



Informe de gestión intermedio consolidado

correspondiente al período de 9 meses finalizado el 30 de septiembre de
2020

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

Detalles webcast / conference-call:

28 de octubre de 2020

13:00 horas (hora local de Madrid)

<https://edge.media-server.com/mmc/p/whwqe8k7>

España: +34 914 146 280

Reino Unido: +44 (0) 2071 928 000

EE.UU.: +1 631 510 7495

Código de acceso: 8895249



1. Resumen ejecutivo

La actividad del Grupo Aena continúa muy condicionada por los efectos derivados de la propagación de la COVID-19.

El impacto de la crisis sanitaria en los aeropuertos de la red española se inició a finales del mes de febrero, con la cancelación de los vuelos con los principales países afectados por la pandemia en aquel momento.

El 14 de marzo el Gobierno decretó el Estado de Alarma en España que 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.

La vigencia del Estado de Alarma en España finalizó el 21 de junio, quedando permitida la movilidad sin restricciones dentro de las fronteras nacionales y, el 30 de junio, el Gobierno 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.

El 2 de julio, el Gobierno de España modificó los criterios de restricción temporal de viajes no imprescindibles desde terceros países a la Unión Europea y países

asociados Schengen, y adoptó la Recomendación del Consejo de la Unión Europea sobre terceros países y categorías de personas exentas de restricciones de viaje, independientemente de su lugar de procedencia.

Siguiendo esta Recomendación, los Estados miembros de la Unión Europea comenzaron a reabrir gradualmente sus fronteras en el mes de julio, tanto a los extranjeros no comunitarios como a los propios ciudadanos de la Unión Europea.

El empeoramiento de la situación epidemiológica y la aparición de rebotes durante los meses de verano, ha llevado a los gobiernos de los distintos países europeos a endurecer las restricciones a la movilidad desde el mes de agosto. La revisión por la UE de la lista de terceros países para los que deben levantarse las restricciones de viaje, el cierre de los denominados corredores turísticos seguros establecidos entre destinos europeos, la recomendación de países a los que no viajar y el requerimiento de cuarentenas, han afectado negativamente a la evolución del tráfico.

En España, los rebotes y las medidas señaladas han afectado especialmente a la evolución del tráfico con países como Reino Unido y Alemania desde mediados de agosto, truncando la recuperación que se inició en el mes de julio y provocando que el comportamiento del tráfico en el verano de 2020 no responda a lo que hubiera sido la expectativa razonable. En julio, el volumen de pasajeros fue un 23,8% del correspondiente al mismo mes de 2019, en agosto se recuperó el 30,4% y en septiembre un muy modesto 20,1%.

En la actualidad estamos observando en todo el mundo un aumento del número de casos notificados de COVID-19, especialmente en Europa y las Américas, que está derivando en intervenciones específicas sobre la movilidad a nivel local, está afectando a la confianza de los viajeros y está llevando a las aerolíneas a ajustar sus planes de capacidad para los próximos meses.

En consecuencia, en las actuales circunstancias no se observan signos de recuperación en el tráfico a corto plazo, por lo que no es posible anticipar en qué momento se iniciará la recuperación.

Aena S.M.E., S.A.⁽¹⁾

El volumen de pasajeros en la red de aeropuertos⁽²⁾ en España se ha situado en 64,9 millones al 30 de septiembre, lo que supone una caída interanual del 69,7% y una pérdida acumulada de 149,1 millones de pasajeros.

El descenso de la actividad se hizo patente a finales de marzo y en respuesta al mismo, Aena actuó rápidamente para ajustar la capacidad de sus aeropuertos a las necesidades concretas de la operativa y a las medidas de movilidad adoptadas por el Gobierno de España.

En estrecha relación con el ajuste de capacidad realizado en los aeropuertos, Aena implementó un plan de ahorro de costes para proteger la caja. Este plan estaba basado en la renegociación de los contratos de servicios operativos, 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 torno a 43 millones de euros.

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

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

El ajuste de la capacidad, el recorte de gastos y, por tanto, la disminución en la salida de caja operativa mensual se está modulando en función de la evolución del tráfico, conforme a la cual, Aena está reabriendo terminales y espacios operativos en los aeropuertos en los que adaptó la capacidad a las necesidades concretas de la operativa. La Compañía mantiene el plan de ahorro de costes y este trimestre ha alcanzado ahorros de 127,3 millones de euros que se añaden a los 157,1 millones de euros obtenidos durante el segundo trimestre de 2020.

Asimismo, Aena suspendió temporalmente el programa de inversiones, lo que supuso una reducción mensual de las salidas de caja promedio de aproximadamente 52 millones de euros. Desde junio, se reinició la ejecución del plan de inversiones de 2020 y como consecuencia de la suspensión temporal, el importe de inversión que se estima ejecutar en 2020 asciende a 352,0 millones de euros, de los cuales al 30 de septiembre se han ejecutado 224,0 millones de euros.

A nivel de financiación, con el objetivo de reforzar la liquidez de la Compañía, Aena procedió a la firma de préstamos con diversas entidades financieras entre los meses de abril y mayo, por un importe conjunto de 2.325,6 millones de euros. Con estos préstamos, Aena ha elevado la disponibilidad de caja y facilidades crediticias a 30 de septiembre de 2020 hasta un total de 2.441 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 cierre del período se encuentran disponibles 845 millones de euros.

Aena tiene firmados con BEI, ICO, Unicaja y FMS préstamos por un importe total pendiente a 30 de septiembre de 5.980 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 periodo. A 30 de septiembre de 2020, los ratios financieros se encuentran dentro del rango permitido, si bien se prevé que a 31 de diciembre 2020 se incumplan. Aena se encuentra actualmente en proceso de obtención de una dispensa temporal (*waiver*) del cumplimiento de dichas ratios y se prevé obtenerla en las próximas semanas.

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

- Fitch, la calificación "A" a largo plazo y "F1" de corto plazo, con fecha 3 de abril. La perspectiva a largo plazo fue revisada el 28 de agosto desde estable a negativa, reflejando los riesgos en torno a la incertidumbre de la recuperación del tráfico.
- 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.

Respecto a otras medidas adoptadas por la Compañía, es destacable que para facilitar la programación de operaciones por parte de las líneas aéreas, el Consejo de Administración de Aena aprobó en el mes de junio un esquema de incentivos comerciales aplicable en función de los vuelos operados, con independencia del número de pasajeros transportados. El coste de esta medida se estima

en 25 millones de euros, bajo la hipótesis de bonificar unas 71.000 operaciones para el periodo comprendido entre julio de 2020 y marzo de 2021, coincidiendo con la finalización de la temporada de invierno.

Asimismo, para mitigar las tensiones de liquidez de las empresas que prestan servicios en los aeropuertos (clientes y arrendatarios), Aena aprobó a finales de abril el aplazamiento extraordinario de cobros por un período de seis meses, sujeto a determinadas condiciones y 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. El importe total aplazado por diferentes conceptos asciende a 101,7 millones de euros, del que los operadores comerciales se han beneficiado en 19,5 millones de euros y las aerolíneas en 82,2 millones de euros.

Desde el punto de vista operativo, es también reseñable el esfuerzo dedicado desde 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 de los controles que se realizan a todos los pasajeros que llegan a España desde cualquier otro país.

Por lo que se refiere a la revisión de los contratos comerciales, el Consejo de Administración acordó facultar al equipo gestor de Aena para estudiar los efectos que en los distintos contratos comerciales produce la crisis sanitaria ocasionada por la 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).

Las negociaciones de los contratos comerciales que se están llevando a cabo caso a caso, están basadas en la permanencia de los operadores y en las circunstancias específicas de cada operador, contemplando los términos del contrato. En este sentido, se tienen en cuenta distintas palancas para la mitigación de riesgos, tales como la renta mínima anual garantizada (RMGA), la duración del contrato, la obligatoriedad de apertura, el compromiso de inversión, el marketing fee, la renta variable y la gama de productos.

En relación con las RMGA, estas negociaciones podrían contemplar distintas adaptaciones de las condiciones contractuales a la realidad post COVID-19, (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.

Respecto a la celebración de la Junta General Ordinaria de Accionistas, con fecha 30 de junio el Consejo de Administración de Aena convocó su celebración el día 29 de octubre.

En el citado Consejo de Administración se propuso 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 ha continuado durante los meses siguientes y, si bien durante el mes de junio inició una recuperación limitada de la actividad que se vio potenciada durante los meses de verano, ésta se ha visto truncada por la introducción por parte de las autoridades británicas de cuarentenas para los pasajeros que llegan de países con elevados niveles de contagio.

Al cierre de septiembre, el tráfico acumulado del período se ha situado en 4,9 millones de pasajeros, lo que supone una caída interanual del 64,8% y una pérdida acumulada de 9,0 millones de pasajeros.

Para paliar los efectos de 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 áreas operativas en el edificio terminal en función del nivel de demanda. 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 aprovechando, entre otras medidas, los programas establecidos por el gobierno británico para proteger el empleo.
- Revisión de los contratos de servicios y otros gastos de explotación, reduciendo el gasto total en más de 9,2 millones de GBP en el tercer trimestre.

- Retraso de la ejecución del CAPEX no imprescindible, reduciendo la inversión en 8,7 millones de GBP durante el periodo abril-septiembre.
- Suspensión del pago del dividendo y diferimiento del pago de los intereses del préstamo de accionistas.
- Obtención de una dispensa temporal (*waiver*) de los *covenant* establecidos en sus contratos de financiación de las entidades financieras.
- Refuerzo de la liquidez formalizando una línea de crédito con sus accionistas.
- Asimismo, es destacable mencionar que la Compañía 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.

En el proceso de reanudación de la actividad, aeropuerto de Londres Luton está implementando las orientaciones del Gobierno de Reino Unido en materia de seguridad sanitaria, que incluyen el refuerzo de los servicios de limpieza, medidas de desinfección y otras como la instalación de señalización y medidas de protección específicas.

Aeropertos do Nordeste do Brasil (ANB)

El Estado de Calamidad Pública decretado por el Gobierno Federal el 20 de marzo se mantiene en vigor. No obstante, desde el 29 de julio está autorizada la entrada de no residentes por vía aérea. Esta medida propició que en agosto, ANB recuperara el tráfico internacional de pasajeros con el reinicio de la ruta Lisboa-Recife.

Al cierre de septiembre, el tráfico acumulado del período se ha situado en 4,9 millones de pasajeros, lo que supone una caída interanual del 52,7% y una pérdida acumulada en 2020 de 5,4 millones de pasajeros.

Ante la importante reducción de actividad, ANB definió un plan de contingencia con el objetivo de minimizar las consecuencias de la crisis y preservar su liquidez, adaptando las medidas a la recuperación de la actividad. Así, durante el tercer trimestre los horarios operativos de cinco aeropuertos se redujeron, así como el alcance de los contratos de servicios externalizados (mantenimiento, seguridad y vigilancia, servicio de extinción de incendios, limpieza y handling, entre otros). Las actuaciones de inversión también se paralizaron, aplicando la suspensión de obligaciones y plazos contractuales concedida por el regulador, la Agencia Nacional de Aviação Civil (ANAC), en vigor hasta al 30 de septiembre de 2020.

ANB está apoyando la recuperación de la actividad con políticas comerciales que propicien la sostenibilidad de las operaciones de sus clientes a la vez que aseguran la continuidad en el flujo de cobros.

La Compañía 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, han permitido atender sus compromisos manteniendo un nivel de caja suficiente.

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, la cual se espera sea presentada en el transcurso del último trimestre de 2020.

Finalmente, hay que indicar que acompañando la reanudación de la actividad, ANB ha implementado en todos sus aeropuertos, en coordinación con ANAC y con las autoridades sanitarias, medidas destinadas a garantizar la recuperación operativa de la actividad en óptimas condiciones de seguridad, como la realización de tests a sus empleados y el refuerzo de los servicios de limpieza y mantenimiento de los sistemas de aire acondicionado, medidas de desinfección, e instalación de señalización específica.

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

- ▶ A nivel operativo, el tráfico del Grupo Aena (en los aeropuertos de la red, en el aeropuerto de Luton y en los seis aeropuertos de Brasil) se ha reducido en el período hasta 74,6 millones de pasajeros, una caída del 68,7% respecto a los 238,1 millones de pasajeros registrados en el mismo período de 2019.
- ▶ Los ingresos consolidados se han reducido hasta 1.733,4 millones de euros, registrando una caída interanual del 49,7% y de 1.715,5 millones de euros.

Los ingresos de la actividad aeronáutica en la red en España⁽³⁾ han disminuido en 1.420,4 millones de euros (63,6%) hasta 811,6 millones de euros, y los ingresos comerciales se han reducido en 183,7 millones de euros (-19,3%

interanual) hasta 771,0 millones de euros

Respecto a la actividad comercial, cabe señalar que se ha reiniciado progresivamente desde el 21 de junio y se han implementado medidas para cumplir los objetivos de sanidad marcados en cada momento por las autoridades sanitarias, que facilitan el paso de los pasajeros por las zonas comerciales en condiciones de seguridad.

A 30 de septiembre de 2020 se ha registrado contablemente 456,2 millones de euros de ingreso por RMGA. Este importe incluye 198,6 millones de euros correspondientes al período del Estado de Alarma (transcurrido entre el 15 de marzo y el 20 de junio), dado que existe un derecho contractual a percibir esas rentas por parte de Aena y al ser de aplicación la NIIF 16 (Arrendamientos). 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 de la negociación de los contratos de arrendamiento.

- ▶ En relación a los gastos operativos del período, (aprovisionamientos, gastos de personal y otros gastos de explotación) se han situado en 1.050,6 millones de euros, registrando una reducción de 250,8 millones de euros (19,3%) respecto al mismo periodo del año pasado.
- ▶ 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

⁽³⁾ Incluyendo el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia

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 septiembre. 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 septiembre. 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 159,0 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 septiembre de 2020.

- En la Unidad Generadora de Efectivo (UGE) de Servicios inmobiliarios se ha producido un efecto neto positivo de 1,1 millones de euros, según se explicaba en la Nota 7 de los Estados financieros intermedios consolidados a 30 de junio de 2020.
- Respecto a las participaciones en Colombia (SACSA y Aerocali), se ha registrado un deterioro por importe de 0,3 millones de euros, que figura registrado en el epígrafe “Resultado y deterioro de entidades valoradas por el método de la participación” de la Cuenta de resultados al 30 de septiembre.

