

Informe de gestión intermedio consolidado

correspondiente al período de 3 meses terminado el 31 de marzo de 2020

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

Webcast / Conference-call:

29 de abril de 2020

13:00 horas (hora local de Madrid)

<https://edge.media-server.com/mmc/p/pmce279u>

Teléfonos:

España: +34 914 146 280

Reino Unido: +44 (0) 2071 928 000

EE.UU.: +1 631 510 7495

Código de acceso: 6474059



1. Resumen ejecutivo

Este trimestre se ha visto especialmente afectado por los efectos derivados de la propagación del Covid-19 y del Estado de Alarma decretado el 14 de marzo por el Gobierno en respuesta a la situación de emergencia sanitaria en la que se encuentra España.

El impacto de la propagación del Covid-19 en el tráfico de la red española de Aena se inició a finales de febrero con la cancelación de los vuelos con China por parte de diversas compañías aéreas. A los pocos días, dado el incremento de casos en el norte de Italia, el Gobierno español cancela los vuelos directos entre España e Italia y seguidamente, el 12 de marzo, EEUU anunció la suspensión de los vuelos desde Europa durante un mes. Actualmente, un total de 160 países han impuesto restricciones a los viajes de ciudadanos procedentes de España.

El 14 de marzo, el Gobierno decreta Estado de Alarma en España para los siguientes 15 días y desde entonces se ha prorrogado tres veces, estando vigente actualmente hasta el 9 de mayo. El Estado de Alarma limita la libre circulación de personas y se suspende 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 en circunstancias excepcionales.

El 22 de marzo el Gobierno extendió las restricciones de acceso de viajeros exteriores a los puertos y aeropuertos durante un mes.

Aena S.M.E., S.A. ⁽¹⁾

En términos de tráfico de pasajeros de la red en España de Aena, el tráfico en marzo cerró con 8,1 millones de pasajeros, lo que

supone un descenso del 59,3% en comparación con el mismo mes del año anterior. Es importante reseñar que la caída del tráfico de pasajeros del mes de marzo está siendo aún más acusada durante el mes de abril (superior al 95%).

El 23 de marzo de 2020, con objeto de adaptarse al descenso acentuado de la actividad, Aena anunció el ajuste de la capacidad de sus aeropuertos a las necesidades concretas de la operativa. En el caso del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas se ha agrupado toda la operativa del aeropuerto en la terminal T4, suspendiendo temporalmente la T1,2,3 y la T4S. El Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat ha concentrado todos sus vuelos en la terminal T1, en las zonas A y D, y cerró su operativa en la terminal T2. En otros aeropuertos como los de las Islas Baleares y Canarias se han adaptado el uso de terminales y durante los días siguientes se ha ido aplicando los ajustes en el resto de la red, reorganizándose las operativas de 20 aeropuertos de los grupos I, II y III para atender bajo demanda.

La aplicación de este ajuste de capacidad en los aeropuertos constituye la base del plan de ahorro de costes anunciado por Aena. Este plan, se basa en la renegociación de los contratos de servicios (seguridad, limpieza, mantenimiento, etc.), la eliminación de gastos y la paralización de nuevas contrataciones no esenciales. El mencionado ajuste está orientado a obtener una reducción de la salida de caja mensual promedio por gastos operativos de 43 millones de euros aproximadamente.

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

Asimismo, Aena ha paralizado temporalmente su programa de inversiones, lo que supondrá una

reducción mensual de las salidas de caja promedio de aproximadamente 52 millones de euros.

El 24 de marzo el Consejo de Administración desconvocó la Junta General Ordinaria de Accionistas, cuya celebración estaba prevista para el día 31 de marzo. El consejo, de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto-ley 8/2020, de 17 de marzo, de medidas urgentes extraordinarias para hacer frente al impacto económico y social del Covid-19, deberá convocar de nuevo la Junta General Ordinaria de Accionistas en el plazo máximo de un mes desde que finalice el Estado de Alarma y la Junta se deberá celebrar antes del 31 de octubre de 2020. En el momento de la nueva convocatoria el Consejo procederá a evaluar la propuesta de distribución de dividendos con cargo al beneficio neto del ejercicio 2019.

El 1 de abril se anunció que, con el objetivo de reforzar la liquidez de la Compañía, se procedió a la firma de préstamos con varias entidades financieras por un importe conjunto de 1.075 millones de euros y plazos de vencimiento entre 1 y 4 años.

Con la firma de estos préstamos, Aena eleva la disponibilidad de caja y facilidades crediticias en el día de hoy hasta una cifra total de 2.425 millones de euros, a las que se añade la posibilidad de realizar emisiones a través del programa de *Euro Commercial Paper (ECP)* de hasta 900 millones de euros, de los que, a la fecha de este informe, se encuentran disponibles 495 millones de euros. La Compañía continúa negociando operaciones de financiación adicional con diversas entidades financieras que se prevé firmar en las próximas semanas.

Finalmente hay que destacar los informes de rating publicados por las agencias de rating Moody's y Fitch el pasado 31 de marzo y 3 de abril respectivamente.

- Moody's confirmó la calificación a largo plazo de emisor (*Long Term Issuer Default Rating*) "A3" de Aena S.M.E., S.A. y revisó la

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

perspectiva desde estable a negativa considerando las posibles consecuencias económicas que la crisis del coronavirus podría tener a medio plazo en el rating.

- Fitch confirmó la calificación “A” con perspectiva estable a Aena S.M.E., S.A. y la calificación de corto plazo “F1”.

A la fecha actual es difícil prever cual será la evolución de la crisis y en qué momento se verá la recuperación en el tráfico. Dada la incertidumbre, Aena no ha anunciado nuevas previsiones para 2020 ni en términos de pasajeros ni de estimación de resultados.

Sobre la situación de las participadas:

Aeropuerto London Luton

En marzo se contabilizó una reducción en el número de pasajeros del 56% respecto al mes anterior. El deterioro se produjo principalmente en la segunda quincena del mes. Actualmente, el número de pasajeros se ha situado por debajo de los 1.000 al día.

Ante la importante caída de actividad y en línea con lo realizado en la red española, en Luton se ha definido un plan de contingencia con el objetivo de asegurar la liquidez y de evitar las consecuencias del incumplimiento de los *covenant* financieros. Las acciones iniciadas para proteger la caja han sido:

- Disposición de la línea RCF de 80 millones de GBP. La caja disponible a cierre de marzo es de 50 millones de GBP.
- Suspensión del pago del dividendo a los accionistas y retraso del pago de los intereses del préstamo de accionistas.
- Retraso del pago al fondo de pensiones previsto en marzo (11,8 millones de GBP) hasta diciembre, que ha sido aceptado por el Trustee.
- Cierre de la mayoría de las áreas operativas en el edificio terminal. Desde el 22 de abril y

hasta el 1 de mayo, el aeropuerto permanece abierto sin pasajeros y con vuelos relacionados con repatriaciones, vuelos médicos, militares y aviación general.

- Ajustes en personal (reducción del 61%) consistente en una reducción de salarios del 20% y la suspensión temporal a 514 empleados que se beneficiarán de las ayudas gubernamentales (*furlough*) consistente en hasta 2.500 GBP mes. LLAOL compensará hasta el 80%. 75 empleados adicionales serán *furloughed* cuando se cierre el terminal. Eliminación de horas extras y suspensión de contrataciones en curso.
- Ajustes en otros gastos de explotación, con lo que la reducción total de OPEX se situaría en el 58%.
- Reducción de CAPEX de 4,5 millones de GBP para el periodo abril-junio.
- Se ha solicitado a los financiadores un *waiver* respecto al *covenant* de apalancamiento que está en proceso de obtención.

Aeropuertos do Nordeste do Brasil (ANB)

La pandemia ha llegado al país algunas semanas después de hacerlo a Europa. Brasil decretó el 20 de marzo de 2020 el estado de *Calamidad Pública*, adoptando el Gobierno que incluyen el aislamiento social, restricciones de apertura de tiendas, locales de restauración y otros establecimientos, así como, el cierre de fronteras a extranjeros no residentes.

La reducción en la cifra de pasajeros se manifestó desde el 13 de marzo, acentuándose progresivamente hasta llegar en los últimos días del mes al 91% de caída. En promedio, la reducción en la segunda quincena del mes llegó al 59% (32% en el acumulado del mes) acentuándose progresivamente hasta llegar

actualmente a descensos por el encima del 90%. A partir del 28 de marzo, las tres principales aerolíneas brasileñas han implementado corredores de emergencia, que han reducido a 66 los vuelos nacionales semanales en los aeropuertos gestionados por ANB. El 100 % de los vuelos internacionales se han cancelado.

En consecuencia, ANB, al igual que se ha realizado en la red española y en el Aeropuerto de Luton, ha definido un plan de contingencia con el objetivo de asegurar la liquidez. Las medidas adoptadas en los aeropuertos Grupo aeroportuario del Nordeste de Brasil para minimizar los impactos del Covid-19 se han centrado en:

- Reducir significativamente los horarios de apertura de sus aeropuertos en coordinación con las aerolíneas y las autoridades reguladoras.
- Revisión de los contratos de servicios exteriores, cuya actividad está en gran medida externalizada (mantenimiento, seguridad y vigilancia, servicio de extinción de incendios, limpieza, handling, entre otros).
- Solicitar al regulador ANAC ampliación de los plazos de presentación de proyectos y ejecución de inversiones requeridas por el contrato de concesión.
- Acogerse a las medidas de alivio de la liquidez establecidas por las autoridades a consecuencia de la declaración del estado de Calamidad Pública, consistentes principalmente en el pago diferido de 4 meses de las cotizaciones patronales (*Contribuição Previdenciária Patronal*), e impuestos indirectos federales sobre los ingresos, correspondientes a los pagos que hubieran debido realizarse en abril y mayo.

ANB no ha considerado de momento necesario recurrir a financiación externa, ya que su elevada capitalización, exigida por el contrato de Concesión, así

como los efectos previstos de las medidas anteriormente indicadas, permiten estimar que podrá disponer de caja suficiente para atender sus compromisos hasta que los efectos de la epidemia sobre la actividad remitan. La Sociedad disponía de 116 millones de BRL (20,4 millones de euros) de caja al 31 de marzo de 2020 y no tiene endeudamiento.

