principales aerolíneas brasileñas implementaron corredores de emergencia, que redujeron a 66 los vuelos nacionales semanales en los aeropuertos gestionados por ANB. Los vuelos internacionales fueron cancelados.

En los meses de abril, mayo y junio, la actividad internacional continuó limitada y al cierre del primer semestre, el volumen de pasajeros se ha situado en 3,7 millones de pasajeros (6,9 millones de pasajeros en el primer semestre de 2019, en el

cual no formaba parte del Grupo Aena). Estos datos de tráfico del período corresponden al semestre completo, si bien cabe indicar que ANB se hizo cargo de las operaciones de los aeropuertos durante el primer trimestre.

Ante la importante caída de actividad, ANB implementó un plan de contingencia con el objetivo de asegurar la liquidez y las siguientes acciones:

- Reducción significativa de los horarios de apertura de cinco de los aeropuertos, en coordinación con las aerolíneas y las autoridades reguladoras.
- Revisión de los contratos de servicios exteriores, cuya actividad está en gran medida externalizada (mantenimiento, seguridad y vigilancia, servicio de extinción de incendios, limpieza, handling, entre otros).
- Solicitud al regulador, ANAC, de la ampliación de los plazos de presentación de proyectos y ejecución de inversiones requeridas por el contrato de concesión. Dichos plazos han sido suspendidos por ANAC y los nuevos serán definidos una vez que sea posible una planificación fiable del reinicio de las operaciones.
- Acogimiento a las medidas de alivio de la liquidez establecidas por las autoridades a consecuencia de la declaración del Estado de Calamidad Pública, consistentes principalmente en el diferimiento del pago de las cotizaciones patronales (Contribuição Previdenciária Patronal) e impuestos indirectos federales.
- Negociación de condiciones especiales de pago con las aerolíneas y concesión a clientes comerciales e inmobiliarios de descuentos en las rentas mínimas.

Estas medidas, han permitido mantener una continuidad en el flujo de cobros de ANB y han contribuido a la sostenibilidad de las operaciones de sus principales clientes.

ANB no ha necesitado recurrir a financiación externa, ya que su capitalización, exigida por el contrato de concesión, así como los efectos de las medidas anteriormente indicadas, permiten estimar que dispondrá de caja suficiente para atender sus compromisos hasta que los efectos de la epidemia sobre la actividad remitan durante los próximos meses. La Sociedad disponía de 109 millones de BRL (19,3 millones de euros) de caja y equivalentes al 30 de junio, frente a 116 millones de BRL (20,4 millones de euros) al 31 de marzo.

Considerando el tratamiento que hace el contrato de concesión de los hechos de fuerza mayor, las interpretaciones realizadas por las autoridades brasileñas sobre la pandemia COVID-19, así como la legislación aplicable al caso, la dirección de ANB está preparando la solicitud de revisión extraordinaria para restaurar el equilibrio económico-financiero del contrato de concesión.

Acompañando la progresiva recuperación de la demanda, en coordinación con ANAC y con las autoridades sanitarias, ANB está implementando en todos sus aeropuertos, medidas destinadas a garantizar la recuperación operativa de la actividad en óptimas condiciones de seguridad, el refuerzo de los servicios de limpieza y de mantenimiento de los sistemas de aire acondicionado, medidas de desinfección, instalación de señalización específica y la realización de test a sus empleados.

Asimismo y a medida que las compañías aéreas incrementan sus demandas, se están realizando ampliaciones puntuales de los horarios y los niveles de servicios.

Otros aspectos clave sobre la evolución del negocio en el período, son:

- ◀ A nivel operativo, el tráfico del semestre en los aeropuertos de la red en España, en el aeropuerto de Luton y en los seis aeropuertos del Grupo aeroportuario del Nordeste de Brasil se ha reducido hasta 50,2 millones de pasajeros, una caída del 65,0% respecto a los 143,4 millones de pasajeros registrados en el mismo período de 2019.
- ◀ Como consecuencia de la evolución del tráfico y de las medidas impuestas en respuesta a la situación de emergencia sanitaria, los ingresos consolidados se han reducido en 988,3 millones de euros, hasta 1.112,4 millones de euros, una caída interanual del 47,0%.

Los ingresos de la actividad aeronáutica en la red de aeropuertos<sup>(3)</sup> han disminuido en 798,6 millones de euros (-58,9% interanual) hasta 557,3 millones de euros y los ingresos comerciales se han situado en 459,4 millones de euros, reflejando una caída de 118,7 millones de euros (-20,5%).

Respecto a la actividad comercial, cabe señalar que la declaración del Estado de Alarma en España condujo al cierre de la mayor parte de los puntos de venta desde el 15 de marzo hasta el 21 de junio, siendo las tiendas de conveniencia, los estancos, farmacias, algún punto de restauración y las máquinas vending los únicos locales que permanecieron abiertos.

A 30 de junio de 2020 se ha registrado contablemente el ingreso por las RMGA correspondientes al período del Estado de Alarma (transcurrido entre el 15 de marzo y el 20 de junio) que ascienden a 198,6 millones de euros, dado que existe un derecho contractual a

<sup>(3)</sup> Incluye el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia

percibir esas rentas por parte de Aena y al ser de aplicación la NIIF 16 (Arrendamientos) no es posible la no contabilización del mismo. En esta decisión la dirección ha tenido en cuenta la causa legal que está en el origen del cierre de los establecimientos comerciales, así como las bases bajo las cuales está prevista la negociación de los contratos de arrendamiento.

Desde el 21 de junio, se ha reiniciado progresivamente la actividad comercial y, en este sentido, se han puesto en marcha una serie de medidas para cumplir los objetivos de sanidad marcados en cada momento por las autoridades sanitarias, que faciliten el paso de los pasajeros por las zonas comerciales en condiciones de seguridad.

- ▶ En relación a los gastos operativos del período, (aprovisionamientos, gastos de personal y otros gastos de explotación) se han situado en 765,1 millones de euros, una reducción de 139,5 millones de euros (un 15,4%) que refleja las medidas de ahorro de costes implementadas por las compañías del Grupo.

El plan de ahorro de Aena estimaba una reducción de la salida de caja media mensual de 43 millones de euros. El ahorro real ha ascendido a 157,1 millones durante el segundo trimestre de 2020.

- ▶ Las medidas decretadas por el Gobierno de España, así como por los gobiernos de los países en que Aena tiene presencia, para detener la expansión de la COVID-19, han supuesto en todas las empresas del Grupo Aena una reducción extraordinaria de su actividad e ingresos que se ha traducido en una fuerte reducción de los flujos de efectivo de explotación. Esto puede considerarse como un indicador de deterioro de

acuerdo a lo establecido por la normativa contable.

En consecuencia, el Grupo ha llevado a cabo valoraciones de sus activos con las conclusiones siguientes:

- La actividad aeroportuaria (aeronáutica y comercial) en la red de aeropuertos en España no sufre deterioro.
- No se produce deterioro para el aeropuerto de Luton, teniendo en cuenta el contrato de concesión que contempla cláusulas de reequilibrio económico que se han reflejado en el análisis de la valoración.
- Se ha identificado un deterioro en el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM) por importe de 47,7 millones de euros, que figura reflejado en la Cuenta de Resultados al 30 de junio. No se han contemplado las posibles medidas de reequilibrio de la concesión hasta que se determinen y acuerden las mismas.
- En cuanto a la corrección valorativa del activo en Brasil (ANB) se ha identificado un deterioro por importe de 72,9 millones de euros que figura reflejado en la Cuenta de resultados al 30 de junio. En la valoración realizada, no se han contemplado las posibles medidas de reequilibrio de la concesión hasta que se determinen y acuerden las mismas. Por otra parte, en el epígrafe "Diferencias de conversión acumuladas" del Estado de situación financiera se han registrado 130,4 millones de euros por diferencias de conversión negativas asociadas al efecto de la conversión del activo intangible derivado del acuerdo de concesión, debido a la evolución

desfavorable del real brasileño frente al euro, entre el 1 de enero y el 30 de junio de 2020.

- Respecto a las participaciones en Colombia (SACSA y Aerocali), se ha registrado un deterioro por importe de 3,5 millones de euros, que figura reflejado en el epígrafe "Resultado y deterioro de entidades valoradas por el método de la participación" de la Cuenta de resultados al 30 de junio de 2020.

Las principales hipótesis utilizadas para la valoración a efectos de los test de deterioro, se encuentran en la Nota 7 de los Estados financieros intermedios consolidados a 30 de junio de 2020.

- ▶ El EBITDA (beneficio antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización) del período se ha situado en 211,4 millones de euros, un 82,2% y 977,9 millones de euros inferior al del primer semestre de 2019 (1.189,3 millones de euros), reflejando la evolución negativa de la actividad, así como el impacto de los deterioros reconocidos al 30 de junio en aplicación de la NIC 36, por un importe neto de 119,6 millones de euros, sin que los mismos tengan impacto en caja.

La corrección valorativa se ha registrado en el epígrafe "Deterioro del valor de los activos intangibles, inmovilizado material e inversiones Inmobiliarias" de la Cuenta de resultados.

Excluyendo el efecto del importe neto de los deterioros, el EBITDA del período ascendería a 331,0 millones de euros.

- ▶ El resultado antes de impuestos se ha situado en una pérdida de 259,0 millones de euros, frente a 739,8 millones de euros de beneficios en 2019.

A 30 de junio de 2020 el resultado está afectado en 123,0 millones de euros por los deterioros netos reconocidos en la Cuenta de resultados. En concreto en, la partida “Deterioro del valor de los activos intangibles, inmovilizado material e inversiones Inmobiliarias” (119,6 millones de euros) que refleja las correcciones valorativas de AIRM y ANB y, en la partida “Resultado y deterioro de entidades valoradas por el método de la participación” que recoge las correspondientes a SACSA y Aerocali (3,5 millones de euros).

Excluyendo este impacto, la pérdida por el resultado antes de impuestos se situaría en 136,0 millones de euros

- El resultado neto del período se ha cerrado en 170,7 millones de euros de pérdida, frente al beneficio neto de 559,0 millones registrado al 30 de junio de 2019, afectado por los anteriores impactos.
- Por lo que se refiere al flujo de caja operativo, se ha reducido hasta 301,1 millones de euros, reflejando una disminución interanual del 72,9% y de 810,5 millones de euros (frente a 1.111,6 millones de euros en el primer semestre de 2019).
- La ratio de deuda financiera neta contable consolidada a EBITDA del Grupo Aena (calculada como Deuda financiera corriente más Deuda financiera no corriente menos Efectivo y equivalentes al efectivo) ha aumentado a 3,6x al 30 de junio de 2020 (2,4x al 31 de diciembre de 2019).
- En relación con la ejecución de las inversiones, el importe pagado en el período ha ascendido a 299,6 millones de euros (217,3 millones de euros en el primer trimestre), frente a 276,0 millones de euros en el mismo período de 2019.

En la red de aeropuertos en España la inversión pagada ha ascendido a 290,7 millones de euros, 7,8 millones de euros en el aeropuerto de Luton y en ANB 1,1 millones de euros.

La paralización temporal del programa de inversiones de Aena suponía una reducción mensual de las salidas de caja promedio de aproximadamente 52 millones de euros. El ahorro real ha ascendido a 175 millones de euros durante el segundo trimestre de 2020.

- Los efectos derivados de la propagación de la COVID-19 también se han visto reflejados en la evolución de la cotización de la acción. Durante el período, la acción ha fluctuado entre un valor mínimo de 91,90 euros y un máximo de 174,50 euros, cerrando al 30 de junio en 118,70 euros, lo que implica una caída del precio de la acción del 30,4%, superior a la evolución negativa del IBEX35 que en el mismo período acumuló una pérdida del 24,3%.

#### Perspectivas para el año 2020:

- La evolución futura del tráfico en los aeropuertos españoles en el actual contexto, provocado por la crisis de la COVID-19 resulta compleja de estimar, debido a la dificultad de cuantificar los diferentes impactos (macroeconómicos, operativos, sanitarios, sociológicos, etc.).

Diversos organismos aeronáuticos internacionales (Eurocontrol, IATA-*International Air Transport Association*, OACI-*International Civil Aviation Organization*, ACI-*Airports Council International*) estiman que el descenso en Europa del número de pasajeros en 2020 se situaría entre el 45% y el 70%. Con estos escenarios se estima que el descenso del tráfico de pasajeros en España en 2020 estaría entre un 57% y un 67% en sus escenarios alto y pesimista. En concreto, IATA ha

estimado un descenso del tráfico para España en 2020 del orden de un 59%.

Respecto a los escenarios a medio plazo, IATA publicó el pasado 13 de mayo un primer análisis del impacto de la COVID-19 para los próximos años estimando que, a nivel mundial, el tráfico no se recuperará al menos hasta 2023, dos años después de la recuperación económica prevista para 2021. Sin embargo, a nivel europeo esa recuperación sería más lenta y no llegaría al menos hasta 2024, debido principalmente a la debilidad económica de la zona.

Estos rangos son los que Aena ha utilizado para su valoración de activos a efectos del test de deterioro efectuado a 30 de junio de 2020. Para el año 2021 se ha manejado un rango de escenarios de entre -50% y -25% respecto a 2019, siendo entre 2024 y 2027 cuando se estima que se recuperarán los niveles de tráfico de 2019.

- Aena tiene firmados préstamos con BEI, ICO, Unicaja y FMS con un saldo total pendiente a 30 de junio de 2020 de 6.067 millones de euros, que incluyen la obligación de cumplir con las siguientes ratios financieras:
  - Deuda Financiera Neta / EBITDA debe ser menor o igual a 7,0x.
  - EBITDA / Gastos Financieros debe ser mayor o igual a 3,0x.

Estos *covenants* se revisan cada año en junio y diciembre, teniendo en cuenta los datos de EBITDA y gastos financieros de los últimos 12 meses y la deuda financiera neta a cierre del período.

A 30 de junio de 2020, las ratios financieras se encuentran dentro del rango permitido, si bien se prevé que a 31 de diciembre de 2020, debido al impacto de la caída del tráfico sobre el

EBITDA, la ratio de Deuda Financiera Neta/EBITDA no se cumpla, por lo que la Compañía tiene previsto iniciar conversaciones con las entidades financieras para la aprobación de una dispensa temporal (*waiver*) del cumplimiento de dichas ratios.

- ▶ El inicio del proceso de consultas para la fijación de la tarifa aeronáutica para el año 2021 se ha retrasado hasta el próximo 1 de octubre.
- ▶ Finalmente, y respecto a la recuperación de los costes relativos a los controles sanitarios y operativos implementados por Aena, cabe señalar que el Real Decreto-Ley 21/2020, de 9 de junio, establece que Aena pondrá a disposición de los servicios

centrales y periféricos de Sanidad Exterior de modo temporal los recursos humanos, sanitarios y de apoyo, necesarios con el fin de garantizar el control sanitario de la entrada de pasajeros de vuelos internacionales en los aeropuertos gestionados por Aena, en los términos que, de común acuerdo, se dispongan entre Aena y el Ministerio de Sanidad. Aena tendrá derecho a recuperar los costes en los que incurra como consecuencia de la colaboración con las autoridades sanitarias y de las restantes medidas operativas de seguridad e higiene que deban adoptar como consecuencia de la pandemia COVID-19. Dichos costes se recuperarán en el marco del DORA.

Si estos costes no pudieran recuperarse en el marco del DORA 2017-21 podrán ser recuperados, debidamente capitalizados, en cualquiera de los siguientes DORA. En este caso, la tarifa no estará sujeta al límite máximo de crecimiento del 0%, el déficit acumulado en el DORA 2017-21 podrá ser trasladado al DORA 2022-26 y el déficit acumulado en el DORA 2022-26 podrá ser trasladado al quinquenio siguiente.

Al amparo de este decreto, Aena ha incurrido en gastos por 2,7 millones de euros a 30 de junio de 2020, los cuales se reflejan en la partida "Otros resultados" de la Cuenta de resultados.



## 2. Datos de actividad

### 2.1. Tráfico de los aeropuertos de Aena en España

La actividad de los aeropuertos de la red ha registrado en el primer semestre, una caída interanual del volumen de pasajeros del 66,0% que ha supuesto una pérdida de 84,4 millones de pasajeros.

El descenso del tráfico se agudizó en el mes de marzo debido a la propagación de la COVID-19 y a las restricciones a la movilidad, tanto en España como en el resto del mundo. La tendencia negativa en la evolución del tráfico continuó en los meses siguientes y la caída del tráfico fue aún más acusada en los meses de abril, mayo y junio, en los que se redujo un 99,4%, 98,9% y 96,1%, una pérdida de 73,6 millones de pasajeros en el segundo trimestre.

Desde el mes de marzo, Aena centró los esfuerzos de sus aeropuertos en la operación de vuelos esenciales para garantizar la llegada de material sanitario y de productos para el abastecimiento de la población, así como en facilitar el retorno de los españoles y la salida de los extranjeros no residentes hacia sus países de origen.

La vigencia del Estado de Alarma finalizó el 21 de junio, quedando permitida la movilidad sin restricciones dentro de las fronteras españolas y, el 30 de junio, el Gobierno de España levantó las restricciones de viaje con los países asociados al espacio Schengen y los Estados miembros de la Unión Europea. Esta medida, fue acompañada de la eliminación del periodo de cuarentena que debían guardar todos los viajeros que llegaban a España desde el extranjero.

Asimismo, con fecha 2 de julio, el Gobierno de España ha modificado los criterios de restricción temporal de viajes no imprescindibles desde terceros países a la Unión Europea y países asociados Schengen y, ha adoptado la Recomendación del Consejo de la Unión Europea, que concreta el listado de terceros países, así como las nuevas categorías de personas exentas de restricciones, independientemente de su lugar de procedencia. Los países cuyos residentes no se ven afectados por la restricción temporal de viajes no imprescindibles a la

Unión Europea son: Argelia, Australia, Canadá, Georgia, Japón, Montenegro, Marruecos, Nueva Zelanda, Ruanda, Serbia, Corea del Sur, Tailandia, Túnez, Uruguay y China. El levantamiento de restricciones a los residentes de estos países, aplicado desde el 4 de julio, está sometido a criterios de progresividad y reciprocidad.

En cuanto al número de **movimientos de aeronaves**, el semestre ha registrado un descenso interanual del 56,6%, habiendo caído hasta 488.801 operaciones.

La tendencia negativa alcanzó en los meses de abril, mayo y junio, descensos 93,5%, 91,7% y 80,7% respectivamente.

El **volumen de mercancías** se ha reducido en el período un 27,5%, situándose en 362.226 toneladas y los niveles de mercancía transportada registraron caídas del 59,7%, 47,3% y del 41,4% respectivamente en los meses de abril, mayo y junio.



Figura 1. Tráfico de la red de aeropuertos de Aena

## 2.2. Análisis del tráfico aéreo de pasajeros por aeropuertos y aerolíneas

La caída del tráfico por aeropuertos en el primer semestre de 2020 se detalla a continuación:

Aeropuertos y Grupos de aeropuertos	Pasajeros			Aeronaves			Mercancías		
	Millones	Variación <sup>(1)</sup> Interanual %	Cuota s/Total	Miles	Variación <sup>(1)</sup> Interanual %	Cuota s/Total	Toneladas	Variación <sup>(1)</sup> Interanual %	Cuota s/Total
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	11,4	-61,2%	26,1%	93,9	-54,7%	19,2%	193.734	-26,2%	53,5%
Josep Tarradellas Barcelona-El Prat	8,3	-66,5%	19,1%	66,3	-60,0%	13,6%	55.500	-33,7%	15,3%
Palma de Mallorca	2,4	-80,8%	5,6%	25,5	-73,2%	5,2%	3.441	-23,9%	1,0%
Total Grupo Canarias	9,6	-56,6%	22,2%	100,6	-50,7%	20,6%	12.898	-30,0%	3,6%
Total Grupo I	9,5	-70,1%	21,8%	100,5	-61,4%	20,6%	13.873	-19,0%	3,8%
Total Grupo II <sup>(2)</sup>	1,9	-69,6%	4,5%	43,0	-53,4%	8,8%	53.779	-34,2%	14,8%
Total Grupo III	0,3	-62,2%	0,7%	59,0	-41,1%	12,1%	29.001	-8,4%	8,0%
<b>TOTAL</b>	<b>43,5</b>	<b>-66,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>488,8</b>	<b>-56,6%</b>	<b>100,0%</b>	<b>362.226</b>	<b>-27,5%</b>	<b>100,0%</b>

Datos de tráfico pendientes de cierre definitivo, no sujetos a variaciones significativas.

<sup>(1)</sup> Porcentajes de variación calculados en pasajeros, aeronaves y kg.

<sup>(2)</sup> Incluye los datos del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM): 127.410 pasajeros y 1.248 movimientos de aeronaves.

Tabla 1. Análisis del tráfico aéreo por aeropuertos y grupos de aeropuertos

### Reorganización de las instalaciones

Con objeto de adaptarse a las medidas tomadas por el Gobierno de España para hacer frente a la emergencia sanitaria provocada por la propagación de la COVID-19 y la consiguiente declaración del Estado de Alarma, Aena ajustó la capacidad de sus aeropuertos a las necesidades concretas de la operativa, al objeto de conseguir una gestión más eficiente y garantizar que las operaciones pudieran recuperarse de la misma forma que la demanda en el momento en que se produjera el reinicio de la actividad.

Desde el 15 de marzo hasta el 21 de junio la reorganización de las instalaciones se fue adaptando a la operativa de la actividad de los vuelos de carga destinados al abastecimiento de la población y a las actividades esenciales, los cargueros que transportan la mercancía sanitaria y otros vuelos de emergencias de la Organización Nacional de Trasplantes, Fuerzas y Cuerpos de Seguridad y vuelos comerciales que se ajusten a lo establecido por los diversos reales decretos.

En el caso del Aeropuerto A. S. Madrid-Barajas se agrupó toda la operativa en la T4, cerrando temporalmente las terminales T1,2,3 y T4S. El Aeropuerto J.T. Barcelona-El Prat, concentró todos sus vuelos en la terminal T1, en las zonas A y D, y cerró su operativa en la terminal T2. En otros aeropuertos, como los de las Islas Baleares y Canarias, se adaptó el uso de terminales y se aplicaron ajustes en el resto de la red, reorganizándose la operativa de 24 aeropuertos de los grupos I, II y III para atender vuelos bajo demanda.

La mejora de los datos epidemiológicos ha permitido eliminar numerosas restricciones a la movilidad y ya es posible viajar libremente en el territorio nacional, en la Unión Europea (UE) y en el Espacio Schengen. Asimismo, desde principios de julio, la UE está abriendo paulatinamente sus fronteras a terceros países cuya situación epidemiológica es positiva en términos relativos. El efecto en el tráfico aéreo de la reapertura de fronteras ha sido modesto en las primeras semanas, si bien ha permitido observar una creciente actividad en los aeropuertos de la red.