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 del período (beneficio antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización) se ha situado en 516,0 millones de euros. Ha disminuido en 1.620,7 millones de euros (un 75,9% interanual), reflejando la evolución negativa de la actividad, así como el impacto de los deterioros reconocidos al 30 de septiembre en aplicación de la NIC 36, por un importe neto de 119,6 millones de euros (sin 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 635,6 millones de euros.

- ◀ El resultado antes de impuestos refleja una pérdida de 182,2 millones de euros, frente a un beneficio de 1.477,3 millones de euros en el mismo período de 2019.

El resultado está afectado en 119,9 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, ANB y la UGE de Servicios inmobiliarios, y en la partida “Resultado y deterioro de entidades valoradas por el método de la participación” que recoge las correspondientes a SACSA y Aerocali (0,3 millones de euros).

Excluyendo este impacto, la pérdida por el resultado antes de impuestos se situaría en 62,3 millones de euros.

- ◀ El resultado neto del período se ha cerrado en 107,6 millones de euros de pérdida, frente al beneficio neto de 1.114,2 millones registrado en el mismo período de 2019, afectado por los anteriores impactos.
- ◀ Por lo que se refiere al flujo de caja operativo, se ha reducido hasta 321,8 millones de euros, reflejando una disminución interanual de 1.592,1 millones de euros (83,2%).
- ◀ La ratio de deuda financiera neta contable consolidada (calculada como Deuda financiera corriente más Deuda financiera no corriente menos Efectivo y equivalentes al efectivo) a EBITDA del Grupo Aena ha aumentado hasta 5,5x al 30 de septiembre de 2020 (2,4x al 31 de diciembre de 2019).
- ◀ En relación con el programa de inversiones, el importe pagado en el período ha ascendido a 361,9 millones de euros (375,8

millones de euros en el mismo período de 2019).

La inversión pagada en la red española ha sido de 352,1 millones de euros, en el aeropuerto de Luton 9,0 millones de euros y en ANB 0,8 millones de euros.

- Los efectos derivados de la propagación de la COVID-19 también se han visto reflejados en la evolución de la cotización de la acción de Aena. Durante el período, ha fluctuado entre un mínimo de 91,90 euros y un máximo de 174,50 euros, cerrando el período en 119,30 euros, lo que implica una caída del precio de la acción del 30,0%, en línea con la evolución del IBEX35 que en el mismo período ha acumulado una pérdida del 29,7%.
- Según lo establecido en la normativa (Ley 18/2014 y Directiva 2009/12/CE sobre tasas aeroportuarias), y para la actualización de las tarifas aeroportuarias de 2021, en el

mes de octubre se ha mantenido la primera reunión del proceso de consulta, entre Aena y las asociaciones y compañías aéreas usuarias de los aeropuertos.

- 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 derivados de la colaboración con las autoridades

sanitarias y de las restantes medidas operativas de seguridad e higiene que deba 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 importe de 27,5 millones de euros a 30 de septiembre 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

El volumen de pasajeros de los aeropuertos de la red ha registrado en los 9 primeros meses una caída interanual del 69,7% que ha supuesto una pérdida de 149,1 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 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%.

En el segundo trimestre, 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 movilidad sin restricciones dentro de las fronteras españolas quedó reestablecida tras la finalización del Estado de Alarma el 21 de junio. Las restricciones de viaje con los países asociados al espacio Schengen y los Estados miembros de la Unión Europea se levantaron

el 30 de junio, y desde el 2 de julio, España (y los Estados miembros de la Unión Europea) comenzaron a reabrir gradualmente sus fronteras, tanto a los extranjeros no comunitarios como a los propios ciudadanos de la Unión Europea. El empeoramiento de la situación epidemiológica y la aparición de rebrotes durante los meses de verano, ha llevado a los gobiernos de los distintos países europeos a endurecer las restricciones a la movilidad y a adoptar medidas cada vez más severas desde el mes de agosto.

En la red de aeropuertos, los rebrotes, la inclusión de España en

la recomendación de países a los que no viajar y el requerimiento de cuarentena a los viajeros procedentes de España, han afectado negativamente a la evolución del tráfico con países como Reino Unido y Alemania, y han truncado la recuperación que se inició en el mes de julio. En julio, el volumen de pasajeros fue un 23,8% del correspondiente al del mismo mes de 2019, en agosto se recuperó el 30,4% y en

septiembre un muy modesto 20,1%. En consecuencia, los niveles de tráfico del verano de 2020 no responden a lo que hubiera sido la expectativa razonable.

Actualmente, el aumento del número de casos notificados de COVID-19 en todo el mundo está provocando que los países endurezcan las diferentes medidas restrictivas aplicadas, está afectando a la confianza de los

viajeros y está llevando a las aerolíneas a reducir sus planes de capacidad para los próximos meses.

En consecuencia, en las actuales circunstancias no se observan signos de recuperación en el tráfico a corto plazo, por lo que no es posible anticipar en qué momento se iniciará la recuperación.

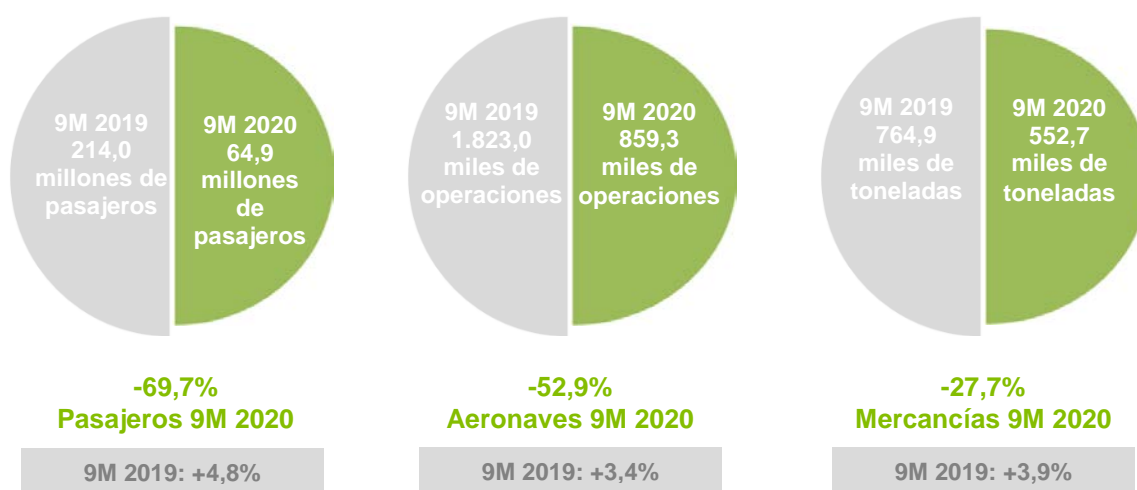


Figura 1. Tráfico de la red española

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

La disminución del tráfico en el periodo se detalla a continuación por aeropuertos y grupos de aeropuertos:

| | Pasajeros | | | Aeronaves | | | Mercancías | | |
|-------------------------------------|-------------|---------------------------------------|---------------|--------------|---------------------------------------|---------------|----------------|---------------------------------------|---------------|
| | Millones | Variación ⁽¹⁾ Interanual % | Cuotas/Total | Miles | Variación ⁽¹⁾ Interanual % | Cuotas/Total | Toneladas | Variación ⁽¹⁾ Interanual % | Cuotas/Total |
| Adolfo Suárez Madrid-Barajas | 14,7 | -68,5% | 22,6% | 132,2 | -58,8% | 15,4% | 281.325 | -29,9% | 50,9% |
| Josep Tarradellas Barcelona-El Prat | 11,1 | -72,6% | 17,2% | 101,2 | -61,6% | 11,8% | 82.715 | -35,4% | 15,0% |
| Palma de Mallorca | 5,3 | -78,8% | 8,1% | 62,5 | -64,9% | 7,3% | 5.092 | -26,8% | 0,9% |
| Total Grupo Canarias | 13,8 | -58,8% | 21,3% | 164,8 | -46,3% | 19,2% | 19.230 | -29,6% | 3,5% |
| Total Grupo I | 16,3 | -70,9% | 25,1% | 197,5 | -55,7% | 23,0% | 21.004 | -18,7% | 3,8% |
| Total Grupo II ⁽²⁾ | 3,2 | -70,9% | 4,9% | 84,9 | -42,9% | 9,9% | 98.360 | -23,0% | 17,8% |
| Total Grupo III | 0,5 | -62,0% | 0,8% | 116,2 | -27,1% | 13,5% | 44.979 | -4,9% | 8,1% |
| TOTAL | 64,9 | -69,7% | 100,0% | 859,3 | -52,9% | 100,0% | 552.706 | -27,7% | 100,0% |

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

⁽¹⁾ Porcentajes de variación calculados en pasajeros, aeronaves y kg.

⁽²⁾ Incluye los datos del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM): 202.667 pasajeros y 2.464 movimientos de aeronaves.

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

Respecto a la **distribución geográfica**, cabe destacar que la reactivación del tráfico en la red de aeropuertos se ha reflejado en mayor proporción en el tráfico nacional (-58,4%) frente al comportamiento del tráfico internacional (-74,7%).

| | Pasajeros (millones) 9M 2020 | Variación Interanual % | Cuota s/Total |
|-----------------------------|---------------------------------|---------------------------|------------------|
| Europa ⁽¹⁾ | 32,8 | -74,8% | 50,5% |
| España | 27,3 | -58,4% | 42,1% |
| Latinoamérica | 2,0 | -67,5% | 3,1% |
| Norteamérica ⁽²⁾ | 1,0 | -80,4% | 1,6% |
| África | 0,9 | -70,3% | 1,3% |
| Oriente medio | 0,7 | -75,2% | 1,0% |
| Asia y Otros | 0,2 | -80,4% | 0,3% |
| TOTAL | 64,9 | -69,7% | 100,0% |

⁽¹⁾ Excluye España

⁽²⁾ Incluye EE.UU., Canadá y México

Tabla 2. Distribución del tráfico por áreas geográficas

El tráfico internacional se ha visto afectado en el último trimestre por el empeoramiento de la situación epidemiológica, la cual ha llevado a los gobiernos de distintos países europeos a adoptar distintas medidas, incluyendo a España en la recomendación de destinos a los que no viajar (como ha sido el caso de Alemania) y el requerimiento de cuarentenas para la entrada de pasajeros procedentes de España (como el Reino Unido).

Estos efectos se reflejan en los datos del tráfico **por países** que se muestran a continuación:

| | Pasajeros (millones) | | Variación | | Cuota s/Total | |
|------------------------|----------------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | 9M 2020 | 9M 2019 | % | Pasajeros | 9M 2020 | 9M 2019 |
| España | 27,3 | 65,6 | -58,4% | -38,3 | 42,1% | 30,7% |
| Reino Unido | 7,4 | 35,9 | -79,3% | -28,5 | 11,5% | 16,8% |
| Alemania | 6,0 | 23,1 | -74,2% | -17,1 | 9,2% | 10,8% |
| Francia | 3,3 | 10,9 | -69,8% | -7,6 | 5,1% | 5,1% |
| Italia | 3,1 | 12,7 | -75,4% | -9,6 | 4,8% | 5,9% |
| Holanda | 2,1 | 6,9 | -68,6% | -4,7 | 3,3% | 3,2% |
| Belgica | 1,6 | 4,9 | -67,9% | -3,3 | 2,4% | 2,3% |
| Suiza | 1,3 | 5,0 | -73,4% | -3,7 | 2,0% | 2,3% |
| Portugal | 1,3 | 4,3 | -70,2% | -3,0 | 2,0% | 2,0% |
| Suecia | 0,8 | 2,8 | -72,0% | -2,0 | 1,2% | 1,3% |
| Irlanda | 0,7 | 3,8 | -81,0% | -3,1 | 1,1% | 1,8% |
| Estados Unidos | 0,7 | 3,9 | -82,4% | -3,2 | 1,1% | 1,8% |
| Dinamarca | 0,7 | 2,4 | -72,5% | -1,7 | 1,0% | 1,1% |
| Polonia | 0,6 | 1,9 | -69,8% | -1,3 | 0,9% | 0,9% |
| Marruecos | 0,5 | 1,8 | -69,0% | -1,2 | 0,8% | 0,8% |
| Total Top 15 | 57,4 | 185,8 | -69,1% | -128,3 | 88,5% | 86,8% |
| Resto de países | 7,5 | 28,2 | -73,5% | -20,7 | 11,5% | 13,2% |
| Total Pasajeros | 64,9 | 214,0 | -69,7% | -149,1 | 100,0% | 100,0% |

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:

| | Pasajeros (millones) | | Variación | | Cuota s/Total | |
|--|----------------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | 9M 2020 | 9M 2019 | % | Pasajeros | 9M 2020 | 9M 2019 |
| Ryanair ⁽¹⁾ | 11,6 | 39,0 | -70,2% | -27,3 | 17,9% | 18,2% |
| Vueling | 10,9 | 33,2 | -67,2% | -22,3 | 16,8% | 15,5% |
| Air Europa | 5,4 | 14,6 | -62,8% | -9,2 | 8,4% | 6,8% |
| Iberia | 5,1 | 15,5 | -66,8% | -10,3 | 7,9% | 7,2% |
| Easyjet ⁽²⁾ | 3,4 | 14,0 | -75,9% | -10,7 | 5,2% | 6,6% |
| Grupo Binter ⁽³⁾ | 3,2 | 5,7 | -43,4% | -2,5 | 5,0% | 2,7% |
| Iberia Express | 3,2 | 7,7 | -58,3% | -4,5 | 5,0% | 3,6% |
| Air Nostrum | 2,5 | 6,8 | -63,0% | -4,3 | 3,9% | 3,2% |
| Norwegian Air ⁽⁴⁾ | 1,3 | 7,2 | -82,4% | -5,9 | 1,9% | 3,3% |
| Jet2.Com | 1,2 | 6,4 | -81,5% | -5,2 | 1,8% | 3,0% |
| Eurowings | 1,0 | 4,5 | -77,1% | -3,5 | 1,6% | 2,1% |
| Lufthansa | 1,0 | 3,5 | -71,7% | -2,5 | 1,5% | 1,6% |
| Transavia | 0,9 | 3,0 | -68,6% | -2,0 | 1,4% | 1,4% |
| Wizz Air ⁽⁵⁾ | 0,9 | 2,0 | -57,7% | -1,2 | 1,3% | 0,9% |
| Volotea | 0,8 | 1,4 | -46,3% | -0,7 | 1,2% | 0,7% |
| Total Top 15 | 52,4 | 164,5 | -68,1% | -112,1 | 80,8% | 76,9% |
| Resto de compañías aéreas | 12,4 | 49,5 | -74,9% | -37,0 | 19,2% | 23,1% |
| Total Pasajeros | 64,9 | 214,0 | -69,7% | -149,1 | 100,0% | 100,0% |
| Total Pasajeros Bajo Coste ⁽⁶⁾ | 36,7 | 123,7 | -70,3% | -87,0 | 56,6% | 57,8% |

⁽¹⁾ Incluye Ryanair Ltd. y Ryanair Sun, S.A.