Otros aspectos del período que cabe señalar, son:

- ▶ A nivel operativo, el tráfico del trimestre en los aeropuertos de la red en España, en el aeropuerto de Luton y en los seis aeropuertos del Grupo aeroportuario del Nordeste de Brasil) se ha situado en un total de 48,3 millones de pasajeros (60,3 millones de pasajeros en el mismo período de 2019).

En los aeropuertos gestionados en España, se han registrado 42,0 millones de pasajeros, una pérdida de 10,8 millones de pasajeros que representa una caída interanual del 20,4%.

En el aeropuerto de Luton, el volumen de pasajeros ha descendido a 2,9 millones, una caída de 0,8 millones de pasajeros y del 20,5%.

El Grupo aeroportuario del Nordeste de Brasil registró 3,4 millones de pasajeros (3,8 millones de pasajeros en el primer trimestre de 2019). Estos datos de tráfico corresponden al trimestre completo, si bien, cabe indicar que las operaciones se fueron iniciando en los aeropuertos del grupo a lo largo del periodo: en el mes de enero se iniciaron en Juazeiro do Norte y Campina Grande, en febrero en los aeropuertos Maceió, Aracajú, Grande y João Pessoa, y, en el mes de marzo, tuvo lugar el inicio de las operaciones en el aeropuerto de Recife.

- ▶ Como consecuencia de la evolución del tráfico y de las medidas impuestas que han afectado a la actividad

comercial, los ingresos totales se han reducido en un 13,4% respecto al mismo período de 2019, situándose en 782,1 millones de euros.

En la red de aeropuertos, la declaración del Estado de Alarma en España condujo al cierre de la mayor parte de puntos de venta. Desde el 15 de marzo, los únicos locales abiertos son de tiendas y restauración: tiendas de conveniencia, estancos, farmacias, algún punto de restauración y máquinas vending.

Estas circunstancias, se han reflejado en los ingresos comerciales del primer trimestre, los cuales han disminuido hasta 209,5 millones de euros, una caída del 15,9% (39,5 millones de euros) respecto al primer trimestre de 2019, afectados principalmente por un doble impacto. Por una parte, porque la caída del tráfico ha reducido los ingresos variables ligados a las ventas de estas actividades, y por otra, porque la pérdida de ingresos por menores ventas que normalmente se compensaba con la incorporación a los ingresos de las rentas mínimas garantizadas (RMGA), no queda compensada desde el 15 de marzo, al acordar Aena una revisión de RMGA durante el Estado de Alarma decretado por el Gobierno de España en respuesta al Covid-19. El menor volumen de ingresos asociado que puede dar lugar esta revisión asciende a 29,8 millones de euros para el período del 15 al 31 de marzo.

- ▶ El EBITDA del período ha alcanzado 251,2 millones de euros, un 36,1% inferior al del primer trimestre de 2019.

Como es habitual en este período, cabe señalar que el EBITDA está impactado por el devengo de los impuestos locales del ejercicio completo.

- ▶ El resultado antes de impuestos ha sido de 25,0 millones de

euros frente a 177,4 millones de euros en 2019 y, el período se ha cerrado con un beneficio neto de 23,1 millones de euros, un 83,1% inferior al registrado al 31 de marzo de 2019 (136,4 millones de euros).

- ▶ Por lo que se refiere al flujo de caja operativo, ha alcanzado 486,8 millones de euros, reflejando una disminución interanual del 16,5% frente a 583,0 millones de euros en el primer trimestre de 2019.
- ▶ La ratio de deuda financiera neta contable consolidada a EBITDA del Grupo Aena (calculada como Deuda financiera corriente más Deuda financiera no corriente menos Efectivo y equivalentes al efectivo) se mantiene en 2,4 a 31 de marzo de 2020 (2,4x al 31 de diciembre de 2019).
- ▶ En relación con la ejecución de las inversiones, el importe pagado en el período ha ascendido a 217,3 millones de euros, frente a 168,2 millones de euros en el mismo período de 2019. Las principales inversiones corresponden a los aeropuertos en España (211,0 millones de euros en 2020 frente a 160,6 millones de euros en el primer trimestre de 2019). En el aeropuerto de Luton, la inversión ha ascendido a 5,5 millones de euros, frente a 7,6 millones de euros en 2019. En ANB, la inversión ha sido de 0,8 millones de euros.
- ▶ Los efectos derivados de la propagación del Covid-19 también se han visto reflejados en la evolución de la cotización de la acción. Durante el primer trimestre de 2020, la cotización de la acción ha fluctuado entre un mínimo de 91,90 euros y un máximo de 174,50 euros, cerrando el período en 99,52 euros, lo que implica una caída del precio de la acción del 41,6%, superior a la evolución negativa del IBEX35 que en el mismo período acumuló una pérdida del 28,9%.

2. Datos de actividad

2.1. Tráfico de los aeropuertos de Aena en España

En el primer trimestre de 2020, el **número de pasajeros** en los aeropuertos de la red descendió un 20,4%, situándose en 42,0 millones.

En los dos primeros meses del año, el tráfico de pasajeros creció un 3,2% y sumó un total de 33,9 millones de viajeros.

A finales de febrero, con motivo de la propagación del Covid-19, comenzó a descender el factor de ocupación, pero el mes registró 16,9 millones de pasajeros, un 4,0% más que en el mismo mes de 2019.

El Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas registró el mayor número de pasajeros en febrero con 4,4 millones, un incremento interanual del 6,0% (9,1 millones y +6,1% acumulado), y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, con 3,3 millones de pasajeros (+0,4% interanual) se vio afectado por la cancelación del Mobile World Congress (6,7 millones y +2,0% acumulado).

El descenso que comenzó a finales de febrero se agudizó en las siguientes semanas debido a la propagación del Covid-19 y a las restricciones a la movilidad, tanto en España como en el resto del mundo.

Durante la primera semana de marzo (del 1 al 7 de marzo), el número de pasajeros en la red cayó un 14,3% tras el descenso en el

factor de ocupación en los últimos días del mes de febrero. Esta tendencia negativa en la evolución del tráfico continuó en las siguientes semanas y durante la segunda quincena la caída del tráfico se agudizó hasta niveles del -97%.

El mes de marzo cerró con 8,1 millones de pasajeros en los aeropuertos de la red de Aena, lo que supone un descenso del 59,3% en comparación con el mismo mes del año anterior.

El Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas registró el mayor número de pasajeros de la red en dicho mes con 2,0 millones de pasajeros (-59,7% con respecto al mismo mes de 2019); Josep Tarradellas Barcelona-El Prat 1,4 millones de pasajeros (-64,3%); Palma de Mallorca 0,5 millones (-60,3%); Málaga-Costa del Sol 0,6 millones de pasajeros (-54,7%); y Gran Canaria 0,6 millones de pasajeros (-55,0%).

En cuanto al número de **movimientos de aeronaves**, el trimestre ha registrado un descenso interanual del 15,5%, habiendo caído hasta 414.766 operaciones.

Durante los meses de enero y febrero de 2020, el número de operaciones fue de 315.136, un 0,4% superior al mismo periodo de 2019.

En febrero se gestionaron un total de 158.580 movimientos, un 2,8% más que en el mismo mes de 2019, y en marzo, 99.630 movimientos de aeronaves, un 43,8% menos que en el mismo mes del año anterior.

El **volumen de mercancías** se ha reducido en un 5,4%, situándose en 237.238 de toneladas.

En los dos primeros meses del año, las mercancías transportadas a través de los aeropuertos de la red, habían aumentado un 9,5% y alcanzado 170.546 toneladas.

En el mes de febrero, se transportaron 83.588 toneladas, lo que representó un aumento del 6,6% con respecto a febrero de 2019.

En marzo, se transportaron 66.692 toneladas de carga en toda la red, un 29,8% menos respecto al mismo mes de 2019, debido a que una parte muy importante de la carga habitual se traslada en aviones comerciales de pasajeros. Los cuatro aeropuertos que registraron mayor tráfico de mercancías fueron Adolfo Suárez Madrid-Barajas, con 35.758 toneladas (-26,7%); Zaragoza, con 10.292 toneladas (-40,6%); Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, con 10.014 toneladas (-38,5%); y Vitoria, 5.167 toneladas (-4,5%).

Desde el mes de marzo, Aena centra 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. A estas operaciones se han sumado otras críticas como vuelos de emergencias, Organización Nacional de Trasplantes o Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.



Figura 1. Tráfico de la red de aeropuertos de Aena

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

El reparto porcentual de pasajeros muestra que el volumen se mantiene concentrado en los siete principales aeropuertos de la red que representan el 74,9% del total:

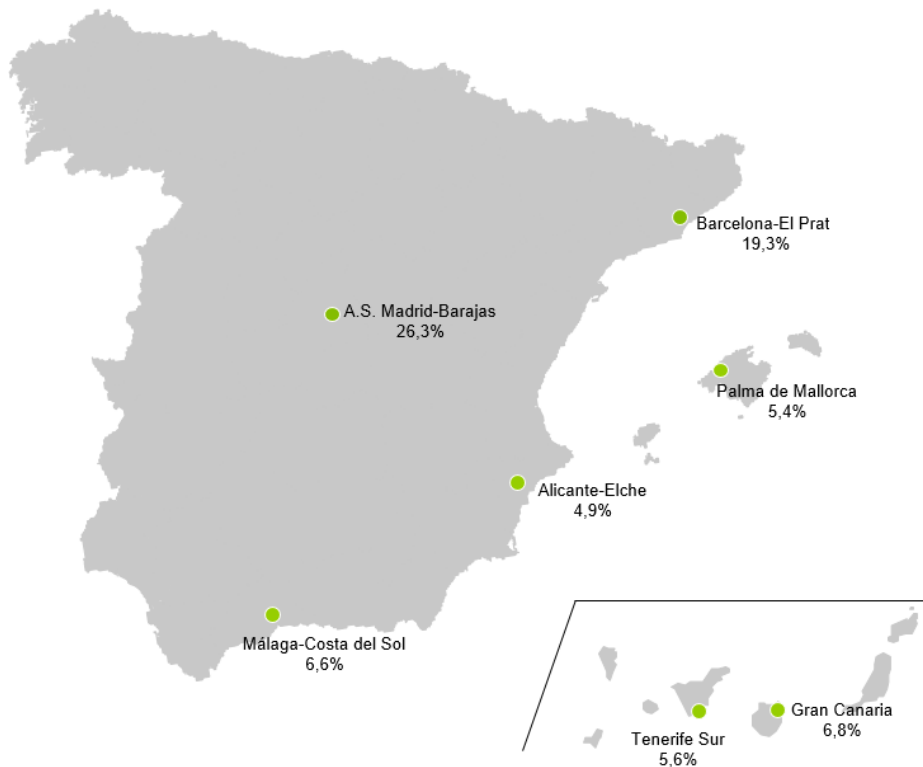


Figura 2. Cuota del tráfico de pasajeros en los principales aeropuertos en España