En sincronía con la creciente actividad, Aena está abriendo terminales y espacios operativos y, el 1 de julio todos los aeropuertos que estaban operando a demanda retornaron a su forma habitual de funcionamiento, con la excepción de Logroño y Huesca.

Respecto a la **distribución geográfica del tráfico**, cabe señalar que, como consecuencia del significativo descenso del tráfico de pasajeros provocado por la crisis mundial de la COVID-19, el tráfico nacional ha caído un 61,6% en el semestre (25,1 millones de pasajeros) y el tráfico internacional un 68,1% (29,3 millones de pasajeros).

Región	Pasajeros (millones) 1S 2020	Variación Interanual %
Europa <sup>(1)</sup>	23,5	-69,3%
España	15,7	-61,6%
Latinoamérica	1,8	-52,4%
Norteamérica <sup>(2)</sup>	1,0	-67,3%
África	0,8	-57,3%
Oriente medio	0,6	-62,0%
Asia y Otros	0,2	-70,9%
<b>TOTAL</b>	<b>43,5</b>	<b>-66,0%</b>

<sup>(1)</sup> Excluye España

<sup>(2)</sup> Incluye EE.UU., Canadá y México

Tabla 2. Distribución del tráfico por áreas geográficas

El impacto en la red española se inició a finales de febrero con la cancelación de los vuelos con China por parte de diversas compañías aéreas. A los pocos días, dado el incremento de casos en el norte de Italia, el Gobierno español canceló los vuelos directos entre España e Italia y seguidamente, el 12 de marzo, EEUU anunció la suspensión de los vuelos desde Europa durante un mes.

A partir del mes de marzo, las restricciones a la movilidad se fueron extendiendo, afectando tanto a la circulación de personas dentro de las fronteras de España, como entre países de la Unión Europea y terceros países.

En consecuencia, la pérdida de pasajeros en el período se ha distribuido según se muestra a continuación:

País	Pasajeros (millones)		Variación		Cuota (%)	
	1S 2020	1S 2019	%	Pasajeros	1S 2020	1S 2019
España	15,7	40,8	-61,6%	-25,1	36,0%	31,9%
Reino Unido	5,7	20,5	-72,2%	-14,8	13,1%	16,0%
Alemania	4,0	13,7	-70,9%	-9,7	9,2%	10,7%
Italia	2,2	7,5	-70,3%	-5,3	5,1%	5,9%
Francia	2,2	6,6	-66,8%	-4,4	5,0%	5,1%
Holanda	1,4	4,1	-66,7%	-2,7	3,2%	3,2%
Portugal	1,0	2,6	-60,7%	-1,6	2,3%	2,0%
Bélgica	1,0	3,0	-66,8%	-2,0	2,3%	2,3%
Suiza	0,9	3,0	-69,0%	-2,1	2,1%	2,3%
Estados Unidos	0,6	2,2	-70,7%	-1,6	1,5%	1,7%
Suecia	0,6	1,8	-65,7%	-1,2	1,4%	1,4%
Irlanda	0,6	2,1	-73,4%	-1,6	1,3%	1,7%
Dinamarca	0,5	1,5	-63,9%	-1,0	1,2%	1,2%
Noruega	0,5	1,4	-63,4%	-0,9	1,2%	1,1%
Marruecos	0,5	1,1	-57,5%	-0,6	1,1%	0,8%
<b>Total Top 15</b>	<b>37,4</b>	<b>111,8</b>	<b>-66,5%</b>	<b>-74,4</b>	<b>86,0%</b>	<b>87,4%</b>
<b>Resto de países</b>	<b>6,1</b>	<b>16,2</b>	<b>-62,3%</b>	<b>-10,1</b>	<b>14,0%</b>	<b>12,6%</b>
<b>Total Pasajeros</b>	<b>43,5</b>	<b>127,9</b>	<b>-66,0%</b>	<b>-84,4</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

Tabla 3. Distribución del tráfico aéreo por países

En cuanto al tráfico de pasajeros por compañía aérea, a continuación se muestra el descenso generalizado de su actividad durante el período:

Compañía aérea	Pasajeros (millones)		Variación		Cuota (%)	
	1S 2020	1S 2019	%	Pasajeros	1S 2020	1S 2019
Ryanair <sup>(1)</sup>	7,2	23,6	-69,4%	-16,4	16,6%	18,4%
Vueling	6,5	19,6	-66,7%	-13,1	15,0%	15,3%
Iberia	3,9	9,9	-61,0%	-6,0	8,9%	7,7%
Air Europa	3,6	9,1	-60,0%	-5,5	8,4%	7,1%
Easyjet <sup>(2)</sup>	2,4	8,3	-71,0%	-5,9	5,5%	6,5%
Iberia Express	2,1	4,8	-55,8%	-2,7	4,9%	3,8%
Grupo Binter <sup>(3)</sup>	1,8	3,6	-50,7%	-1,8	4,1%	2,8%
Air Nostrum	1,7	4,3	-59,2%	-2,5	4,0%	3,3%
Norwegian Air <sup>(4)</sup>	1,2	4,5	-74,0%	-3,4	2,7%	3,6%
Jet2.Com	1,1	3,3	-68,0%	-2,2	2,4%	2,6%
Lufthansa	0,7	2,1	-67,8%	-1,4	1,6%	1,7%
Eurowings	0,7	2,6	-74,1%	-1,9	1,5%	2,0%
Transavia	0,5	1,8	-69,2%	-1,2	1,3%	1,4%
Wizz Air <sup>(5)</sup>	0,5	1,2	-59,6%	-0,7	1,1%	0,9%
Thomson Airways	0,5	2,0	-76,1%	-1,5	1,1%	1,6%
<b>Total Top 15</b>	<b>34,4</b>	<b>100,6</b>	<b>-65,8%</b>	<b>-66,3</b>	<b>79,0%</b>	<b>78,7%</b>
Resto de compañías aéreas	9,1	27,3	-66,6%	-18,2	21,0%	21,3%
<b>Total Pasajeros</b>	<b>43,5</b>	<b>127,9</b>	<b>-66,0%</b>	<b>-84,4</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>
<b>Total Pasajeros Bajo Coste <sup>(6)</sup></b>	<b>23,5</b>	<b>73,5</b>	<b>-68,0%</b>	<b>-50,0</b>	<b>54,0%</b>	<b>57,5%</b>

<sup>(1)</sup> Incluye Ryanair Ltd. y Ryanair Sun, S.A.

<sup>(2)</sup> Incluye Easyjet Switzerland, S.A., Easyjet Airline Co. LTD. y Easyjet Europe Airline GMBH

<sup>(3)</sup> Incluye Binter Canarias, Naysa y Canarias Airlines

<sup>(4)</sup> Incluye Norwegian Air International, Norwegian Air Shuttle A.S. y Norwegian Air UK

<sup>(5)</sup> Incluye Wizz Air Hungary, Wizz Air Ukraine, Wizz Air UK LTD. y Wizz Air Bulgaria

<sup>(6)</sup> Incluye el tráfico de las compañías de bajo coste en vuelos regulares

Tabla 4. Distribución del tráfico aéreo por aerolíneas

### Incentivo comercial aeronáutico COVID-19

Con el fin de contribuir a la reactivación del tráfico aéreo en España, Aena ha diseñado un incentivo comercial que estimula la programación de operaciones por parte de las aerolíneas, con independencia del número de pasajeros. Este incentivo, se aplica entre el 1 de julio de 2020 y el 27 de marzo de 2021 sobre el porcentaje de recuperación de operaciones con respecto al mismo mes de 2019, siempre que superen unos umbrales determinados. Cada compañía podrá devengar un descuento, del 75% o del 100%, sobre la tarifa media mensual de aterrizaje, por todas aquellas operaciones mensuales realizadas en los aeropuertos de la red de Aena que superen los niveles de recuperación fijados.

Este incentivo se devengará mensualmente y será reembolsado a las compañías aéreas al final de la temporada correspondiente. Se estima un coste de 25 millones de euros bajo la hipótesis de bonificar unas 71.000 operaciones para el periodo julio 2020-marzo 2021.

La aplicación de este nuevo incentivo deja sin efecto, a partir de la temporada de invierno 2020, el aplicado a la apertura de nuevas rutas a destinos no servidos, así como el incentivo al crecimiento en rutas de largo recorrido, actualmente en vigor.

## 2.4. Presencia internacional

La participación de Aena fuera de España se extiende a 21 aeropuertos: 12 en México, 2 en Colombia, 1 en Reino Unido y 6 en Brasil, y a través de GAP, en los aeropuertos de Montego Bay y de Kingston en Jamaica.

La evolución del tráfico en dichos aeropuertos ha sido la siguiente:

Millones de pasajeros	1S 2020	1S 2019	Variación <sup>(1)</sup> %	Participación %	
				Directa	Indirecta
London Luton (Reino Unido)	3,0	8,5	-64,4%	51,0%	
Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. <sup>(2)</sup>	3,7	6,9	-46,6%	100,0%	
Grupo Aeroportuario del Pacífico <sup>(3)</sup> (México)	13,4	24,1	-44,4%		5,8%
Aerocali (Cali, Colombia)	1,3	2,6	-52,3%	50,0%	
SACSA (Cartagena de Indias, Colombia)	1,3	2,8	-52,9%	37,9%	

<sup>(1)</sup> Porcentajes de variación calculados en pasajeros.

<sup>(2)</sup> En el primer semestre de 2019 no formaba parte del Grupo Aena. La firma del contrato de concesión tuvo lugar el 5 de septiembre, activándose el plazo el 9 de octubre de 2019.

<sup>(3)</sup> GAP incluye el tráfico de los aeropuertos Montego Bay y Kingston (Jamaica).

Tabla 5. Tráfico de pasajeros en los aeropuertos participados

El **Aeropuerto London Luton** ha registrado 3.029.281 pasajeros, un descenso interanual del 64,4% en el período 2020.

En términos de movimientos de aeronaves y de volumen de carga, se registraron 30.187 operaciones (-56,0% interanual) y 17.042 toneladas de mercancías (-3,6% interanual).

Durante el mes de junio, el aeropuerto de Luton ha mostrado los primeros signos de una leve recuperación de la actividad con el reinicio de vuelos de Wizz Air, principalmente. Sin embargo, esta actividad se ha visto lastrada por la prohibición de vuelos con Rumanía y Polonia y la cuarentena impuesta por el Gobierno de Reino Unido a los pasajeros extranjeros.

Acompañando la progresiva recuperación de la demanda, el aeropuerto de Londres Luton está implementando las últimas orientaciones del Gobierno de Reino Unido en materia de seguridad. Esto incluye:

- Limpieza mejorada en la terminal
- Instalación de unidades de desinfección de manos.
- Instalación de señalización para que los pasajeros puedan mantener la distancia de seguridad.
- Mostrar la información de salud pública más reciente en todo el aeropuerto, incluidos anuncios regulares
- Procedimientos de seguimiento de pasajeros de llegada

### Aeroportos do Nordeste do Brasil (ANB)

Aena, a través de su filial Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. resultó ganadora de la concesión para la explotación y mantenimiento de los aeropuertos del denominado Grupo aeroportuario del Nordeste de Brasil (Recife, Maceió, Aracajú, Campina Grande, João Pessoa y Juazeiro do Norte), en la subasta celebrada el 15 de marzo de 2019.

La sociedad Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. se constituyó el 30 de mayo de 2019. Su objeto social específico y exclusivo es la prestación de servicios públicos para la ampliación, conservación y explotación de la infraestructura aeroportuaria de los complejos aeroportuarios integrantes del bloque Nordeste de Brasil.

La concesión, que tiene un período de 30 años ampliable 5 años adicionales, se activó el 9 de octubre de 2019. Durante 2019, la operación de los aeropuertos siguió siendo realizada por el gestor público brasileño, Infraero y, de acuerdo al contrato de concesión, en enero de 2020 ANB asumió progresivamente las operaciones de los aeropuertos del Grupo.

El grupo inició las operaciones de los distintos aeropuertos en las siguientes fechas:

- Aeropuerto de Juazeiro do Norte-Orlando Bezerra de Menezes: 13 de enero de 2020
- Aeropuerto de Campina Grande-Presidente João Suassuna: 16 de enero de 2020
- Aeropuerto de Maceió-Zumbi dos Palmares: 13 de febrero de 2020
- Aeropuerto Internacional Santa María-Aracajú: 20 de febrero de 2020
- Aeropuerto Internacional de João Pessoa-Presidente Castro Pinto: 24 de febrero de 2020
- Aeropuerto Internacional de Recife/Guararapes-Gilberto Freyre: 3 de marzo de 2020

Estos aeropuertos registraron en el período un volumen de pasajeros de 3,7 millones:

Millones de pasajeros	1T 2020 <sup>(1)</sup>	1T 2019	2T 2020	2T 2019	1S 2020 <sup>(1)</sup>	1S 2019
Recife	2,1	2,3	0,2	2,0	2,3	4,3
Maceió	0,6	0,6	0,0	0,4	0,6	1,1
João Pessoa	0,3	0,4	0,0	0,3	0,4	0,7
Aracajú	0,3	0,3	0,0	0,3	0,3	0,6
Juazeiro do Norte	0,1	0,2	0,0	0,1	0,1	0,3
Campina Grande	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
<b>TOTAL</b>	<b>3,4</b>	<b>3,8</b>	<b>0,3</b>	<b>3,1</b>	<b>3,7</b>	<b>6,9</b>

<sup>(1)</sup> Datos del período completo, no ajustados a la fecha de inicio de las operaciones en cada aeropuerto.

La evolución del tráfico muestra el acusado descenso registrado desde el mes de marzo a consecuencia de la crisis de la COVID-19, que ha cerrado el semestre con una disminución del 46,6%.

En términos de movimientos de aeronaves y de volumen de carga, se registraron 40.119 operaciones (-39,4% interanual) y 13.643 toneladas de mercancías (-52,2% interanual).

Acompañando la progresiva recuperación de la demanda, en coordinación con ANAC y las autoridades sanitarias, ANB se encuentra implementando en todos sus centros medidas destinadas a garantizar la recuperación operativa de la actividad en óptimas condiciones de seguridad, como la realización de test para sus empleados, instalación de señalización específica, suministro de gel hidroalcohólico y papel toalla, y refuerzo de los servicios de limpieza y mantenimiento de los sistemas de aire acondicionado. Asimismo, y a medida que las compañías aéreas incrementan su demanda, se están realizando ampliaciones puntuales de los horarios y niveles de determinados servicios como la seguridad.

### Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP)

En el primer semestre de 2020, el tráfico de pasajeros de GAP se ha situado en 13,4 millones de pasajeros, lo que representa una caída interanual del 44,4%. Estas cifras reflejan la caída del tráfico nacional del 44,3% y del internacional del 44,6%.

El 30 de marzo 2020, el Gobierno Mexicano declaró emergencia sanitaria por causa de fuerza mayor por la epidemia de enfermedad generada por el virus COVID-19. Esta declaración, trajo como consecuencia la suspensión inmediata de actividades no esenciales en los sectores público, privado y social del 30 de marzo al 30 de abril 2020. En el mes de marzo, el tráfico aéreo doméstico ya tenía una afectación muy importante por la recomendación a los ciudadanos mexicanos de permanecer en sus hogares. En cuanto al tráfico internacional, ha sufrido una fuerte caída debido a la alta dependencia del tráfico con Estados Unidos, que ha reducido a solo vuelos esenciales la autorización a entrar en su territorio. En Jamaica, el Gobierno suspendió todos los vuelos internacionales entrantes a partir del 25 de marzo de 2020, con la excepción de transporte de carga y mercancías.

Actualmente, las aerolíneas ya han comenzado a reanudar e incrementar las frecuencias de sus vuelos nacionales e internacionales en México. En Jamaica, con la apertura de sus fronteras a partir de junio, en los aeropuertos de Montego Bay y Kingston aterrizan nuevamente vuelos internacionales. En todos los aeropuertos se están siguiendo protocolos de seguridad sanitaria.

El 25 de marzo de 2020 el Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V., anunció las medidas aprobadas por el Consejo de Administración, considerando las circunstancias y las disrupciones imperantes a nivel nacional y global, derivado de la pandemia por el virus COVID-19:

- Implementar un plan de contención de costes de servicio consistente en la reducción de consumos, servicios de seguridad, limpieza y mantenimiento de acuerdo a la nueva demanda de pasajeros, manteniendo la operación en los mínimos necesarios sin mermar la calidad del servicio y cerrando áreas operacionales que estuvieran sin utilización.
- Posponer inversiones de capital no obligatorias y solicitar a las autoridades aplazamiento de las inversiones comprometidas para este año.
- Adicionalmente, como una medida prudente para proteger la liquidez de la Compañía, posponer la presentación de las propuestas de distribución a los accionistas mediante dividendo y reducción de capital incluidas en la convocatoria de las Asambleas Ordinaria y Extraordinaria de Accionistas convocada para el 28 de abril, publicadas en la convocatoria del 11 de marzo pasado. Consecuentemente, la Compañía publicó una nueva convocatoria modificando el orden del día para la Asamblea Ordinaria de Accionistas y eliminando la convocatoria de la Asamblea Extraordinaria.

Con fecha 1 de julio de 2020, GAP celebró la Asamblea Ordinaria de Accionistas donde aprobaron que el beneficio neto del ejercicio 2019 se envíe a la cuenta de resultados pendientes de aplicar.

Con respecto al **Aeropuerto de Cali**, a consecuencia de la crisis de la COVID-19 ha cerrado el primer semestre con una variación negativa del 52,3% interanual. La reducción del tráfico nacional ha sido del 50,5% y del tráfico internacional 58,2%.

El **Aeropuerto de Cartagena de Indias** ha registrado al cierre del primer semestre una disminución del tráfico del 52,9%, con una reducción del tráfico nacional e internacional del 53,5% y 49,9% respectivamente

- ✦ En cuanto a las medidas tomadas por el Gobierno colombiano en respuesta a la crisis mundial de la COVID-19, respecto del tráfico aéreo, cabe indicar que decretó la cancelación de todos los vuelos internacionales desde el 23 marzo y, desde el 25 de marzo, la cancelación de los nacionales. El Gobierno ha autorizado el comienzo de vuelos "piloto" a partir del 1 de julio y, se prevé la reapertura al tráfico nacional e internacional a principios de septiembre.
- ✦ Tanto en el aeropuerto de Cartagena de Indias como en el de Cali, se están tomando las medidas necesarias para cumplir con las indicaciones sanitarias establecidas por el Gobierno colombiano y las recomendaciones internacionales, así como, realizando y tomando las acciones pertinentes para mitigar el impacto económico en ambas concesiones.
- ✦ Ante la entrada en Capítulo 11 de Avianca y Latam, en ambas concesiones se mantienen conversaciones con las aerolíneas y estas han expresado su deseo de continuar operando con normalidad una vez se levanten las restricciones de tráfico.
- ✦ Asimismo, es reseñable que se han iniciado las conversaciones con la Agencia Nacional de Infraestructuras (ANI) colombiana para que ambas concesiones sean compensadas por los efectos de la COVID-19. De igual manera, continúan las negociaciones para el desarrollo de las dos iniciativas privadas (APP), correspondientes a los aeropuertos de Cali y Cartagena, cuyo objetivo es suscribir sendos contratos de concesión una vez que finalicen las concesiones actuales (AEROCALI el 1 de septiembre de 2020 y SACSA el 25 de septiembre de 2020) y las posibles compensaciones por la pandemia.

## 2.5. Actividad comercial

Ante la situación creada por la crisis global de la COVID-19, Aena se ha visto afectada por una drástica reducción del tráfico aéreo y la práctica total paralización del negocio comercial en la red de aeropuertos, dado que la declaración del Estado de Alarma decretada por el Gobierno de España el 14 de marzo limitó la libre circulación de personas y suspendió la apertura al público de los locales y establecimientos minoristas a excepción de, entre otros, los establecimientos de alimentación, bienes de primera necesidad y farmacias.

En cumplimiento de estas medidas, referidas a la apertura de aquellos establecimientos imprescindibles para atender las necesidades esenciales de trabajadores, proveedores y pasajeros en la zona aire de las instalaciones, desde el 15 de marzo, únicamente se mantuvieron abiertos algunos servicios de tiendas y restauración en los principales aeropuertos de la red: tiendas de conveniencia, estancos, farmacias, algún punto de restauración y máquinas vending.

El Consejo de Administración de Aena S.M.E, S.A. acordó facultar al equipo gestor para estudiar los efectos que en los distintos contratos comerciales produce la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19 y las medidas adoptadas por los poderes públicos para hacerle frente y, en su caso, negociar y acordar las modificaciones contractuales que procedan, incluyendo las de las rentas fijas y la renta mínima anual garantizada (tal y como consta en la Información Privilegiada comunicada a la CNMV por Aena el 28 de abril de 2020).

A 30 de junio de 2020 se ha registrado contablemente el ingreso por las RMGA correspondientes al período del Estado de Alarma (transcurrido entre el 15 de marzo y el 20 de junio) que ascienden a 198,6 millones de euros, dado que existe un derecho contractual a percibir esas rentas por parte de Aena y al ser de aplicación la NIIF 16 (Arrendamientos) no es posible la no contabilización del mismo. En esta decisión la dirección ha tenido en cuenta la causa legal que está en el origen del cierre de los establecimientos comerciales, así como las bases bajo las cuales está prevista la negociación de los contratos de arrendamiento.

Como consecuencia de esto, los ingresos de las líneas de duty free, tiendas, restauración, explotaciones comerciales y publicidad (con contratos que incluyen RMGA) reflejan el ingreso contable anteriormente indicado, si bien en el segundo trimestre no ha habido ingresos variables debido a la suspensión de la actividad de locales y establecimientos minoristas durante el Estado de Alarma.

Por otro lado, en aquellas actividades no sujetas a RMGA, los ingresos del período reflejan las medidas adoptadas por Aena al objeto de colaborar con las empresas que prestan servicios en los aeropuertos, clientes y arrendatarios ante la situación generada por el COVID-19:

- La exención de rentas fijas a los operadores de las actividades de alquiler de vehículos y cajeros automáticos durante el período del Estado de Alarma, que ha supuesto menores ingresos por importe de 19,7 millones de euros.
- En arrendamientos, la exención parcial de la renta aplicada desde el 15 de marzo hasta el 20 de junio, ha ascendido a 4,0 millones de euros. Esta medida ha supuesto un descuento del 75% para la mayoría de los contratos firmados por compañías aéreas, agentes y empresas mantenedoras de handling, de oficinas, almacenes, y mostradores comerciales (incluyendo los mostradores comerciales de los tour-operadores y transportistas).