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

⁽³⁾ Incluye Binter Canarias, Naysa y Canarias Airlines

⁽⁴⁾ Incluye Norwegian Air International, Norwegian Air Shuttle A.S. y Norwegian Air UK

⁽⁵⁾ Incluye Wizz Air Hungary, Wizz Air Ukraine, Wizz Air UK LTD. y Wizz Air Bulgaria

⁽⁶⁾ 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 ofrece 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 se superen unos umbrales determinados. Cada compañía puede 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 que superen los niveles de recuperación fijados.

Este incentivo se devenga 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 dejó 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.

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 | 9M 2020 | 9M 2019 | Variación ⁽¹⁾ % | Participación % | |
|--|-------------|-------------|-------------------------------|-----------------|-----------|
| | | | | Directa | Indirecta |
| London Luton (Reino Unido) | 4,9 | 13,9 | -64,8% | 51,0% | |
| Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. ⁽²⁾ | 4,9 | 10,3 | -52,7% | 100,0% | |
| Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V. ⁽³⁾ (México) | 19,1 | 36,0 | -46,9% | | 5,8% |
| AEROCALI (Cali, Colombia) | 1,3 | 4,2 | -68,6% | 50,0% | |
| SACSA (Cartagena de Indias, Colombia) | 1,4 | 4,3 | -67,5% | 37,9% | |
| TOTAL | 31,6 | 68,7 | -54,0% | | |

⁽¹⁾ Porcentajes de variación calculados en pasajeros.

⁽²⁾ Los datos de 2020 corresponden al período completo (no ajustados a la fecha de inicio de las operaciones en cada aeropuerto).

⁽³⁾ 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 4,9 pasajeros en el período, 52.810 movimientos de aeronaves (-51,2% interanual) y 23.745 toneladas de mercancías (-7,3% interanual). Es de señalar que desde el inicio de la pandemia, los factores de ocupación se han mantenido en valores muy por debajo de los medidos en 2019.

Durante el mes de junio, el aeropuerto de Luton comenzó a mostrar signos de recuperación de la actividad, destacando el reinicio e impulso de los vuelos de Wizz Air especialmente durante los primeros meses del verano. Sin embargo, esta actividad se ha visto lastrada por la evolución de la pandemia en los países con los que el aeropuerto mantiene vuelos que han determinado, en ocasiones, la prohibición de vuelos con determinados países y, sobre todo, la cuarentena impuesta por el Gobierno de Reino Unido a los pasajeros extranjeros en función de sus países o regiones de origen. A 30 de septiembre, aproximadamente el 75% de los pasajeros de llegada estaban sometidos al cumplimiento de cuarentena.

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.
- Uso de mascarillas en el recinto aeroportuario.

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, y con fecha 30 de mayo de 2019 constituyó la sociedad Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A.

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, desde enero de 2020 Aena Brasil 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 hasta el 30 de septiembre 2020 un volumen de pasajeros de 4,9 millones:

| Millones de pasajeros | 9M 2020 ⁽¹⁾ | 9M 2019 |
|-----------------------|------------------------|-------------|
| Recife | 3,1 | 6,4 |
| Maceió | 0,7 | 1,6 |
| João Pessoa | 0,5 | 1,0 |
| Aracajú | 0,4 | 0,8 |
| Juazeiro do Norte | 0,2 | 0,4 |
| Campina Grande | 0,0 | 0,1 |
| TOTAL | 4,9 | 10,3 |

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

En términos de movimientos de aeronaves y de volumen de carga, se registraron en el período 55.428 operaciones (-44,8% interanual) y 32.304 toneladas de mercancías (-30,4% interanual).

Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP)

El tráfico de pasajeros de GAP se ha situado en el período en 19,1 millones de pasajeros, lo que representa una caída interanual del 46,9%. Estas cifras reflejan la caída del tráfico nacional del 44,8% y del internacional del 49,7%.

El 30 de marzo 2020, el Gobierno Mexicano declaró la emergencia sanitaria en el país por causa de fuerza mayor. Esta declaración trajo como consecuencia la suspensión inmediata de actividades no esenciales en los sectores público, privado y social hasta el 30 de abril 2020. A partir de junio las aerolíneas comenzaron a reanudar e incrementar las frecuencias de sus vuelos nacionales e internacionales en México.

En Jamaica, el Gobierno suspendió todos los vuelos internacionales entrantes a partir del 25 de marzo de 2020, con la excepción del transporte de carga y mercancías. Tras la apertura de las fronteras, desde junio aterrizan nuevamente vuelos internacionales en los aeropuertos de Montego Bay y Kingston.

En todos los aeropuertos del Grupo se están siguiendo protocolos de seguridad sanitaria y todos están certificados según el programa de Acreditación de Medidas Sanitarias para Aeropuertos de ACI (*Airport Health Accreditation*).

El 25 de marzo de 2020, considerando las circunstancias y las disrupciones operativas imperantes a nivel nacional y global, GAP anunció las medidas aprobadas por el Consejo de Administración, y en consecuencia:

- Está implementado 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.
- Se han pospuesto inversiones de capital no obligatorias y se han solicitado a las autoridades aplazamiento de las inversiones comprometidas para este año.

Con fecha 1 de julio de 2020, la Asamblea Ordinaria de Accionistas de GAP aprobó el traspaso del beneficio neto del ejercicio 2019 a la cuenta de resultados pendientes de aplicar.

Con respecto al **Aeropuerto de Cali**, ha registrado al cierre del periodo una disminución del volumen de pasajeros del 68,6% interanual. La reducción del tráfico nacional ha sido del 67,7% y del tráfico internacional 71,8%.

El **Aeropuerto de Cartagena de Indias** ha cerrado los 9 primeros meses con una disminución del tráfico del 67,5%. El tráfico nacional ha caído un 68,0% y el internacional un 64,9%.

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 la cancelación de los nacionales desde el 25 de marzo. El comienzo de vuelos "piloto" se autorizó a partir del 1 de julio, aunque estos no se operaron hasta agosto. La reapertura al tráfico comercial se ha iniciado a principios de septiembre para el tráfico doméstico y a finales de mes para el internacional.

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 con las recomendaciones internacionales, así como, adoptando 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 para compartir estrategias de recuperación y estas han empezado a operar desde ambos aeropuertos al irse levantando paulatinamente las restricciones durante el mes de septiembre.

Asimismo, es reseñable que se han negociado prórrogas para ambas concesiones, cuya finalización era inminente, lo que permitirá continuar las conversaciones con la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) sobre compensación por COVID-19, previsiblemente incrementando el plazo de concesión, y alinear los plazos con el calendario de tramitación de las Iniciativas Privadas (IP).

La concesión del aeropuerto de Cali, que finalizaba el 1 de septiembre se ha extendido 6 meses. La del aeropuerto de Cartagena de Indias finalizaba el 25 de septiembre de 2020 y se ha extendido 2 meses.

Las negociaciones para el desarrollo de las dos iniciativas privadas (APP) correspondientes a los aeropuertos de Cali y Cartagena, continúan. El objetivo es suscribir sendos contratos de concesión una vez que finalicen las prórrogas de las concesiones actuales y las posibles compensaciones por la pandemia.

2.5. Actividad comercial

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.

Desde el 21 de junio se ha reiniciado progresivamente la actividad comercial en los aeropuertos de la red y, acompañando la reapertura, Aena ha puesto en marcha en los aeropuertos de la red diversas medidas encaminadas a facilitar a los pasajeros el paso por las zonas comerciales, tiendas y establecimientos de restauración, cumpliendo las indicaciones sanitarias dictadas en cada momento por las autoridades, al objeto de ofrecer a los viajeros el paso por los espacios 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.
- 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.

A 30 de septiembre de 2020, los ingresos de las líneas comerciales se han situado en 762,8 millones de euros, reflejando una disminución interanual de 184,9 millones de euros (-19,5%).

En este período se ha registrado contablemente 456,2 millones de euros de ingreso por RMGA. Este importe incluye 198,6 millones de euros correspondientes al período del Estado de Alarma (transcurrido entre el 15 de marzo y el 20 de junio), dado que existe un derecho contractual a percibir esas rentas por parte de Aena y es de aplicación la NIIF 16 (Arrendamientos). 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.

En consecuencia, los ingresos de las líneas de tiendas libres de impuestos, tiendas especializadas, restauración, explotaciones comerciales y publicidad (con contratos que incluyen RMGA) reflejan el ingreso contable anteriormente indicado.

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 durante el período del Estado de Alarma a los operadores de las actividades de alquiler de vehículos y cajeros automáticos, que ha supuesto menores ingresos por importe de 19,7 millones de euros.
- La exención parcial de la renta aplicada en arrendamientos desde el 15 de marzo hasta el 20 de junio, que 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 cobros 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 19,5 millones de euros.

Por lo que se refiere a la revisión de los contratos comerciales, cabe reseñar que las negociaciones que se están llevando caso a caso, están basadas en la permanencia de los operadores y en las circunstancias específicas de cada operador, contemplando los términos del contrato. En este sentido, se tienen en cuenta distintas palancas para la mitigación de riesgos, tales como la RMGA, la duración del contrato, la obligatoriedad de apertura, el compromiso de inversión, marketing fee, la renta variable y la gama de productos.

En relación con las RMGA, estas negociaciones podrían contemplar distintas adaptaciones de las condiciones contractuales a la realidad post COVID-19, (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

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).

Proceso de consulta tarifas aeroportuarias 2021

Según lo establecido en la normativa (Ley 18/2014 y Directiva 2009/12/CE sobre tasas aeroportuarias), y para la actualización de las tarifas aeroportuarias de 2021, en el mes de octubre se ha mantenido la primera reunión del proceso de consulta, entre Aena y las asociaciones de compañías aéreas usuarias de los aeropuertos.

Los usuarios convocados por Aena para participar en el proceso de consulta pertenecen a las siguientes asociaciones y compañías aéreas:

- IATA: International Air Transport Association
- A4E: Airlines for Europe
- AIRE: Airlines International Representation in Europe
- ALA: Asociación de Líneas Aéreas
- AECA: Asociación Española de Compañías Aéreas

- AOC España: Comité de Operadores de Líneas Aéreas
- RACE: Real Aeroclub de España
- RFAE: Real Federación Aeronáutica Española
- AOPA: Asociación de Pilotos Propietarios de Aeronaves
- ASEATA (Asociación de Empresas de Servicios de Asistencia en Tierra en Aeropuertos)
- Ryanair
- Norwegian
- Jet2.com
- EasyJet

Asimismo, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) y la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), asisten a las reuniones como observadores de este proceso.

La propuesta resultante se comunicará a la CNMC, a las asociaciones de usuarios y a la DGAC, y será objeto de revisión y validación por la CNMC en su resolución de supervisión de las

tarifas aeroportuarias aplicables en el ejercicio 2021.

Actividad aeronáutica

La actividad de Aena a nivel operativo continúa muy condicionada por la COVID-19.

Los datos epidemiológicos de los meses de verano han evidenciado la importancia de seguir actuando con cautela. Por ello, si bien no ha habido cierre de fronteras europeas, sí han reaparecido las recomendaciones de no viajar y se han establecido cuarentenas para los pasajeros procedentes de España. Estas medidas han provocado la desprogramación de muchos vuelos y, sobre todo, la reducción del factor de ocupación de los aviones. Esto ha traído como consecuencia que el volumen de tráfico recuperado en los últimos meses haya sido moderado.

Las operaciones comerciales en la red de aeropuertos de España representaron en el mes de julio el 40% de las del mismo mes de 2019 y los pasajeros un 24% en comparación con el año anterior. En agosto, el tráfico en operaciones y pasajeros mejoró, en gran medida gracias al tráfico doméstico, marcado por su carácter estacional. En concreto, las operaciones comerciales rozaron el 60% y los pasajeros alcanzaron el 30% de agosto 2019. En mes de septiembre los tráficos registrados, han representado el 49% y el 20% de los del mismo mes de 2019 en términos de operaciones y de pasajeros, respectivamente.

Por consiguiente, la recuperación de la actividad aeronáutica está siendo lenta y las perspectivas para lo que resta de ejercicio están teñidas de incertidumbre.

Teniendo en cuenta esta situación, Aena continúa adaptando sus medios e instalaciones a las necesidades operativas, en sintonía con las medidas tomadas por el Gobierno de España.

En este sentido, la operativa de Aena en los principales aeropuertos es la siguiente:

- El Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas concentra su actividad en las terminales T1 y T4.
- El Aeropuerto J.T. Barcelona-El Prat mantiene operativas las terminales T1, T2A y T2B.
- El Aeropuerto de Palma de Mallorca sigue concentrando la operativa en los módulos de embarque B y C.
- En las Islas Canarias, el aeropuerto de Gran Canaria tiene cerradas dos terceras partes del edificio terminal. En el Aeropuerto César Manrique-Lanzarote sigue estando en servicio la terminal T1 para todos sus vuelos.
- El aeropuerto de Málaga realiza la facturación, control de seguridad y embarque en la T3, además de mantener operativos los muelles C y D de embarque.
- La mayoría de los aeropuertos de los grupos II y III, mantienen el horario operativo habitual que recuperaron desde finales de junio y principios de julio.

En estrecha relación con el ajuste de capacidad realizado en los aeropuertos, Aena continúa con su Plan de ahorro de costes, al objeto de proteger la caja. Este Plan está basado en la renegociación de los contratos de servicios (seguridad, limpieza, mantenimiento, etc.), la eliminación de gastos no imprescindibles y la paralización de nuevas contrataciones no esenciales en función de las necesidades.

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 sigue implementando 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 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.