La evolución del tráfico por aeropuertos en el primer trimestre de 2020 se detalla a continuación:

| Aeropuertos y Grupos de aeropuertos | Pasajeros | | | Aeronaves | | | Mercancías | | |
|-------------------------------------|-------------|--|------------------|--------------|--|------------------|----------------|--|------------------|
| | Millones | Variación ⁽¹⁾ 1T 2020 / 1T 2019 | Cuota s/Total | Miles | Variación ⁽¹⁾ 1T 2020 / 1T 2019 | Cuota s/Total | Toneladas | Variación ⁽¹⁾ 1T 2020 / 1T 2019 | Cuota s/Total |
| Adolfo Suárez Madrid-Barajas | 11,0 | -17,9% | 26,3% | 84,6 | -13,1% | 20,4% | 126.668 | -2,2% | 53,4% |
| Josep Tarradellas Barcelona-El Prat | 8,1 | -23,0% | 19,3% | 60,3 | -17,0% | 14,5% | 37.293 | -10,4% | 15,7% |
| Palma de Mallorca | 2,3 | -25,7% | 5,4% | 21,5 | -20,0% | 5,2% | 1.939 | -6,1% | 0,8% |
| Total Grupo Canarias | 9,2 | -20,5% | 21,9% | 87,0 | -17,8% | 21,0% | 8.049 | -12,9% | 3,4% |
| Total Grupo I | 9,2 | -19,6% | 22,0% | 86,9 | -13,7% | 20,9% | 8.046 | 0,8% | 3,4% |
| Total Grupo II ⁽²⁾ | 1,9 | -21,2% | 4,5% | 34,5 | -15,0% | 8,3% | 39.796 | -10,9% | 16,8% |
| Total Grupo III | 0,3 | -16,1% | 0,7% | 40,1 | -15,0% | 9,7% | 15.447 | -0,6% | 6,5% |
| TOTAL | 42,0 | -20,4% | 100,0% | 414,8 | -15,5% | 100,0% | 237.238 | -5,4% | 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): 127.118 pasajeros y 1.122 movimientos de aeronaves.

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

En el **Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas** el tráfico nacional ha disminuido un 19,4% (hasta 3,0 millones de pasajeros frente a 3,8 millones en el primer trimestre de 2019) y el tráfico internacional, un 17,3% (hasta 8,0 millones de pasajeros frente a 9,6 millones en 2019).

El tráfico nacional en el **Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat** se ha reducido un 22,2% y un 23,6% el internacional (hasta 2,4 y 5,7 millones de pasajeros respectivamente, frente a 3,0 y 7,5 millones de pasajeros en 2019).

En el **Aeropuerto de Palma de Mallorca** la caída de los pasajeros nacionales ha sido del 17,9% (hasta 1,3 millones frente a 1,5 millones de pasajeros en 2019) y la de los

pasajeros internacionales del 33,8% (hasta 1,0 millones frente a 1,5 millones en 2019).

En los 8 aeropuertos del **Grupo Canarias**, el número de pasajeros nacionales se ha reducido en un 18,2% (hasta 3,2 millones) y el volumen de pasajeros internacionales ha caído un 21,7% (situándose en 5,9 millones).

El conjunto de los 8 aeropuertos del **Grupo I** ha registrado una disminución de pasajeros nacionales del 19,5% (hasta 3,0 millones) y del 20,0% en el número de pasajeros internacionales (hasta 6,1 millones).

El tráfico total en el Aeropuerto Alicante-Elche se ha reducido en un 19,5% (hasta 2,1 millones de pasajeros), con caídas del 26,0% y

del 18,4% de su tráfico nacional e internacional, respectivamente.

En Málaga-Costa del Sol la disminución ha sido del 18,6% (hasta 2,8 millones de pasajeros), reflejándose el descenso en el tráfico nacional e internacional del 17,8% y 19,4% respectivamente.

Los 12 aeropuertos del **Grupo II** (incluyendo el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia) han registrado un 21,6% y un 20,7% de pasajeros nacionales e internacionales inferior a 2019.

En los 18 aeropuertos del **Grupo III**, el número de pasajeros nacionales se ha reducido el 15,8% y el volumen de pasajeros internacionales ha caído un 40,2% .

Reorganización de las instalaciones

Con objeto de adaptarse a las medidas tomadas por el Gobierno de España para hacer frente a la emergencia sanitaria provocada por la propagación del Covid-19 y la consiguiente declaración del Estado de Alarma, y ante el descenso acentuado de la actividad, Aena ha ajustado la capacidad de sus aeropuertos a las necesidades concretas de la operativa, con la que conseguir una gestión más eficiente y, garantizar que las operaciones pueden recuperarse de la misma forma que la demanda en el momento en que se produzca el repunte.

La reorganización de las instalaciones se ha ajustado gradualmente a las necesidades concretas de la operativa, para mantener la actividad de los vuelos de carga destinados al abastecimiento de la población y, a las actividades esenciales, los cargueros que transportan la mercancía sanitaria, y otros vuelos de emergencias de la Organización Nacional de Trasplantes, Fuerzas y Cuerpos de Seguridad u otros comerciales que se ajusten a lo establecido por los diversos reales decretos.

En el caso del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas se ha agrupado toda la operativa del aeropuerto en la T4, suspendiendo temporalmente las terminales T1,2,3 y T4S. El Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, ha concentrado todos sus vuelos en la terminal T1, en las zonas A y D, y cerró su operativa en la terminal T2. En otros aeropuertos como los de las Islas Baleares y Canarias, se han adaptado el uso de terminales y se ha ido aplicando los ajustes en el resto de la red, reorganizándose las operativas de 20 aeropuertos de los grupos I, II y III para atender bajo demanda.

Respecto a la distribución del tráfico **por áreas geográficas**, cabe señalar que el significativo descenso del tráfico de pasajeros provocado por la crisis mundial del Covid-19, se ha reflejado en todos los mercados.

El tráfico nacional, ha caído un 19,5% en el período (-3,6 millones de pasajeros), tras una drástica disminución en el mes de marzo del 59,8% (-4,1 millones de pasajeros). En el tráfico internacional, la caída acumulada del trimestre ha sido del 20,9% (-7,2 millones de pasajeros) y, del 59,0% en su último mes (-7,7 millones de pasajeros).

| Región | Pasajeros (millones) Marzo 2020 | Variación Interanual % | Pasajeros (millones) 1T 2020 | Variación Interanual % |
|-----------------------------|------------------------------------|---------------------------|---------------------------------|---------------------------|
| Europa ⁽¹⁾ | 4,6 | -60,0% | 23,1 | -22,4% |
| España | 2,8 | -59,8% | 14,7 | -19,5% |
| Latinoamérica | 0,4 | -40,9% | 1,8 | -3,9% |
| Norteamérica ⁽²⁾ | 0,2 | -49,9% | 0,9 | -10,9% |
| África | 0,1 | -59,3% | 0,7 | -14,1% |
| Oriente medio | 0,1 | -62,5% | 0,6 | -18,0% |
| Asia y Otros | 0,0 | -84,5% | 0,2 | -40,7% |
| TOTAL | 8,1 | -59,3% | 42,0 | -20,4% |