Adicionalmente, Aena aprobó a finales de abril el aplazamiento extraordinario de pagos por un período de seis meses, sujeto a determinadas condiciones, aplicable a los importes facturados desde la fecha del decreto del Estado de Alarma, 14 de marzo de 2020 y durante un periodo de 3 meses que finalizó el 14 de junio de 2020. En el ámbito de los operadores comerciales, esta medida les ha beneficiado en un importe aplazado de 18,6 millones de euros.

Por lo que se refiere a la revisión de los contratos comerciales anteriormente señalada, cabe indicar que la negociación se realizará de acuerdo con las siguientes consideraciones:

- Se realizarán caso a caso y atendiendo a las circunstancias y riesgos específicos de cada contrato y operador.
- Se tendrán en cuenta distintas palancas para la mitigación de riesgos: renta mínima anual garantizada (RMGA), duración del contrato, obligatoriedad de apertura, compromiso de inversión, marketing fee, renta variable y gama de productos.
- Con el objetivo de mantener el valor de estos contratos para Aena, las negociaciones podrían contemplar distintas adaptaciones de las condiciones contractuales a la realidad post COVID-19, en relación con las RMGA (incluyendo una eventual minoración de las mismas vinculada a la duración del periodo del Estado de Alarma), la duración de los contratos, etc. siempre y cuando se mantuviesen los arrendatarios en sus contratos.

La evolución hasta 2023 de las rentas mínimas garantizadas anuales y rentas fijas correspondientes a los contratos en vigor a 30 de junio de 2020, se muestra para cada línea de negocio en el siguiente gráfico (en millones de euros):

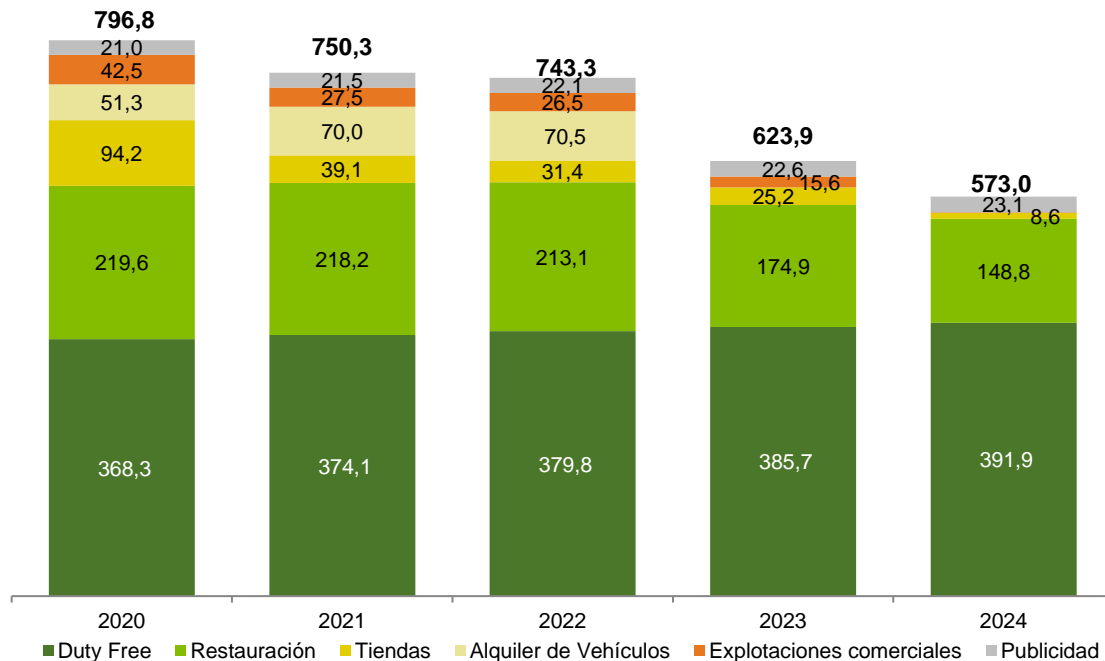


Figura 2. Rentas Mínimas Garantizadas Anuales (RMGA) por líneas de negocio y rentas fijas Alquiler de Vehículos

RMGA prorrateadas a los días reales de comienzo y fin de contrato. Incluye la RMGA de los contratos del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.

Explotaciones comerciales: recoge los contratos de servicios financieros y regulados (cambio de moneda, farmacias, estancos, etc.).

Duty Free: incluye los importes de la prórroga del contrato que finalizaba en octubre de 2020.



Desde el 21 de junio se ha reiniciado progresivamente la actividad comercial. En este sentido, se han puesto en marcha una serie de medidas encaminadas a facilitar a los pasajeros el paso por las zonas comerciales, tiendas y establecimientos de restauración, cumpliendo las medidas de sanitarias dictadas en cada momento por las autoridades, para ofrecer a los viajeros el paso por las zonas comerciales en condiciones de seguridad. Entre estas medidas, cabe señalar las siguientes:

- Coordinar con los arrendatarios comerciales las aperturas escalonadas adaptadas al movimiento de pasajeros, el aforo máximo y las medidas de distanciamiento social.
- Coordinar las medidas de protección sanitarias para clientes y empleados, y el control del aforo máximo en las tiendas pasantes y en las tradicionales.
- Adaptación de las salas VIP al nuevo entorno operativo. Definición de las salas abiertas, el horario de apertura, el nivel de servicio, su aforo máximo, así como los nuevos *lay-out* para cumplir con la distancia de seguridad.
- Definir e implantar campañas de promoción para reactivar la comercialización de las salas VIP y los aparcamientos.
- En la actividad de alquiler de vehículos, los arrendatarios de esta actividad, en colaboración con Aena, han desarrollado e implementado protocolos de seguridad, limpieza e higiene, orientados al incremento del nivel de servicio asociado a la reactivación del tráfico.

## 3. Áreas de negocio

### 3.1 Segmento Aeropuertos

#### 3.1.1 Aeronáutico

##### Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA 2017-2021)

##### Base de Activos Regulada

La base de activos regulados se situó en 10.042 millones de euros al 31 de diciembre de 2019.

##### Tarifas aeroportuarias 2020

En relación al Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) para el período 2017-2021, con fecha 1 de marzo de 2020 entraron en vigor las tarifas aeroportuarias de 2020, basadas en la reducción del ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) de 2020 en un 1,44% respecto al IMAAJ de 2019 (10,42 euros por pasajero).

##### Actividad aeronáutica

En el ámbito de la actividad aeronáutica cabe reseñar que ante la drástica reducción del tráfico aéreo derivada de la crisis global de la COVID-19, Aena adoptó una batería de medidas (anunciadas el 23 de marzo de 2020) para asegurar la correcta operatividad de sus servicios, conseguir una gestión más eficiente y garantizar la recuperación de las operaciones de la misma forma que la demanda.

Entre las medidas adoptadas, Aena ajustó la capacidad de los aeropuertos para adaptarlos a las necesidades concretas de la operativa, a las medidas tomadas por el Gobierno de España, y para mantener la actividad de los vuelos de carga destinados al abastecimiento de la población y a las actividades esenciales, de los cargueros que transportan la mercancía sanitaria, y de otros vuelos de emergencias, de la Organización Nacional de

Trasplantes, Fuerzas y Cuerpos de Seguridad u otros comerciales, de acuerdo con lo establecido por los diversos reales decretos.

En estrecha relación con el ajuste de capacidad realizado en los aeropuertos, Aena implementó un plan de ahorro de costes al objeto de proteger la caja, basado en la renegociación de los contratos de servicios (seguridad, limpieza, mantenimiento, etc.), la eliminación de gastos y la paralización de nuevas contrataciones no esenciales.

La mejora de los datos epidemiológicos de la COVID-19 durante el último mes que ha permitido el levantamiento de restricciones a la movilidad, muestra una modesta pero creciente actividad en los aeropuertos de la red.

En sincronía a esta creciente actividad, Aena está abriendo terminales y espacios operativos:

- El Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas ha abierto la T1 y concentra su actividad en las terminales T1 y T4.
- El Aeropuerto J.T. Barcelona-El Prat ha trasladado toda la operativa de la terminal T2 a la terminal T1.
- En las Islas Baleares, el Aeropuerto de Palma de Mallorca concentra todas las operaciones en el Módulo B y en parte del Módulo C y en Ibiza se ha ampliado la configuración reducida.
- En las Islas Canarias, el aeropuerto de Gran Canaria sólo tiene cerradas dos terceras partes del edificio terminal y el aeropuerto de Lanzarote ha puesto nuevamente en servicio la terminal T1.
- El aeropuerto de Málaga ha abierto la T3 desde el 1 de julio.
- Los aeropuertos que estaban operando a demanda han

retomado a su habitual de funcionamiento, a partir del 1 de julio, con excepción de los aeropuertos de Logroño y Huesca.

Asimismo, al objeto de garantizar la seguridad de pasajeros y trabajadores, en coordinación con las autoridades sanitarias y del Transporte del Gobierno de España, así como con los Estados Miembros de la UE y las asociaciones internacionales de aeropuertos (ACI) y de aerolíneas (IATA), Aena ha implementado en los aeropuertos de la red todas las recomendaciones sobre limpieza, distancia de seguridad, higiene y comunicación de EASA (Agencia Europea de Seguridad Aérea) y de ECDC (Centro Europeo para el Control y la Prevención de Enfermedades).

Desde el pasado 15 de mayo, el Ministerio de Sanidad, a través de Sanidad Exterior, requiere controles sanitarios de llegada a pasajeros procedentes del extranjero.

Para llevar a cabo estos controles, el Ministerio de Sanidad cuenta con el apoyo de Aena, tanto con medios humanos como tecnológicos. En el primer caso, dos empresas prestan servicios de apoyo de personal sanitario y de refuerzo en todos los aeropuertos.

Los controles establecidos en materia sanitaria incorporan tres filtros de seguridad y los casos sospechosos pasan a un control secundario donde personal sanitario valora la situación clínica y epidemiológica del pasajero. La finalidad última de todas las medidas implementadas en los aeropuertos es la protección y la generación de confianza, para recuperar el tráfico de manera segura y facilitar la movilidad, el turismo y la actividad económica

Respecto al coste de dichas medidas, el Real Decreto-Ley

21/2020, de 9 de junio, establece que Aena pondrá a disposición de los servicios centrales y periféricos de Sanidad Exterior de modo temporal los recursos humanos, sanitarios y de apoyo, necesarios con el fin de garantizar el control sanitario de la entrada de pasajeros de vuelos internacionales en los aeropuertos gestionados por Aena, en los términos que, de común acuerdo, se dispongan entre Aena y el Ministerio de Sanidad. Aena tendrá derecho a recuperar los costes en los que incurra como consecuencia de la colaboración con las autoridades sanitarias y de las restantes medidas operativas de seguridad e higiene que deban adoptar como consecuencia de la pandemia COVID-19. Dichos costes se recuperarán en el marco del DORA.

Si estos costes no pudieran recuperarse en el marco del DORA 2017-21 podrán ser recuperados, debidamente capitalizados, en

cualquiera de los siguientes DORA. En este caso, la tarifa no estará sujeta al límite máximo de crecimiento del 0%, el déficit acumulado en el DORA 2017-21 podrá ser trasladado al DORA 2022-26 y el déficit acumulado en el DORA 2022-26 podrá ser trasladado al quinquenio siguiente.

Al amparo de este decreto, Aena ha incurrido en gastos por 2,7 millones de euros al 30 de junio de 2020, los cuales se reflejan en la partida "Otros resultados" de la Cuenta de resultados

Adicionalmente, y en relación a las medidas adoptadas por Aena al objeto de colaborar con las empresas que prestan servicios en los aeropuertos, clientes y arrendatarios que ante la situación generada por el COVID-19 se enfrentan a tensiones de liquidez, aprobó a finales de abril el aplazamiento extraordinario de pagos por un período de seis

meses, sujeto a determinadas condiciones, aplicable a los importes facturados desde la fecha del decreto del Estado de Alarma, 14 de marzo de 2020 y durante un periodo de 3 meses que finalizó el 14 de junio de 2020. En el ámbito de los servicios aeronáuticos, dicho aplazamiento ha sido de aplicación a los importes facturados por los conceptos de:

- Estacionamientos de aeronaves
- Aterrizaje y Servicios de Tránsito de Aeródromo
- Pasajeros, PMRs y Seguridad
- Uso de Pasarelas Telescópicas
- Combustibles y Lubricantes
- Servicios de Asistencia en Tierra
- Servicios Meteorológicos

El importe total aplazo por diferentes conceptos, del que se han beneficiado las aerolíneas, ha ascendido a 65,0 millones de euros.

A continuación, se resumen las cifras más significativas de la actividad aeronáutica del período:

Miles de euros	1S 2020	1S 2019	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	536.147	1.334.533	-798.386	-59,8%
Prestaciones Patrimoniales <sup>(1)</sup>	516.812	1.297.905	-781.093	-60,2%
Pasajeros	217.339	598.199	-380.860	-63,7%
Aterrizajes	144.675	352.576	-207.901	-59,0%
Seguridad	68.474	204.233	-135.759	-66,5%
Pasarelas Telescópicas	21.453	48.337	-26.884	-55,6%
Handling	20.046	51.332	-31.286	-60,9%
Carburante	6.443	15.694	-9.251	-58,9%
Estacionamientos	35.992	21.834	14.158	64,8%
Catering	2.390	5.699	-3.309	-58,1%
Resto de Servicios Aeroportuarios <sup>(2)</sup>	19.335	36.629	-17.294	-47,2%
Otros ingresos de explotación	21.153	22.365	-1.212	-5,4%
Total Ingresos	557.300	1.356.898	-799.598	-58,9%
Total gastos (incluye amortización)	-940.076	-985.341	-45.265	-4,6%
EBITDA <sup>(3)</sup>	-80.343	672.062	-752.405	-112,0%

<sup>(1)</sup> Los importes de las líneas de ingresos de Pasajeros, Aterrizajes y Seguridad incluyen los incentivos comerciales: 4,6 millones de euros en 2020 (-10,7 millones de euros en 2019).

<sup>(2)</sup> Incluye: Mostradores de facturación, Utilización de pasarelas de 400 Hz, Servicio Contraincendios, Consignas y Otros Ingresos.

<sup>(3)</sup> Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización.

Tabla 6. Cifras más significativas de la actividad aeronáutica

El descenso del tráfico de pasajeros, que comenzó a finales de febrero y se agudizó en marzo debido a las restricciones a la movilidad impuestas en España y en el resto del mundo, como consecuencia de la propagación de la COVID-19, es el principal factor por el que los ingresos ordinarios de la actividad aeronáutica han disminuido un 59,8% interanual (798,4 millones de euros).

Asimismo, los menores ingresos del período están afectados por la exención del pago de las tarifas de aterrizaje y tránsito aéreo aplicada durante el Estado de Alarma a aquellas aeronaves que

transportaran al menos un 50% de carga de material sanitario necesario para luchar contra la pandemia. En caso de que, además de material sanitario, transportaran otro material no sanitario (fuere cual fuere esa carga), la exención del pago se ha aplicado sólo al porcentaje de la tarifa correspondiente a material sanitario. Esta medida se ha extendido hasta el 5 de julio.

El efecto de los incentivos al tráfico ha supuesto un ingreso de 4,6 millones de euros (incluyendo la regularización de 1,8 millones de euros de provisiones de años anteriores), frente a un gasto de 10,7 millones de euros en el primer

semestre de 2019 (neto de la regularización de 1,3 millones de euros), debido a que como consecuencia de la drástica disminución del tráfico de pasajeros, muchas aerolíneas han dejado de cumplir los requisitos necesarios para solicitarlos, por lo que se ha ajustado la estimación.

La bonificación por pasajero en conexión asciende a 15,2 millones de euros (15,0 millones de euros correspondientes al primer trimestre), frente a 35,7 millones de euros en el primer semestre de 2019.

En cuanto a las principales actuaciones llevadas a cabo en los aeropuertos de la red en el ámbito de los servicios aeronáuticos, durante el período, cabe señalar:

### Servicios al pasajero

Dentro del ámbito del Plan Estratégico de Limpieza (PEL), se encuentra a punto de finalizar la licitación de la fase V, iniciada en diciembre del 2019. Dicha licitación está repartida en 3 lotes, atendiendo a la proximidad geográfica de los aeropuertos. El lote 1 agrupa los aeropuertos de Santiago, Vigo, A Coruña. El lote 2 a los aeropuertos canarios de Fuerteventura, La Gomera y El Hierro. Y el lote 3 a Granada y Sevilla.

El importe total de licitación es de 4,0 millones de euros anuales, lo que supone un incremento del 15,3 % respecto a los importes del expediente anterior.

Los nuevos contratos, tienen como objetivo principal la mejora de los niveles de calidad ofrecida a los pasajeros, cumpliendo con los estándares de calidad establecidos en el Documento de Regulación Aeroportuaria 2017-2021 (DORA). Establecen un modelo que potencia los valores de calidad, eficiencia y flexibilidad, además de modernizar el servicio a través de una plataforma digital de resolución de incidencias en tiempo real. El PEL, se ha visto reforzado en los meses por alguna de las medidas contenidas en el Plan de

Recuperación Operativa para hacer frente a la pandemia sobrevenida por el COVID-19. Dicho Plan, está permitiendo que la reanudación de la actividad en los aeropuertos, se haga manteniendo un estricto nivel de servicio para los pasajeros, así como para los trabajadores del aeropuerto, complementado la limpieza habitual con una higienización continua de las instalaciones.

En general, los actuales planes de servicio, junto con la implementación del PEL llevada a cabo en estos últimos años, están adaptados a la realidad actual, que requiere un refuerzo de las frecuencias de limpieza que permita mantener las condiciones higiénicas y sanitarias en el entorno aeroportuario. Las frecuencias de las zonas de tránsito o estancia de los pasajeros, está siendo redimensionada atendiendo a los incrementos de tráfico de pasajeros. Adicionalmente, se han ubicado en los aeropuertos dispensadores de geles hidroalcohólicos, y se han implementado otras medidas siguiendo recomendaciones de las Autoridades Sanitarias.

Con respecto a la incorporación progresiva de todos los aeropuertos de la red de Aena al programa ASQ (*Airport Service Quality*) con tabletas electrónicas, durante el

primer trimestre se gestionó la inclusión de 8 aeropuertos más al mismo. Los aeropuertos de Madrid, Barcelona, Palma de Mallorca, Alicante, Ibiza, Sevilla, Menorca, Jerez, se incorporaron en el primer trimestre de 2020 a otros 9 aeropuertos en la utilización de estos dispositivos electrónicos. Está previsto que entre 2020 y principios del 2021 se gestionen mediante tablets los 33 aeropuertos de la red de Aena integrados en el programa ASQ.

Respecto al servicio "Sin Barreras", es reseñable el esfuerzo realizado para darle continuidad en todos los aeropuertos durante los meses del Estado de Alarma, al objeto de colaborar en la asistencia a los pasajeros de movilidad reducida que trasladaban los numerosos vuelos de repatriación. Al igual que en el resto de servicios, el Plan de Recuperación Operativa contiene medidas específicas para el servicio "Sin Barreras", para garantizar su prestación siguiendo las recomendaciones de las Autoridades Sanitarias.

### Servicios a las compañías aéreas

En el contexto actual, derivado de la pandemia de la COVID-19, Aena está haciendo un enorme esfuerzo

para ofrecer un servicio de calidad a las aerolíneas. Para ello, Aena participa de forma activa en diversos foros como la Asociación Europea de Aeropuertos (ACI Europe) o con la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) donde, de forma coordinada con el resto de actores del sector del transporte aéreo, se debaten las diferentes propuestas para afrontar la situación actual y se fijan medidas mitigadoras y de protección de la salud, tanto de los trabajadores como de los pasajeros a su paso por los aeropuertos.

Además de fomentar la interacción con todos los agentes implicados, hay una fuerte apuesta de Aena para potenciar diferentes proyectos de innovación. Con ellos, se pretende dar respuesta a las nuevas necesidades y hacer frente a los requisitos derivados de las actuales circunstancias.

Entre los proyectos a llevar a cabo, es destacable la promoción del uso de tecnología de reconocimiento facial, pues su utilización permite al pasajero pasar por el filtro de seguridad y embarcar sin necesidad de mostrar su documentación. Esta iniciativa, que comenzó a probarse en el Aeropuerto de Menorca el año pasado, seguida del Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas, estaba previsto extenderla al Aeropuerto J.T. Barcelona-El Prat en la temporada de verano de 2020, pero dadas las circunstancias debidas a la crisis sanitaria de la COVID-19, su implantación, que quedó aplazada, será de nuevo retomada en los próximos meses. Este tipo de iniciativas, además de aumentar la capacidad y mejorar los tiempos de proceso, cobran ahora una mayor relevancia por ser un instrumento para disminuir el contacto físico entre los distintos elementos. En aras de disminuir el contacto físico, también se han potenciado el uso de aplicaciones y medios de gestión *contactless* que, además de agilizar la operativa, reducen la exposición de sus usuarios a posibles focos de contagio.

Otra forma de disminuir la exposición del pasajero a posibles focos de contagio, es el uso de la auto-facturación de equipajes

(mediante el uso de quioscos de auto-facturación y de dispositivos *Self Bag Drop*). Con la auto-facturación se proporciona a los pasajeros un sistema automatizado para realizar el proceso de facturación sin requerir la intervención de personal externo. En el ámbito de las compañías aéreas, Aena seguirá fomentando su uso, mejorando así el servicio prestado. Actualmente, el Aeropuerto J.T. Barcelona-El Prat cuenta con algunos mostradores de este tipo, disponibles para compañías como Vueling, Air France-KLM, Lufthansa o Air Europa, y está previsto que también se instalen en el Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas a lo largo de 2020, si bien su implantación dependerá de la evolución del contexto actual y de la decisión final de las aerolíneas.

Para realizar un uso más eficiente del espacio disponible en las infraestructuras aeroportuarias, que redunde en la mejora de los flujos de personas y favorezca su distanciamiento social, Aena va a poner a disposición de las aerolíneas durante el mes de julio, la posibilidad de realizar el embarque de pasajeros por grupos. Para ello, Aena ha implementado esta posibilidad en los sistemas informáticos que se encuentran en las puertas de embarque y, en las diferentes pantallas de información de vuelos en las que el pasajero dispondrá de información sobre el embarque de su grupo.

Respecto a los ensayos con un prototipo de vehículo autónomo para el carreteo de equipajes en plataforma iniciados en el aeropuerto de Menorca, después de unos meses en suspenso, se prevé que sean reanudados en el mes de julio.