En cuanto al coste de dichas medidas, el Real Decreto-Ley 21/2020, de 9 de junio, establece que 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 27,5 millones de euros al 30 de septiembre, los cuales se reflejan en la partida "Otros resultados" de la Cuenta de resultados.

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 cobros 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 82,2 millones de euros.

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

| Miles de euros | 9M 2020 | 9M 2019 | Variación | % Variación |
|--|------------|------------|------------|-------------|
| Ingresos ordinarios | 780.111 | 2.198.308 | -1.418.197 | -64,5% |
| Prestaciones Patrimoniales ⁽¹⁾ | 751.492 | 2.140.330 | -1.388.838 | -64,9% |
| Pasajeros | 300.371 | 992.828 | -692.457 | -69,7% |
| Aterrizajes | 215.680 | 574.971 | -359.291 | -62,5% |
| Seguridad | 100.185 | 344.394 | -244.209 | -70,9% |
| Pasarelas Telescópicas | 35.198 | 76.589 | -41.391 | -54,0% |
| Handling | 33.134 | 84.251 | -51.117 | -60,7% |
| Carburante | 9.306 | 25.391 | -16.085 | -63,3% |
| Estacionamientos | 54.359 | 32.795 | 21.564 | 65,8% |
| Catering | 3.259 | 9.111 | -5.852 | -64,2% |
| Resto de Servicios Aeroportuarios ⁽²⁾ | 28.619 | 57.978 | -29.359 | -50,6% |
| Otros ingresos de explotación | 31.459 | 33.704 | -2.245 | -6,7% |
| Total Ingresos | 811.570 | 2.232.012 | -1.420.442 | -63,6% |
| Total gastos (incluye amortización) | -1.337.156 | -1.432.314 | -95.158 | -6,6% |
| EBITDA ⁽³⁾ | -72.803 | 1.249.915 | -1.322.718 | -105,8% |

⁽¹⁾ Los importes de las líneas de ingresos de Pasajeros, Aterrizajes y Seguridad incluyen los incentivos comerciales: -9,8 millones de euros en 2020 (-19,8 millones de euros en 2019).

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

⁽³⁾ Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización.

Tabla 6. Cifras más significativas de la actividad aeronáutica

El descenso del tráfico de pasajeros 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, se refleja en la disminución de los ingresos ordinarios de la actividad aeronáutica

Asimismo, los menores ingresos del período están afectados por la exención del pago de las tarifas de aterrizaje y tránsito aéreo aplicada de 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. Si además de material

sanitario, transportaban otro material no sanitario (fuere cual fuere esa carga), la exención del pago aplicaba sólo al porcentaje de la tarifa correspondiente a material sanitario. Esta medida se extendió hasta el 5 de julio.

El nuevo incentivo comercial que estimula la programación de operaciones por parte de las aerolíneas, ha devengado un importe de 14,4 millones de euros al 30 de septiembre.

El efecto neto de los incentivos al tráfico ha supuesto un menor ingreso de 9,8 millones de euros. Este importe incluye el devengo del nuevo incentivo comercial que

estimula la programación de operaciones por parte de las aerolíneas (14,4 millones de euros), la regularización de provisiones de años anteriores (1,8 millones de euros) y el ajuste de la provisión de incentivos por crecimiento debido a que como consecuencia de la drástica disminución del tráfico de pasajeros, muchas aerolíneas han dejado de cumplir los requisitos necesarios para devengarlos (2,8 millones de euros).

La bonificación por pasajero en conexión asciende a 18,0 millones de euros, frente a 57,9 millones de euros en el período 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. 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.

En los últimos meses, el PEL se ha reforzado por alguna de las medidas contenidas en el Plan de Recuperación Operativa. 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.

Los planes de servicio implementados y el PEL, están adaptados a la realidad actual que requiere un refuerzo de las frecuencias de limpieza para mantener las condiciones higiénicas y sanitarias en el entorno aeroportuario. Las frecuencias están siendo redimensionadas constantemente atendiendo a las variaciones del tráfico de pasajeros. Adicionalmente, se siguen implementando otras medidas siguiendo las recomendaciones de las Autoridades Sanitarias, como por ejemplo el Real Decreto Ley 26/2020, que hace obligatorias las recomendaciones de la Agencia

Europea de Seguridad Aérea (EASA).

Con respecto a la incorporación progresiva de todos los aeropuertos de la red de Aena al programa ASQ (*Aiport Service Quality*) en tabletas electrónicas, el programa se ha acelerado, de manera que los 33 aeropuertos de la red de Aena integrados en el mismo utilizarán este formato electrónico al inicio del cuarto trimestre de 2020.

Adicionalmente, para asegurar que las medidas adoptadas frente a la pandemia están alineadas con unos estándares de excelencia internacional, se está tramitando la incorporación de los aeropuertos de Madrid, Barcelona y Palma de Mallorca a la acreditación AHA (*Airport Health Accreditation*) que otorga ACI (*Airports Council International*). AHA es el primer programa mundial de este tipo definido específicamente para el sector aeroportuario tras la crisis de la COVID-19 que cuenta con la participación de más de 160 aeropuertos en todo el mundo.

Servicios a las compañías aéreas

Aena, en consonancia con los demás actores del entorno aeroportuario, continúa trabajando para garantizar un servicio de calidad a las aerolíneas. Más allá de velar por la continuidad de los estándares definidos en sus distintas áreas, se está realizando un enorme esfuerzo en la mejora de la eficiencia de cada uno de los procesos junto con su adaptación al contexto actual.

Para alcanzar estos objetivos, Aena interviene dentro del marco europeo en diversos foros como la Asociación Europea de Aeropuertos (*ACI Europe*). En ellos, Aena aporta su experiencia en diversos grupos de trabajo donde, de forma coordinada con el resto de participantes, se estudian las

diferentes propuestas para la mejora del sector y salvaguardar a los colectivos implicados.

En la mejora de los procesos, Aena apuesta firmemente por potenciar diferentes proyectos de innovación, para dar respuesta a las nuevas necesidades y requisitos derivados de la pandemia.

Uno de los proyectos más destacados es la promoción del uso de tecnología de reconocimiento facial. Su utilización permite al pasajero pasar por el filtro de seguridad y embarcar sin necesidad de mostrar su documentación. Esta iniciativa comenzó a probarse en el Aeropuerto de Menorca el año pasado y ha sido implantada en el Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas. Próximamente se va a probar también en el Aeropuerto J.T. Barcelona-El Prat. Este tipo de iniciativas, además de aumentar la capacidad y mejorar los tiempos de proceso, cobran ahora una mayor relevancia por ser un instrumento que disminuye el contacto físico del pasajero con el entorno.

Con el mismo fin de disminuir el contacto físico, se ha 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*) para realizar el proceso de facturación sin requerir la intervención de personal externo. 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. Aena tiene previsto impulsar el uso de este servicio entre las compañías aéreas y está previsto que se extienda al Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas.

Servicios de navegación aérea

A pesar de la drástica reducción del tráfico aéreo ocasionada por la pandemia, 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 actual.

Se ha adjudicado el 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. Los actuales contratos vencen entre noviembre de 2020 y enero de 2022 y se ha establecido un calendario preliminar para la transición a los nuevos contratos.

Asimismo, cabe destacar que se sigue trabajando en los proyectos para la implantación de Torres Remotas en los aeropuertos de Vigo y Menorca para que la infraestructura y el equipamiento estén disponibles durante el primer semestre de 2021.

Sistemas operacionales

Durante 2020 se ha continuado 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.

Los aeropuertos de Sevilla y Bilbao obtendrán la Certificación de Torre Avanzada a finales de este 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.

Los trabajos de migración desde Torre Avanzada a A-CDM en el aeropuerto de Málaga Costa del Sol, que inicialmente estaba previsto certificar el primer semestre del 2020, se han retomado y está previsto que finalicen en el último trimestre del año.

Operaciones

Finalizado el Estado de Alarma, se estableció un protocolo de pautas y planes de vuelta a la operatividad a seguir por los aeropuertos. Dicho protocolo, aprobado tanto por AESA como por la DGAC, se ha desarrollado considerando la evolución del proceso de desescalada definido por el Gobierno de España y en base al progresivo aumento de la demanda del tráfico. 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 el marco de la continuidad operativa, se ha revisado la coordinación de los procedimientos de contingencia ante una potencial falta de recursos humanos en los proveedores externos clave, asegurando que se identifican claramente dichos proveedores, así como el nivel mínimo de servicio acordado con ellos.

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 este sentido, se ha coordinado un modelo de procedimiento de

actuación para el tratamiento de alertas COVID, tanto en aeronave como en edificio. El modelo de procedimiento es un documento vivo que se actualiza según las necesidades junto con el Ministerio. 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.

Se siguen actualizando 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 DGAC la posibilidad de adaptar los parámetros de capacidad declarada a las circunstancias provocadas por la pandemia.

En el tercer trimestre, se han reanudado expedientes paralizados durante el Estado de Alarma, retomado el calendario de trabajos tales como la realización de mediciones de obstáculos, la instalación de simuladores de conducción, así como la formación y examen de competencias de conductores en distintos aeropuertos.

Se ha revisado el procedimiento de coordinación de actividades de riesgo en el entorno aeroportuario para adecuarlo a la creciente generalización de la operación de drones y la actualización de la normativa en materia de campos de aeromodelismo.

Se han realizado supervisiones internas de seguridad operacional en distintos aeropuertos.

Seguridad

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 están prorrogados hasta final de año.

En el mes de septiembre se ha publicado el expediente que sustituirá los contratos de cinco de las seis empresas adjudicatarias actuales que no firmaron la prórroga ordinaria contemplada en el contrato. Los nuevos expedientes siguen basados en indicadores de calidad de la seguridad y del servicio al pasajero, alineados con los objetivos establecidos en el DORA.

Debido a la reducción de la actividad motivada por la crisis sanitaria de la COVID-19 fue necesario revisar todos los servicios de seguridad y llevar a cabo importantes reducciones en el segundo trimestre. Tras la reactivación de la actividad en los aeropuertos a partir de la segunda mitad del mes de junio, se realizó un plan de reanudación acorde a las estimaciones de incremento de servicio para los meses siguientes, así como a las recomendaciones en materia de control de accesos a los terminales y distancia social.

Por su parte, los expedientes de suministro de equipos de inspección (y 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 suspendidos temporalmente se han reactivado en su totalidad de acuerdo con el plan de inversiones.

Asimismo, el 1 de julio se reanudaron las actuaciones de inspección en materia de seguridad aeroportuaria llevadas a cabo por AESA. Las actividades de control de calidad interno de la seguridad aeroportuaria, tanto relativas a la realización de ensayos, como respecto a las actividades de verificación de cumplimiento del Programa Nacional de Seguridad se han reanudado igualmente.

El suministro e instalación del equipamiento de inspección de equipaje de bodega EDS (Estándar 3), suspendido durante el segundo trimestre, también se ha reactivado. La fecha límite de sustitución de equipos que la Normativa fijaba en septiembre de 2020, ha sido demorada a septiembre de 2021. En el ámbito del convenio entre AESA y Aena para la realización de pruebas de certificación de vigilantes de seguridad que prestan servicio en aeropuertos, el pasado mes de agosto terminaron las pruebas piloto en los aeropuertos de Alicante y Valencia. AESA ha confirmado la entrada en vigor en el mes de octubre del procedimiento.

Aena ha participado con AESA en grupos de trabajo y en la planificación de tareas a incluir en las comisiones permanentes del Comité Nacional de Seguridad, así

como en las pruebas de sistemas anti-dron realizadas en el aeropuerto de Asturias en las que estuvieron presentes 16 empresas internacionales del sector.

Es destacable también que han comenzado 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.

Instalaciones y Mantenimiento

Durante el tercer trimestre, se sigue 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 continúa 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.

3.1.2 Actividad comercial

En la siguiente tabla se muestran las cifras más significativas de la actividad comercial:

| Miles de euros | 9M 2020 | 9M 2019 | Variación | % Variación |
|-------------------------------------|----------|----------|-----------|-------------|
| Ingresos ordinarios | 762.795 | 947.674 | -184.879 | -19,5% |
| Otros ingresos de explotación | 8.246 | 7.227 | 1.019 | 14,1% |
| Total Ingresos | 771.041 | 954.901 | -183.860 | -19,3% |
| Total gastos (incluye amortización) | -221.986 | -254.918 | -32.932 | -12,9% |
| EBITDA ⁽¹⁾ | 626.095 | 778.371 | -152.276 | -19,6% |

⁽¹⁾Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones.

Tabla 7. Cifras más significativas de la actividad comercial

A 30 de septiembre de 2020 se ha registrado contablemente 456,2 millones de euros de ingreso por RMGA. Este importe incluye 198,6 millones de euros correspondientes al período del Estado de Alarma (transcurrido entre el 15 de marzo y el 20 de junio), dado que existe un derecho contractual a percibir esas rentas por parte de Aena y es de aplicación la NIIF 16 (Arrendamientos). 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.

En consecuencia, los ingresos de las líneas de tiendas libres de impuestos, tiendas especializadas, restauración, explotaciones comerciales y publicidad (con contratos que incluyen RMGA) reflejan el ingreso contable anteriormente indicado.

En aquellas líneas comerciales no sujetas a RMGA, los ingresos del período reflejan:

- ↘ En las actividades de alquiler de vehículos y cajeros automáticos, la exención de rentas fijas a los operadores de 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.
- ↘ La minoración de ingresos en aparcamiento de vehículos y servicios VIP por importe de 77,2 y 41,5 millones de euros respectivamente.

| Miles de euros | Ingresos | | Variación | | Renta Mínima Garantizada | |
|---|----------------|----------------|-----------------|---------------|--------------------------|----------------|
| | 9M 2020 | 9M 2019 | Miles de € | % | 9M 2020 | 9M 2019 |
| Tiendas libres de impuestos | 286.818 | 263.070 | 23.748 | 9,0% | | |
| Tiendas | 78.480 | 88.474 | -9.994 | -11,3% | | |
| Restauración | 171.857 | 173.338 | -1.481 | -0,9% | | |
| Alquiler de vehículos | 63.571 | 121.323 | -57.752 | -47,6% | | |
| Aparcamientos | 42.389 | 119.584 | -77.195 | -64,6% | | |
| Servicios VIP | 17.545 | 59.019 | -41.474 | -70,3% | | |
| Publicidad | 14.379 | 20.920 | -6.541 | -31,3% | | |
| Arrendamientos | 21.877 | 26.090 | -4.213 | -16,1% | | |
| Resto ingresos comerciales ⁽¹⁾ | 65.879 | 75.857 | -9.978 | -13,2% | | |
| Ingresos ordinarios comerciales | 762.795 | 947.674 | -184.879 | -19,5% | 456.178 | 111.222 |

⁽¹⁾ 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

Por líneas de actividad, cabe destacar de este período:

Tiendas Libres de Impuestos

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 período. 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 reabrieron 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.