⁽¹⁾ Excluye España

⁽²⁾ Incluye EE.UU., Canadá y México

Tabla 2. Distribución del tráfico por áreas geográficas

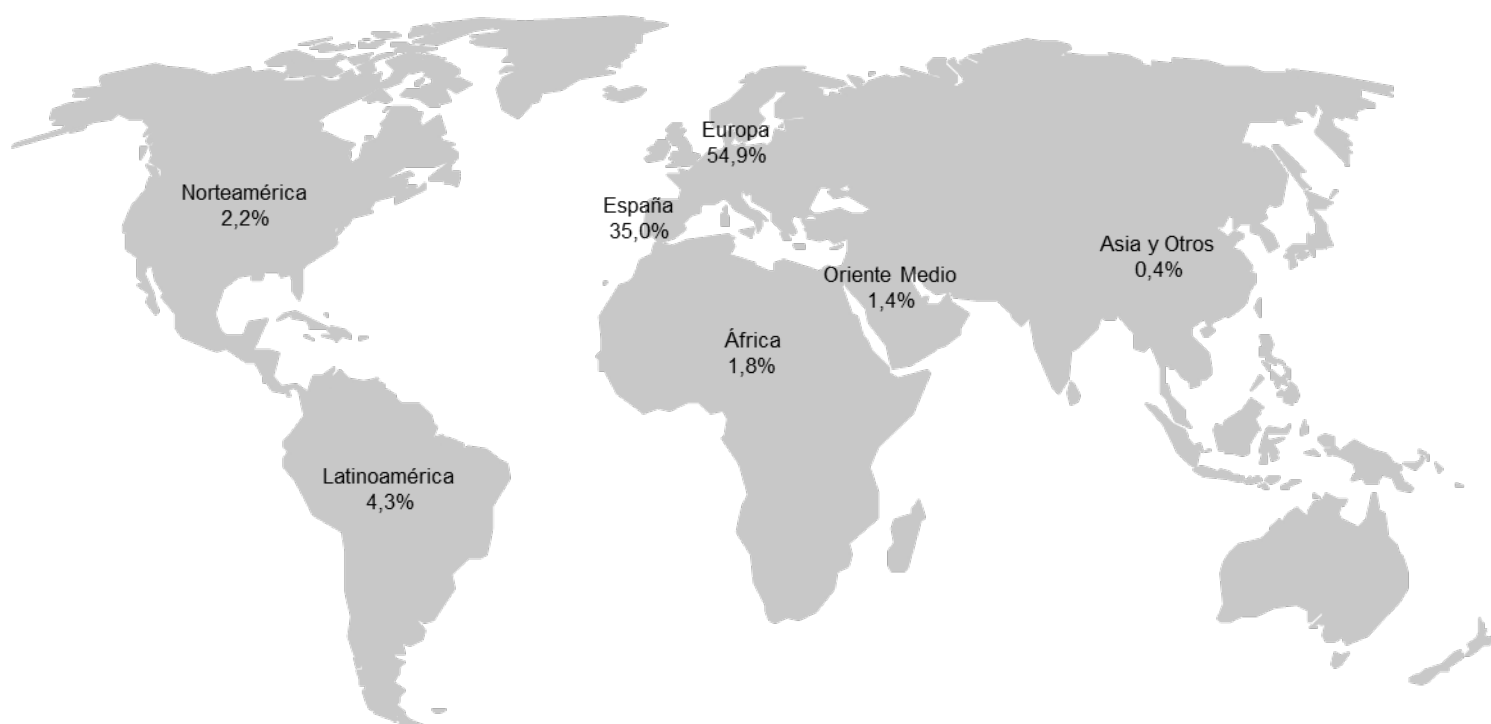


Figura 3. Mapa de la distribución del tráfico por área geográfica

El descenso del tráfico de pasajeros, que comenzó a finales de febrero y se agudizó en marzo con las restricciones a la movilidad que se han impuesto tanto en España como en el resto del mundo debido a la propagación del Covid-19, se refleja **por países** acumulado al cierre del primer trimestre en la siguiente tabla.

A este respecto, cabe señalar que el impacto de la propagación del Covid-19 en el tráfico de la red española de Aena se inició a finales de febrero con la cancelación de los vuelos con China por parte de diversas compañías aéreas. A los pocos días, dado el incremento de casos en el norte de Italia, el Gobierno español cancela los vuelos directos entre España e Italia y seguidamente, el 12 de marzo, EEUU anunció la suspensión de los vuelos desde Europa durante un mes. Actualmente, un total de 160 países han impuesto restricciones a los viajes de ciudadanos procedentes de España.

| País | Pasajeros (millones) | | Variación | | Cuota (%) | |
|------------------------|----------------------|-------------|---------------|--------------|---------------|---------------|
| | 1T 2020 | 1T 2019 | % | Pasajeros | 1T 2020 | 1T 2019 |
| España | 14,7 | 18,3 | -19,5% | -3,6 | 35,0% | 34,6% |
| Reino Unido | 5,6 | 7,2 | -21,9% | -1,6 | 13,4% | 13,7% |
| Alemania | 3,9 | 5,2 | -26,1% | -1,4 | 9,2% | 9,9% |
| Italia | 2,2 | 3,2 | -31,8% | -1,0 | 5,2% | 6,1% |
| Francia | 2,1 | 2,6 | -17,0% | -0,4 | 5,1% | 4,9% |
| Holanda | 1,3 | 1,6 | -18,0% | -0,3 | 3,1% | 3,1% |
| Portugal | 1,0 | 1,1 | -8,9% | -0,1 | 2,4% | 2,1% |
| Belgica | 1,0 | 1,2 | -20,1% | -0,2 | 2,3% | 2,3% |
| Suiza | 0,9 | 1,2 | -23,7% | -0,3 | 2,2% | 2,2% |
| Estados Unidos | 0,6 | 0,8 | -20,4% | -0,2 | 1,5% | 1,5% |
| Suecia | 0,6 | 0,8 | -24,7% | -0,2 | 1,5% | 1,5% |
| Irlanda | 0,6 | 0,7 | -22,1% | -0,2 | 1,3% | 1,4% |
| Dinamarca | 0,5 | 0,7 | -19,5% | -0,1 | 1,3% | 1,3% |
| Noruega | 0,5 | 0,6 | -21,5% | -0,1 | 1,2% | 1,2% |
| Marruecos | 0,5 | 0,5 | -11,7% | -0,1 | 1,1% | 1,0% |
| Total Top 15 | 36,1 | 45,8 | -21,3% | -9,7 | 85,8% | 86,7% |
| Resto de países | 6,0 | 7,0 | -15,0% | -1,0 | 14,2% | 13,3% |
| Total Pasajeros | 42,0 | 52,8 | -20,4% | -10,8 | 100,0% | 100,0% |

Tabla 3. Distribución del tráfico aéreo por países

En cuanto a la distribución del tráfico de pasajeros **por compañía aérea**, se observa que las aerolíneas de bajo coste ceden ligeramente en cuota y representan el 54,6% del total (55,4% en el primer trimestre de 2019), correspondiendo el restante 45,4% a compañías tradicionales (44,6% en el primer trimestre de 2019), lo que refleja que el grado de concentración continúa manteniéndose en un nivel moderado.

Por aerolíneas, las principales compañías que han operado en la red de Aena siguen siendo el Grupo IAG y Ryanair. El primero (engloba a Iberia, Iberia Express, Vueling, British Airways, British Airways City Flyer, Aer Lingus y la marca Level), ha aumentado su cuota sobre el total del tráfico de pasajeros al 30,4% (29,8% el mismo trimestre de 2019) y, Ryanair la ha disminuido al 16,9% (17,9% en el mismo trimestre de 2019).

El descenso del tráfico en las aerolíneas de bajo coste ha sido del 21,5% en el trimestre, habiendo registrado Ryanair una caída del 24,9% el Grupo IAG, una reducción del 18,7%. Del resto de aerolíneas, destaca la pérdida del 42,4% de viajeros de Norwegian y del 23,0% de easyJet, así como el crecimiento de Jet2.com en +4,0%.

| Compañía aérea | Pasajeros (millones) | | Variación | | Cuota (%) | |
|--|----------------------|-------------|---------------|--------------|---------------|---------------|
| | 1T 2020 | 1T 2019 | % | Pasajeros | 1T 2020 | 1T 2019 |
| Ryanair ⁽¹⁾ | 7,1 | 9,4 | -24,9% | -2,4 | 16,9% | 17,9% |
| Vueling | 6,3 | 8,0 | -21,6% | -1,7 | 15,0% | 15,2% |
| Iberia | 3,8 | 4,6 | -17,6% | -0,8 | 9,0% | 8,7% |
| Air Europa | 3,5 | 4,2 | -16,1% | -0,7 | 8,3% | 7,9% |
| Easyjet ⁽²⁾ | 2,4 | 3,1 | -23,0% | -0,7 | 5,7% | 5,9% |
| Iberia Express | 2,0 | 2,3 | -10,1% | -0,2 | 4,8% | 4,3% |
| Air Nostrum | 1,7 | 2,0 | -15,2% | -0,3 | 4,0% | 3,8% |
| Grupo Binter ⁽³⁾ | 1,4 | 1,6 | -12,6% | -0,2 | 3,4% | 3,1% |
| Norwegian Air ⁽⁴⁾ | 1,2 | 2,1 | -42,4% | -0,9 | 2,8% | 3,9% |
| Jet2.Com | 1,1 | 1,0 | 4,0% | 0,0 | 2,5% | 1,9% |
| Eurowings ⁽⁵⁾ | 0,6 | 0,9 | -27,6% | -0,2 | 1,5% | 1,7% |
| Lufthansa | 0,6 | 0,8 | -26,2% | -0,2 | 1,5% | 1,6% |
| Transavia | 0,5 | 0,6 | -18,3% | -0,1 | 1,2% | 1,2% |
| Thomson Airways | 0,5 | 0,7 | -29,2% | -0,2 | 1,1% | 1,3% |
| Wizz Air ⁽⁶⁾ | 0,5 | 0,5 | -1,2% | 0,0 | 1,1% | 0,9% |
| Total Top 15 | 33,2 | 41,8 | -20,7% | -8,6 | 79,0% | 79,2% |
| Resto de compañías aéreas | 8,8 | 11,0 | -19,6% | -2,2 | 21,0% | 20,8% |
| Total Pasajeros | 42,0 | 52,8 | -20,4% | -10,8 | 100,0% | 100,0% |
| Total Pasajeros Bajo Coste ⁽⁷⁾ | 22,9 | 29,2 | -21,5% | -6,3 | 54,6% | 55,4% |

⁽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 Eurowings AG, Nurnberg y Germanwings GMBH

⁽⁶⁾ Incluye Wizz Air Hungary, Wizz Air Ukraine, Wizz Air UK LTD. y Wizz Air Bulgaria

⁽⁷⁾ Incluye el tráfico de las compañías de bajo coste en vuelos regulares

Tabla 4. Distribución del tráfico aéreo por aerolíneas

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 | 1T 2020 | 1T 2019 | Variación ⁽¹⁾ % | Participación % | |
|--|---------|---------|-------------------------------|-----------------|-----------|
| | | | | Directa | Indirecta |
| London Luton (Reino Unido) | 2,9 | 3,7 | -20,5% | 51,0% | |
| Aeropertos do Nordeste do Brasil S.A. ⁽²⁾ | 3,4 | 3,8 | -10,9% | 100,0% | |
| Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP) ³ (México) | 11,7 | 11,9 | -1,4% | | 5,8% |
| Aerocali (Cali, Colombia) | 1,3 | 1,3 | -3,6% | 50,0% | |
| SACSA (Cartagena de Indias, Colombia) | 1,3 | 1,5 | -11,3% | 37,9% | |

⁽¹⁾ Porcentajes de variación calculados en pasajeros

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

⁽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 un descenso interanual del tráfico de pasajeros del 20,5% en el primer trimestre de 2020, como consecuencia del impacto del Covid-19 en el tráfico aéreo del aeropuerto que empezó a ponerse de manifiesto a partir del 11 de marzo, terminando el mes casi sin actividad.