Se trata de un proyecto piloto con el que Aena impulsa la búsqueda de soluciones innovadoras que permitan mejorar en un futuro el servicio que los operadores de handling ofrecen a las compañías en los aeropuertos. En él, participan las compañías Iberia, Charlante (uno de los principales fabricantes mundiales de vehículos industriales/aeroportuarios) y Navya

(líder francés en sistemas de conducción autónoma).

### Servicios de navegación aérea

A pesar de la drástica reducción del tráfico aéreo ocasionada por el COVID-19, los servicios de navegación aérea prestados garantizan que puedan llevarse a cabo el número de operaciones previstas. Estos servicios, se han ajustado a la demanda real durante el Estado de Alarma, y, a medida que se va recuperando la actividad, se van adaptando a los nuevos niveles de tráfico.

En relación al expediente para la prestación de los servicios de tránsito aéreo de aeródromo (ATS) o control de torre, en 12 aeropuertos de la red que tienen liberalizado dicho servicio, el Consejo de Administración de Aena ha aprobado su renovación. Se trata de los servicios en los aeropuertos: A Coruña, Alicante-Elche, Cuatro Vientos, Fuerteventura, Ibiza, Jerez, La Palma, César Manrique-Lanzarote, Sabadell, Sevilla, Valencia y Vigo. Los actuales contratos vencen entre noviembre de 2020 y enero de 2022.

Asimismo, cabe destacar que se sigue trabajando en los proyectos para la implantación de Torres Remotas en los aeropuertos de Vigo y Menorca, cuya infraestructura y equipamiento estaban inicialmente previstos para el primer trimestre de 2021. Sin embargo, dadas las circunstancias actuales afectadas por el COVID-19, se prevé que la puesta en operación de las Torres Remotas se realice a finales de 2021 o principios de 2022. El concepto de Torre Remota proporciona ventajas operativas y de seguridad, dado que la incorporación de las nuevas tecnologías permite la prestación servicio de navegación aérea de forma más eficaz y más segura frente a lo que pueda ofrecer una nueva torre convencional, ya que:

- Mejora la seguridad y operativa mediante nuevas funcionalidades tecnológicas de las cámaras y software asociado.

- Mejora la eficiencia y disponibilidad de recursos que contribuyen a garantizar la continuidad del servicio.

## Sistemas operacionales

Durante 2020 se va a continuar avanzando en la integración de los aeropuertos de la red en los programas "A-CDM" (*Airport-Collaborative Decision Making*) y Torre Avanzada, auspiciados por Eurocontrol. Estos programas fomentan el intercambio de información entre todos los agentes involucrados en la operación de un vuelo, con el objetivo de favorecer la toma de decisiones conjunta, la mejora de la puntualidad, la reducción del coste de los movimientos y, la atenuación del impacto ambiental.

Asimismo, se prevé que los aeropuertos de Sevilla y Bilbao obtendrán la Certificación de Torre Avanzada a lo largo del año, si así lo permite la evolución del tráfico, con lo que los datos operativos de dichos aeropuertos quedarán integrados en la red europea de información en tiempo real que gestiona Eurocontrol, alcanzando durante el 2020 cerca del 82% del tráfico de operaciones de la red en España. En 2019 se iniciaron los trabajos de migración desde Torre Avanzada a A-CDM en el aeropuerto de Málaga Costa del Sol, inicialmente estaba previsto certificarlo el primer semestre del 2020, este plazo se ha visto comprometido y dependerá de la reanudación de la actividad y de la evolución del tráfico tras las circunstancias actuales de la COVID-19.

## Operaciones

Debido a la situación generada por la declaración del Estado de Alarma derivado de la COVID-19, los aeropuertos de la red de Aena han adoptado diferentes medidas de modificación de horario o de operación bajo demanda, y han realizado la correspondiente adaptación de medios humanos y materiales al nuevo escenario, analizando éste desde el punto de vista de la seguridad operacional y

ejecutando las correspondientes medidas para garantizar en todo momento la seguridad de las operaciones.

Finalizado el Estado de Alarma, se ha establecido un protocolo de pautas y planes a seguir por los aeropuertos para la vuelta a la operatividad. Dicho protocolo abarca todas las actividades y servicios que se han visto afectados por la caída de la demanda, así como las coordinaciones a realizar con los distintos agentes participantes en la operación: compañías aéreas, Agentes de Asistencia en Tierra (AAT), Agencia Estatal de Meteorología (AEMET), etc.

En relación con la gestión de la crisis sanitaria internacional de la COVID-19, se han coordinado las actuaciones con el Ministerio de Sanidad, para lograr definir el procedimiento y los medios necesarios tanto para el control rutinario de vuelos no nacionales, como para actualizar los procedimientos para el control de casos sospechosos en aeronave. Asimismo, se ha participado tanto en el Comité Estatal de Facilitación como en su Comisión permanente para cuestiones sanitarias, con el objetivo de analizar y resolver la incorporación de las directrices COVID-19 de EASA al ordenamiento español.

También, se han elaborado las directrices de señalización asociadas al despliegue del material temporal en los aeropuertos, para hacer efectivas medidas tales como el distanciamiento social, la gestión de residuos, de higiene, etc., que permitan ofrecer a los pasajeros un entorno aeroportuario seguro, así como dar cumplimiento a las medidas y recomendaciones establecido por distintas organizaciones (EASA, Ministerio Sanidad, Agencia Estatal de Seguridad Aérea, etc.).

Respecto a la modificación de la capacidad operativa, durante el período se ha tratado con la Dirección General de Aviación Civil la posibilidad de adaptar los parámetros de capacidad declarada

a las circunstancias provocadas por la epidemia.

En materia de gestión de emergencias se ha trabajado en la elaboración de una gestión de riesgos asociada a la imposibilidad de realización de los simulacros programados en los aeropuertos.

Debido a las medidas extraordinarias vigentes durante el Estado de Alarma, fue necesario paralizar temporalmente la programación anual de simulacros, habiéndose retomado y actualizado tras la finalización de dicho Estado de Alarma.

Por otra parte, durante el segundo trimestre de 2020, se ha revisado la Categoría anual SSEI (categoría de un aeródromo a efectos de salvamento y extinción de incendios) de los aeropuertos obteniéndose como resultado que la Categoría SSEI ofrecida por los aeropuertos es suficiente para dar respuesta a las operaciones previstas.

## Seguridad física y equipamiento

En el ámbito de la seguridad física, es reseñable que se han cumplido los dos años de contrato de los nuevos expedientes de seguridad privada. En la actualidad, los expedientes se han prorrogado tácitamente hasta final de año, y se está negociando con las empresas adjudicatarias la prórroga de los servicios. Estos expedientes, basados en indicadores de calidad de la seguridad y del servicio al pasajero, que están alineados con los objetivos establecidos en el DORA, han tenido un resultado hasta el momento positivo. En los casos en los que se licite un nuevo expediente, por no prorrogar por parte de la actual empresa adjudicataria, se seguirán incluyendo indicadores de calidad de servicio.

Asimismo, cabe indicar que con motivo de la crisis sanitaria de la COVID-19 iniciada en el mes de marzo, fue necesario revisar todos los servicios de seguridad, suspendiendo los servicios, tal y como se estaban haciendo, y

disminuyendo el número de recursos como consecuencia de la drástica disminución de pasajeros y del cierre de terminales o parte de ellas. Esto ocasionó que se alcanzaran disminuciones de servicio del 70% de forma global y agregada, así como una reducción del número de equipos de inspección a mantener para adecuarse al reducido número de operaciones con la consiguiente reducción de gasto asociada. Sin embargo, a partir de la segunda mitad del mes de junio, con motivo del aumento de actividad prevista en los aeropuertos, se han ido incorporando servicios y se ha realizado un plan de reanudación acorde a las estimaciones de incremento de servicio previsto en los próximos meses.

Adicionalmente, los expedientes de suministro de equipos de inspección, de su mantenimiento, sistemas de control de accesos y CCTV (Centros de Control de Video-Vigilancia), así como de equipamiento y vehículos de operaciones, que quedaron suspendido temporalmente. se están reactivando.

Respecto a las actuaciones de inspección en materia de seguridad aeroportuaria llevada a cabo por AESA en los aeropuertos de la red, quedaron suspendidas durante el segundo trimestre de 2020 serán reanudadas conforme se reactive la actividad en los aeropuertos.

Otras actuaciones relevantes de esta área en el segundo trimestre de 2020, son:

- Colaboración con AESA dentro de los nuevos trabajos del recientemente creado Comité Nacional de Facilitación.
- Participación con AESA en distintos trabajos y planificación de tareas a incluir en las

comisiones de seguridad junto con el resto de actores involucrados, tales como Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, ENAIRE o la Dirección General de Aviación Civil.

- Participación en la Mesa de Protección de Infraestructuras Críticas, que, durante el período de Estado de Alarma, se ha convocado semanalmente para analizar los problemas en incidencias en el sector a nivel nacional.
- Colaboración en distintos proyectos de innovación relacionados con la mejora operativa: biometría, mejora y medición de flujos de pasajeros, y el proyecto de sistema de comunicaciones *COMETA*.
- Comienzo de las actuaciones de dos proyectos piloto para realizar pruebas con equipos en filtros de seguridad. El primero de ellos está centrado en equipamiento en filtros que permite al pasajero llevar dentro del equipaje de mano líquidos y portátiles, y el segundo orientado a la implementación de salas de inspección remotas que permitirán “reubicar” a parte de los vigilantes del filtro de seguridad a salas independientes.

En relación a la adjudicación del suministro e instalación del Equipamiento de Inspección de Equipaje de Bodega EDS (Estándar 3) en los aeropuertos de la red, ya iniciado en 2019, y suspendido durante el segundo trimestre, está previsto realizar un análisis conjunto con la AESA, sobre la posible afección al cumplimiento normativo de sustitución de estos equipos, con fecha límite en septiembre de 2020.

## Instalaciones y Mantenimiento

Durante el segundo trimestre, se ha seguido trabajando en las líneas principales del Plan Estratégico de Mantenimiento Aeroportuario (PEMA) establecidas para este año, con el objetivo de acumular el menor retraso posible. Se ha continuado desarrollando en la puesta en marcha de los expedientes de mantenimiento agrupados y el despliegue de la nueva versión de la aplicación MAXIMO, con el objetivo principal de racionalizar y homogeneizar los servicios de mantenimiento en todos los aeropuertos de la red de Aena, en un horizonte temporal de 3 años.

Los principales objetivos para este año siguen siendo, la puesta en marcha de los 18 expedientes agrupados que concentrarán los servicios de mantenimiento de los 45 aeropuertos que conforman los Grupos I, II, III y Canarias y, la puesta en marcha del nuevo sistema de gestión del mantenimiento asistido por ordenador (nueva versión de la aplicación MAXIMO) incorporando la funcionalidad de “movilidad” que iniciará la senda para la digitalización de estos servicios de manera homogénea y uniforme en todos los aeropuertos de la red.

Para ello, se requerirá una puesta en marcha piloto de la aplicación MAXIMO que permita la estandarización de activos, tareas y procesos de mantenimiento en todos los aeropuertos de la red de acuerdo a los manuales de mantenimiento por especialidades de instalaciones elaborados en 2019.

### 3.1.2 Actividad comercial

En la siguiente tabla se muestran las cifras más significativas de la actividad comercial que reflejan una disminución de 120,1 millones de euros en los ingresos comerciales ordinarios del primer semestre de 2020:

Miles de euros	1S 2020	1S 2019	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	453.160	573.240	-120.080	-20,9%
Otros ingresos de explotación	6.278	4.888	1.390	28,4%
Total Ingresos	459.438	578.128	-118.690	-20,5%
Total gastos (incluye amortización)	-161.069	-177.789	-16.720	-9,4%
EBITDA <sup>(1)</sup>	349.560	452.666	-103.106	-22,8%

<sup>(1)</sup>Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones.

Tabla 7. Cifras más significativas de la actividad comercial

A 30 de junio de 2020 se ha registrado contablemente el ingreso por las RMGA correspondientes al período del Estado de Alarma (transcurrido entre el 15 de marzo y el 20 de junio) que ascienden a 198,6 millones de euros, dado que existe un derecho contractual a percibir esas rentas por parte de Aena y al ser de aplicación la NIIF 16 (Arrendamientos) no es posible la contabilización del mismo. En esta decisión la dirección ha tenido en cuenta la causa legal que está en el origen del cierre de los establecimientos comerciales, así como las bases bajo las cuales está prevista la negociación de los contratos de arrendamiento.

Como consecuencia de esto, los ingresos de las líneas de duty free, tiendas, restauración, explotaciones comerciales y publicidad (con contratos que incluyen RMGA) reflejan el ingreso contable anteriormente indicado, si bien en el segundo trimestre no ha habido ingresos variables debido a la suspensión de la actividad de locales y establecimientos minoristas durante el Estado de Alarma.

Por otro lado, en aquellas actividades no sujetas a RMGA, los ingresos del período reflejan:

- La exención de rentas fijas a los operadores de las actividades de alquiler de vehículos y cajeros automáticos durante el período del Estado de Alarma que ha supuesto menores ingresos por importe de 19,7 millones de euros.
- En arrendamientos, la exención parcial de la renta aplicada desde el 15 de marzo hasta el 20 de junio, ha ascendido a 4,0 millones de euros.
- Adicionalmente, los ingresos por aparcamiento de vehículos y servicios VIP se han visto minorados en un importe de 47,7 millones de euros y 21,9 millones de euros respectivamente.

Miles de euros	Ingresos		Variación		Renta Mínima Garantizada	
	1S 2020	1S 2019	Miles de €	%	1S 2020	1S 2019
Tiendas libres de impuestos	166.615	157.693	8.922	5,7%		
Tiendas	44.809	52.958	-8.149	-15,4%		
Restauración	99.553	97.446	2.107	2,2%		
Alquiler de vehículos	33.489	70.921	-37.432	-52,8%		
Aparcamientos	28.912	76.630	-47.718	-62,3%		
Servicios VIP	14.663	36.576	-21.913	-59,9%		
Publicidad	9.667	16.120	-6.453	-40,0%		
Arrendamientos	13.506	17.203	-3.697	-21,5%		
Resto ingresos comerciales <sup>(1)</sup>	41.946	47.694	-5.748	-12,1%		
Ingresos ordinarios comerciales	453.160	573.240	-120.080	-20,9%	246.418	69.776

<sup>(1)</sup> Incluye actividades comerciales diversas que se realizan en los aeropuertos, como son los servicios bancarios, las máquinas de plastificado de equipajes, otras máquinas expendedoras y los servicios regulados (farmacias, estancos, loterías).

Tabla 8. Análisis de las líneas de negocio comercial

El importe de RMGA registrado en el período, representa el 68,0% de los ingresos de líneas con contratos que incorporan dichas cláusulas (18,8% en el primer semestre de 2019).



Por líneas de actividad, cabe destacar de este período:

### Tiendas Libres de Impuestos

Esta línea de negocio es operada por World Duty Free Group (DUFY), a través de los contratos suscritos con Aena repartidos en tres lotes.

En la semana 6 de 2020 (del 3 al 9 de febrero) comenzó a hacerse notar el impacto de la COVID-19 y las ventas en las tiendas libres de impuestos de pasajeros con destinos asiáticos se vieron muy afectadas de forma negativa. Entre la semana 8 (del 17 al 23 de febrero) y 9 (24 de febrero al 1 de marzo) el impacto negativo se hizo notar en las ventas a pasajeros con destino Italia.

A pesar de esto, las rentas variables de las tiendas libres de Impuestos crecieron en los dos primeros meses del año un 7,5%, derivado del aumento de las ventas impulsado por las campañas de precio desarrolladas por Dufry.

El efecto de la COVID-19 en las tiendas duty free de los Aeropuertos A.S. Madrid-Barajas y J.T. Barcelona-El Prat no se dejó notar en los dos primeros meses del periodo. La pérdida ocasionada por el impacto en la venta de los destinos asiáticos e italianos, se compensó con los incrementos en las ventas a otros destinos, consiguiendo un resultado positivo.

El Real Decreto 463/2020, aprobado por el Gobierno el 14 de marzo de 2020, por el que fue declarado el Estado de Alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19 con aplicación en todo el territorio nacional, ordenó la suspensión inmediata de la apertura al público de los locales y establecimientos minoristas, a excepción de los dedicados a alimentación, bebidas y productos de primera necesidad. Esta medida, en vigor hasta la finalización del Estado de Alarma el 21 de junio, provocó el cierre de

todas las tiendas libres de impuestos ubicadas en los aeropuertos españoles.

A partir del 22 de junio comenzó el proceso de reapertura de las tiendas libres de impuestos, que se inicia con la tienda pasante de la 4ª planta del Aeropuerto de Palma de Mallorca. El proceso, continúa el 23 de junio con la reapertura de la tienda pasante de la Plaza central de la T4 del Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas y, el 24 de junio, con la reapertura de la tienda ubicada en el Sky Center de la T1 del Aeropuerto J.T. Barcelona-El Prat.

El 1 de julio, han tenido lugar numerosas reaperturas de tiendas libres de impuestos, en concreto, las tiendas pasantes de Bilbao, Málaga, de Santiago, Alicante, Valencia, de Lanzarote, Fuerteventura, Tenerife Norte, de la planta baja de Tenerife Sur, así como la tienda duty free express de Ibiza y, con superficie reducida, la tienda principal del Aeropuerto de Menorca.

Para las tiendas pasantes, se han establecido procedimientos a seguir en caso de saturación de aforos, coordinados entre Aena y Dufry.

Por otra parte, Dufry ha elaborado un protocolo con las medidas operativas que van a tomar en sus tiendas, entre las que se encuentran la eliminación de los probadores a disposición de los clientes, el control de aforo, de la distancia de seguridad, la organización de flujos de usuarios, pantallas de protección, y dispensadores de gel hidroalcohólico, entre otras.

### Tiendas

Durante el primer trimestre, se procedió a la firma de los contratos de los locales adjudicados en el Aeropuerto de Menorca. En dicho período, el aeropuerto debía finalizar las obras de renovación de locales y realizar la entrega a sus arrendatarios para que éstos

realizaran sus obras privativas. Sin embargo, antes del 14 de marzo sólo pudieron ser entregados los locales de las tiendas de conveniencia a WHSmith, por lo que la apertura del resto quedó retrasada hasta que los arrendatarios pudieran ejecutar sus obras de adecuación y el tráfico se vaya normalizando.

Asimismo, cabe reseñar que, debido a la declaración del Estado de Alarma, quedaron en suspenso los plazos de las aperturas económicas de 8 expedientes correspondientes a 11 locales en la T1 del aeropuerto de Barcelona (más de 1.400 m²) y, de 7 expedientes del Aeropuerto de Málaga, correspondientes a los locales que no fueron renovados en la primera fase llevada a cabo en 2019 (700 m²).

Tras la finalización del Estado de Alarma, comenzaron a abrirse algunos locales, sobre todo tiendas de conveniencia durante la última semana del mes de junio. Desde las primeras semanas del mes de julio, el ritmo de aperturas de locales de moda y otras actividades, se está desarrollando a medida que el tráfico aéreo se va reactivando.

### Restauración

Tras la declaración del Estado de Alarma el día 14 de marzo, los únicos locales que permanecieron abiertos en la red de aeropuertos fueron: 5 puntos de venta en el Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas, 1 punto de venta en el Aeropuerto J.T. Barcelona-El Prat, las cantinas de empleados en los aeropuertos de Madrid, Palma de Mallorca y Alicante, así como las máquinas vending de alimentos y bebidas en aquellas zonas de pasajeros y empleados que estuvieron abiertas a la actividad aeroportuaria.

En el momento de declaración del Estado de Alarma, quedaron en suspenso los plazos de:

- La apertura de las ofertas económicas y subasta de la oferta de restauración del Aeropuerto de Valencia, formada por 8 locales y 68 máquinas vending de alimentos y bebidas. La licitación fue publicada en enero 2020 y, corresponde a la totalidad de la oferta de restauración de este aeropuerto que ocupará una superficie de cerca de 2.800 m<sup>2</sup> (un incremento del 26% respecto a la superficie existente destinada a esta actividad).
- La firma de contrato y entrega de superficie de los 2 locales adjudicados a McDonald's en el aeropuerto de Barcelona, cuya entrega estaba prevista el 1 de mayo.
- La publicación de las licitaciones de 60 máquinas vending en el Aeropuerto Málaga-Costa del Sol.

Hasta la declaración del Estado de Alarma, se desarrollaron las siguientes actuaciones:

- En el aeropuerto de Palma de Mallorca, se ejecutaron las obras privativas de inversión inicial correspondientes a los nuevos contratos de restauración de 33 locales. Estos locales se adjudicaron en julio 2019 y, los nuevos operadores comenzaron a dar servicio a partir de noviembre de 2019.

Las empresas de restauración que resultaron adjudicatarias con mayor número de locales fueron: Áreas (23 locales), Airfoods (5) y SSP (2), además de Burger King Spain, McDonald's y Lagardère, que gestionarán 1 local cada uno.

La nueva oferta, ocupará más de 10.600 m<sup>2</sup> que supondrá un aumento de la superficie de restauración de este aeropuerto cercano al 9%.

- En el aeropuerto de Alicante se desarrolló la fase final de las

obras privativas de los locales pendientes de reforma adjudicados en el mes de enero de 2020, y se llevaron a cabo las obras de recuperación, como consecuencia del incendio sufrido el 15 de enero.

De los nuevos locales adjudicados en enero, previo a la declaración del Estado de Alarma, estaban abiertos 12 locales con las nuevas marcas: *Burger King, Santa Gloria, Lavazza, Häagen Dazs, Costa Coffee, Carlsberg, Eat, Enrique Tomás, Tim Hortons, Exki y Delicia*. Cinco locales quedaron pendientes de obras privativas, y el *Foodmarket* en proceso de rehabilitación tras el incendio.

Los nuevos locales, suponen una superficie de cerca de 5.600 m<sup>2</sup> y, fueron adjudicados a los operadores Áreas, Select Service Partner (SSP), Grupo EatOut (Pansfood) y Airfoods.

- Las obras privativas de inversión inicial llevadas a cabo en los aeropuertos de Gran Canaria, Barcelona y Málaga, por los nuevos arrendatarios de los locales, quedaron prácticamente completadas.

En el aeropuerto de Gran Canaria, 17 locales (de los 19 locales adjudicados) con nuevas marcas. En el aeropuerto J.T. Barcelona-El Prat, 47 puntos de venta (de los 49 adjudicados) reformados con nuevas marcas. En el Aeropuerto Málaga-Costa del Sol, 23 locales reformados con las nuevas marcas (de los 25 puntos de restauración adjudicados en junio de 2018).