En septiembre estaban abiertas un 45,5% del total de las tiendas libres de Impuestos, contando con al menos una tienda abierta en cada uno de los 26 Aeropuertos.

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 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

Tras la finalización del Estado de Alarma, comenzaron a abrirse algunos locales, principalmente 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 fue desarrollando conforme a la reactivación del tráfico aéreo, si bien con la llegada de la segunda ola el ritmo de aperturas ha descendido bruscamente.

En estos momentos, se están manteniendo reuniones con todos los arrendatarios comerciales de la red con el objetivo de adoptar nuevas condiciones económicas que contribuyan a mitigar los efectos que la pandemia está teniendo en el tráfico aéreo, a mantener la oferta comercial actual y a seguir ofreciendo un servicio de calidad en los aeropuertos, ante la

excepcionalidad de la situación actual.

Restauración

Desde el 22 de junio, tras la finalización del Estado de Alarma comenzaron a abrirse algunos locales de restauración. Durante las primeras semanas del mes de julio el ritmo de aperturas se fue adaptando a la recuperación del tráfico aéreo, al objeto de reestablecer progresivamente la actividad de restauración en las terminales de los aeropuertos de la red.

Respecto a los procesos de licitación suspendidos a consecuencia de la declaración del Estado de Alarma, se han producido las siguientes novedades:

- ▶ 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 m² (un incremento del 26% respecto a la superficie existente destinada a esta actividad).
- ▶ Firma de contrato y entrega de superficie de los 2 locales adjudicados a McDonald's en el aeropuerto de Barcelona. Los locales fueron entregados el pasado 8 de julio y el local de la terminal T1 ha abierto al público el 17 de septiembre.
- ▶ Adjudicación de la licitación de 60 máquinas *vending* en el Aeropuerto Málaga-Costa del Sol.
- ▶ Licitación y adjudicación del contrato de 9 máquinas infantiles y de parafarmacia en el Aeropuerto de Tenerife Sur.
- ▶ Licitación y apertura económica del expediente de restauración y

máquinas *vending* del aeropuerto de Granada.

- ▶ Publicación de la licitación del expediente de restauración y máquinas *vending* del Aeropuerto de A Coruña.

Alquiler de vehículos

Sobre la evolución de esta línea de actividad desde el 22 de junio, cabe señalar que el número de contratos acumulados a septiembre ha descendido un 60,2% frente al mismo período de 2019, y las ventas han caído un 63,4% interanual.

Asimismo, cabe señalar que 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

La caída interanual de los ingresos del período, además de estar afectados por la reducción del tráfico provocada por la COVID-19, refleja la mayor base comparable del año anterior, impactada por los mayores ingresos que se registraron en los aeropuertos de Madrid y Barcelona debido a la huelga de taxis que tuvo lugar durante 3 semanas en estas ciudades.

La gestión se encuentra bajo un acuerdo de suspensión parcial temporal suscrito por los dos gestores de aparcamientos (EMPAK y SABA), si bien todavía no hay fecha prevista para la completa reanudación del servicio. Este acuerdo recoge la prórroga de estos contratos de gestión que vencían en noviembre de 2020, por lo que está previsto que su finalización se produzca en los últimos meses de 2021.

La operativa se ha ido recuperando paulatinamente en base a la evolución de los pasajeros y de la ocupación de los aparcamientos durante los meses de junio y julio conforme al acuerdo de suspensión y actualmente, están operativos los aparcamientos de 29 de los 32 aeropuertos que cuentan con esta actividad.

En el mes agosto se alcanzaron ingresos de 5,1 millones de euros, debido en gran medida a la gestión dinámica realizada de los precios de reserva, con lanzamientos de nuevas campañas promocionales en redes sociales (*enjoyaena*).

Servicios VIP

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

Una vez levantado, inició la apertura gradual de las salas. En el mes de julio, se abrieron: la sala VIP Plaza Mayor del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid Barajas, la sala VIP Pau Casals del aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona- El Prat, la sala VIP Valldemosa del aeropuerto de Palma de Mallorca y las salas VIP de los aeropuertos de Málaga, Bilbao y Tenerife Norte. Durante el mes de agosto de abrieron las salas

VIP de Valencia, Ibiza, Alicante (nueva sala) y la sala VIP Canudas, del aeropuerto de Josep Tarradellas Barcelona el Prat. Durante el mes de septiembre ha abierto sus puertas al público la sala VIP de Sevilla. En total 11 salas de las 27 existentes.

La sala Premium del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid Barajas, se encuentra abierta al público desde julio.

Publicidad

Los arrendatarios de publicidad están negociando la reactivación de las campañas publicitarias suspendidas durante el periodo de Estado de Alarma, ajustando las tarifas a la delicada situación provocada por la crisis sanitaria.

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.

Arrendamientos

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

La disminución de los ingresos del período está afectado 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 de las incertidumbres en torno a la recuperación de tráfico aéreo.

El importe de esta medida, aplicada durante el Estado de Alarma, ha ascendido a 4,0 millones de euros, y 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).

Asimismo, en el mes de junio se aprobaron incentivos comerciales aplicables 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 m² 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 m² 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.

En septiembre se han iniciado los trabajos encaminados a la definición de los *Libros Blancos* de diseño tanto arquitectónico, como urbanístico. Estos libros sentarán las bases técnicas mínimas a cumplir en todos los desarrollos que se materialicen dentro de los Planes Inmobiliarios, y formarán parte de los documentos de los concursos de puesta en el mercado. Para el mejor desarrollo de los trabajos y entendimiento de las singularidades de cada desarrollo, Aena ha contratado a un equipo específico para cada aeropuerto:

- ✦ MAD: IDOM / Ezquiaga Arquitectos (José María Ezquiaga)
- ✦ BCN: ARUP / B-720 Arquitectos (Fermín Vázquez)

De acuerdo a las previsiones actuales, se estima que el proceso de selección de socios mediante concurso se podría relanzar en el primer semestre 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 que se estima que podrá reanudarse en el último trimestre del año.

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

| Miles de euros | 9M 2020 | 9M 2019 | Variación | % Variación |
|--|---------|---------|-----------|-------------|
| Ingresos ordinarios | 47.440 | 55.173 | -7.733 | -14,0% |
| Servicios Inmobiliarios ⁽¹⁾ | 47.440 | 55.173 | -7.733 | -14,0% |
| Otros ingresos de explotación | 833 | 1.132 | -299 | -26,4% |
| Total Ingresos | 48.273 | 56.305 | -8.032 | -14,3% |
| Total gastos (incluye amortización) | -35.202 | -37.933 | -2.731 | -7,2% |
| EBITDA ⁽²⁾ | 24.890 | 30.790 | -5.900 | -19,2% |

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

⁽²⁾ 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. Este descenso, deriva principalmente de las exenciones parciales de renta aplicadas a los arrendatarios, 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 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.

La 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. El menor ingreso devengado por estos incentivos se estima 2,4 millones de euros.

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 m² con plataforma privativa sobre una parcela de 15.600 m². En el mismo aeropuerto, en el mes de abril se adjudicó el arrendamiento de un hangar de 1.240 m² con una superficie pavimentada asociada de 5.853 m².
- ▶ En el Aeropuerto de Sevilla, en agosto se inició la construcción de un hangar de 10.000 m².
- ▶ En el Aeropuerto de Sabadell, en el mes de mayo, se contrató el arrendamiento de un terreno para la construcción de un hangar de 1.307 m².
- ▶ En el Helipuerto de Ceuta, finalizó en el mes de junio la construcción de un hangar de 800 m² sobre una parcela de terreno de las mismas dimensiones.

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 m² y una playa de maniobra de camiones de uso exclusivo de 1.456 m². 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.

Por otro lado, durante el tercer trimestre se ha licitado un expediente para el desarrollo y la explotación de un grupo de tres aplicaciones en una plataforma de uso compartido para el intercambio de información entre los integrantes de la comunidad de carga en los aeropuertos de Aena, lo que permitirá mejorar la eficiencia de la operativa en los aeropuertos.

Aviación ejecutiva:

Durante el Estado de Alarma se produjo un descenso de la actividad de un 85% respecto al 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 establecieron una serie de medidas en colaboración con los operadores de las FBOs.

En los primeros 9 meses del año la caída de la actividad de la aviación ejecutiva ha sido del 40%.

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.

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.

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 período ha registrado un descenso interanual del 77,6% del número de pasajeros y del 61,8% en movimientos de aeronaves (202.667 pasajeros, en su mayoría internacionales, y 2.464 movimientos). Estos datos operativos, así como la información económica del período del AIRM, se incluye dentro de la actividad aeronáutica, comercial y de servicios inmobiliarios del presente Informe de gestión.

En cumplimiento de la normativa contable (NIC 36), el Grupo ha llevado a cabo valoraciones de sus activos para determinar el deterioro producido como consecuencia de las circunstancias generadas por el COVID-19 y su impacto en la actividad. 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 septiembre 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

El segmento internacional incluye 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.

| Miles de euros | 9M 2020 | 9M 2019 | Variación | % Variación |
|-------------------------------------|----------|----------|-----------|-------------|
| Ingresos ordinarios | 104.419 | 204.985 | -100.566 | -49,1% |
| Otros ingresos de explotación | 142 | 154 | -12 | -7,8% |
| Total Ingresos | 104.561 | 205.139 | -100.578 | -49,0% |
| Total gastos (incluye amortización) | -229.253 | -175.634 | 53.619 | 30,5% |
| EBITDA ⁽¹⁾ | -62.187 | 77.622 | -139.809 | -180,1% |

⁽¹⁾ Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones.

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

En cumplimiento de la normativa contable (NIC 36), el Grupo ha llevado a cabo valoraciones de sus activos para determinar el deterioro producido 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 septiembre 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 se han registrado 159,0 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 septiembre de 2020.

Aeropuerto London Luton

La consolidación del aeropuerto de Luton en este período ha supuesto una contribución de 85,1 millones de euros a nivel de ingresos y de 14,4 millones de euros en EBITDA, lo que supone una disminución interanual del 56,6% y del 81,3% respectivamente.

| Miles de euros ⁽¹⁾ | 9M 2020 | 9M 2019 | Variación | % Variación |
|-------------------------------|----------|----------|-----------|-------------|
| Ingresos aeronáuticos | 39.668 | 88.510 | -48.842 | -55,2% |
| Ingresos comerciales | 45.475 | 107.620 | -62.145 | -57,7% |
| Total Ingresos | 85.143 | 196.129 | -110.986 | -56,6% |
| Personal | -23.522 | -34.272 | -10.750 | -31,4% |
| Otros gastos de explotación | -47.166 | -84.618 | -37.452 | -44,3% |
| Amortizaciones y deterioros | -53.355 | -47.892 | 5.463 | 11,4% |
| Total gastos | -124.043 | -166.782 | -42.739 | -25,6% |
| EBITDA ⁽²⁾ | 14.408 | 77.200 | -62.792 | -81,3% |
| Resultado de explotación | -38.900 | 29.347 | -68.247 | -232,6% |
| Resultado financiero | -18.657 | -18.425 | -232 | 1,3% |
| Resultado antes de impuestos | -57.557 | 10.922 | -68.479 | -627,0% |

⁽¹⁾ Tipo de cambio Euro/Libra: 0,8851 en 9M 2020 y 0,8835 en 9M 2019.

⁽²⁾ 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 56,5%, hasta 75,4 millones de GBP (frente a 173,3 millones de GBP en el mismo período de 2019).

- Los ingresos aeronáuticos en GBP, han disminuido un 55,1% (hasta 35,1 millones de GBP frente a 78,2 millones de GBP en 2019).
- Los ingresos comerciales, han disminuido un 57,7 % (hasta 40,2 millones de GBP, frente a 95,1 millones de GBP en 2019).

Las actividades comerciales registraron caídas en todas sus líneas, siendo especialmente elevada la disminución en retail y en parking, del 65,0% y del 61,1% respectivamente, asociadas al descenso de la actividad en el aeropuerto. En este sentido, cabe señalar que Luton ha determinado la suspensión o modificación temporal de algunas regulaciones de los contratos comerciales al objeto de adecuarlos a la situación de falta de actividad ocasionada por la pandemia.

La cifra de **EBITDA** acumulada al cierre de septiembre se ha situado en 12,8 millones de GBP (-81,3% interanual) y el margen de EBITDA en el 16,9%, frente al 39,4% del mismo período del año anterior.

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

- Cierre de áreas operativas en el edificio terminal en función del nivel de demanda. Entre el 22 de abril y el 1 de mayo el terminal de pasajeros estuvo cerrado, aunque el aeropuerto permaneció operativo para vuelos de carga y aviación general.
- Ajustes en personal consistentes en una reducción temporal de salarios y la suspensión también temporal de empleos, aprovechando las ayudas gubernamentales para reducir el impacto de la crisis. También se eliminaron las horas extras y se suspendieron las contrataciones en curso salvo posiciones esenciales. Hasta el 30 de septiembre la plantilla se había ajustado en 168 empleados.
- Revisión de los contratos de servicios y otros gastos de explotación, reduciendo el gasto total en más de 9,2 millones de GBP en el tercer trimestre.
- Retraso de la ejecución del CAPEX no imprescindible reduciendo la inversión en 8,7 millones de GBP durante el periodo abril-septiembre.
- Suspensión del pago del dividendo y diferimiento del pago de los intereses del préstamo de accionistas.

- Obtención de una dispensa temporal (*waiver*) de los *covenant* establecidos en sus contratos de financiación de las entidades financieras.
- Durante el período, la Compañía ha formalizado una línea de crédito con sus accionistas por un importe máximo de 55 millones de GBP proporcionalmente a su participación en el capital de la misma. A 30 de septiembre no se había dispuesto.
- 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. La situación de fuerza mayor suspende además, ciertas obligaciones operacionales contempladas en el contrato de concesión, facilitando la aplicación de determinadas medidas del plan de contingencia.

Aeropuertos do Nordeste do Brasil (ANB)

Las operaciones en los seis aeropuertos de ANB se iniciaron durante el primer trimestre 2020, según las fechas que se detallan por aeropuerto en el apartado 2.4 del presente informe (Presencia internacional).