En los meses de enero y febrero se registraron 2,3 millones de pasajeros, el mismo volumen que en el periodo de 2019. Este nivel de actividad estable, es consecuente con la circunstancia de que el aeropuerto de Luton alcanzó en 2019 su límite de capacidad establecido, en la actualidad, en 18 millones de pasajeros al año. En marzo de 2020, registró 586.479 pasajeros, lo cual supone un descenso del 56,2% respecto a marzo de 2019.

En términos de movimientos de aeronaves y de volumen de carga, en el primer trimestre de 2020 se han registrado 26.285 operaciones (-13,6% interanual) y 9.763 toneladas de mercancías (+1,8% interanual).

Aeropertos do Nordeste do Brasil (ANB)

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

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

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

Al 31 de marzo de 2020 están iniciadas las operaciones en los seis aeropuertos del grupo, con arreglo a las siguientes fechas de inicio:

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

El grupo ha registrado en este período un volumen de pasajeros de 3,4 millones:

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

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

La evolución del tráfico muestra el acusado descenso que se ha registrado en el mes de marzo a consecuencia de la crisis del Covid-19. Así, en enero y febrero, estacionalmente dos meses importantes debido a las fiestas de Navidad y de Carnaval, el tráfico en estos aeropuertos se mantuvo y acumuló 2,9 millones de pasajeros, experimentando una leve reducción del 1,1%. En el mes de marzo, el descenso del tráfico se agudizó desde el día 13, reduciéndose en promedio en la segunda quincena del mes un 59%, y un 32% en el mes.

Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP)

El tráfico de pasajeros de GAP durante el mes de marzo disminuyó un 30,2% en los 14 aeropuertos de GAP, y el número total de pasajeros acumulado en el primer trimestre disminuyó un 1,4%. El volumen de pasajeros nacionales no ha variado en el trimestre respecto del año anterior y los internacionales han disminuido un 2,9%.

En los 12 aeropuertos del grupo en México, el descenso del tráfico en el mes de marzo fue del 30,0% y en términos acumulados, el trimestre cerró con una caída del 3,0%.

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

En Jamaica, el Gobierno suspendió todos los vuelos internacionales entrantes, a partir del 25 de marzo de 2020, con la excepción de transporte de carga y mercancías, permitiendo únicamente la salida de vuelos comerciales.

El 25 de marzo de 2020 el Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V., como empresa que cotiza en Bolsa y considerando las circunstancias actuales y las disrupciones imperantes a nivel nacional y global, derivado de la pandemia por el virus Covid-19, anunció que había resuelto, en beneficio de la Compañía, presentar las siguientes acciones y medidas aprobadas por el Consejo de Administración:

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

Estas acciones buscan administrar la liquidez, cuyo saldo a esta fecha asciende a más de 10.500 millones de pesos mexicanos, de los cuales el 65% está denominado en dólares, para hacer frente a los compromisos con empleados, proveedores y acreedores, priorizando la operación de los aeropuertos.

En lo que resta de este año no hay vencimientos de deuda, por lo que GAP estima que podrá hacer frente a todas las obligaciones financieras y operativas con la caja actual. Los vencimientos de deuda para los próximos años se pretenden refinanciar en su momento para mantener el mismo nivel de apalancamiento.

Con respecto al **Aeropuerto de Cali**, a consecuencia de la crisis del Covid-19, el mes de marzo sufrió una fuerte caída del tráfico de pasajeros del 36,1% y las cifras acumuladas al trimestre reflejan un descenso interanual del 3,6%, que se desglosa en un incremento del tráfico nacional del 1,4% y una caída del tráfico internacional del 19,5%, comparado con el primer trimestre del 2019.

Con anterioridad al efecto del Covid-19, el tráfico nacional en el aeropuerto de Cali había experimentado el impulso de la estrategia de LATAM Airlines de competir con Avianca en la ruta a Bogotá, así como el crecimiento de Wingo e Easyfly.

Por su parte, el tráfico internacional se ha visto afectado por el impacto de la reorganización de Avianca en sus rutas internacionales, además de por la cancelación de vuelos provocada por la pandemia.

El **Aeropuerto de Cartagena de Indias** registró una caída de pasajeros en el mes de marzo del 44,8% y, en el acumulado del primer trimestre de 2020 el descenso se ha situado en un 11,3% interanual. El tráfico nacional ha registrado una disminución del 11,5% y el tráfico internacional, se ha reducido un 10,8% en el periodo.

Previo al impacto del Covid-19, el crecimiento nacional estaba originado por Viva Air e Easyfly y, el internacional, por un aumento generalizado en todas las aerolíneas internacionales a excepción de Avianca, que al igual que en el resto de Colombia, estaba llevando a cabo la reorganización de sus rutas internacionales.

- En cuanto a las medidas tomadas respecto del tráfico aéreo por el Gobierno colombiano en respuesta a la crisis mundial del Covid-19, cabe indicar que decretó la cancelación de todos los vuelos internacionales desde el 23 marzo y, desde el 25 de marzo, la cancelación de los nacionales.

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 del Gobierno colombiano y las recomendaciones internacionales, así como realizando y tomando las acciones pertinentes para mitigar el impacto económico en ambas concesiones.

- Asimismo, es reseñable que se mantienen las negociaciones con la Agencia Nacional de Infraestructuras (ANI) colombiana para el desarrollo de las dos iniciativas privadas (APP), correspondientes a los aeropuertos de Cali y Cartagena, cuyo objetivo es suscribir sendos contratos de concesión una vez que finalice la concesión actual en septiembre de 2020.

2.5. Actividad comercial

Ante la situación creada por la crisis global del Covid-19, Aena se ha visto afectada por una drástica reducción del tráfico aéreo y la práctica total paralización del negocio comercial en la red de aeropuertos, dado que la declaración del Estado de Alarma decretada por el Gobierno de España el 14 de marzo, limita la libre circulación de personas y suspende 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. Desde entonces se ha prorrogado tres veces, estando vigente actualmente hasta el 9 de mayo.

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

Estas circunstancias, se han reflejado en los ingresos comerciales del primer trimestre, los cuales han disminuido hasta 209,5 millones de euros, una caída del 15,9% (39,5 millones de euros) respecto al primer trimestre de 2019 afectados por los siguientes impactos:

- Los ingresos de las líneas de duty free, tiendas, restauración, explotaciones comerciales y publicidad han descendido 22,2 millones de euros como consecuencia de un doble efecto. Por una parte, porque la caída del tráfico ha reducido los ingresos variables ligados a las ventas de estas actividades en 19,4 millones de euros. Por otra parte, porque esta pérdida de ingresos por menores ventas, que normalmente se compensaba con la incorporación al ingreso de las rentas mínimas garantizadas (RMGA), no queda compensada desde el 15 de marzo, al aplicar Aena la posible revisión de las RMGA durante el Estado de Alarma decretado por el Gobierno de España en respuesta al Covid-19. El menor volumen de ingresos asociado que puede dar lugar esta revisión asciende a 29,8 millones de euros para el período del 15 al 31 de marzo.

- Asimismo, se ha acordado la revisión de rentas fijas del 15 al 31 de marzo en las actividades de alquiler de vehículos y cajeros automáticos, que puede suponer menores ingresos por importe de 3,5 millones de euros. Esta revisión se realizará con las condiciones y en el momento que corresponda, de acuerdo con los respectivos contratos.
- Adicionalmente, los ingresos por aparcamiento de vehículos y servicios VIP se han visto minorados por la reducción de tráfico, en un importe de 7,5 millones de euros y 1,6 millones de euros respectivamente.

Cabe indicar que de acuerdo con las condiciones contractuales suscritas en la mayoría de los contratos comerciales de Aena, se establece una renta variable sobre las ventas realizadas (porcentajes que pueden variar por categorías de productos y/o servicios) y una renta mínima garantizada anual (RMGA) que asegura un importe mínimo a abonar por el arrendatario, al comprometer un porcentaje de su plan de negocio. A efectos ilustrativos, el siguiente gráfico muestra para cada línea de negocio, la evolución hasta 2023 de las rentas mínimas garantizadas correspondientes a los contratos en vigor a 31 de diciembre de 2019 (en millones de euros):

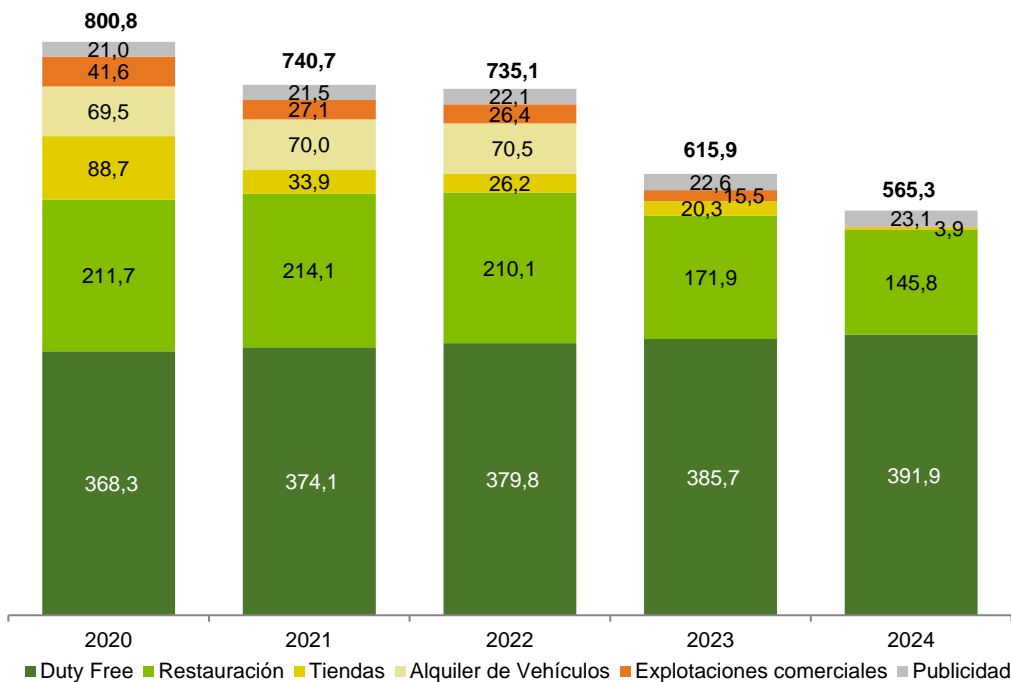


Figura 4. Rentas Mínimas Garantizadas Anuales (RMGA) por líneas de negocio

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

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

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

3. Áreas de negocio

Las principales magnitudes de resultados de Aena del período, desglosadas por áreas de negocio, muestran la contribución de los distintos segmentos en términos de ingresos y de EBITDA. El segmento Aeropuertos representa el 90,5% de los ingresos totales y el 93,3% del total del EBITDA, el segmento Servicios inmobiliarios aporta un 2,3% y un 1,8% respectivamente, y el segmento Internacional el 7,2% y 4,9%.