Desde el 21 de junio, tras la finalización del estado de alarma han comenzado a abrirse algunos locales de restauración. Durante las primeras semanas del mes de julio el ritmo de aperturas se ha ido adaptando a la recuperación del tráfico aéreo, al objeto de desarrollar progresivamente la

actividad de restauración en las terminales de los aeropuertos de la red.

### Alquiler de vehículos

Sobre la evolución de esta línea de actividad, cabe señalar que el número de contratos ha descendido en el semestre un 55,7% frente al mismo período de 2019 y las ventas han caído un 61,4% interanual.

Ante la situación del Estado de Alarma y su impacto sobre la paralización de esta actividad, la demanda de nuestros arrendatarios de espacio para el depósito de su flota de vehículos, fue respondida con apoyo por Aena, alquilando espacios (campas y plazas de parking) con la aplicación de una tarifa especial creada para tal fin, con el objetivo de:

- Facilitar la operativa a las empresas que prestan el servicio de alquiler de vehículos en los aeropuertos de la red, habilitándoles zonas nuevas para el depósito de sus flotas.
- Minimizar el impacto negativo que va a tener la actual crisis sanitaria en los ingresos de Aena y aprovechar la capacidad ociosa del resto de aparcamientos derivada de la caída de pasajeros.

### Aparcamientos

Los ingresos del primer trimestre reflejaron un notable descenso que, además de estar afectado por la reducción del tráfico provocada por el COVID-19, reflejaba la mayor base comparable del año anterior, impactada por los ingresos en los aeropuertos de Madrid y Barcelona debido a la huelga de taxis que tuvo lugar durante 3 semanas en estas ciudades. Adicionalmente, en el aeropuerto de Palma de Mallorca se dejaron de alquilar plazas de aparcamiento a la empresa Hotelbeds, lo que supuso una

minoración de los ingresos en este aeropuerto.

A lo largo del segundo trimestre, debido a la crisis sanitaria, se ha producido una casi nula actividad de las operaciones de parking, no habiendo ingresos asociados. Esta circunstancia, se ha visto acompañada de una suspensión temporal parcial del expediente de gestión del servicio integral de aparcamientos, reduciendo el coste en un 65%.

Desde el fin del Estado de Alarma, se observa una ligera recuperación de la actividad. Se han reactivado las reservas *on-line* de plazas de aparcamientos.

### Servicios VIP

Los ingresos de esta línea de negocio provienen de la explotación de 27 salas VIP propias, 1 sala Premium, 2 salas VIP arrendadas a Iberia, los accesos preferentes de seguridad: *Fast Lane* (acceso prioritario en los controles de seguridad en 8 aeropuertos de la red) y *Fast Track* (acceso exclusivo en tres controles de seguridad en el Aeropuerto de A.S Madrid- Barajas), centros de negocios, habitaciones de descanso (en Madrid y Barcelona), servicio de *Meet & Assist* (en Palma de Mallorca, Alicante, Málaga, Tenerife Sur, Gran Canaria y Valencia) y salas de reuniones.

Las restricciones derivadas del Estado de Alarma sanitaria llevaron al cierre de las salas desde el 15 de marzo.

En el primer trimestre, se realizaron obras en las salas VIP de los aeropuertos de Málaga (sala Premium), Gran Canaria, Tenerife Norte e Ibiza y, el aeropuerto de Alicante requirió la realización de obras de adaptación de una sala VIP provisional alternativa, al haberse visto afectada su sala VIP por el incendio que tuvo lugar en el aeropuerto.

En cuanto a los servicios de gestión, durante el primer trimestre del 2020 se inició expediente con motivo de la apertura en el mes de enero de una nueva sala VIP en el aeropuerto de Vigo.

A partir del 1 de julio, comenzará la apertura de alguna Sala VIP en función del tráfico del aeropuerto

### Publicidad

En el primer trimestre de 2020, los arrendatarios de esta actividad ejecutaron una gran parte de la inversión en soportes publicitarios, tanto convencionales, como fundamentalmente digitales.

Motivado por la crisis de la COVID-19, desde el inicio del mes de marzo, se fue reduciendo la actividad publicitaria en nuestros aeropuertos, hasta quedar totalmente parada a partir de la declaración del Estado de Alarma.

Durante el Estado de Alarma se autorizó la suspensión de gran parte de los contratos de las campañas publicitarias expuestas en los aeropuertos, si bien se autorizó el mantenimiento de las mismas, con el fin de evitar la mala imagen que producirían los soportes publicitarios vacíos y por otro fidelizar a los anunciantes de cara a la reactivación de la actividad.

A lo largo del mes de julio, los arrendatarios de publicidad negociarán la reactivación de las campañas publicitarias suspendidas durante el periodo de Estado de Alarma.

### Arrendamientos

Los ingresos de esta línea de negocio provienen del alquiler de oficinas, mostradores comerciales y almacenes dentro de la terminal.

En este período, los ingresos están afectados por las exenciones parciales de renta aprobadas en el mes de abril, como medida

mitigadora del riesgo de abandono masivo de espacios por parte de nuestros arrendatarios, como consecuencia de la declaración del Estado de Alarma y, las incertidumbres en torno a la recuperación de tráfico aéreo.

Dicha exención aplicada durante el Estado de Alarma, ha ascendido a 4,0 millones de euros, y supuesto un descuento del 75% para la mayoría de los contratos firmados por compañías aéreas, agentes y empresas mantenedoras de handling, de oficinas, almacenes, y mostradores comerciales (incluyendo los mostradores comerciales de los tour-operadores y transportistas).

Asimismo, hay que señalar la aprobación en el mes de junio de incentivos comerciales, con efectos entre el 1 de julio de 2020 y el 31 de marzo de 2021, que buscan apoyar la permanencia de los arrendatarios con contratos.

### Resto ingresos comerciales

Este epígrafe incluye actividades comerciales diversas que se realizan en los aeropuertos, como son los servicios bancarios, las máquinas de plastificado de equipajes, otras máquinas expendedoras y los servicios regulados (farmacias, estancos, loterías...). Asimismo, en este periodo se ha incorporado la comercialización en los aeropuertos de los Equipos de Protección Individual (EPIs), cuya venta se facilita en máquinas vending y tiendas de conveniencia.

En el primer trimestre, tuvo lugar la apertura de las ofertas de la licitación de las oficinas de devolución de IVA en los aeropuertos de Madrid (2 expedientes) y Barcelona (1 expediente), cuyas ofertas han quedado pendiente de adjudicación, por la reclamación del proceso realizada por parte de uno de los licitadores.

### 3.2 Segmento de servicios inmobiliarios

La actividad del segmento de servicios inmobiliarios corresponde a la prestación de servicios de arrendamiento o cesión de uso de terrenos (urbanizados y sin urbanizar), edificios de oficinas, almacenes, hangares y naves de carga, a compañías aéreas, operadores de carga aérea, agentes de handling y, a otros proveedores de servicios aeroportuarios destinados al apoyo de la actividad y al desarrollo de servicios complementarios, tales como las 24 estaciones de servicio (15 en el lado tierra y 9 en el lado aire) en 12 aeropuertos o las terminales para aviación ejecutiva FBO (*Fixed Base of Operations*) en 5 de los aeropuertos más importantes de la red.

Por lo que respecta a los planes de **desarrollo inmobiliario de los aeropuertos A.S. Madrid-Barajas y J.T. Barcelona-El Prat**, Aena continuó trabajando durante enero y febrero con los asesores externos en la definición de los principales aspectos de la comercialización de los terrenos aeroportuarios disponibles en ambos aeropuertos. Sin embargo, a partir de la situación provocada por la crisis de la COVID-19 y del Estado de Alarma decretado por el Gobierno de España, se optó por retrasar el lanzamiento de estos procesos, a la espera de tener visibilidad suficiente para valorar el momento adecuado de reanudarlos sin penalizar el valor de los activos. Mientras tanto, Aena continúa trabajando en los distintos aspectos del proceso, para asegurar su relanzamiento tan pronto como sea posible.

- ◀ En el Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas, hasta la crisis de la COVID-19, y tras las primeras valoraciones realizadas con los expertos contratados, se planteaba desarrollar una superficie de hasta un máximo de 2,2 millones de m<sup>2</sup> en los próximos años, mediante la ocupación de 349 hectáreas netas (del total de 909 hectáreas brutas disponibles) para un conjunto de usos, lo que suponía una relevante diversificación de la actividad implantada en el aeropuerto, acercándolo al moderno concepto de *Airport City*.
- ◀ Por su parte, el Plan Inmobiliario del Aeropuerto J.T. Barcelona-El Prat planteaba abarcar un máximo de 1,1 millones de m<sup>2</sup> nuevos edificables, mediante la ocupación de cerca de 200 hectáreas netas (del total de 290 hectáreas brutas disponibles) en un proyecto de desarrollo global que tenía muy presente la conservación de los valores ambientales y etnográficos del Delta del Llobregat.

Una vez finalizado el Estado de Alarma, y de acuerdo a las previsiones actuales, se estima que el proceso de selección de socios mediante concurso se podría relanzar en el primer trimestre de 2021.

En relación a los trabajos en otros aeropuertos, en los que hay disponibilidad de suelos y activos con alto potencial para el desarrollo de actividades aeroportuarias complementarias, en concreto en los aeropuertos de **Palma de Mallorca, Málaga, Valencia y Sevilla**, los análisis se iniciaron a mediados de septiembre de 2019 y tenían una duración prevista de 1 año. La declaración del Estado de Alarma dejó suspendido el desarrollo de los trabajos y se estima que podrán reanudarse en el mes de septiembre.

A continuación, se muestran las cifras más significativas del segmento de servicios inmobiliarios:

Miles de euros	1S 2020	1S 2019	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	30.232	35.723	-5.491	-15,4%
Servicios Inmobiliarios <sup>(1)</sup>	30.232	35.723	-5.491	-15,4%
Otros ingresos de explotación	589	607	-18	-3,0%
Total Ingresos	30.821	36.331	-5.510	-15,2%
Total gastos (incluye amortización)	-26.090	-27.998	-1.908	-6,8%
EBITDA <sup>(2)</sup>	12.623	16.620	-3.997	-24,1%

<sup>(1)</sup> Incluye Almacenes, Hangares, Explotaciones Inmobiliarias, Suministros Fuera de Terminal y Otros.

<sup>(2)</sup> Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones.

Tabla 9. Cifras más significativas del segmento de servicios inmobiliarios

A pesar del incremento de la actividad derivado de nuevos contratos de arrendamiento de naves de carga e instalaciones de combustible, los ingresos ordinarios de este segmento han disminuido 5,5 millones de euros respecto al mismo semestre de 2019.

Este descenso, viene provocado principalmente por las exenciones parciales de renta, que han supuesto descuentos por un importe total de 7,7 millones de euros. Esta medida, aplicada durante el período del Estado de Alarma, se aprobó en el mes de abril para mitigar el riesgo de abandono masivo de espacios por parte de los arrendatarios, como consecuencia de la declaración del Estado de Alarma y las incertidumbres en torno a la recuperación del tráfico aéreo.

Dicha exención ha supuesto un descuento: del 75% para la mayoría de los contratos firmados por compañías aéreas, agentes handling y empresas mantenedoras de equipos handling, de oficinas, almacenes, superficies pavimentadas y sin pavimentar, y mostradores comerciales; y del 65% para los activos más directamente vinculados con la carga aérea.

Asimismo, hay que señalar la aprobación en el mes de junio de incentivos comerciales, con efectos entre el 1 de julio y el 31 de marzo de 2021, al objeto de apoyar la permanencia de los arrendatarios con contratos firmados, y facilitar la contratación de nuevos espacios con una duración inicial mínima de 2 años.

En cuanto a otras actuaciones reseñables del período en relación a la actividad del segmento, cabe señalar:

#### Actividad de hangares:

- ▶ En el Aeropuerto de Valencia, en marzo se iniciaron las obras para la construcción de un nuevo hangar de 4.750 m<sup>2</sup> con plataforma privativa sobre una parcela de 15.600 m<sup>2</sup>. En el mismo aeropuerto, en el mes de abril se adjudicó el arrendamiento de un hangar de 1.240 m<sup>2</sup> con una superficie pavimentada asociada de 5.853 m<sup>2</sup>.
- ▶ En el mes de mayo, se contrató el arrendamiento de un terreno para la construcción de un hangar de 1.307 m<sup>2</sup> en el Aeropuerto de Sabadell.
- ▶ En el Helipuerto de Ceuta, finalizó en el mes de junio la construcción de un hangar de 800 m<sup>2</sup> sobre una parcela de terreno de las mismas dimensiones.

#### Aviación ejecutiva:

Durante el Estado de Alarma se produjo un descenso de la actividad de un 85% respecto el mismo periodo del año anterior, siendo muy acusado el descenso en los meses de abril y mayo (98% de caída). De acuerdo al procedimiento aprobado por la Subdirección General de Sanidad Exterior, y de cara a garantizar la seguridad sanitaria y minimizar el riesgo de contagio, sin penalizar la operación en estos terminales ejecutivos, se han establecido una serie de medidas

en colaboración con los operadores de las FBOs.

En el aeropuerto de Palma de Mallorca, en febrero iniciaron la actividad los nuevos adjudicatarios de la terminal de aviación ejecutiva (FBO), quedando completada la renovación de este servicio que se viene prestando desde hace ya casi 10 años con los más altos niveles de calidad percibida. Asimismo, se adjudicó el arrendamiento de una superficie en el hall de entrada de dicha terminal para la realización de la actividad retail multimarca, esta superficie será entregada al adjudicatario a la finalización de las obras acometidas por Aena de redimensionamiento y remodelación del Terminal que se prevé que finalicen en marzo de 2021.

#### Espacios dedicados a la carga aérea:

Respecto a la comercialización de espacios destinados a la carga aérea, cabe destacar que en el aeropuerto J.T. Barcelona-El Prat se ha licitado una nueva terminal de carga de segunda línea con la posibilidad de arrendar la nave por un periodo máximo de 10 años.

La nave, tiene una superficie edificada de 5.050 m<sup>2</sup> y una playa de maniobra de camiones de uso exclusivo de 1.456 m<sup>2</sup>. El plazo para la presentación de ofertas se suspendió tras la declaración del Estado de Alarma, y una vez concluido éste en junio, se prosiguió con el mismo quedando finalmente desierto.

## 3.2 Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM)

Con fecha 24 de febrero de 2018, se formalizó un contrato de gestión de servicios públicos con modalidad de concesión entre la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, titular de las instalaciones del aeropuerto y “Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A.” (propiedad al 100% de Aena S.M.E., S.A.) cuyo objeto comprende toda actuación relativa a la gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de Murcia. La duración de la concesión será de 25 años desde la formalización del contrato.

Este aeropuerto entró en explotación con fecha 15 de enero de 2019, coincidiendo con la interrupción de las operaciones civiles en la base militar del Aeropuerto Murcia-San Javier.

La actividad del primer semestre de 2020, ha registrado un descenso interanual del 73,8% del número de pasajeros y del 65,6% en movimientos de aeronaves (127.410 pasajeros, en su mayoría internacionales, y 1.248 movimientos). Esta

información operativa, sí como la financiera del período, se incluye dentro de la actividad aeronáutica, comercial y de servicios inmobiliarios del presente Informe de gestión.

Tal y como se explica en la Nota 7 de los Estados financieros intermedios consolidados correspondientes al período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2020, la reducción extraordinaria de la actividad, que ha conllevado la caída de ingresos, se ha traducido en una fuerte reducción de los flujos de efectivo de explotación y, pueden considerarse como indicadores de acuerdo a lo establecido por la normativa contable (NIC 36). En consecuencia, se ha registrado un deterioro por la actividad en AIRM de 47,7 millones de euros, que figura reflejado en la partida “Deterioro del valor de los activos intangibles, inmovilizado material e inversiones Inmobiliarias” de la Cuenta de Resultados a 30 de junio de 2020. En esta valoración, no se han contemplado las medidas de reequilibrio de la concesión hasta que se determinen y acuerden las mismas.

### 3.3 Segmento internacional

En el segmento internacional se incluyen principalmente los datos económicos procedentes de la consolidación de las filiales (London Luton y ANB), así como los derivados de servicios de asesoramiento a aeropuertos internacionales. En conjunto, los ingresos del negocio internacional han disminuido en el primer semestre de 2020 un 48,3%, hasta 66,3 millones de euros.

Miles de euros	1S 2020	1S 2019	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	66.338	128.426	-62.088	-48,3%
Otros ingresos de explotación	144	100	44	44,0%
Total Ingresos	66.482	128.526	-62.044	-48,3%
Total gastos (incluye amortización)	-178.920	-112.890	66.030	58,5%
EBITDA <sup>(1)</sup>	-70.457	47.982	-118.439	-246,8%

<sup>(1)</sup> Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones.

Tabla 10. Principales datos económicos del segmento de la actividad internacional

Tal y como se explica en la Nota 7 de los Estados financieros intermedios consolidados correspondientes al período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2020, en cumplimiento de la normativa contable (NIC 36), a 30 de junio de 2020 el Grupo ha llevado a cabo valoraciones de sus activos para determinar si se produce algún deterioro como consecuencia de las circunstancias generadas por el COVID-19 y su impacto en la actividad.

Las conclusiones de este análisis, respecto a los activos del segmento internacional, son las siguientes:

- No se produce deterioro para el aeropuerto de Luton, teniendo en cuenta el contrato de concesión que contempla cláusulas de reequilibrio económico que se han reflejado en el análisis de la valoración.
- Para los activos en Brasil (ANB) se ha registrado un deterioro por importe de 72,9 millones de euros que figura reflejado en la partida “Deterioro del valor de los activos intangibles, inmovilizado material e inversiones Inmobiliarias” de la Cuenta de Resultados a 30 de junio de 2020. En la valoración realizada, no se han contemplado las posibles medidas de reequilibrio de la concesión hasta que se determinen y acuerden las mismas

Por otra parte, en el epígrafe “Diferencias de conversión acumuladas” del Estado de situación financiera (ANEXO I) se han registrado 130,4 millones de euros por diferencias de conversión negativas asociadas al efecto de la conversión del activo intangible derivado del acuerdo de concesión, debido a la evolución desfavorable del real brasileño frente al euro, entre el 1 de enero y el 30 de junio de 2020.

#### Aeropuerto London Luton

La consolidación del aeropuerto de Luton ha supuesto una contribución de 54,4 millones de euros a nivel de ingresos y de 6,0 millones de euros en EBITDA en este período, lo que supone una disminución interanual del 55,5% y del 86,9% respectivamente, reflejando el impacto de la COVID-19.

Miles de euros <sup>(1)</sup>	1S 2020	1S 2019	Variación	% Variación
Ingresos aeronáuticos	24.754	55.408	-30.654	-55,3%
Ingresos comerciales	29.609	66.723	-37.115	-55,6%
Total Ingresos	54.363	122.131	-67.769	-55,5%
Personal	16.158	22.452	-6.294	-28,0%
Otros gastos de explotación	32.212	53.989	-21.777	-40,3%
Amortizaciones y deterioros	35.221	32.176	3.046	9,5%
Total gastos	83.591	108.617	-25.025	-23,0%
EBITDA <sup>(2)</sup>	5.993	45.684	-39.691	-86,9%
Resultado de explotación	-29.228	13.514	-42.743	316,3%
Resultado financiero	-12.510	-12.407	-104	-0,8%
Resultado antes de impuestos	-41.738	1.107	-42.847	3869,0%

<sup>(1)</sup> Tipo de cambio Euro/Libra: 0,87463 en 1S 2020 y 0,8736 en 1S 2019.

<sup>(2)</sup> Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones.

Tabla 11. Información económica del aeropuerto de Luton

En moneda local, los ingresos de Luton han caído en el período un 55,4%, hasta 47,5 millones de GBP (frente a 106,7 millones de GBP en el primer semestre de 2019).

- ✦ Los ingresos aeronáuticos en GBP, han disminuido un 55,3% (hasta 21,7 millones de GBP frente a 48,4 millones de GBP en el mismo período de 2019).
- ✦ Los ingresos comerciales, han disminuido un 55,6 % (hasta 25,9 millones de GBP, frente a 58,3 millones de GBP en el mismo período de 2019).

Las actividades comerciales registraron caídas en todas sus líneas, siendo especialmente elevada la disminución en retail y en parking, del 61,1% y del 61,6% respectivamente, asociadas al descenso de actividad en el aeropuerto.

La cifra de EBITDA del primer semestre se ha situado en 5,2 millones de GBP, un -86,9% interanual, y el margen de EBITDA en el 11,0%, frente al 37,4% del mismo período del año anterior.

El primer trimestre se cerró con un EBITDA de 9,9 millones de GBP, mientras que el segundo trimestre lo hizo con -4,7 millones de GBP.

Las medidas adoptadas por el aeropuerto de Luton para reducir los efectos de la COVID-19 se han centrado en:

- Cierre de la mayoría de las áreas operativas en el edificio terminal. Entre el 22 de abril y el 1 de mayo el terminal de pasajeros estuvo cerrado, aunque el aeropuerto permaneció operativo abierto para vuelos de carga y aviación general.
- Ajustes en personal consistentes en una reducción de salarios y la suspensión temporal de empleos, aprovechando las ayudas gubernamentales aprobadas para reducir el impacto de la crisis. También se eliminaron las horas extras y se suspendieron las contrataciones en curso salvo posiciones esenciales. En la actualidad, se está negociando un ajuste de plantilla para un total de 250 empleados.
- Retraso de la ejecución del CAPEX no imprescindible reduciendo la inversión en 4,5 millones de GBP durante el periodo abril-junio.
- Suspensión del pago del dividendo y diferimiento del pago de los intereses del préstamo de accionistas.
- A 30 de junio de 2020, el aeropuerto de Luton no cumple con los límites de la ratio de Deuda Neta/EBITDA incluida como *covenant* en sus contratos de financiación. En aplicación de la NIC 1, se ha reclasificado como deuda corriente un total de 425,3 millones de euros. No obstante, la Compañía espera obtener una dispensa temporal (*waiver*) de las entidades financieras en los próximos días.
- Finalmente, es de destacar que, el pasado mes de marzo, se solicitó la activación del procedimiento de fuerza mayor especial (*Special Force Majeure*) contemplado en el contrato de concesión, que reconoce el derecho de la sociedad concesionaria a una compensación. A tal efecto, se están manteniendo conversaciones con el Municipio de Luton sobre la aplicación efectiva de los citados mecanismos de compensación.

## Aeroportos do Nordeste do Brasil (ANB)

Al 31 de marzo de 2020 estaban iniciadas las operaciones en los aeropuertos del Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil, según se detallan las fechas por aeropuerto en el apartado 2.4 de del presente informe (Presencia internacional).