Al 30 de septiembre, la consolidación de las operaciones ha supuesto una contribución de 14,2 millones de euros en ingresos y de -77,4 millones de euros a nivel de EBITDA:

| Miles de euros ⁽¹⁾ | 9M 2020 |
|-------------------------------|---------|
| Ingresos aeronáuticos | 8.039 |
| Ingresos comerciales | 6.132 |
| Total Ingresos | 14.171 |
| Personal | 5.585 |
| Otros gastos de explotación | 13.081 |
| Amortizaciones y deterioros | 81.828 |
| Total gastos | 100.494 |
| EBITDA ⁽²⁾ | -77.390 |
| Resultado de explotación | -86.323 |
| Resultado financiero | -1.471 |
| Resultado antes de impuestos | -87.794 |

⁽¹⁾ Tipo de cambio Euro/Real brasileño: 5,71

⁽²⁾ 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 Aena Brasil han alcanzado 80,9 millones de BRL en el período. Los ingresos aeronáuticos han ascendido a 45,9 millones de BRL y los ingresos comerciales a 35,0 millones de BRL.

El EBITDA del período ha sido de -441,9 millones de BRL.

El resultado antes de impuestos del período refleja una pérdida de 530,6 millones de BRL, afectado principalmente por el efecto de las amortizaciones y los deterioros del inmovilizado, 51,0 y 445,5 millones de BRL respectivamente, así como por el resultado financiero negativo de 8,4 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 (45,9% entre el 31 de diciembre de 2019 y el 30 de septiembre 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 y tercer trimestre, únicamente el aeropuerto de Campina Grande quedó sin demanda de vuelos regulares, recuperándola en septiembre 2020. El Aeropuerto de Recife mantuvo su operación H24, y los 4 restantes operan 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 de mayo de 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. La medida permanece en vigor a 30 de septiembre de 2020.
- Negociación de condiciones especiales de pago con las aerolíneas, concesión a clientes comerciales e inmobiliarios de descuentos en las rentas mínimas basados en el nivel de actividad, y de incentivos a la tarifa de aterrizaje de clientes aeronáuticos de pasajeros y carga, supeditados a estar al corriente de pago o a haber concretado un plan de pagos de la deuda existente; y aplicación de medidas de restricción del crédito (pago a vista) para determinados clientes aeronáuticos con retrasos en los pagos.

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

Respecto a la posición financiera de ANB, cabe señalar que 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, han permitido atender sus compromisos manteniendo un nivel de caja suficiente.

Asimismo, es relevante indicar que la sociedad está preparando la solicitud de revisión extraordinaria para restaurar el equilibrio económico-financiero del contrato de concesión, 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. Se estima que será presentada en el transcurso del último trimestre.

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

| Miles de euros | Resultado por puesta en equivalencia | | | | Unidades monetarias por euro | Tipos de cambio ⁽¹⁾ | | |
|--|--------------------------------------|-----------------|------------------|----------------|------------------------------|--------------------------------|----------|-----------|
| | 9M 2020 | 9M 2019 | Variación | % Variación | | 9M 2020 | 9M 2019 | Variación |
| AMP (México) | 3.846,8 | 11.169,5 | -7.322,7 | -65,6% | MXN | 24,52 | 21,63 | 13,4% |
| SACSA (Colombia) | -1.641,9 | 4.082,2 | -5.724,1 | -140,2% | COP | 4.170,59 | 3.641,15 | 14,5% |
| AEROCALI (Colombia) | -3.137,2 | 1.917,4 | -5.054,6 | -263,6% | COP | 4.170,59 | 3.641,15 | 14,5% |
| Total deterioro y participación en el resultado de asociadas | -932,3 | 17.169,1 | -18.101,4 | -105,4% | | | | |

⁽¹⁾ Tipo medio del período

Tabla 13. Puesta en equivalencia de las empresas participadas

En cumplimiento de la normativa contable (NIC 36), 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 0,3 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.

4. Cuenta de resultados

| Miles de euros | 9M 2020 | 9M 2019 | Variación | % Variación |
|--|-------------------|-------------------|-------------------|----------------|
| Ingresos ordinarios | 1.693.814 | 3.407.717 | -1.713.903 | -50,3% |
| Otros Ingresos de Explotación | 39.569 | 41.122 | -1.553 | -3,8% |
| Total Ingresos | 1.733.383 | 3.448.839 | -1.715.456 | -49,7% |
| Aprovisionamientos | -117.074 | -128.024 | -10.950 | -8,6% |
| Gastos de personal | -343.592 | -336.953 | 6.639 | 2,0% |
| Otros gastos de explotación | -589.962 | -836.482 | -246.520 | -29,5% |
| Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales | -15.202 | -5.258 | 9.944 | 189,1% |
| Amortización del inmovilizado | -604.147 | -589.140 | 15.007 | 2,5% |
| Resultado por enajenaciones de inmovilizado | -1.933 | -6.393 | -4.460 | -69,8% |
| Deterioro del valor de los activos intangibles, inmovilizado. material e inversiones Inmobiliarias | -119.574 | 0 | 119.574 | 100,0% |
| Otros resultados | -30.057 | 951 | 31.008 | -3260,6% |
| Total Gastos | -1.821.541 | -1.901.299 | -79.758 | -4,2% |
| EBITDA ⁽¹⁾ | 515.989 | 2.136.680 | -1.620.691 | -75,9% |
| Resultado de explotación | -88.158 | 1.547.540 | -1.635.698 | -105,7% |
| Ingresos financieros | 1.642 | 4.077 | -2.435 | -59,7% |
| Gastos financieros | -87.445 | -92.455 | -5.010 | -5,4% |
| Otros ingresos/(gastos) financieros - netos | -7.272 | 1.001 | 8.273 | 826,5% |
| Resultado financiero | -93.075 | -87.377 | 5.698 | 6,5% |
| Resultado y deterioro de entidades valoradas por el método de la participación | -932 | 17.169 | -18.101 | -105,4% |
| Resultado antes de impuestos | -182.165 | 1.477.332 | -1.659.497 | -112,3% |
| Impuesto sobre las ganancias | 46.408 | -359.289 | -405.697 | -112,9% |
| Resultado del período consolidado | -135.757 | 1.118.043 | -1.253.800 | -112,1% |
| Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes | -28.123 | 3.846 | -31.969 | -831,2% |
| Resultado del período atribuible a los accionistas de la dominante | -107.634 | 1.114.197 | -1.221.831 | -109,7% |

⁽¹⁾ Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones.

Tabla 14. Cuenta de resultados

Los **ingresos totales** reflejan una disminución interanual de 1.715,5 millones de euros (-49,7%) y los **ingresos ordinarios** una caída de 1.713,9 millones de euros (-50,3%) según se ha explicado por segmentos del negocio en el apartado 3 del presente informe (Áreas de negocio).

El **total de gastos** se ha reducido en 79,8 millones de euros (-4,2%) y está afectado por el impacto de las valoraciones de los activos del Grupo realizadas en cumplimiento de la NIC 36. Como resultado del análisis de las circunstancias generadas por el Covid-19 y su impacto en la actividad, se han

registrado deterioros por importe neto de 119,6 millones de euros, reflejados en la partida **Deterioro del valor de los activos intangibles, inmovilizado material e inversiones inmobiliarias**.

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

Los aprovisionamientos han disminuido 11,0 millones de euros (-8,6%) debido principalmente a la renegociación del acuerdo del servicio ATM/CNS (Tránsito aéreo y Comunicaciones,

navegación y vigilancia) con ENAIRE.

Los gastos de personal, muestran un incremento de 6,6 millones de euros (+2,0%), 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, las medidas adoptadas han supuesto una reducción interanual de gastos de 10,8 millones de euros, según se explica en el apartado 3.3 del presente informe (Segmento internacional).

- ▶ Otros gastos de explotación han disminuido 246,5 millones de euros (-29,5%).

En los aeropuertos de la red, debido fundamentalmente a las medidas de ahorro implementadas, se han reflejado menores gastos por 203,9 millones de euros, correspondiendo las principales disminuciones a los conceptos de seguridad, mantenimiento, servicio PMR, limpieza, consumo eléctrico y servicios profesionales. Estos ahorros, que fueron muy significativos en los meses en los que apenas hubo actividad, se han modulado con la reanudación de la actividad en los aeropuertos y la reapertura de instalaciones.

Los gastos de seguridad se han reducido en 57,8 millones de euros respecto a 2019. El coste de mantenimiento en 39,4 millones de euros, el servicio de PMR en 25,0 millones de euros y el de limpieza en 23,6 millones de euros.

La reducción de la actividad y el cierre de terminales y espacios, se ha reflejado en la disminución del coste de energía eléctrica en 25,5 millones de euros. Los gastos por servicios profesionales, registran una disminución de 11,3 millones de euros, derivada principalmente de la suspensión de servicios no esenciales y de acciones de marketing comercial.

Asimismo, los gastos por la gestión de salas VIP y de aparcamientos se han reducido en 12,3 y 4,2 millones de euros respectivamente.

En el aeropuerto de Luton, la partida de Otros gastos de explotación se ha reducido en 37,5 millones de euros, debido al

efecto de la drástica caída del tráfico en el canon de la concesión (28,5 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 15,0 millones de euros (2,5%), por efecto de la consolidación de la amortización del inmovilizado de Brasil (8,9 millones de euros) y por el incremento de la amortización Luton, derivado de los nuevos proyectos activados.
- ▶ La partida **Deterioro del valor de los activos intangibles, inmovilizado material e inversiones inmobiliarias** refleja, como ya se ha indicado, el importe neto de los deterioros.
- ▶ **Otros resultados** recoge los gastos incurridos en las medidas de apoyo a los controles sanitarios de Sanidad Exterior que Aena ha implementado desde el mes de junio, por un importe de 27,5 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 del presente informe (Segmento Aeropuertos).

Adicionalmente, en esta partida se han registrado 3,3 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) ha disminuido 1.620,7 millones de euros (-75,9%), reflejando la evolución negativa de la actividad, así como, el impacto neto de los

deterioros reconocidos por 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 período asciende a 635,6 millones de euros y disminuye 1.501,1 millones de euros (-70,3%).

Por su parte, el **Resultado financiero** refleja un aumento del gasto neto de 5,7 millones de euros debido principalmente a las diferencias de cambio (5,3 millones de euros) del préstamo participativo de ADI con Luton y de la valoración del *fee* de AMP; así como, por el resultado financiero de ANB (1,5 millones de euros).

En cuanto al coste de la deuda, cabe indicar que a pesar de que la deuda media ha aumentado respecto al año anterior, el tipo medio ha disminuido al haberse amortizado deuda con un tipo de interés superior al de la deuda dispuesta en el período, lo que ha producido una disminución del gasto financiero por este concepto de 1,8 millones de euros.

En el **Resultado y deterioro de entidades valoradas por el método de la participación**, 0,9 millones de euros, se incluye el deterioro correspondiente a la valoración de la actividad de las participaciones minoritarias en SACS y Aerocali puestas en equivalencia por importe de 0,3 millones de euros, así como 0,6 millones de euros de pérdida neta por las aportaciones a resultados de las participaciones no mayoritarias.

El **resultado antes de impuestos** que refleja una pérdida de 182,2 millones de euros, está afectado en 119,9 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 62,3 millones de euros.

En cuanto al **Impuesto sobre las ganancias**, se ha registrado un ingreso por importe de 46,4 millones de euros, como consecuencia principalmente del resultado del período.

El **Resultado del período consolidado** se ha reducido en 1.253,8 millones de euros. Refleja

una pérdida de 135,8 millones de euros que está afectada por el impacto del reconocimiento de los deterioros.

El **resultado del periodo atribuible a participaciones no dominantes** ha sido una pérdida de -28,1 millones de euros correspondientes al 49%

del resultado neto de Luton, y sitúa el **Resultado del ejercicio atribuible a los accionistas de la dominante** en una pérdida de 107,6 millones de euros frente al beneficio neto de 1.114,2 millones en el mismo período de 2019.

5. Inversiones

El importe total de la inversión pagada en el período (inmovilizado material, activos intangibles e inversiones inmobiliarias) ha ascendido a 361,9 millones de euros, incluyendo 9,0 millones de euros de Luton y 0,8 millones de euros de ANB.

En la **red española**, el importe ha ascendido a 352,1 millones de euros (incluyendo 0,3 millones de euros de AIRM), lo que supone una disminución interanual de 2,2 millones de euros.

El importe del período se ha destinado fundamentalmente al pago de inversiones en el ámbito de la seguridad. Se han ejecutado también algunas pequeñas inversiones en mejoras de las infraestructuras para adaptarlas a las medidas sanitarias de prevención de la COVID-19, tales como instalaciones de mamparas, adaptación de aseos y mobiliario.

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.

Como consecuencia de la modificación del calendario de ejecución, diversas actuaciones, y en especial las iniciadas recientemente, podrían sufrir alguna variación en su planificación, el importe de inversión que se estima ejecutar en 2020 asciende a 352,0 millones de euros, de los que al 30

de septiembre de 2020 se han ejecutado 224,0 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 ascendió a 175 millones de euros durante el segundo trimestre de 2020.

En lo que respecta a las **actuaciones finalizadas** durante el período, cabe señalar que la mayoría pertenecen al campo de vuelos. Destacan la ampliación de la plataforma comercial de aeronaves en Zaragoza y las actuaciones en el aeropuerto de Ibiza, así como la adecuación de franjas y calles de rodaje. En el aeropuerto de Sevilla, el recrecido de la pista y en el aeropuerto de Girona, el de la calle de rodaje.

En el ámbito del mantenimiento, cabe destacar la adecuación a la normativa eléctrica en varios edificios del aeropuerto de Sevilla y en lo que respecta a obras en terminales, destaca la ampliación del terminal del aeropuerto de Reus.

Respecto a las **inversiones en ejecución** cuya duración se extenderá a los próximos meses, cabe indicar que la mayoría corresponden a inversiones en seguridad de personas e instalaciones. La instalación de sistemas más modernos de detección de explosivos y la adaptación de los sistemas de inspección de equipajes en bodega

en varios aeropuertos son las más reseñables.