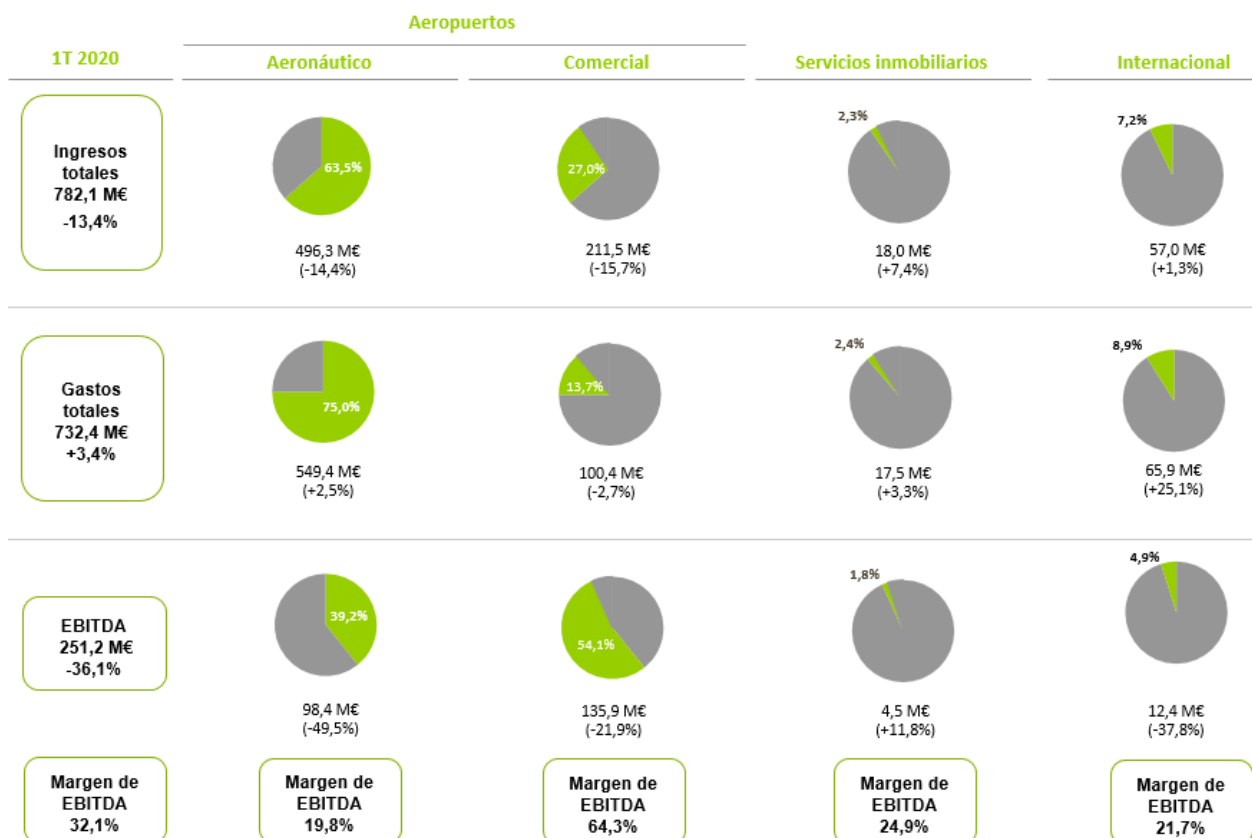


Figura 5. Principales resultados de Aena por área de negocio

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 han entrado en vigor las tarifas aeroportuarias de 2020, basadas en la reducción del ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) de 2020 en un 1,44% respecto al IMAAJ de 2019 (10,42 euros por pasajero).

Actividad aeronáutica

En el ámbito de la actividad aeronáutica cabe señalar que el año 2020 comenzó con los aeropuertos de la red aumentando su número de pasajeros. En concreto, enero se

cerró con más de 16,9 millones de pasajeros, un 2,4% más que en el mismo mes de 2019.

Sin embargo, a finales de febrero, debido a la propagación del Covid-19, se inició un descenso del tráfico de pasajeros en los aeropuertos de la red que se agudizó en marzo, con las restricciones a la movilidad que fueron impuestas tanto en España, tras el Estado de Alarma que se declaró el 14 de marzo del 2020, como en el resto del mundo con el cierre de fronteras entre numerosos países.

Los aeropuertos de la red registraron en el mes de marzo 8,1 millones de pasajeros y 42,0 millones en el trimestre, lo que supone un descenso interanual del 59,3%, y del 20,4%, respectivamente.

Ante esta situación creada por la crisis global del Covid-19, afectada por una drástica reducción del tráfico aéreo, Aena adoptó una batería de medidas (anunciadas el 23 de marzo de 2020) para asegurar la correcta operatividad de sus servicios, conseguir una gestión más eficiente y garantizar que las operaciones se puedan recuperar de la misma forma que la demanda en el momento en que se produzca el repunte.

El ajuste de la capacidad de los aeropuertos se ha realizado de forma gradual, para adaptarlos a las necesidades concretas de la operativa, a las medidas tomadas por el Gobierno de España, y para mantener la actividad de los vuelos de carga destinados al abastecimiento de la población y a las actividades esenciales, de los cargueros que transportan la mercancía sanitaria, y de otros vuelos de emergencias, de la Organización Nacional de Trasplantes, Fuerzas y Cuerpos de Seguridad u otros comerciales, de acuerdo con lo establecido por los diversos reales decretos:

- En el caso del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas y como primera medida, se agrupó toda la operativa de la T2 y la T3 en la T1. Desde el 20 de marzo toda la operación del Aeropuerto se realiza en la T4.
- El Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat concentra todos sus vuelos en la Terminal T1, en las zonas A y D, habiendo cerrado su operativa en la terminal T2.
- El Aeropuerto de Palma de Mallorca sólo mantiene operativo el módulo D desde el 24 de marzo. Mientras que, en Ibiza y Menorca, se mantendrá la configuración reducida de invierno.
- En Gran Canaria, desde el 28 de marzo, están cerrados las terceras partes del edificio terminal. En Tenerife Sur, se opera en una única planta. En Lanzarote, se ha trasladado toda la operativa a la T2. Del mismo modo, en el resto de aeropuertos canarios se mantienen en servicio sólo las infraestructuras indispensables.
- En el caso del Helipuerto de Ceuta y el Aeropuerto de Melilla están disponibles ambas infraestructuras para las excepciones al cierre del tráfico

de pasajeros (mercancía, sanitarios, emergencia, vuelos de Estado...).

- En el resto de aeropuertos de la red de grupos I, II y III, 20 aeropuertos operan a demanda dentro de su horario operativo habitual, adaptando la utilización de las instalaciones bajo petición previa de las compañías aéreas con tres horas de antelación.

En estrecha relación con el ajuste de capacidad realizado en los aeropuertos, Aena ha implementado un plan de ahorro de costes que contribuirá a proteger la caja. Este plan, se basa en la renegociación de los contratos de servicios (seguridad, limpieza, mantenimiento, etc.), la eliminación de gastos y la paralización de nuevas contrataciones no esenciales.

El mencionado plan, está orientado a obtener una reducción de la salida de caja mensual promedio por gastos operativos de 43 millones de euros aproximadamente.

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

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

| Miles de euros | 1T 2020 | 1T 2019 | Variación | % Variación |
|--|----------|----------|-----------|-------------|
| Ingresos ordinarios | 485.144 | 568.843 | -83.699 | -14,7% |
| Prestaciones Patrimoniales ⁽¹⁾ | 469.202 | 551.677 | -82.475 | -14,9% |
| Pasajeros | 211.220 | 251.955 | -40.735 | -16,2% |
| Aterrizajes | 129.647 | 151.458 | -21.811 | -14,4% |
| Seguridad | 66.784 | 83.455 | -16.671 | -20,0% |
| Pasarelas Telescópicas | 19.861 | 22.677 | -2.816 | -12,4% |
| Handling | 18.744 | 21.436 | -2.692 | -12,6% |
| Carburante | 5.829 | 7.095 | -1.266 | -17,8% |
| Estacionamientos | 14.870 | 10.993 | 3.877 | 35,3% |
| Catering | 2.247 | 2.608 | -361 | -13,8% |
| Resto de Servicios Aeroportuarios ⁽²⁾ | 15.942 | 17.166 | -1.224 | -7,1% |
| Otros ingresos de explotación | 11.192 | 10.988 | 204 | 1,9% |
| Total Ingresos | 496.336 | 579.831 | -83.495 | -14,4% |
| Total gastos (incluye amortización) | -549.406 | -536.146 | 13.260 | 2,5% |
| EBITDA ⁽³⁾ | 98.428 | 194.950 | -96.522 | -49,5% |

⁽¹⁾ Los importes de las líneas de ingresos de Pasajeros, Aterrizajes y Seguridad incluyen los incentivos comerciales: 4,1 millones de euros en 2020 (-4,1 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, que comenzó a finales de febrero y se agudizó en marzo debido a las restricciones a la movilidad impuestas en España y en el resto del mundo, como consecuencia de la propagación del Covid-19, es el principal factor por el que los ingresos ordinarios de la actividad aeronáutica han disminuido un 14,7% interanual (83,7 millones de euros), hasta 485,1 millones de euros, al cierre del primer trimestre.

Con fecha 1 de marzo se ha implementado la reducción de las tarifas en -1,44% aplicable en 2020,

que ha supuesto 1,0 millones de euros de menores ingresos.