La consolidación de las operaciones de los seis aeropuertos, ha supuesto una contribución de 8,1 millones de euros en ingresos y de -77,6 millones de euros a nivel de EBITDA, impactado por la fecha de inicio de las operaciones (buena parte del primer trimestre puede considerarse preoperativo), así como por el efecto de la paralización de la actividad en el segundo trimestre a causa de la COVID-19:

Miles de euros <sup>(1)</sup>	1S 2020
Ingresos aeronáuticos	4.982
Ingresos comerciales	3.044
Otros ingresos	49
<b>Total Ingresos</b>	<b>8.075</b>
Personal	3.896
Otros gastos de explotación	8.893
Amortizaciones y deterioros	79.479
<b>Total gastos</b>	<b>92.268</b>
<b>EBITDA<sup>(2)</sup></b>	<b>-77.609</b>
Resultado de explotación	-84.193
Resultado financiero	-1.195
<b>Resultado antes de impuestos</b>	<b>-85.388</b>

<sup>(1)</sup> Tipo de cambio Euro/Real brasileño: 5,4104

<sup>(2)</sup> Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones.

Tabla 12. Información económica detallada Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil

En moneda local, los ingresos de ANB han alcanzado 43,7 millones de BRL en el período. Los ingresos aeronáuticos han ascendido a 27,0 millones de BRL, los ingresos comerciales a 16,5 millones y otros ingresos a 0,3 millones.

El EBITDA del período ha sido de -448,4 millones de BRL.

El resultado neto antes de impuestos del período refleja una pérdida de 454,9 millones de BRL, afectado principalmente por el efecto de "Amortizaciones y deterioros" de 445,5 millones de BRL y, por el resultado financiero negativo de 6,5 millones de BRL. Este resultado financiero recoge, principalmente, las diferencias de cambio negativas registradas en deudas con empresas del grupo, debidas a la devaluación del BRL frente al euro (35,8% entre 31 de diciembre de 2019 y 30 de junio de 2020).

Las medidas adoptadas por ANB para reducir los impactos de la COVID-19 se han centrado en:

- Reducción significativa de los horarios de apertura de cinco de los aeropuertos, en coordinación con las aerolíneas y las autoridades reguladoras. Durante el segundo trimestre, únicamente el aeropuerto de Campina Grande quedó sin demanda de vuelos regulares. El Aeropuerto de Recife mantuvo su operación H24, y los 4 restantes operaron con un horario reducido suficiente para atender la demanda existente de la forma más eficiente posible.
- Revisión de los contratos de servicios exteriores, cuya actividad está en gran medida externalizada (mantenimiento, seguridad y vigilancia, servicio de extinción de incendios, limpieza, handling, entre otros).
- Solicitud al regulador, ANAC, de la ampliación de los plazos de presentación de proyectos y ejecución de inversiones requeridas por el contrato de concesión. El 13/5/2020 ANAC respondió suspendiendo los plazos de ejecución de dichas obligaciones contractuales, e indicando que los nuevos plazos serían definidos en un momento posterior, una vez quedara atrás el período más crítico de la pandemia, y fuera posible una planificación fiable del reinicio de las operaciones.
- Acogimiento a las medidas de alivio de la liquidez establecidas por las autoridades a consecuencia de la declaración del estado de Calamidad Pública, consistentes principalmente en el pago diferido de 4 meses de las cotizaciones patronales (*Contribuição Previdenciária Patronal*), e impuestos indirectos federales sobre los ingresos, correspondientes a los pagos que hubieran debido realizarse en abril y mayo.



- Negociación de condiciones especiales de pago con las aerolíneas, que se están cumpliendo, y concesión a clientes comerciales e inmobiliarios de descuentos en las rentas mínimas basados en el nivel de actividad, supeditados a estar al corriente de pago o a haber concretado un plan de pagos de la deuda existente.

Estas medidas han permitido mantener una continuidad en el flujo de cobros de ANB, y han contribuido a la sostenibilidad de las operaciones de sus principales clientes.

ANB no ha necesitado recurrir a financiación externa, ya que su capitalización, exigida por el contrato de concesión, así como los efectos de las medidas anteriormente indicadas, permiten estimar que dispondrá de caja suficiente para atender sus compromisos hasta que los efectos de la epidemia sobre la actividad remitan durante los próximos meses. La Sociedad disponía de 109 millones de BRL (19,3 millones de euros) de caja y equivalentes al 30 de junio de 2020, frente a 116 millones de BRL (20,4 millones de euros) al 31 de marzo de 2020.

Considerando el tratamiento que hace el contrato de concesión de los hechos de fuerza mayor, las interpretaciones realizadas por las autoridades brasileñas sobre la pandemia COVID-19, así como, la legislación aplicable al caso, la Dirección de ANB está preparando la solicitud de revisión extraordinaria para restaurar el equilibrio económico-financiero del contrato de concesión como consecuencia del mencionado evento de fuerza mayor.

Por lo que respecta al resultado de las **participaciones no mayoritarias**, a continuación, se muestra la evolución de su puesta en equivalencia:

Miles de euros	Resultado por puesta en equivalencia				Unidades monetarias por euro	Tipos de cambio <sup>(1)</sup>		
	1S 2020	1S 2019	Variación	% Variación		1S 2020	1S 2019	% Variación
AMP (México)	2.626,5	7.153,7	-4.527,2	-63,3%	MXN	23,84	21,65	10,1%
SACSA (Colombia)	-1.726,5	2.621,0	-4.347,5	-165,9%	COP	4.071,73	3.602,08	13,0%
AEROCALI (Colombia)	-3.176,9	1.170,4	-4.347,3	-371,4%	COP	4.071,73	3.602,08	13,0%
Total deterioro y participación en el resultado de asociadas	-2.276,9	10.945,1	-13.222,0	-120,8%				

<sup>(1)</sup> Tipo medio del período

Tabla 13. Puesta en equivalencia de las empresas participadas

Tal y como se explica en la Nota 7 de los Estados financieros intermedios consolidados correspondientes al período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2020, en cumplimiento de la normativa contable (NIC 36), a 30 de junio de 2020 el Grupo ha llevado a cabo valoraciones de sus activos para determinar si se produce algún deterioro como consecuencia de las circunstancias generadas por el COVID-19 y su impacto en la actividad.

Respecto a las participaciones en Colombia (SACSA y Aerocali), se ha registrado un deterioro por importe de 3,5 millones de euros, que figura reflejado en el epígrafe "Resultado y deterioro de entidades valoradas por el método de la participación" de la Cuenta de resultados al 30 de junio de 2020.

## 4. Cuenta de resultados

Miles de euros	1S 2020	1S 2019	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	1.085.153	2.073.507	-988.354	-47,7%
Otros Ingresos de Explotación	27.293	27.238	55	0,2%
<b>Total Ingresos</b>	<b>1.112.446</b>	<b>2.100.745</b>	<b>-988.299</b>	<b>-47,0%</b>
Aprovisionamientos	-79.532	-85.581	-6.049	-7,1%
Gastos de personal	-237.907	-229.042	8.865	3,9%
Otros gastos de explotación	-447.611	-589.916	-142.305	-24,1%
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	-8.083	-3.060	5.023	164,2%
Amortización del inmovilizado	-403.497	-393.464	10.033	2,5%
Resultado por enajenaciones de inmovilizado	-1.448	-4.699	-3.251	-69,2%
Deterioro del valor de los activos intangibles, inmovilizado. material e inversiones inmobiliarias	-119.574	-	119.574	100,0%
Otros resultados	-6.911	867	7.778	-897,1%
<b>Total Gastos</b>	<b>-1.304.563</b>	<b>-1.304.895</b>	<b>-332</b>	<b>0,0%</b>
<b>EBITDA <sup>(1)</sup></b>	<b>211.380</b>	<b>1.189.314</b>	<b>-977.934</b>	<b>-82,2%</b>
Resultado de explotación	-192.117	795.850	-987.967	-124,1%
Ingresos financieros	1.562	3.070	-1.508	-49,1%
Gastos financieros	-59.302	-70.426	-11.124	-15,8%
Otros ingresos/(gastos) financieros - netos	-6.878	338	-7.216	2134,9%
Resultado financiero	-64.618	-67.018	-2.400	-3,6%
Resultado y deterioro de entidades valoradas por el método de la participación	-2.277	10.945	-13.222	-120,8%
Resultado antes de impuestos	-259.012	739.777	-998.789	-135,0%
Impuesto sobre las ganancias	67.014	-180.699	-247.713	-137,1%
Resultado del período consolidado	-191.998	559.078	-751.076	-134,3%
Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes	-21.261	87	-21.348	-24537,9%
Resultado del período atribuible a los accionistas de la dominante	-170.737	558.991	-729.728	-130,5%

<sup>(1)</sup> Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones.

Tabla 14. Cuenta de resultados

Este período viene marcado por los efectos que ha tenido en el desempeño del Grupo Aena, tanto en términos de actividad como de resultados, el descenso del tráfico de pasajeros que comenzó a finales de febrero, debido a las restricciones a la movilidad impuestas en España y en el resto del mundo, como consecuencia de la propagación de la COVID-19.

La declaración del Estado de Alarma en España y la suspensión de la actividad comercial condujo al cierre de la mayor parte de puntos de venta. Desde el 15 de marzo, los únicos locales abiertos de la red de aeropuertos fueron tiendas de conveniencia, estancos, farmacias,

algún punto de restauración y máquinas vending.

Afectados por estas circunstancias, los **ingresos totales** reflejan una disminución de 988,3 millones de euros, un 47,0% interanual, hasta 1.112,4 millones de euros, y los **ingresos ordinarios** han descendido 988,4 millones de euros, un 47,7%, hasta 1.085,2 millones de euros, según se ha explicado por segmentos del negocio en el apartado 3 del presente informe (Áreas de negocio).

En lo que respecta a la variación del **total de gastos**, en este período se han situado en 1.304,6 millones de euros, en línea con el primer

semestre de 2019, afectado por el impacto de las valoraciones que, en cumplimiento de la NIC 36, ha llevado a cabo el Grupo de sus activos al 30 de junio, para determinar si se produce algún deterioro como consecuencia de las circunstancias generadas por el Covid-19 y su impacto en la actividad. Como resultado de este análisis, se han registrado deterioros por importe neto de 119,6 millones de euros que se reflejan en la partida **Deterioro del valor de los activos intangibles, inmovilizado material e inversiones inmobiliarias**.

El plan de ahorro de costes anunciado por Aena, basado en la renegociación de los contratos de

servicios, la eliminación de determinados gastos y la paralización de nuevas contrataciones no esenciales, se ha reflejado en los gastos del segundo trimestre.

Las principales variaciones interanuales en los gastos de explotación del periodo se corresponden a los siguientes conceptos:

- Los aprovisionamientos han disminuido un 7,1% (6,0 millones de euros) debido principalmente a la renegociación del acuerdo del servicio ATM/CNS (Tránsito aéreo y Comunicaciones, navegación y vigilancia) con ENAIRE, que ha supuesto un menor gasto de 3,0 millones de euros en el segundo trimestre. Asimismo, la variación, refleja un menor gasto de 1,8 millones de euros por la regularización de servicios no prestados desde enero en el aeropuerto de Palma de Mallorca.
- Los gastos de personal, muestran un incremento del 3,9% (8,9 millones de euros), derivado principalmente de la revisión salarial del personal de Aena y de las incorporaciones de 2019.

Debido a la situación provocada por la crisis sanitaria y a las consecuentes medidas de contención del gasto a partir del mes de marzo se paralizó la contratación de nuevos empleados.

En el aeropuerto de Luton, cabe indicar que, las medidas adoptadas, han supuesto una reducción interanual de gastos de 6,3 millones de euros.

- Otros gastos de explotación han disminuido un 24,1% (142,3 millones de euros).

En los aeropuertos de la red, debido fundamentalmente a las medidas de ahorro implementadas, se han reflejado menores gastos por 121,6 millones de euros en el segundo trimestre, correspondiendo las principales disminuciones a los

conceptos de seguridad, mantenimiento, servicio PMR, limpieza, energía eléctrica y servicios profesionales.

Las modificaciones contractuales y el cierre de instalaciones y filtros en los aeropuertos, han minorado los gastos de seguridad en 31,5 millones de euros respecto a 2019. En el coste de mantenimiento, las medidas aplicadas han permitido reducir el gasto en 26,4 millones de euros frente a 2019, y 14,0 millones de euros en el servicio de PMR (muy variabilizado en función del número de pasajeros). En limpieza, la adaptación del servicio a las instalaciones abiertas, se ha reflejado en los menores gastos de 12,9 millones de euros registrados y, el menor consumo eléctrico por reducción de la actividad y cierre de terminales y espacios, se ha reflejado en la disminución del coste de energía eléctrica en 11,2 millones de euros. Los gastos por servicios profesionales, registran una disminución de 8,5 millones de euros, derivada principalmente de la suspensión de servicios no esenciales, y de acciones de marketing comercial.

En el aeropuerto de Luton, la partida de Otros gastos de explotación se ha reducido en 21,8 millones de euros en el segundo trimestre, debido al efecto de la drástica caída del tráfico en el canon de la concesión (-17,2 millones de euros) y, por las medidas de ajuste adoptadas en los servicios y la suspensión de gastos no esenciales.

- La amortización del inmovilizado ha aumentado 10,0 millones de euros (2,5%), por efecto de la consolidación de la amortización del inmovilizado de Brasil (6,6 millones de euros) y por el incremento (3,0 millones de euros) de la amortización Luton, derivado de los nuevos proyectos activados.
- En la partida **Deterioro del valor de los activos intangibles,**

**inmovilizado material e inversiones inmobiliarias,** como ya se ha indicado, se ha registrado el importe neto de los deterioros reconocidos al 30 de junio.

- Otros resultados** recoge, entre otros, los gastos incurridos en las medidas de apoyo a los controles sanitarios de Sanidad Exterior que Aena ha implementado durante el mes de junio, por un importe de 2,7 millones de euros. En relación a estos costes de seguridad e higiene derivados de la pandemia COVID-19, cabe indicar que el Real Decreto-ley 21/2020, de 9 de junio, establece que Aena tendrá derecho a recuperarlos en el marco del Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) en los términos indicados en el apartado 3.1. (Segmento Aeropuertos) al comentar los principales aspectos de la Actividad aeronáutica del periodo.

Adicionalmente, en esta partida se reflejan 2,7 millones de euros correspondientes a los trabajos realizados en el aeropuerto de Alicante, derivados del incendio que tuvo lugar el 15 de enero.

El **EBITDA** (beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones) del periodo se ha situado en 211,4 millones de euros, reflejando la evolución negativa de la actividad, así como, el impacto neto de los deterioros reconocidos al 30 de junio por un importe neto de 119,6 millones de euros que figuran registrados en el epígrafe "Deterioro del valor de los activos intangibles, inmovilizado material e inversiones Inmobiliarias".

Excluyendo el efecto del importe neto de los deterioros, el EBITDA del periodo asciende a 331,0 millones de euros.

Por su parte, el **Resultado financiero** refleja una disminución del gasto neto de 2,4 millones de euros, debido principalmente al reconocimiento en 2019 del valor razonable (10,9 millones de euros)

del instrumento de cobertura de tipo de cambio contratado, al objeto de cubrir el riesgo de la exposición a las fluctuaciones del tipo de cambio euro/real brasileño, para hacer frente a los pagos correspondientes a la concesión de ANB.

Este menor gasto en 2020, se ha compensado parcialmente por las diferencias de cambio (6,7 millones de euros) del préstamo participativo de ADI con Luton, del préstamo de Aena con ADI, de la valoración del fee de AMP; así como, por el resultado financiero de ANB (1,2 millones de euros).

En el **Resultado y deterioro de entidades valoradas por el método de la participación**, 2,3 millones de euros al 30 de junio, se incluye el deterioro por importe de 3,5 millones de euros, correspondiente a la valoración de la actividad de las participaciones minoritarias en SACSA y Aerocali puestas en equivalencia. En sentido contrario, 1,1 millones de euros por las aportaciones a los resultados

ejercicios de las participaciones no mayoritarias.

El **resultado antes de impuestos** se ha situado en una pérdida de 259,0 millones de euros, frente a 739,8 millones de euros de beneficios en 2019.

Al 30 de junio de 2020 está afectado en 123,0 millones de euros por los deterioros netos reconocidos en la Cuenta de resultados.

Excluyendo este impacto, la pérdida por el resultado antes de impuestos se situaría en 136,0 millones de euros

En cuanto al **Impuesto sobre las ganancias**, se ha registrado un ingreso por importe de 67,0 millones de euros como consecuencia principalmente del resultado del período.

Hay que señalar que también se incorpora un ajuste de 5,9 millones de euros relativo a Luton, como consecuencia de la eliminación de la reducción del tipo de gravamen

prevista en el Impuesto sobre Sociedades (con efectos 1 de abril estaba aprobada una reducción del tipo de gravamen al 17%, y finalmente el tipo seguirá siendo del 19%), que ha hecho necesario reevaluar los activos y pasivos por impuestos diferidos.

El **Resultado consolidado del período** se ha reducido en 751,1 millones de euros. Refleja una pérdida de 192,0 millones de euros afectada por el impacto en el período derivado de los deterioros.

El **resultado del periodo atribuible a participaciones no dominantes** ha sido de -21,3 millones de euros, correspondientes al 49% del resultado neto de Luton, lo que sitúa el **Resultado del ejercicio atribuible a los accionistas de la dominante** en una pérdida de 170,7 millones de euros, frente al beneficio neto de 559,0 millones registrado al 30 de junio de 2019.

## 5. Inversiones

El importe total de la inversión pagada en el período (inmovilizado material, activos intangibles e inversiones inmobiliarias) ha ascendido a 299,6 millones de euros, incluyendo 7,8 millones de euros de Luton y 1,1 millones de euros de ANB. Al cierre del primer trimestre, el importe ascendió a 217,3 millones de euros, incluyendo 5,5 millones de euros de Luton y 0,8 millones de euros de ANB.

En la [red española](#), el importe total de la inversión pagada en el período, ha ascendido a 290,7 millones de euros (incluyendo 0,3 millones de euros de AIRM), lo que supone un aumento interanual de 28,9 millones de euros (11,0%).

El importe del semestre se ha destinado fundamentalmente al pago de inversiones en el ámbito de la seguridad.

Tras la paralización parcial de las inversiones en el mes de marzo y, en los meses de abril y mayo, por las limitaciones en la ejecución de las obras derivadas del Estado de Alarma, el plan de inversiones de 2020 inició su reactivación total de forma progresiva desde el 1 de junio, si bien, diversas actuaciones en ejecución, y en especial las iniciadas recientemente, podrían sufrir alguna variación en su planificación debido a la paralización temporal. Como consecuencia de la modificación del calendario de ejecución, el importe de inversión que se estima ejecutar en 2020, asciende a 352,0 millones de euros, de los que al 30 de junio de 2020 se han ejecutado 107,6 millones de euros.

Asimismo, cabe indicar que la paralización temporal del programa de inversiones, suponía una reducción mensual de las salidas de caja promedio de aproximadamente 52 millones de euros. El ahorro real ha ascendido a 175 millones de euros durante el segundo trimestre de 2020.

En lo que respecta a las [actuaciones finalizadas](#) durante el período, cabe señalar, por un lado,

en el ámbito de la capacidad, la ampliación de la plataforma comercial de aeronaves en Zaragoza y, la unión de la plataforma con la calle de rodaje paralela en Ibiza. En el ámbito del mantenimiento, destaca la adecuación general de la plataforma en Tenerife Sur, que consistió en revisar el diseño de los puestos de estacionamiento para atender a las necesidades actuales del aeropuerto y, el recrecido de pista en Sevilla.

Respecto a las [inversiones en ejecución](#), cuya duración se extenderá a los próximos meses, cabe indicar que la mayoría corresponden al ámbito de la seguridad de personas e instalaciones, como la instalación de sistemas más modernos de detección de explosivos en varios aeropuertos.

En las actuaciones en el área terminal, destacan: la remodelación y ampliación del edificio del dique sur en el aeropuerto de Barcelona, consistente en la ampliación del edificio en dos plantas e instalación de 6 pre pasarelas y 14 pasarelas; las mejoras funcionales en el edificio terminal de Tenerife Sur; y la adaptación del edificio terminal al diseño funcional en Reus.

También, son destacables la sustitución de pasarelas de embarque en Madrid y en Barcelona, y las actuaciones en instalaciones de asistencia a aeronaves.

En el ámbito de la capacidad, son reseñables, la ampliación de los accesos a las cabeceras 03R y 03L de Gran Canaria, que contempla la construcción de tres calles de rodadura con acceso a la cabecera.

Asimismo, cabe destacar la construcción de la nueva central eléctrica en el aeropuerto de Madrid.

Por lo que se refiere a [actuaciones iniciadas](#) recientemente, son reseñables, en el campo de vuelo,

la plataforma de remotos en el satélite de la T4 del aeropuerto de Madrid (destinada a posiciones autónomas de aeronaves y situada al sur del edificio satélite), así como, la calle de rodadura que se ejecutará paralela a las calles A y M y, dos calles en plataforma para la entrada y salida de los puestos de estacionamientos.

En el ámbito de la capacidad, destacan, la nueva zona de autobuses en la T4 en Madrid y, la construcción del nuevo bloque técnico en Bilbao (nuevo edificio destinado a oficinas de Aena independiente del terminal, con objeto de liberar espacio de éste para disponer de nuevas puertas de embarque y ampliar las salas de embarque).

En seguridad de personas, destaca el suministro e instalación del nuevo sistema de máquinas detectoras de explosivos en varios aeropuertos.

Finalmente, hay que señalar, las actuaciones en el sistema eléctrico de Palma de Mallorca, que darán servicio al incremento de potencia instalada previsto en el aeropuerto.

En el [Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia](#), se están realizando inversiones según la oferta económica que presentó Aena. La actuación más destacada en el primer semestre ha sido la pavimentación en el área de la segunda campaña de vehículos de alquiler.

En el [Aeropuerto de Luton](#), las inversiones del primer semestre de 2020 han continuado centradas en el mantenimiento y la renovación de equipamientos, así como, en menor medida, en actuaciones secundarias del *Proyecto Curium* cuyos trabajos principales ya están ejecutados y permitieron dotar al aeropuerto de una capacidad de 18 millones de pasajeros con una inversión aproximada de 160 millones de libras.

Asimismo, cabe señalar que continúan las obras de conexión del

edificio terminal con la estación de tren *Luton Airport Parkway*, que son financiadas y ejecutadas por el ayuntamiento de Luton, habiéndose concluido con éxito la colocación del puente del *DART* con el mínimo impacto en la operación del aeropuerto.