En el área terminal, destaca la remodelación y ampliación del edificio del dique sur en el aeropuerto de Barcelona, que consiste en ampliar el edificio en dos plantas e instalar 6 prepasarelas y 14 pasarelas. En el aeropuerto de Tenerife Sur, las mejoras funcionales en el edificio terminal y la adaptación del terminal 2 a los procesos de embarque. En el aeropuerto de Sevilla hay que señalar las mejoras del edificio terminal de acuerdo al diseño funcional.

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

En cuanto al campo de vuelos, destaca la ampliación de los accesos a las dos pistas del Aeropuerto de Gran Canaria, que contempla la construcción de tres calles de rodadura.

Asimismo, cabe destacar en el área de mantenimiento del servicio, la construcción de la nueva central eléctrica en el aeropuerto de Madrid.

Por lo que se refiere a **actuaciones iniciadas**, son reseñables en el campo de vuelo las que se están llevando a cabo en la plataforma de remotos en la terminal T4S de Madrid, así como la ampliación de la plataforma de remotos en el T123. En el aeropuerto de Asturias, destaca la adecuación del área de

movimientos que consiste en la renovación del pavimento de la pista y la calle de rodaje.

En el ámbito de la capacidad, destacan las actuaciones en la nueva zona de autobuses de la T4 de Madrid y la construcción de un nuevo edificio en Bilbao, destinado a oficinas de Aena, con objeto de liberar espacio en el edificio terminal para nuevas puertas de embarque y la ampliación de las salas de embarque en remoto.

Finalmente hay que reseñar, en mantenimiento del servicio, las actuaciones en el sistema eléctrico de Palma de Mallorca, y en el aeropuerto de Málaga, las actuaciones en protección contra incendios en los terminales T2-T3 y en los aparcamientos P1-P2, así como la renovación de la climatización del terminal T2.

En relación al **Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia**, se están realizando inversiones según la oferta económica que presentó Aena. La actuación más destacada al cierre del período ha sido la pavimentación realizada en el área de la segunda campa de vehículos de alquiler.

En el **Aeropuerto de Luton**, las inversiones 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 GBP.

No obstante, ante la importante caída de actividad, durante el mes de marzo se definió 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 de inversiones no imprescindibles, lo que ha supuesto una reducción de la inversión de 8,7 millones de GBP durante el periodo abril-septiembre.

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. Está previsto que concluyan a finales de 2021.

En **Aeropertos do Nordeste do Brasil S.A.** se han desarrollado las actividades de ingeniería para ejecutar las 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.

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 de mayo 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. La medida permanece

en vigor al 30 de septiembre de 2020.

En cuanto a las **inversiones en participaciones no mayoritarias**, destacamos que en el **aeropuerto de Cartagena** se están finalizando obras menores destinadas su mejora operacional, 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 se han prorrogado según se explica en el apartado 2.4 del presente informe (Presencia Internacional), exceptuando las necesarias para cumplir con las estipulaciones concernientes a la reversión.

En los **aeropuertos de GAP**, en cumplimiento del Programa Maestro de Desarrollo 2020-2024, se han llevado a cabo inversiones planificadas para 2020, siendo las más importantes las siguientes:

- 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 el campo de vuelos, plataforma, calles de rodaje y de rehabilitación de pista.
- 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:

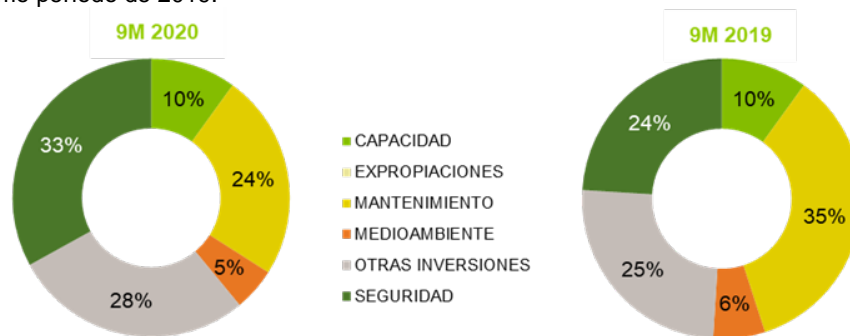


Figura 2. Análisis de inversiones por ámbitos de aplicación

En el ámbito de la **seguridad**, las inversiones han alcanzado 116,1 millones de euros (84,1 millones de euros en el mismo período de 2019).

En el área operacional, son reseñables las destinadas a la mejora del pavimento de diversas zonas del campo de vuelos en Madrid y Sevilla, las inversiones en franjas y márgenes de calles de rodaje en Madrid, Palma de Mallorca e Ibiza, así como la adquisición de vehículos autoextintores para varios aeropuertos. En seguridad de personas e instalaciones, las inversiones se han centrado en dotar a los terminales de varios aeropuertos con el nuevo sistema de detección de explosivos, adecuando el sistema automático de transporte de equipajes y adaptando el sistema de inspección de equipajes en bodega a las nuevas máquinas de detección de explosivos.

Las inversiones en **capacidad** han ascendido a 36,0 millones de euros (34,2 millones de euros en el mismo período de 2019). En capacidad del campo de vuelo destacan: la ampliación de la plataforma 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 T2 a los procesos de embarque en Tenerife-Sur y la adaptación del edificio terminal de Reus al diseño funcional.

En **medioambiente**, la inversión se ha situado en 18,3 millones de euros (19,9 millones de euros en 2019).

Corresponde 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; los trabajos de aislamiento acústico de viviendas en zonas colindantes a varios aeropuertos; la instalación de sistemas de iluminación con tecnologías eficientes en varios aeropuertos; la construcción de una nueva estación depuradora de aguas residuales en Lanzarote; las actuaciones de aislamiento térmico en diversos edificios terminales de Palma de Mallorca; al plan de instalación de puntos de recarga para vehículos eléctricos en varios aeropuertos; así como a la protección solar para la fachada del terminal de Menorca.

En el ámbito del **mantenimiento del servicio**, la inversión ha sido de 85,7 millones de euros (125,2 millones de euros en el mismo período de 2019). Este ámbito incluye diversas actuaciones en todos los aeropuertos de la red

destinadas a la conservación de las infraestructuras. Son destacables: el suministro con instalación de pasarelas de embarque en Madrid y Barcelona, 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**, han ascendido a 95,6 millones de euros (88,8 millones de euros en el mismo período de 2019). Se incluyen inversiones realizadas en tecnologías de la información destinadas a: mejorar las infraestructuras de comunicaciones en varios aeropuertos, a la adquisición de equipamiento hiperconvergente en varios aeropuertos y servicios centrales (consiste en infraestructura que permite reducir la complejidad del centro de datos) y a desarrollar y mantener aplicaciones informáticas en varios aeropuertos.

Asimismo, son destacables las actuaciones destinadas a actividades comerciales, tales como diversas inversiones en las salas VIP de los aeropuertos de Barcelona, Gran Canaria, Valencia, Ibiza y Tenerife Norte, la nueva zona comercial en Menorca y las diversas mejoras llevadas a cabo en los aparcamientos de Madrid y Asturias.

6. Balance

6.1 Activo neto y estructura de capital

| Miles de euros | 9M 2020 | 2019 | Variación | % Variación |
|---------------------------------------|-------------------|-------------------|------------------|-------------|
| ACTIVO | | | | |
| Activo no corriente | 13.494.031 | 14.137.801 | -643.770 | -4,6% |
| Activo corriente | 2.399.839 | 752.742 | 1.647.097 | 218,8% |
| Total activo | 15.893.870 | 14.890.543 | 1.003.327 | 6,7% |
| PATRIMONIO NETO Y PASIVO | | | | |
| Patrimonio neto | 6.060.400 | 6.381.876 | -321.476 | -5,0% |
| Pasivo no corriente | 7.575.104 | 6.428.152 | 1.146.952 | 17,8% |
| Pasivo corriente | 2.258.366 | 2.080.515 | 177.851 | 8,5% |
| Total patrimonio neto y pasivo | 15.893.870 | 14.890.543 | 1.003.327 | 6,7% |

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 en 643,8 millones de euros debido principalmente al efecto de las siguientes variaciones:

- ▶ Descenso en 353,0 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 está impactado 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 328,7

millones de euros como consecuencia principalmente de un doble efecto:

- Diferencias de conversión negativas por importe de 181,7 millones de euros, asociadas a la evolución desfavorable de las divisas del real brasileño (159,0 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 44,7 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.
- ▶ Asimismo, la partida “Otros activos financieros” ha aumentado en 13,1 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 1.647,1 millones de euros como consecuencia de los siguientes efectos:

- ▶ El aumento del saldo de “Clientes y otras cuentas a cobrar” en 156,7 millones de euros, como consecuencia del registro de la RMGA devengada en el período por importe de 455,0 millones de euros, incluyendo 198,6 millones de euros correspondientes al período del Estado de Alarma según se explica en el apartado 2.5 (Actividad comercial) del presente informe. Excluyendo este efecto, el saldo correspondiente a los importes facturados ha descendido en 320,0 millones de euros aproximadamente, debido a la baja facturación de los últimos meses y a que se ha cobrado la práctica totalidad de la RMGA facturada en diciembre de 2019,

que ascendía a 140,0 millones de euros aproximadamente.

- Aumento del saldo de “Efectivo y equivalentes al efectivo” en 1.490,9 millones de euros, según se detalla en el apartado 7 del presente informe (Flujo de caja).

La reducción en 321,5 millones de euros del **Patrimonio neto** viene originada principalmente por:

- El resultado consolidado del período que ha sido negativo en 135,8 millones de euros.
- La disminución de 171,5 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 1.147,0 millones de euros se debe esencialmente al incremento del epígrafe de “Deuda financiera” en 1.160,7 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).

El aumento de 177,9 millones de euros en el **Pasivo corriente** deriva principalmente del incremento del epígrafe de “Deuda financiera” en 361,7 millones de euros.

Desde junio 2020 el importe de la deuda financiera a largo plazo por importe neto de 425,3 millones de euros de la filial de Luton se ha traspasado a corto plazo en aplicación de la NIC 1 por incumplimiento de los límites de la ratio de Deuda Neta/EBITDA incluida como *covenant* en sus contratos de financiación. En agosto la Compañía obtuvo una dispensa temporal (*waiver*) del cumplimiento de dichos ratios por parte de las entidades financieras.

Asimismo, se ha obtenido nueva financiación bancaria a corto plazo por importe de 590,7 millones de euros, si bien se ha procedido a la devolución de deudas con entidades de crédito por importe de 741,0 millones de euros. Adicionalmente, se ha efectuado el pago del principal de la deuda espejo con ENAIRE por importe de 449,0 millones de euros, lo que ha originado un traspaso de deuda de largo a corto plazo de 434,3 millones de euros.

Este incremento en “Deuda financiera” se ha compensado parcialmente con la disminución del saldo de “Proveedores y otras cuentas a pagar” en 154,6 millones de euros, como consecuencia de las siguientes variaciones:

- Disminución del saldo de proveedores de inmovilizado de Aena S.M.E., S.A. en 135,0 millones de euros, ya que el volumen de los pagos a los contratistas de obras ha sido

superior en esa cantidad a las altas de inmovilizado del período, debido a la suspensión temporal del programa de inversiones para paliar los efectos de la crisis provocada por el COVID-19. El saldo de acreedores por prestación de servicios también ha disminuido en 45,0 millones de euros en Aena S.M.E., S.A., como consecuencia del plan de ahorro de costes implementado.

- El importe de los anticipos de clientes ha disminuido en 35,0 millones de euros, como consecuencia del impacto que la COVID-19 ha tenido en la actividad y de 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 150,0 millones de euros para todo el ejercicio (del cual permanecían sin pagar 96 millones de euros a 30 de septiembre).

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 141,5 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 septiembre en 6.704,3 millones de euros (incluyendo 485,0 millones de euros procedentes de la consolidación de la deuda del aeropuerto de Luton y 42,3 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 | 9M 2020 | 2019 |
|--|-----------|-----------|
| Deuda Financiera Bruta contable | 8.435.827 | 6.913.438 |
| Efectivo y equivalentes al efectivo | 1.731.477 | 240.596 |
| Deuda Financiera Neta contable | 6.704.351 | 6.672.842 |
| Deuda Financiera Neta contable / EBITDA ⁽¹⁾ | 5,5x | 2,4x |

⁽¹⁾ Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones

Tabla 16. Deuda financiera neta contable del Grupo

Durante el período, Aena ha amortizado deuda a largo plazo por importe de 448,9 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 septiembre, 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.

A la misma fecha, el papel emitido bajo el Programa de Pagarés (*European Commercial Paper*) asciende a 55 millones de euros quedando disponible un saldo de 845 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, en abril un reembolso neto de 30 millones y en julio, un reembolso neto de 320 millones, por lo que el saldo emitido a 30 de septiembre es de 55 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 los meses de 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 2.531 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 845 millones de euros.

El tipo de interés medio de la deuda del Grupo se ha situado en el período en un 1,22% (1,45% en 2019).

Asimismo, cabe reseñar que las agencias de rating Fitch y Moody's han confirmado la calificación crediticia de Aena S.M.E., S.A.:

- Fitch, la calificación "A" a largo plazo y "F1" de corto plazo, con fecha 3 de abril. La perspectiva a largo plazo fue revisada el 28 de agosto desde estable a negativa, reflejando los riesgos en torno a la incertidumbre de la recuperación del tráfico.
- 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 también 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), desde junio 2020 el importe de la deuda financiera a largo plazo por importe neto de 425,3 millones de euros de la filial de Luton se ha traspasado a corto plazo en aplicación de la NIC 1 por incumplimiento de los límites de la ratio de Deuda Neta/EBITDA incluida como *covenant* en sus contratos de financiación. En agosto la Compañía obtuvo una dispensa temporal (*waiver*) del cumplimiento de dichos ratios por parte de las entidades financieras.

6.3 Información sobre el periodo medio de pago

A 30 de septiembre los ratios de pago a proveedores del Grupo son:

| Días | 9M 2020 |
|---|---------|
| Período medio de pago a proveedores | 47 |
| Ratio de operaciones pagadas | 49 |
| Ratio de Operaciones pendientes de pago | 19 |

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 | 9M 2020 |
|------------------------|---------|
| Total pagos realizados | 536.096 |
| Total pagos pendientes | 94.323 |

Tabla 18. Saldo referente a proveedores

En el acumulado del período, 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 | 9M 2020 | 9M 2019 | Variación | % Variación |
|---|-----------|------------|------------|-------------|
| Efectivo neto generado por actividades de explotación | 321.780 | 1.913.872 | -1.592.092 | -83,2 % |
| Efectivo neto utilizado en actividades de inversión | -374.278 | -873.277 | 498.999 | -57,1% |
| Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación | 1.554.612 | -1.502.691 | 3.057.303 | -203,5% |
| 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 | -11.234 | 1.599 | -12.833 | -802,6% |
| Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio | 1.731.477 | 190.883 | 1.540.594 | 807,1% |

Tabla 19. Resumen del estado de flujos de efectivo consolidado

En el periodo de 9 meses terminado el 30 de septiembre 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 (-83,2%) 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 1.490,9 millones de euros.