El efecto de los incentivos al tráfico ha supuesto un ingreso de 4,1 millones de euros en el período (incluyendo la regularización de 1,8 millones de euros de provisiones de años anteriores), frente a un gasto de 4,1 millones de euros en 2019 (neto de la regularización de 1,0 millones de euros), debido a que como consecuencia de la disminución del tráfico de pasajeros del mes de marzo, muchas aerolíneas han dejado de cumplir los requisitos necesarios para solicitarlos, por lo que se ha

ajustado la estimación al 31 de marzo. Los pagos de los incentivos se condicionan al crecimiento global de Aena y al mantenimiento de las rutas con al menos el mismo número de pasajeros del año anterior, por lo que la disminución del tráfico de pasajeros en marzo ha afectado al cumplimiento de estos requisitos.

La bonificación por pasajero en conexión asciende a 15,0 millones de euros, frente a 17,1 millones de euros en el primer trimestre de 2019.

En cuanto a las principales actuaciones llevadas a cabo en los aeropuertos de la red en este periodo, con el objetivo principal de mantener la calidad de servicio prestado a pasajeros y compañías, cabe destacar las siguientes:

Servicios al pasajero

El Plan Estratégico de Limpieza, se encuentra en licitación de la Fase V, iniciada en diciembre del 2019, y está repartido en 3 lotes, por proximidad geográfica. El lote 1 está formado por los aeropuertos de Santiago, Vigo, A Coruña. El lote 2 por los aeropuertos canarios de Fuerteventura, La Gomera y El Hierro. Y el lote 3 por Granada y

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

Los nuevos contratos, tienen como objetivo principal la mejora de los niveles de calidad ofrecida a los pasajeros, cumpliendo con los estándares de calidad establecidos en el Documento de Regulación

Aeroportuaria 2017-2021 (DORA). Establecen un modelo que potencia los valores de calidad, eficiencia y flexibilidad, además de modernizar el servicio a través de una plataforma digital de resolución de incidencias en tiempo real.

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

tabletas electrónicas, se ha gestionado durante el primer trimestre la inclusión 8 aeropuertos más. Los aeropuertos de Madrid, Barcelona, Palma de Mallorca, Alicante, Ibiza, Sevilla, Menorca, Jerez, se han unido en el primer trimestre de 2020 a los otros 9 aeropuertos en la utilización de estos dispositivos electrónicos. Previsiblemente durante 2020 los 33 aeropuertos de la red de Aena en el programa ASQ se gestionarán mediante tablets.

Asimismo, cabe destacar que Aena ha asistido a la conferencia convocada por la Comisión Europea sobre "*Study on the current level of protection of air passenger rights in the EU*", el 30 de enero de 2020. En dicha conferencia, se trataron las conclusiones de este estudio y la posible propuesta de reforma en el Reglamento (CE) nº 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) nº 295/91.

Respecto al servicio "Sin Barreras" que llevó a Aena a realizar en 2019 1,9 millones de asistencias en los aeropuertos de la red (un aumento interanual del 11%), es reseñable el gran esfuerzo realizado para asegurar que este servicio ofrece un alto nivel de calidad que se vea reflejado en la valoración de los usuarios (en 2019 los pasajeros que lo utilizaron lo valoraron con una puntuación de 4,9 sobre una puntuación máxima de 5).

Como novedad, cabe destacar, que el Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol, en colaboración de la Asociación Autismo Málaga, ha puesto en marcha el proyecto 'Rompiendo barreras', para prestar asistencia a personas con TEA que van a viajar en avión. Este aeropuerto, ha sido pionero en el desarrollo de un proyecto de mejora en la experiencia y atención a pasajeros con discapacidades no visibles, para facilitar el paso por las instalaciones de personas con trastornos del espectro autista,

alzhéimer y otros trastornos y enfermedades neurológicas.

Servicios a las compañías aéreas

Entre las actuaciones que Aena lleva a cabo de forma regular para ofrecer un mejor servicio a las aerolíneas, destacan los diferentes proyectos de innovación a través de los cuales se prueban las tecnologías más innovadoras del mercado.

En este sentido, Aena ha desarrollado el proyecto relacionado con el uso de tecnología de reconocimiento facial para mejorar el flujo de pasajeros a su paso por el aeropuerto, al permitir al pasajero pasar por el filtro de seguridad y embarcar sin necesidad de mostrar su documentación, aumentando así la capacidad del servicio de handling. Esta iniciativa, que comenzó a probarse en el Aeropuerto de Menorca el año pasado, seguida del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, estaba previsto extenderla a Aeropuerto de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat para la temporada de verano de 2020, pero dadas las circunstancias actuales debidas a la crisis sanitaria del Covid-19, su implantación quedaría aplazada.

También, en el Aeropuerto de Menorca está previsto llevar a cabo ensayos durante el año, con un prototipo de vehículo autónomo para el carreteo de equipajes en plataforma. Se trata de un proyecto piloto con las compañías Iberia, Charlatte (uno de los principales fabricantes mundiales de vehículos industriales/aeroportuarios) y Navya (líder francés en sistemas de conducción autónoma). Este proyecto, consiste en realizar una serie de recorridos en plataforma para evaluar el resultado que ofrece el vehículo para esta operativa. Con esta iniciativa, Aena impulsa la búsqueda de soluciones innovadoras que permitan mejorar en un futuro el servicio que los operadores de handling ofrecen a las compañías en los aeropuertos de la red de Aena.

Del mismo modo, en el ámbito del servicio a las compañías aéreas, Aena ayuda a fomentar la auto-facturación de equipajes (Self Bag Drop). Para facilitar el uso de esta tecnología a todas aquellas aerolíneas que quieran apostar por ella, se está llevando a cabo el reemplazo del equipamiento actual. Se pretende proporcionar a los pasajeros un sistema automatizado para realizar el proceso completo 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, estando previsto que también se instalen dispositivos de este tipo en el Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas a lo largo de este año 2020, si bien su implantación dependerá de la evolución del contexto actual.

Con el fin de ser más eficientes en el uso del espacio disponible en infraestructuras, se han evaluado los beneficios del uso de máquinas de auto-facturación o CUSS (*Common Use Passenger Processing Systems*). El uso compartido de las máquinas es una solución para casos de posible saturación en áreas de facturación sin necesidad de grandes inversiones. Además de las máquinas ya operativas, se pretende incentivar su uso en los aeropuertos de la red de Aena.

Para favorecer la aplicación de la resolución 753 de IATA que mejora el seguimiento del equipaje (motivo de que el equipaje de un vuelo demorado, dañado o perdido es un factor de coste inmenso para las compañías aéreas), en el aeropuerto de Palma de Mallorca se está definiendo un proyecto para realizar el "tracking de equipajes". Este seguimiento se llevaría a cabo mediante tecnología RFID. Se busca una solución eficiente tecnológica y económicamente. El objetivo final es reducir el índice de equipajes perdidos y mejorar la medición del nivel de calidad del servicio redundando todo ello en una mejor experiencia del pasajero.

Por último y en relación al estudio para la Evaluación de la Directiva 96/67/CE, asociada a la asistencia en tierra a las aeronaves (handling) y promovido por la Comisión Europea, Aena está colaborando en el mismo expresando su posición ante posibles modificaciones. En este marco, Aena participa en varias iniciativas como pueden ser el atender a las consultas de la propia Comisión o asistiendo a encuentros con otros gestores aeroportuarios como el convocado por ACI (Airports Council International) en Bruselas el pasado 11 de febrero.

Servicios de navegación aérea

A pesar de la drástica reducción del tráfico aéreo ocasionado por el Covid-19, los servicios de navegación aérea prestados garantizan que puedan llevarse a cabo el número de operaciones previstas.

Durante el último trimestre de 2019 se licitó un nuevo expediente para la prestación del control de tránsito de aeródromo en doce aeropuertos, para reemplazar al contrato actual que llega a su fin. Se han recibido ofertas por parte de siete empresas, y se está realizando su valoración, estando previsto que los nuevos contratos estén adjudicados en el tercer trimestre de 2020.

Asimismo, se está trabajando en los proyectos para la implantación de Torres Remotas en los aeropuertos de Vigo y Menorca, cuya infraestructura y equipamiento estaban inicialmente previstos para en el primer trimestre de 2021. Sin embargo, dadas las circunstancias actuales afectadas por el Covid-19, es muy probable que se produzcan retrasos, por lo que la puesta en operación de las Torres Remotas estaría prevista a finales de 2021 o principios de 2022.

El concepto de Torre Remota proporciona ventajas operativas y de seguridad, con la incorporación de las nuevas tecnologías que permiten la prestación más eficaz y más segura frente a lo que pueda ofrecer una nueva torre convencional, como las siguientes:

- Mejora de la seguridad y operativa mediante nuevas funcionalidades tecnológicas de las cámaras y software asociado.
- Mejora de eficiencia y disponibilidad de recursos que contribuyen a garantizar la continuidad del servicio.

Sistemas operacionales

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

Asimismo, se prevé que los aeropuertos de Sevilla y Bilbao obtendrán la Certificación de Torre Avanzada a lo largo del año, con lo que los datos operativos de dichos aeropuertos quedarán integrados en la red europea de información en tiempo real que gestiona Eurocontrol, alcanzando durante el 2020 cerca del 82% del tráfico de operaciones de la red en España. En 2019 se iniciaron los trabajos de migración desde Torre Avanzada a A-CDM en el aeropuerto de Málaga Costa del Sol, con el objeto de que pudiera estar certificado a principios del primer semestre del 2020, plazo que dependerá de la reanudación de la actividad y de la evolución del tráfico tras las circunstancias actuales del Covid-19.

Operaciones

Debido a la situación generada por la implantación del Estado de Alarma derivado del Covid-19, los aeropuertos de la red de Aena han adoptado diferentes medidas de modificación de horario o de operación bajo demanda y han realizado la correspondiente adaptación de medios humanos y materiales al nuevo escenario,

analizando éste desde el punto de vista de la seguridad operacional y ejecutando las correspondientes medidas para garantizar en todo momento la seguridad de las operaciones.