Ante la importante caída de actividad y en línea con lo realizado en la red española, en Luton se ha definido un plan de contingencia con el objetivo de asegurar la liquidez y de evitar las consecuencias del incumplimiento de los *covenants* financieros, que incluye entre las acciones implementadas para proteger la caja, el retraso de la ejecución del CAPEX no imprescindible, reduciendo la inversión en 4,5 millones de GBP durante el periodo abril-junio.

En *Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A.* se han desarrollado las actividades de ingeniería para ejecutar obras requeridas por el contrato de concesión:

- Obras de mejora en los 6 aeropuertos, consistentes principalmente en la renovación de baños públicos y acciones de mejora en la señalización, iluminación y accesibilidad de los edificios terminales.
- Obras de ampliación de capacidad y mejora de equipamientos de seguridad física y operacional en el aeropuerto de Recife.

El importe reconocido por estas inversiones ascendió en el periodo a 4,3 millones de BRL y el total CAPEX a 5,3 millones de BRL, de los cuales, únicamente se reconocieron en el segundo trimestre actividades de ingeniería en la concesión por 1,1 millones de BRL y otro CAPEX por 0,3 millones de BRL.

Como parte del plan de contingencia implementado por la compañía para reducir los impactos de la COVID-19, ANB solicitó al regulador, ANAC, la ampliación de los plazos de presentación de proyectos y ejecución de inversiones requeridas por el contrato de concesión. El 13/5/2020 ANAC respondió suspendiendo los plazos de ejecución de dichas obligaciones contractuales, e indicando que los nuevos plazos serían definidos en un momento posterior, una vez quedara atrás el período más crítico de la pandemia, y fuera posible una planificación fiable del reinicio de las operaciones.

En cuanto a las *inversiones en participaciones no mayoritarias*, destacamos que, en el *aeropuerto de Cartagena* se están finalizando obras menores destinadas a la mejora operacional del aeropuerto, las cuales comenzaron antes de la pandemia COVID-19.

No hay planificadas nuevas inversiones a realizar en los

*aeropuertos de Cali y Cartagena*, cuyos contratos de concesión están próximos a su finalización en septiembre 2020, exceptuando las necesarias para cumplir con lo estipulado en los contratos concerniente a la reversión.

En los *aeropuertos de GAP*, han comenzado las inversiones planificadas para 2020, en cumplimiento del Programa Maestro de Desarrollo 2020-2024, siendo las más importantes las que detallamos a continuación:

- En los aeropuertos de Guadalajara y Puerto Vallarta los proyectos arquitectónicos y ejecutivos de los nuevos edificios terminales.
- En Tijuana y La Paz actuaciones en campo de vuelos, plataforma, calles de rodaje y rehabilitación de pista.
- Por último, en el aeropuerto de San José del Cabo la integración de los edificios terminales T2-T3.

Como consecuencia de la COVID-19, GAP ha solicitado a las autoridades regulatorias posponer las inversiones comprometidas para este año, y está realizando un aplazamiento de inversiones de capital no obligatorias.

## 5.1 Análisis de inversiones por ámbitos de actuación

A continuación, se muestra la distribución de los pagos por inversiones en la red de aeropuertos españoles del período y su comparativa con el mismo período de 2019:

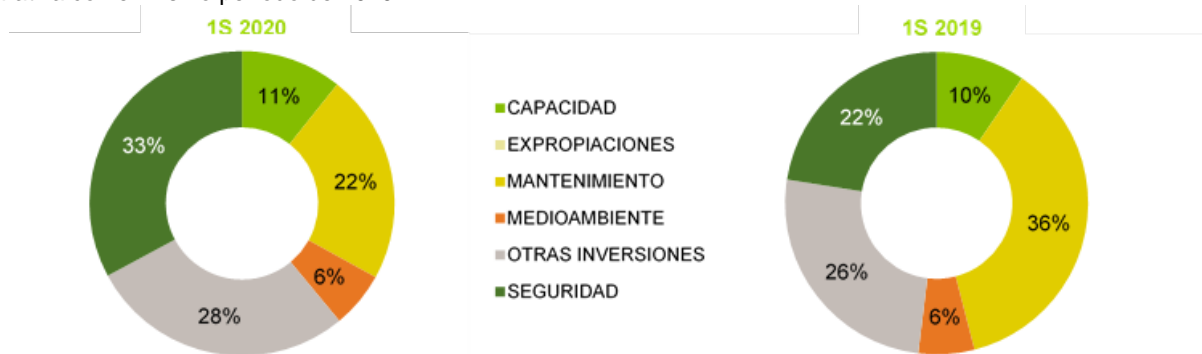


Figura 3. Análisis de inversiones por ámbitos de aplicación

▶ En el ámbito de la **seguridad**, las inversiones han alcanzado 95,4 millones de euros (58,9 millones de euros en el mismo período de 2019), incrementándose un 62,0%. Entre las actuaciones llevadas a cabo en seguridad operacional, son reseñables las destinadas a la mejora de pavimentos de diversas zonas del campo de vuelos en, Sevilla, Madrid y Palma de Mallorca, así como, las actuaciones en franjas y márgenes de calles de rodaje en Ibiza y Palma de Mallorca, y la adquisición de vehículos auto extintores para varios aeropuertos.

En el área de seguridad de personas e instalaciones, las actuaciones se han centrado en dotar a los terminales con el nuevo sistema de detección de explosivos, así como, en la adecuación del sistema automático de transporte de equipajes y del sistema de inspección de equipajes en bodega, para la sustitución de máquinas de detección de explosivos.

▶ Las inversiones en **capacidad** han ascendido a 31,1 millones de euros en el período (25,0 millones de euros en el primer semestre de 2019), incrementándose un 24,7%. Entre las desarrolladas en el campo de vuelo, destacan: la ampliación de la plataforma comercial y las calles de salida rápida en el aeropuerto de Ibiza y, la ampliación de la

plataforma comercial de aeronaves en Zaragoza.

En el ámbito de los edificios terminales destacan: la remodelación y ampliación del edificio del dique sur en Barcelona, la adaptación del edificio terminal al diseño funcional en Reus y, la adaptación del edificio T2 a los procesos de embarque en Tenerife Sur.

▶ En el ámbito del **medioambiente**, la inversión ha pasado de 15,6 millones de euros en el primer semestre de 2019 a 17,3 millones de euros en el mismo período de 2020, incrementándose un 10,7%.

Estas inversiones corresponden principalmente a: la instalación y puesta en marcha de plantas solares fotovoltaicas para autoconsumo en varios aeropuertos; la sustitución de la tecnología de producción de climatización en Alicante-Elche; a los trabajos de aislamiento acústico de viviendas en zonas colindantes, en varios aeropuertos; y, a la instalación de sistemas de iluminación con tecnologías eficientes en varios aeropuertos.

▶ En el ámbito del **mantenimiento del servicio** la inversión ha sido de 64,8 millones de euros (95,4 millones de euros en el mismo período de 2019). Esta categoría, incluye diversas actuaciones en todos los aeropuertos de la red destinadas a la conservación de las infraestructuras. Asimismo, son

destacables el suministro con instalación de pasarelas de embarque en Madrid, la renovación parcial de la red TETRA (radiodifusión terrestre) en Barcelona y, la adecuación del pavimento de la plataforma y de las cabeceras de pista en Ibiza.

▶ Respecto a **otras inversiones**, las actuaciones han ascendido a 81,7 millones de euros en el primer semestre de 2020 (66,9 millones de euros en el mismo período de 2019, incrementándose en un 22,1%). Corresponde a inversiones en tecnologías de la información, como las destinadas a la adquisición de equipamiento hiperconvergente en varios aeropuertos y servicios centrales (consiste en infraestructura que permite reducir la complejidad del centro de datos), a mejorar las infraestructuras de comunicaciones en varios aeropuertos y a desarrollar y a mantener aplicaciones en varios aeropuertos.

Asimismo, son destacables las destinadas a actividades comerciales, como la adecuación de salas VIP en Barcelona y Gran Canaria, la nueva zona comercial en Menorca, así como, las diversas mejoras llevadas a cabo en los aparcamientos de Asturias y Madrid. También destacan las destinadas a actividades que mejoran la calidad de los terminales de Tenerife Sur, Palma de Mallorca, Sevilla y Málaga-Costa del Sol.

## 6. Balance

### 6.1 Activo neto y estructura de capital

Miles de euros	1S 2020	2019	Variación	% Variación
<b>ACTIVO</b>				
Activo no corriente	13.621.266	14.137.801	-516.535	-3,7%
Activo corriente	2.570.392	752.742	1.817.650	241,5%
<b>Total activo</b>	<b>16.191.658</b>	<b>14.890.543</b>	<b>1.301.115</b>	<b>8,7%</b>
<b>PATRIMONIO NETO Y PASIVO</b>				
Patrimonio neto	6.030.218	6.381.876	-351.658	-5,5%
Pasivo no corriente	7.673.367	6.428.152	1.245.215	19,4%
Pasivo corriente	2.488.073	2.080.515	407.558	19,6%
<b>Total patrimonio neto y pasivo</b>	<b>16.191.658</b>	<b>14.890.543</b>	<b>1.301.115</b>	<b>8,7%</b>

Tabla 15. Resumen de estado de situación financiero consolidado

#### Impactos en Balance derivados de la crisis provocada por la propagación de la COVID-19

La expansión del coronavirus ha supuesto en todas las empresas del Grupo Aena una reducción extraordinaria de su actividad, ingresos y resultados que ha tenido su reflejo en prácticamente todas las partidas del Estado de situación financiero consolidado, según se explica a continuación.

#### Principales variaciones

El **Activo no corriente** ha disminuido 516,5 millones de euros debido principalmente al efecto de las siguientes variaciones:

- ▶ Descenso en 283,9 millones de euros del epígrafe “Inmovilizado material”, explicado principalmente por la evolución de la inversión en la red española, que implica que el importe de las altas de inmovilizado del periodo sea inferior a las amortizaciones practicadas. Este efecto se ha visto potenciado por la paralización temporal del programa de inversiones, medida adoptada para paliar los efectos de la crisis provocada por el COVID-19 al objeto de proteger la caja.
- ▶ Por su parte el “Activo Intangible” disminuye en 296,4 millones de

euros como consecuencia principalmente de un doble efecto:

- Diferencias de conversión negativas por importe de 153,1 millones de euros, asociadas a la evolución desfavorable de las divisas del real brasileño (130,4 millones de euros) y de la libra esterlina (22,7 millones de euros) en la valoración de las concesiones de ANB y del aeropuerto de Luton.
- Según se informa en la Nota 7 de los Estados financieros intermedios consolidados al 30 de junio de 2020, el Grupo ha efectuado los oportunos test de deterioro en todos sus activos, registrando un deterioro por importe neto de 120,6 millones de euros, en su activo intangible.
- ▶ En sentido contrario, la partida de “Activos por impuestos diferidos” ha aumentado en 67,0 millones de euros, por el registro de créditos fiscales por las bases imponibles negativas asociadas a las pérdidas contables, las deducciones no aplicadas y, por las diferencias temporales asociadas a los deterioros por inmovilizado señalados.
- ▶ Asimismo, la partida “Otros activos financieros” ha aumentado en 14,3 millones de euros por la constitución neta de

depósitos consignados por mandato legal en diferentes instituciones públicas de Comunidades Autónomas, correspondientes a fianzas previamente recibidas de arrendatarios de los espacios comerciales de Aena, en cumplimiento de la Ley 29/1994, de 24 de noviembre, de Arrendamientos Urbanos.

Por su parte, el **Activo corriente** ha aumentado en 1.817,7 millones de euros como consecuencia de los siguientes efectos contrapuestos:

- ▶ La disminución del saldo de “Clientes y otras cuentas a cobrar” en 126,1 millones de euros asociada a la disminución de la actividad, que ha supuesto menor facturación e ingresos durante el semestre incluso recogiendo 198,6 millones de euros, correspondientes a las RMGA devengadas durante el período del Estado de Alarma según se explica en el apartado 2.5 (Actividad comercial) del presente informe.

También hay que señalar que, entre las medidas implementadas por Aena para mitigar los impactos de la COVID-19 en sus clientes, se aprobó el aplazamiento extraordinario de pagos por un período de seis meses, sujeto a determinadas condiciones, a los importes facturados desde la fecha del decreto del Estado de Alarma, 14



de marzo de 2020 y hasta el 14 de junio de 2020. El importe total aplazado por diferentes conceptos ha ascendido a 83,6 millones de euros, del que los operadores comerciales se han beneficiado en 18,6 millones de euros y las aerolíneas en 65,0 millones de euros.

Al cierre del semestre estaban cobradas la práctica totalidad de las RMGA del ejercicio 2019, facturadas en el mes de diciembre, que ascendían aproximadamente a 140 millones de euros. El importe de la RMGA reconocida en el primer semestre de 2020 asciende a 250,0 millones de euros.

- Aumento del saldo de "Efectivo y equivalentes al efectivo" en 1.943,6 millones de euros, según se detalla en el apartado 7 del presente informe (Flujo de caja).

Según se observa en el "Estado de cambio de Patrimonio" de los Estados financieros intermedios consolidados al 30 de junio de 2020, la reducción en 351,7 millones de euros del **Patrimonio neto** viene originada principalmente por:

- El resultado consolidado del período negativo en 192,0 millones de euros.
- Las pérdidas de 143,5 millones de euros por diferencias de conversión, por la evolución de los tipos de cambio de las divisas del grupo, según se ha comentado anteriormente al explicar la variación del período en el epígrafe de "Activos intangibles".

El aumento del **Pasivo no corriente** en 1.245,2 millones de euros se debe esencialmente al incremento del epígrafe de "Deuda financiera" en

1.248,1 millones de euros, por la obtención de financiación a largo plazo con el objetivo de reforzar la liquidez de la Compañía, según se explica en el apartado 6.2 del presente informe (Evolución de la deuda financiera neta) y, se detalla en las Notas 3 y 10 de los Estados financieros intermedios consolidados al 30 de junio de 2020.

El aumento de 407,6 millones de euros en el **Pasivo corriente** deriva principalmente del incremento del epígrafe de "Deuda financiera" en 684,4 millones de euros, cuyo movimiento detallado se refleja en la Nota 10 de los Estados financieros intermedios consolidados al 30 de junio de 2020.

Durante el período se ha traspasado a corto plazo el importe de la deuda financiera a largo plazo de la filial de Luton, por importe neto de 425,3 millones de euros, en aplicación de la NIC 1 debido a que no cumple con los límites de la ratio de Deuda Neta/EBITDA incluida como *covenant* en sus contratos de financiación.

Asimismo, aumenta el saldo como consecuencia de nueva financiación obtenida por importe de 316 millones de euros. Adicionalmente, se ha efectuado el pago del principal de la deuda espejo con ENAIRE por importe de 362,3 millones de euros, lo que ha originado un traspaso de deuda de largo a corto plazo de 347,6 millones de euros.

Este incremento, se ha compensado parcialmente con la disminución del saldo de "Proveedores y otras cuentas a pagar" en 242,7 millones de euros, como consecuencia de las siguientes variaciones:

- Disminución en el saldo de "Proveedores de inmovilizado" de Aena en 194,5 millones de euros,

debido principalmente a que el pago a contratistas de obras ha ascendido a una cantidad de 290,0 millones de euros, un importe muy superior a las altas de inmovilizado del periodo que han ascendido a 100,0 millones de euros, por efecto de la paralización temporal del programa de inversiones para paliar los efectos de la crisis provocada por el COVID-19.

- El saldo de la cuenta de "Acreedores por prestación de servicios" disminuye en 164,0 millones de euros en Aena, también debido a los planes de reducción de gastos implementados.
- El saldo de la cuenta "Anticipos de clientes", que recoge los pagos por anticipado de clientes, ha disminuido en 39,8 millones de euros, como consecuencia del impacto que la crisis provocada por el COVID-19 ha tenido en la actividad y en la drástica reducción de los ingresos.
- Los efectos anteriores se ven compensados en parte por el devengo del IBI a 1 de enero por importe de 150 millones de euros para todo el ejercicio (del cual permanecían sin pagar 105,3 millones de euros a 30 de junio).

El fondo de maniobra, calculado como la diferencia entre los activos y los pasivos corrientes, que es habitualmente negativo en la Compañía por su operativa y su estructura de financiación, se sitúa en 82,3 millones de euros al cierre del período (-1.327,8 millones de euros al 31 de diciembre de 2019), por las variaciones en el Activo y Pasivo corrientes comentadas anteriormente.

## 6.2 Evolución de la deuda financiera neta

La deuda financiera neta contable consolidada del Grupo Aena (calculada como Deuda financiera corriente más Deuda financiera no corriente menos Efectivo y equivalentes al efectivo), se sitúa a 30 de junio de 2020 en 6.661,7 millones de euros (incluyendo 484,0 millones de euros procedentes de la consolidación de la deuda del aeropuerto de Luton y 41,4 millones de euros de AIRM) frente a 6.672,8 millones de euros a 31 de diciembre de 2019 (incluyendo 491,5 millones de euros procedentes de la consolidación de la deuda del aeropuerto de Luton y 41,4 millones de euros de AIRM), aumentando la ratio asociada:

Miles de euros	1S 2020	2019
Deuda Financiera Bruta contable	8.845.878	6.913.438
Efectivo y equivalentes al efectivo	2.184.196	240.596
Deuda Financiera Neta contable	6.661.681	6.672.842
Deuda Financiera Neta contable / EBITDA <sup>(1)</sup>	3,6x	2,4x

<sup>(1)</sup> Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones

Tabla 16. Deuda financiera neta contable del Grupo

Durante el primer semestre de 2020, Aena ha amortizado deuda a largo plazo por importe de 362,3 millones de euros, correspondientes al calendario de pagos establecido según contrato. La Compañía ha dispuesto de 150 millones de euros de un préstamo firmado en diciembre de 2019.

A 30 de junio, Aena dispone de una póliza de 800 millones de euros correspondientes a una línea de crédito sindicada sostenible (*ESG-linked RCF*) de los cuales no tiene ningún saldo dispuesto. El aeropuerto de Luton tiene dispuesta la totalidad de sus líneas de crédito por importe de 87,7 millones de euros.

El papel emitido bajo el Programa de Pagarés (*European Commercial Paper*) asciende a 375 millones de euros quedando disponible un saldo de 525 millones de euros.

A 31 de diciembre de 2019, el saldo de ECP emitido era de 159 millones de euros. En febrero de 2020 se realizó una emisión neta de 320 millones, en marzo un reembolso neto de 74 millones y en abril, un reembolso neto de 30 millones, por lo que el saldo emitido a 30 de junio es de 375 millones de euros.

Con el objetivo de reforzar la liquidez de la compañía, a raíz de la situación provocada por la COVID-19, Aena ha procedido en abril y mayo a la firma de préstamos con varias entidades financieras por un importe neto de 2.325,6 millones de euros.

Con estas operaciones y la línea RCF, el Grupo Aena ha elevado sus disponibilidades de liquidez hasta una cifra total de 2.984 millones de euros, a las que se añade la posibilidad de realizar emisiones a través del programa de *Euro Commercial Paper* (ECP) por un

importe disponible de 525 millones de euros.

El tipo de interés medio de la deuda del Grupo se ha situado en el primer semestre de 2020 en un 1,25% (1,45% en 2019).

Hay que destacar los informes de rating publicados por las agencias de rating Moody's y Fitch:

- Fitch confirmó la calificación "A" con perspectiva estable y, la calificación de corto plazo "F1", con fecha 3 de abril.
- El 24 de junio, Moody's confirmó la calificación a largo plazo de emisor (*Long Term Issuer Default Rating*) "A3" y la perspectiva, revisada el 31 de marzo desde estable a negativa, reflejando los riesgos en torno a la incertidumbre de la recuperación del tráfico.

Finalmente, hay que indicar que, como se ha señalado en el apartado 6.1 del presente informe (Activo neto y estructura de capital), al 30 de junio se ha traspasado a corto plazo el importe de la deuda financiera a largo plazo de la filial de Luton, por importe neto de 425,3 millones de euros, en aplicación de la NIC 1 debido a que no cumple con los límites de la ratio de Deuda Neta/EBITDA incluida como *covenant* en sus contratos de financiación. No obstante, la Compañía espera obtener una dispensa temporal (*waiver*) de las entidades financieras en los próximos días.

### 6.3 Información sobre el periodo medio de pago

A 30 de junio las ratios de pago a proveedores de Aena S.M.E., S.A. y Aena Desarrollo Internacional, S.M.E., S.A son:

Días	1S 2020
Período medio de pago a proveedores	51
Ratio de operaciones pagadas	50
Ratio de Operaciones pendientes de pago	54

Tabla 17. Periodo medio de pago a proveedores

Estos parámetros han sido calculados de acuerdo a lo establecido en el Art. 5 de la Resolución de 29 de enero de 2016 del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, sobre la información a incorporar en la memoria de las cuentas anuales en relación con el periodo medio de pago a proveedores en operaciones comerciales, en base al saldo de los proveedores que por su naturaleza son suministradores de bienes y servicios, de modo que incluye los datos relativos a las partidas "Acreedores comerciales" del balance.

Miles de euros	1S 2020
Total pagos realizados	403.799
Total pagos pendientes	83.276

Tabla 18. Saldo referente a proveedores

En el acumulado del periodo, los plazos medios de pago se adaptan a los plazos que marca la Ley 15/2010. Los casos en que se ha producido un pago fuera del plazo máximo legal responden, principalmente, a causas ajenas a la Sociedad: facturas no recibidas a tiempo, certificados caducados de la AEAT y falta de certificados justificativos de las cuentas bancarias de los proveedores, entre otras.

## 7. Flujo de caja

Miles de euros	1S 2020	1S 2019	Variación	% Variación
Efectivo neto generado por actividades de explotación	301.070	1.111.587	-810.517	-72,9%
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión	-313.353	-270.384	-42.969	-15,9%
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación	1.965.074	-1.316.556	3.281.630	249,3%
Efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio	240.597	651.380	-410.783	-63,1%
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio	-9.192	13	-9.205	70807,7%
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	2.184.196	176.040	2.008.156	1140,7%

Tabla 19. Resumen del estado de flujos de efectivo consolidado

En el primer semestre de 2020 los movimientos de flujos de caja del Grupo se han visto condicionados por los efectos derivados de la propagación de la COVID-19, que han ocasionado una fuerte disminución en los flujos de efectivo procedentes de las operaciones de explotación (-72,9%) y, han obligado a centrarse en el objetivo de reforzamiento de la liquidez con la obtención de financiación ajena, generando un incremento en el saldo de "Efectivo y equivalentes al efectivo" durante dicho período de 1.943,6 millones de euros.