Flujos netos de efectivo de actividades de explotación

La disminución del efectivo generado por las actividades de explotación en el periodo de 9 meses 2020, respecto del mismo período del ejercicio anterior, refleja el impacto que la pandemia 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 639,9 millones de euros, un descenso de 1.506,4 millones de euros (-70,2%) respecto del obtenido en el mismo periodo del ejercicio anterior (2.146,3 millones de euros).
- ◀ La disminución del capital circulante en 134,8 millones de

euros deriva principalmente de la disminución en 156,7 millones de euros procedentes de la variación de "Acreedores y otras cuentas a pagar".

Esta variación negativa de 156,7 millones de euros en "Acreedores y otras cuentas a pagar" (entre los +121,6 millones de euros del periodo finalizado el 30 de septiembre de 2019 y los -35,1 millones del período comparable de 2020) viene originada por la disminución de la actividad y los planes de reducción de costes acometidos en 2020, que han derivado en una reducción del saldo de las cuentas de acreedores en todas las empresas del Grupo, en tanto que en el período comparable de 2019, en el que la actividad no se vio afectada negativamente por ninguna circunstancia extraordinaria, tales saldos aumentaron.

Flujos netos de efectivo de actividades de inversión

El efectivo neto utilizado en actividades de inversión en este periodo ha ascendido a 374,3 millones de euros, frente a 873,3 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 361,9 millones de euros según se detalla en el apartado 5 del presente informe (Inversiones), frente a 886,5 millones de euros en el periodo comparable de 2019.

Durante el primer trimestre el programa de inversiones se centró principalmente en la mejora de las instalaciones y de la seguridad operacional de los aeropuertos de la red, 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 los dos últimos trimestres las inversiones se han visto afectadas por la paralización temporal del programa, medida adoptada para paliar los efectos de la crisis al objeto de proteger la tesorería del Grupo.

Adicionalmente, dentro de las actividades de inversión se recogen "Pagos por adquisiciones de otros activos financieros" por importe de 14,6 millones de euros (8,4 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).

8. Litigios

Al 30 de septiembre de 2020 no hay litigios de relevancia que destacar.

9. Evolución bursátil

La cotización de la acción de Aena ha fluctuado durante el período entre un mínimo de 91,90 euros y un máximo de 174,50 euros, cerrando el período en 119,30 euros, lo que implica una caída del precio de la acción del 30,0%, en línea con la evolución del IBEX35 que en el mismo período acumuló una pérdida del 29,7%.



Figura 3. Evolución bursátil

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

| 30/09/2020 | AENA.MC |
|---|----------------|
| Volumen Total operado (Nº de acciones) | 56.329.179 |
| Volumen medio diario operado del período (Nº de acciones) | 293.381 |
| Capitalización (€) | 17.895.000.000 |
| Precio de cierre (€) | 119,30 |
| 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 septiembre 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.

10. Hechos posteriores

Desde la fecha de cierre del periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre 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 septiembre de 2020 y 31 de diciembre de 2019

| Miles de euros | 30 de septiembre de 2020 | 31 de diciembre de 2019 |
|--|--------------------------|-------------------------|
| ACTIVOS | | |
| Activos no corrientes | | |
| Inmovilizado material | 12.317.668 | 12.670.706 |
| Activos intangibles | 680.593 | 1.009.244 |
| Inversiones Inmobiliarias | 140.435 | 140.928 |
| Activo por derecho de uso | 52.657 | 61.725 |
| Inversiones en empresas asociadas y con control conjunto | 52.788 | 63.783 |
| Otros activos financieros | 93.190 | 80.123 |
| Activos por impuestos diferidos | 151.668 | 106.929 |
| Otras cuentas a cobrar | 5.032 | 4.363 |
| | 13.494.031 | 14.137.801 |
| Activos corrientes | | |
| Existencias | 6.374 | 6.841 |
| Clientes y otras cuentas a cobrar | 661.988 | 505.304 |
| Efectivo y equivalentes al efectivo | 1.731.477 | 240.597 |
| | 2.399.839 | 752.742 |
| Total activos | 15.893.870 | 14.890.543 |
| PATRIMONIO NETO Y PASIVOS | | |
| Patrimonio neto | | |
| Capital ordinario | 1.500.000 | 1.500.000 |
| Prima de emisión | 1.100.868 | 1.100.868 |
| Ganancias/(pérdidas) acumuladas | 3.830.573 | 3.938.336 |
| Diferencias de conversión acumuladas | -193.098 | -21.575 |
| Otras reservas | -124.005 | -111.827 |
| Participaciones no dominantes | -53.938 | -23.926 |
| | 6.060.400 | 6.381.876 |
| Pasivos | | |
| Pasivos no corrientes | | |
| Deuda financiera | 6.835.761 | 5.675.036 |
| Instrumentos financieros derivados | 109.617 | 95.672 |
| Subvenciones | 436.069 | 461.690 |
| Prestaciones a los empleados | 51.016 | 44.639 |
| Provisiones para otros pasivos y gastos | 75.186 | 77.267 |
| Pasivos por impuestos diferidos | 52.503 | 58.386 |
| Otros pasivos a largo plazo | 14.952 | 15.462 |
| | 7.575.104 | 6.428.152 |
| Pasivos corrientes | | |
| Deuda financiera | 1.600.064 | 1.238.403 |
| Instrumentos financieros derivados | 31.022 | 31.662 |
| Proveedores y otras cuentas a pagar | 525.273 | 679.879 |
| Pasivos por impuesto corriente | 596 | 10.165 |
| Subvenciones | 33.744 | 35.652 |
| Provisiones para otros pasivos y gastos | 67.667 | 84.754 |
| | 2.258.366 | 2.080.515 |
| Total pasivos | 9.833.470 | 8.508.667 |
| Total patrimonio neto y pasivos | 15.893.870 | 14.890.543 |

ANEXO I: Estados financieros intermedios consolidados

Cuenta de resultados intermedia consolidada del período de 9 meses terminado el 30 de septiembre de 2020 y 2019

| Miles de euros | 30 de septiembre de 2020 | 30 de septiembre de 2019 |
|--|--------------------------|--------------------------|
| Actividades continuadas | | |
| Ingresos ordinarios | 1.693.814 | 3.407.717 |
| Otros ingresos de explotación | 7.695 | 7.360 |
| Trabajos realizados por la empresa para su activo | 3.677 | 3.801 |
| Aprovisionamientos | -117.074 | -128.024 |
| Gastos de personal | -343.592 | -336.953 |
| Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales | -15.202 | -5.258 |
| Otros gastos de explotación | -589.962 | -836.482 |
| Amortización del inmovilizado | -604.147 | -589.140 |
| Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras | 27.559 | 28.390 |
| Excesos de provisiones | 638 | 1.571 |
| Resultado por enajenaciones de inmovilizado | -1.933 | -6.393 |
| Deterioro del valor de los activos intangibles, inmov. material e inver. Inmobiliarias | -119.574 | - |
| Otras ganancias / (pérdidas) – netas | -30.057 | 951 |
| Resultado de explotación | -88.158 | 1.547.540 |
| Ingresos financieros | 1.642 | 4.077 |
| Gastos financieros | -87.445 | -92.455 |
| Otros ingresos/(gastos) financieros - netos | -7.272 | 1.001 |
| Ingresos (Gastos) financieros – netos | -93.075 | -87.377 |
| Resultado y deterioro de entidades valoradas por el método de la participación | -932 | 17.169 |
| Resultado antes de impuestos | -182.165 | 1.477.332 |
| Impuesto sobre las ganancias | 46.408 | -359.289 |
| Resultado del período consolidado | -135.757 | 1.118.043 |
| Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes | -28.123 | 3.846 |
| Resultado del ejercicio atribuible a los accionistas de la dominante | -107.634 | 1.114.197 |
| Resultados por acción (Euros por acción) | | |
| Resultados básicos por acción para el resultado del ejercicio | -0,72 | 7,43 |
| Resultados diluidos por acción para el resultado del ejercicio | -0,72 | 7,43 |

ANEXO I: Estados financieros intermedios consolidados

Estado de flujos de efectivo intermedio consolidado del período de 9 meses terminado el 30 de septiembre de 2020 y 30 de septiembre de 2019

| Miles de euros | 30 de septiembre de 2020 | 30 de septiembre de 2019 |
|--|--------------------------|--------------------------|
| Resultado antes de impuestos | -182.165 | 1.477.332 |
| Ajustes por: | 822.090 | 668.944 |
| Depreciación y amortización | 604.147 | 589.140 |
| Correcciones valorativas por deterioro | 15.202 | 5.258 |
| Variación de provisiones | 18.379 | 26.422 |
| Deterioro de inmovilizado | 119.574 | - |
| Imputación de subvenciones | -27.559 | -28.390 |
| (Beneficio)/pérdida por bajas de inmovilizado | 1.933 | 6.393 |
| Correcciones valorativas por deterioro de instrumentos financieros | 255 | - |
| Ingresos financieros | -1.642 | -4.896 |
| Gastos financieros | 65.571 | 69.944 |
| Diferencias de cambio | 7.017 | -182 |
| Gastos financieros liquidación de derivados financieros | 21.874 | 22.511 |
| Otros Ingresos y gastos | -3.593 | -87 |
| Participación en beneficios (pérdidas) de sociedades puestas en equivalencia | 932 | -17.169 |
| Variaciones en capital circulante: | -226.972 | -92.167 |
| Existencias | 421 | 83 |
| Deudores y otras cuentas a cobrar | -165.925 | -177.027 |
| Otros activos corrientes | 61 | 5.467 |
| Acreedores y otras cuentas a pagar | -35.101 | 121.571 |
| Otros pasivos corrientes | -25.775 | -40.708 |
| Otros activos y pasivos no corrientes | -653 | -1.553 |
| Otro efectivo generado por las operaciones | -91.173 | -140.237 |
| Intereses pagados | -71.269 | -75.447 |
| Cobros de intereses | 1.025 | 955 |
| Impuestos pagados | -20.606 | -66.754 |
| Otros cobros (pagos) | -323 | 1.009 |
| Efectivo neto generado por actividades de explotación | 321.780 | 1.913.872 |
| Flujos de efectivo de actividades de inversión | | |
| Adquisiciones de inmovilizado material | -345.317 | -346.722 |
| Adquisiciones de activos intangibles | -16.508 | -532.228 |
| Adquisiciones de inversiones inmobiliarias | -33 | -7.592 |
| Pagos por adquisiciones de otros activos financieros | -14.635 | -8.361 |
| Cobros por desinversiones de inmovilizado material | - | 85 |
| Cobros por desinversiones de inmovilizado intangible | 484 | - |
| Cobros por desinversiones/préstamos a Empresas del grupo y asociadas | - | 5.658 |
| Cobros otros activos financieros | 1.314 | 2.122 |
| Dividendos recibidos | 417 | 13.761 |
| Efectivo neto utilizado en actividades de inversión | -374.278 | -873.277 |

ANEXO I: Estados financieros intermedios consolidados

Estado de flujos de efectivo intermedio consolidado del período de 9 meses terminado el 30 de septiembre de 2020 y 30 de septiembre de 2019 (continuación)

| Miles de euros | 30 de septiembre de 2020 | 30 de septiembre de 2019 |
|--|--------------------------|--------------------------|
| Flujos de efectivo de actividades de financiación | | |
| Cobros de subvenciones | - | 1.574 |
| Emisión de deudas con entidades de crédito | 2.866.304 | - |
| Otros cobros | 10.981 | 53.194 |
| Devolución de obligaciones y valores similares | -104.000 | - |
| Devoluciones de deudas con entidades de crédito | -741.000 | -27.166 |
| Devoluciones de financiación del Grupo | -448.954 | -448.954 |
| Pagos de pasivos por arrendamientos | -5.867 | -5.351 |
| Dividendos pagados | - | -1.045.047 |
| Otros pagos | -22.852 | -30.941 |
| Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación | 1.554.612 | -1.502.691 |
| Efecto de las variaciones de los tipos de cambio | -11.234 | 1.599 |
| (Disminución)/aumento neto de efectivo y equivalentes al efectivo | 1.490.880 | -460.497 |
| Efectivo, equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio | 240.597 | 651.380 |
| Efectivo, equivalentes al efectivo al final del ejercicio | 1.731.477 | 190.883 |

ANEXO II: Resumen de Hechos Relevantes publicados

| Registro | Fecha | Tipo de comunicación | Descripción |
|----------|------------|--|---|
| 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 |
| 3132 | 02/07/2020 | OIR Convocatoria de Junta o Asamblea | La Sociedad comunica la convocatoria de la Junta General de Accionistas |
| 3496 | 21/07/2020 | OIR Otra información relevante | Aena S.M.E., S.A. anuncia la celebración de la presentación de resultados correspondiente al primer semestre de 2020 |
| 366 | 28/07/2020 | IP Sobre resultados | Presentación de resultados correspondiente al primer semestre de 2020 |
| 3689 | 28/07/2020 | OIR Informes financieros semestrales y de auditoría / revisiones limitadas | La sociedad remite información financiera del primer semestre de 2020 |
| 432 | 28/08/2020 | IP Sobre calificaciones crediticias | La agencia de calificación crediticia Fitch Ratings ha confirmado la calificación a largo plazo de emisor "A" de AENA S.M.E., S.A. y ha revisado la perspectiva desde estable a negativa. |

IP-Información Privilegiada

OIR-Otra información relevante

Rumbo al Desarrollo Sostenible

Desarrollo **Social**

Mejorar la calidad de vida,
promoviendo la cohesión
y el desarrollo inclusivo

Desarrollo **Económico**

Propiciar el crecimiento y
la prosperidad fomentando
la gestión eficiente

Sostenibilidad **Medioambiental**

Minimizar la huella ambiental,
haciendo uso responsable y
sensible de los recursos