### Flujos netos de efectivo de actividades de explotación

La disminución del efectivo generado por las actividades de explotación en el primer semestre de 2020, respecto del mismo período del ejercicio anterior, refleja el impacto que la crisis provocada por la propagación de la COVID-19 ha tenido en la operativa del Grupo.

- El efectivo generado por las actividades de explotación antes de variaciones en capital circulante y otro efectivo generado por las operaciones (intereses e impuesto sobre beneficios pagados y cobrados), ha sido de 318,9 millones de euros, un descenso del 73,3% (873,8 millones de euros) respecto del obtenido en el mismo periodo del ejercicio anterior (1.192,7 millones de euros).

- El aumento del capital circulante en 23,2 millones de euros deriva del incremento de 199,1 millones de euros en la variación de "Deudores y otras cuentas a cobrar" y, de la disminución en 187,8 millones de euros por variación de "Acreedores y otras cuentas a pagar".

La variación positiva de 199,1 millones de euros en la línea de "Deudores y otras cuentas a cobrar" (entre los -76 millones de euros del primer semestre de 2019 y los 123,1 millones del primer semestre de 2020) tiene su causa principal en que el saldo de clientes a 30 de junio de 2020 se ha visto disminuido por los menores ingresos generados durante 2020 con respecto al período de 2019, así como, por el efecto de la medida de aplazamiento de los pagos a operadores aeronáuticos y comerciales por los importes facturados desde la fecha del decreto del Estado de Alarma, 14 de marzo de 2020 y hasta el 14 de junio de 2020. El importe total aplazado por diferentes conceptos ha ascendido a 83,6 millones de euros al 30 de junio.

Por su parte, la variación negativa de 187,7 millones de euros en "Acreedores y otras cuentas a pagar" (entre los 121,3 millones de euros del primer semestre de 2019 y los -66,5 millones del primer semestre de 2020) viene derivada por la disminución del saldo de la cuenta "Acreedores

por prestación de servicios" de Aena en 164,0 millones de euros, comentada en el apartado 6.1 del presente informe (Activo neto y estructura de capital) al explicar las variaciones en el epígrafe "Pasivo corriente" del balance, y en los menores cobros recibidos por anticipado de los clientes, que han generado un menor saldo en la cuenta de pasivo de "Anticipo de clientes".

### Flujos netos de efectivo de actividades de inversión

El efectivo neto utilizado en actividades de inversión en este periodo ha ascendido a 313,4 millones de euros, frente a 270,4 millones de euros en 2019, y recoge principalmente los pagos relativos a adquisiciones y reposiciones de inmovilizado no financiero relativos a la infraestructura aeroportuaria, que han ascendido a 299,6 millones de euros según se detalla en el apartado 5 del presente informe (Inversiones) frente a 276,0 millones de euros en el primer semestre de 2019).

Durante el primer trimestre, el programa de inversiones, se ha centrado principalmente en la mejora de las instalaciones y de la seguridad operacional de los aeropuertos de la red del período, así como en el proyecto de expansión del Aeropuerto London Luton en el Reino Unido y en el Grupo aeroportuario del Nordeste de Brasil. En el segundo trimestre, se han visto afectadas por la paralización temporal del programa,

medida adoptada para paliar los efectos de la crisis provocada por el COVID-19 al objeto de proteger la caja

Adicionalmente, dentro de las actividades de inversión se recogen "Pagos por adquisiciones de otros activos financieros" por importe de 14,6 millones de euros (6,1 millones de euros en el mismo período de 2019) que reflejan depósitos consignados por mandato legal en

diferentes instituciones públicas de Comunidades Autónomas, correspondientes a fianzas previamente recibidas de arrendatarios de los espacios comerciales de AENA S.M.E., S.A., en cumplimiento de la Ley 29/1994, de 24 de noviembre, de Arrendamientos Urbanos.

#### Flujos de efectivo de actividades de financiación

Las principales variaciones de los flujos de financiación corresponden a la evolución de la deuda que se explica en el apartado 6.2 del presente informe (Evolución de la deuda financiera neta). Esta información, se completa con la detallada en las Notas 3 y 10 de los Estados financieros intermedios consolidados al 30 de junio de 2020.

## 8. Riesgos

Los principales riesgos a los que Aena está expuesta en su actividad operativa y financiera, descritos en la Nota 3 de la Memoria consolidada al cierre del 31 de diciembre de 2019 ("Gestión de los riesgos operativos y financieros") se mantienen al 30 de junio de 2020.

En el ámbito operativo, en dicha Nota, se desarrollan por un lado, los **riesgos relativos al Brexit**, tras el resultado del referéndum en Reino Unido a favor de su salida de la Unión Europea (Brexit), y su materialización a partir del 31 de enero de 2020, se consideran una serie de riesgos, cuya concreción final está sujeta al proceso de negociación que el gobierno británico tiene que iniciar durante el periodo transitorio (hasta el 31 de diciembre de 2020) con la Unión Europea para determinar las condiciones finales de su salida, como a los desarrollos normativos que tanto el Reino Unido como la Unión Europea puedan realizar ante la eventualidad de una salida sin acuerdo a partir del 1 de enero de 2021; los **riesgos regulatorios** asociados al sector regulado en el que Aena realiza su actividad y que rige la determinación de las tarifas aeroportuarias para el primer Documento de Regulación Aeroportuaria ("DORA"), así como los cambios o desarrollos futuros en la normativa aplicable, tanto nacional como internacional, en materia de seguridad operacional, de personas o bienes y medioambiental, que podría limitar las actividades o el crecimiento de los aeropuertos de Aena, y/o requerir importantes desembolsos.

Por otra parte, se detallan los **riesgos de explotación**, derivados de diversos factores que pueden afectar la actividad del Grupo por estar directamente relacionada con los niveles de tráfico de pasajeros y de operaciones aéreas en sus aeropuertos.

Respecto a los riesgos financieros a los que la operativa del Grupo Aena está expuesta, en el contenido de la indicada Nota 3 de la Memoria consolidada quedan indicados los principales riesgos: **riesgo de mercado** (incluyendo riesgo de tipo de cambio y el riesgo de tipo de interés en los flujos de efectivo y en el valor razonable), **riesgo de crédito** y **riesgo de liquidez**.

Esta información, se completa con las medidas que ha adoptado la Dirección del Grupo para afrontar las consecuencias de la pandemia causada por el COVID-19, en buena parte impredecibles de esta situación sin precedentes, con objeto de cubrir los riesgos más significativos que han sido identificados, las cuales se detallan en la Nota 3 de los Estados financieros intermedios consolidados al 30 de junio de 2020 ("Impacto de la pandemia por el COVID-19"). Esta Nota, describe los impactos por **riesgo operacional y de negocio, riesgo de liquidez y riesgo sanitario**.

## 9. Litigios

Al 30 de junio de 2020, no hay litigios de relevancia que destacar.

## 10. Evolución bursátil

Durante el primer semestre de 2020 la cotización de la acción ha fluctuado entre un mínimo de 91,90 euros y un máximo de 174,50 euros, cerrando el período en 118,70 euros, lo que implica una caída del precio de la acción del 30,4%, superior a la evolución negativa del IBEX35 que en el mismo período acumuló una pérdida del 24,3%.

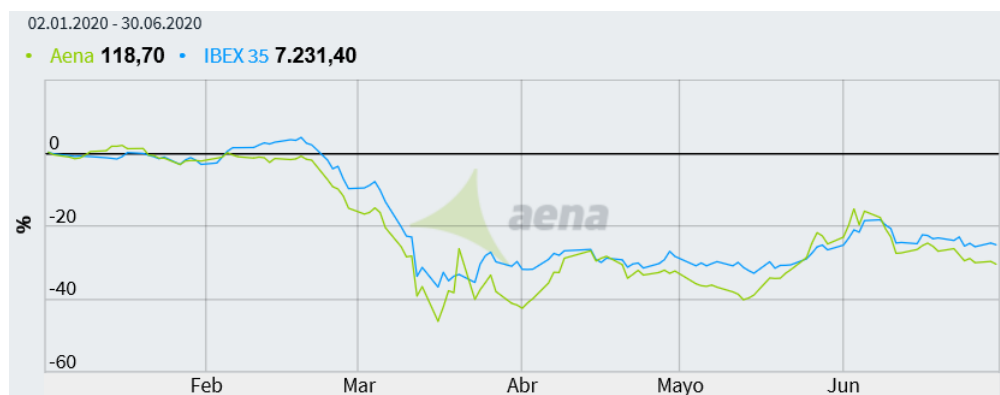


Figura 4. Evolución bursátil

Los principales datos de la evolución de la cotización de Aena en el mercado continuo de la Bolsa de Madrid se resumen en la siguiente tabla:

30/06/2020	AENA.MC
Volumen Total operado (Nº de acciones)	40.059.851
Volumen medio diario operado del período (Nº de acciones)	317.935
Capitalización (€)	17.805.000.000
Precio de cierre (€)	118,70
Nº de acciones	150.000.000
Free Float (%)	49%
Free Float (acciones)	73.500.000

Tabla 20. Principales datos de la evolución de Aena

En relación con la adquisición y enajenación de acciones propias, a 30 de junio de 2020 Aena no dispone de acciones propias, por lo que no se ha producido ningún impacto por este motivo ni en el rendimiento obtenido por los accionistas ni en el valor de las acciones.

## 11. Hechos posteriores

Desde la fecha de cierre del periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2020 hasta la fecha de formulación de los presentes estados financieros intermedios resumidos consolidados, no se han producido hechos significativos que puedan afectar a los resultados del Grupo o a la situación patrimonial reflejada en el presente informe.

ANEXOS:

- I. Estados financieros intermedios consolidados
- II. Resumen de comunicaciones remitidas a la Comisión Nacional del Mercado de Valores

## ANEXO I: Estados financieros intermedios consolidados

Estado de situación financiera intermedio consolidado a 30 de junio de 2020 y 31 de diciembre de 2019

Miles de euros	30 de junio de 2020	31 de diciembre de 2019
<b>ACTIVOS</b>		
<b>Activos no corrientes</b>		
Inmovilizado material	12.386.792	12.670.706
Activos intangibles	712.852	1.009.244
Inversiones Inmobiliarias	141.680	140.928
Activo por derecho de uso	54.803	61.725
Inversiones en empresas asociadas y con control conjunto	51.941	63.783
Otros activos financieros	94.433	80.123
Activos por impuestos diferidos	173.956	106.929
Otras cuentas a cobrar	4.809	4.363
	<b>13.621.266</b>	<b>14.137.801</b>
<b>Activos corrientes</b>		
Existencias	6.990	6.841
Clientes y otras cuentas a cobrar	379.206	505.304
Efectivo y equivalentes al efectivo	2.184.196	240.597
	<b>2.570.392</b>	<b>752.742</b>
<b>Total activos</b>	<b>16.191.658</b>	<b>14.890.543</b>
Capital ordinario	1.500.000	1.500.000
Prima de emisión	1.100.868	1.100.868
Ganancias/(pérdidas) acumuladas	3.767.471	3.938.336
Diferencias de conversión acumuladas	-167.779	-21.575
Otras reservas	-123.289	-111.827
Participaciones no dominantes	-47.053	-23.926
	<b>6.030.218</b>	<b>6.381.876</b>
<b>Pasivos</b>		
<b>Pasivos no corrientes</b>		
Deuda financiera	6.923.100	5.675.036
Instrumentos financieros derivados	109.112	95.672
Subvenciones	444.620	461.690
Prestaciones a los empleados	50.868	44.639
Provisiones para otros pasivos y gastos	75.690	77.267
Pasivos por impuestos diferidos	54.803	58.386
Otros pasivos a largo plazo	15.174	15.462
	<b>7.673.367</b>	<b>6.428.152</b>
<b>Pasivos corrientes</b>		
Deuda financiera	1.922.778	1.238.403
Instrumentos financieros derivados	30.371	31.662
Proveedores y otras cuentas a pagar	437.227	679.879
Pasivos por impuesto corriente	0	10.165
Subvenciones	34.226	35.652
Provisiones para otros pasivos y gastos	63.471	84.754
	<b>2.488.073</b>	<b>2.080.515</b>
<b>Total pasivos</b>	<b>10.161.440</b>	<b>8.508.667</b>
<b>Total patrimonio neto y pasivos</b>	<b>16.191.658</b>	<b>14.890.543</b>

## ANEXO I: Estados financieros intermedios consolidados

Cuenta de resultados intermedia consolidada del período de 6 meses terminado el 30 de junio de 2020 y 2019

Miles de euros	30 de junio de 2020	30 de junio de 2019
<b>Actividades continuadas</b>		
Ingresos ordinarios	1.085.153	2.073.507
Otros ingresos de explotación	6.208	4.575
Trabajos realizados por la empresa para su activo	2.383	2.636
Aprovisionamientos	-79.532	-85.581
Gastos de personal	-237.907	-229.042
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	-8.083	-3.060
Otros gastos de explotación	-447.611	-589.916
Amortización del inmovilizado	-403.497	-393.464
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	18.527	18.536
Excesos de provisiones	175	1.491
Resultado por enajenaciones de inmovilizado	-1.448	-4.699
Deterioro del valor de los activos intangibles, inmov. material e inver. Inmobiliarias	-119.574	-
Otras ganancias / (pérdidas) – netas	-6.911	867
<b>Resultado de explotación</b>	<b>-192.117</b>	<b>795.850</b>
Ingresos financieros	1.562	3.070
Gastos financieros	-59.302	-70.426
Otros ingresos/(gastos) financieros - netos	-6.878	338
<b>Ingresos (Gastos) financieros – netos</b>	<b>-64.618</b>	<b>-67.018</b>
Resultado y deterioro de entidades valoradas por el método de la participación	-2.277	10.945
<b>Resultado antes de impuestos</b>	<b>-259.012</b>	<b>739.777</b>
Impuesto sobre las ganancias	67.014	-180.699
<b>Resultado del período consolidado</b>	<b>-191.998</b>	<b>559.078</b>
<b>Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes</b>	<b>-21.261</b>	<b>87</b>
<b>Resultado del ejercicio atribuible a los accionistas de la dominante</b>	<b>-170.737</b>	<b>558.991</b>
<b>Resultados por acción (Euros por acción)</b>		
Resultados básicos por acción para el resultado del ejercicio	-1,14	3,73
Resultados diluidos por acción para el resultado del ejercicio	-1,14	3,73



## ANEXO I: Estados financieros intermedios consolidados

Estado de flujos de efectivo intermedio consolidado del período de 6 meses terminado el 30 de junio de 2020 y 30 de junio de 2019

Miles de euros	30 de junio de 2020	30 de junio de 2019
<b>Resultado antes de impuestos</b>	<b>-259.012</b>	<b>739.777</b>
<b>Ajustes por:</b>	<b>577.893</b>	<b>452.895</b>
Depreciación y amortización	403.497	393.464
Correcciones valorativas por deterioro	8.083	3.060
Variación de provisiones	-461	14.973
Deterioro de inmovilizado	119.574	-
Imputación de subvenciones	-18.527	-18.536
(Beneficio)/pérdida por bajas de inmovilizado	1.448	4.699
Correcciones valorativas por deterioro de instrumentos financieros	255	-
Ingresos financieros	-1.562	-3.885
Gastos financieros	42.708	53.593
Diferencias de cambio	6.623	477
Gastos financieros liquidación de derivados financieros	16.594	16.833
Otros Ingresos y gastos	-2.616	-838
Participación en beneficios (pérdidas) de sociedades puestas en equivalencia	2.277	-10.945
<b>Variaciones en capital circulante:</b>	<b>40.323</b>	<b>17.135</b>
Existencias	-197	47
Deudores y otras cuentas a cobrar	123.125	-76.013
Otros activos corrientes	-48	-32
Acreedores y otras cuentas a pagar	-66.548	121.257
Otros pasivos corrientes	-15.572	-26.972
Otros activos y pasivos no corrientes	-437	-1.152
<b>Otro efectivo generado por las operaciones</b>	<b>-58.134</b>	<b>-98.220</b>
Intereses pagados	-46.652	-52.437
Cobros de intereses	945	53
Impuestos pagados	-12.166	-45.043
Otros cobros (pagos)	-261	-793
<b>Efectivo neto generado por actividades de explotación</b>	<b>301.070</b>	<b>1.111.587</b>
<b>Flujos de efectivo de actividades de inversión</b>		
Adquisiciones de inmovilizado material	-288.058	-263.032
Adquisiciones de activos intangibles	-11.522	-9.935
Adquisiciones de inversiones inmobiliarias	-7	-3.012
Pagos por adquisiciones de otros activos financieros	-14.623	-6.141
Cobros por desinversiones/préstamos a Empresas del grupo y asociadas	-	5.635
Cobros por desinversiones de inmovilizado material	-	85
Cobros por desinversiones de inmovilizado intangible	381	-
Cobros otros activos financieros	59	1.966
Dividendos recibidos	417	4.050
<b>Efectivo neto utilizado en actividades de inversión</b>	<b>-313.353</b>	<b>-270.384</b>

## ANEXO I: Estados financieros intermedios consolidados

Estado de flujos de efectivo intermedio consolidado del período de 6 meses terminado el 30 de junio de 2020 y 30 de junio de 2019 (continuación)

Miles de euros	30 de junio de 2020	30 de junio de 2019
<b>Flujos de efectivo de actividades de financiación</b>		
Cobros de subvenciones	-	1.574
Emisión de deudas	2.441.790	75.000
Otros cobros	6.473	38.291
Devoluciones de deudas con entidades de crédito	-100.000	-9.157
Devoluciones de financiación del Grupo	-362.320	-362.320
Pagos de pasivos por arrendamientos	-3.970	-3.798
Dividendos pagados	-	-1.045.047
Otros pagos	-16.899	-11.099
<b>Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación</b>	<b>1.965.074</b>	<b>-1.316.556</b>
<b>Efecto de las variaciones de los tipos de cambio</b>	<b>-9.192</b>	<b>13</b>
(Disminución)/aumento neto de efectivo y equivalentes al efectivo	1.943.599	-475.340
<b>Efectivo, equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio</b>	<b>240.597</b>	<b>651.380</b>
<b>Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio</b>	<b>2.184.196</b>	<b>176.040</b>

## ANEXO II: Resumen de Hechos Relevantes publicados 1S 2020

165	21/02/2020	OIR	Otra Información Relevante	Convocatoria presentación resultados 2019
32	25/02/2020	IP	Sobre resultados - Sobre planes estratégicos y previsiones	Presentación de resultados 2019 y estimaciones para el año 2020
33	25/02/2020	IP	Sobre planes estratégicos y previsiones	La Sociedad comunica la revisión de la previsión de tráfico de pasajeros para el año 2020
271	25/02/2020	OIR	Otra Información Relevante - Informes financieros semestrales y de auditoría /	La sociedad remite información financiera del segundo semestre de 2019
275	25/02/2020	OIR	Otra información relevante - Sobre negocio y situación financiera	Propuesta dividendo correspondiente al ejercicio 2019
278	25/02/2020	OIR	Otra Información Relevante - Informe anual de gobierno corporativo	La sociedad remite el Informe Anual de Gobierno Corporativo del ejercicio 2019
280	25/02/2020	OIR	Otra Información Relevante - Informe anual de remuneraciones de los consejeros	La Sociedad remite el Informe Anual sobre remuneraciones de los consejeros del Ejercicio 2019
281	25/02/2020	OIR	Convocatoria de Junta o Asamblea	La Sociedad comunica la aprobación de la convocatoria de la Junta General de Accionistas
418	27/02/2020	OIR	Convocatoria de Junta o Asamblea	La Sociedad comunica la convocatoria de la Junta General de Accionistas
905	12/03/2020	OIR	Convocatoria de Junta o Asamblea	La Sociedad comunica el Complemento de Convocatoria de la Junta General de Accionistas presentado por TCI Luxembourg S.à.r.L y Talos Capital Designated Activity Company
978	13/03/2020	OIR	Otra Información Relevante	Se adjunta nota de prensa sobre tráfico
1137	23/03/2020	OIR	Otra Información Relevante	Se adjunta nota de prensa sobre reorganización de instalaciones en la red de aeropuertos
1159	24/03/2020	OIR	Convocatoria de Junta o Asamblea	La compañía comunica que el Consejo de Administración de Aena ha acordado la desconvocatoria de la Junta General de Accionistas
118	26/03/2020	IP	Sobre negocio y situación financiera	Comunicación de efectos Covid-19 en la Compañía
133	31/03/2020	IP	Sobre calificaciones crediticias	La Sociedad comunica la calificación crediticia otorgada por la agencia de calificación Moody's Investors Service
136	01/04/2020	IP	Sobre negocio y situación financiera	Plan de contingencia. Financiación adicional Covid-19
137	02/04/2020	IP	Sobre negocio y situación financiera	Comunicación sobre la no aplicación del artículo 49 del RDL 11/2020 a la Compañía
148	04/04/2020	IP	Sobre calificaciones crediticias	La Sociedad comunica la calificación crediticia mantenida por la agencia de calificación Fitch Ratings
1472	09/04/2020	OIR	Otra información relevante	Se adjunta nota de prensa sobre tráfico del mes de marzo 2020
1660	21/04/2020	OIR	Otra información relevante	Aena S.M.E., S.A. anuncia la celebración de la presentación de resultados correspondiente al 1T 2020
191	28/04/2020	IP	Sobre resultados	La sociedad remite información sobre los resultados del primer trimestre de 2020
192	28/04/2020	IP	Sobre negocio y situación financiera	Contratos comerciales
193	28/04/2020	IP	Sobre resultados	La sociedad remite nota de prensa sobre los resultados del primer trimestre de 2020
1811	28/04/2020	OIR	Declaración Intermedia de Gestión	La sociedad remite declaración intermedia de gestión del primer trimestre de 2020
1848	29/04/2020	OIR	Declaración Intermedia de Gestión	La sociedad remite una ampliación/modificación de la declaración intermedia de gestión del primer trimestre de 2020 registrada con anterioridad
220	06/05/2020	IP	Sobre negocio y situación financiera	Plan de contingencia. Financiación adicional Covid-19
298	24/06/2020	IP	Sobre calificaciones crediticias	La agencia de calificación crediticia Moody's Investors Service ha confirmado la calificación a largo plazo de emisor de AENA S.M.E., S.A.
308	30/06/2020	IP	Sobre resultados	La sociedad comunica la nueva Propuesta de Aplicación del Resultado
3089	30/06/2020	OIR	Convocatoria de Junta o Asamblea	La Sociedad comunica la aprobación de la convocatoria de la Junta General de Accionistas
3091	30/06/2020	OIR	Sobre Gobierno corporativo	La Sociedad comunica la propuesta de nombramiento de nuevos consejeros

IP-Información Privilegiada

OIR-Otra información relevante