En relación con la gestión de la crisis sanitaria internacional del Covid-19, se han coordinado las actuaciones tanto con el Ministerio de Sanidad, como con el Comité Estatal de Facilitación desde el primer momento, compartiendo información e implementando sus instrucciones. En este sentido, se ha desplegado el material informativo (carteles y fichas) en los aeropuertos, se han coordinado criterios relativos a la protección de los trabajadores del sector aeroportuario y, se ha colaborado en la definición y distribución de la información a suministrar al sector aeronáutico (AIC, modelos NOTAMs, etc). Asimismo, se han elaborado y/o actualizado los procedimientos de contingencia ante la pérdida de recursos humanos en todos los aeropuertos de la red.

En el ámbito del plan de mantenimiento anual de ejecución de certificaciones y verificaciones, durante el primer trimestre de 2020 se han llevado a cabo 6 supervisiones internas, . Adicionalmente, se ha proporcionado soporte a los 4 aeropuertos que AESA (Agencia Estatal de Seguridad Aérea) ha inspeccionado en este trimestre. A estas actuaciones hay que añadir el soporte a los aeropuertos de Bilbao y Madrid con motivo de la inspección EASA (Agencia Europea de Seguridad Aérea) que estaba prevista para la última semana de marzo y que finalmente ha sido pospuesta debido a las restricciones impuestas por la situación derivada del Covid-19. Igualmente, en este primer trimestre se ha coordinado con ENAIRE, y prestado el soporte necesario a las oficinas ARO (*Airport Reservation Office*) de los aeropuertos de Aena, con objeto de atender las inspecciones de AESA previstas en varios aeropuertos, inspecciones que finalmente han sido pospuestas debido al Covid-19.

En materia de gestión de emergencias, durante el primer trimestre de 2020, se ha realizado un simulacro general aeronáutico en el Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol.

Por lo que se refiere a las actuaciones relacionadas con la capacidad operativa, tras la consolidación de la salida del Reino Unido de la Unión Europea, se han analizado las modificaciones necesarias en la capacidad declarada de los aeropuertos, al objeto de poder seguir atendiendo a este tipo de tráfico una vez que pase a ser considerado tráfico externo a la Unión Europea. También se ha elaborado una propuesta sobre la estrategia que debería seguir Aena en relación con la capacidad declarada y la utilización de los slots aeroportuarios.

De acuerdo con los requisitos de calidad de la información aeronáutica de los aeropuertos de Aena que exige EASA, y según al plan de actualización continua de esta información, en este primer trimestre de 2020 se ha publicado la información completamente actualizada de los obstáculos del entorno de 2 aeropuertos.

Como innovación operativa, Aena ha apostado por un sistema de halcodrones, simuladores de aves rapaces para ahuyentar la fauna en el Aeropuerto de Sevilla.

Seguridad física y equipamiento

En cuanto a las actuaciones relacionadas con la seguridad física, es reseñable que a mediados de año se cumplen los dos años de contrato de los nuevos expedientes de seguridad privada. En dos tercios de los casos se va a renovar el contrato un año más y en un tercio no se ejecutará la prórroga, lo cual implica licitar a lo largo del próximo trimestre los contratos, que irán en línea con los actuales. Estos expedientes, basados en indicadores de calidad de la seguridad y del servicio al pasajero, que están alineados con los objetivos establecidos en el DORA,

han tenido un resultado hasta el momento positivo.

Con motivo de la crisis sanitaria del Covid-19, ha sido necesario revisar todos los servicios de seguridad, suspendiendo los servicios tal y como se estaban haciendo y disminuyendo el número de recursos como consecuencia de la disminución de pasajeros de forma tan drástica y del cierre de terminales o parte de ellas. Esto ha ocasionado que se alcancen disminuciones de servicio del 70% de forma global y agregada, así como una reducción del número de equipos de inspección a mantener para adecuarse al reducido número de operaciones con la consiguiente reducción de gasto asociada. Adicionalmente, se han suspendido temporalmente los suministros en curso de equipos de inspección, sistemas de control de accesos y CCTV (Centros de Control de Video-Vigilancia), así como de equipamiento y vehículos de Operaciones.

Respecto al servicio de seguridad, cabe indicar que en el mes de agosto de 2019 se inició una huelga indefinida en el aeropuerto J.T. Barcelona-El Prat, que aún continúa. No obstante, el impacto operativo ha sido nulo desde su inicio, y durante todas las semanas de huelga.

Durante este período, AESA ha continuado su actividad auditora en distintos aeropuertos de la red en materia de seguridad aeroportuaria realizando 9 visitas a los aeropuertos siendo los resultados satisfactorios. Asimismo, Aena continúa trabajando en el control de calidad interno para conseguir la mejora continua en la operativa y los procesos.

Entre las actuaciones más relevantes de esta área en el primer trimestre de 2020, podemos citar las siguientes:

- Seguimiento dentro del grupo de trabajo con la Policía Nacional, de la instalación del proyecto *Entry Exit System*. Este proyecto europeo tiene por objeto registrar las entradas y salidas de pasajeros de terceros países

a través de las fronteras europeas.

- Preparación de pruebas, junto con la Secretaría de Estado de Seguridad, sobre sistemas de detección de drones en el entorno aeroportuario.
- Colaboración con AESA en la implantación en los aeropuertos del programa de certificación de vigilantes de forma remota en cada aeropuerto.
- Participación con AESA en la mejora de la seguridad aeroportuaria.
- Comienzo de las actuaciones de dos proyectos piloto para realizar pruebas con equipos en filtros de seguridad. El primero de ellos está centrado en equipamiento en filtros que permite al pasajero llevar dentro del equipaje de mano líquidos y portátiles, y el segundo orientado a la implementación de salas de inspección remotas que permitirán "reubicar" a parte de los vigilantes del filtro de seguridad a salas independientes.
- Está finalizado el proceso de definición de prescripciones técnicas del Acuerdo Marco de suministro de equipamiento biométrico en puertas de embarque y acceso a filtros de seguridad para la red de Aena, previo al proceso de contratación.

Debido a la emergencia sanitaria, las tres primeras actuaciones se han paralizado y se retomarán a la vuelta de la normalidad.

En relación a la adjudicación del suministro e instalación del Equipamiento de Inspección de Equipaje de Bodega EDS (Estándar 3) en los aeropuertos de la red, ya iniciado en 2019, y debido a la paralización de actuaciones, está previsto realizar un análisis conjunto con la AESA sobre la posible afectación al cumplimiento normativo de sustitución de estos equipos, cuya fecha límite es septiembre de 2020. Es importante recordar que, el Estándar 3 implica una mayor capacidad en la detección de explosivos, con respecto al anterior (Estándar 2).

Instalaciones y Mantenimiento

Durante el año 2020 se continuará desarrollando el Plan Estratégico de Mantenimiento Aeroportuario (PEMA) que tiene como objetivo racionalizar y homogeneizar los servicios de mantenimiento en todos los aeropuertos de la red de Aena, en un horizonte temporal de 3 años.

Los principales objetivos para este año serán, la puesta en marcha de los 18 expedientes agrupados que concentrarán los servicios de mantenimiento de los 45 aeropuertos que conforman los Grupos I, II, III y Canarias y, la puesta en marcha del nuevo sistema de gestión del mantenimiento asistido por

ordenador (nueva versión de la aplicación MAXIMO) incorporando la funcionalidad de “movilidad” que iniciará la senda para la digitalización de estos servicios de manera homogénea y uniforme en todos los aeropuertos de la red.

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

Asimismo, y en aras de la digitalización de estos servicios, durante el primer trimestre del 2020 se ha creado el grupo de trabajo de

SCADAs (*Supervisory Control And Data Acquisition*; Supervisión, Control y Adquisición de Datos), que es un concepto que se emplea para realizar un software para ordenadores y el correspondiente despliegue de equipamiento de campo, sondas, procesadores locales y actuadores, que permite controlar y supervisar instalaciones a distancia) para automatizar los procesos de comunicación de incidencias con los equipos de intervención y así mejorar los tiempos de respuesta y la calidad percibida de las instalaciones. Para este año, el objetivo es definir los requisitos de la integración de SCADAs con MAXIMO y realizar una prueba en un aeropuerto.

3.1.2 Actividad comercial

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

| Miles de euros | 1T 2020 | 1T 2019 | Variación | % Variación |
|-------------------------------------|----------|----------|-----------|-------------|
| Ingresos ordinarios | 209.547 | 249.030 | -39.483 | -15,9% |
| Otros ingresos de explotación | 1.926 | 1.957 | -31 | -1,6% |
| Total Ingresos | 211.473 | 250.987 | -39.514 | -15,7% |
| Total gastos (incluye amortización) | -100.428 | -103.232 | -2.804 | -2,7% |
| EBITDA ⁽¹⁾ | 135.918 | 174.018 | -38.100 | -21,9% |

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

Tabla 7. Cifras más significativas de la actividad comercial

La drástica reducción del tráfico aéreo y la práctica total paralización del negocio comercial en la red de aeropuertos, como consecuencia de la crisis global del Covid-19, se ha reflejado en la caída del 15,9% de los ingresos comerciales ordinarios en el primer trimestre, los cuales se han situado en 209,5 millones de euros, afectados por los siguientes impactos:

- Los ingresos de las líneas de duty free, tiendas, restauración, explotaciones comerciales y publicidad, han descendido 22,2 millones de euros como consecuencia de un doble efecto. Por una parte, porque la caída del tráfico ha reducido los ingresos variables ligados a las ventas de

estas actividades en 19,4 millones de euros. Por otra parte, porque esta pérdida de ingresos por menores ventas, que normalmente se compensaba por la incorporación al ingreso de las rentas mínimas garantizadas (RMGA), no queda compensada desde el 15 de marzo, al acordar Aena la revisión de las RMGA a los arrendatarios durante el Estado de Alarma decretado por el Gobierno de España en respuesta al Covid-19.

- Asimismo, se ha acordado la revisión de rentas fijas del 15 al 31 de marzo en las actividades de alquiler de vehículos y cajeros automáticos, que puede suponer menores ingresos por importe de

3,5 millones de euros. Esta revisión se realizará con las condiciones y en el momento que corresponda, de acuerdo con los respectivos contratos.

- Los arrendamientos disminuyen por revisión de cánones fijos del 15 al 31 de marzo, por un importe de hasta 0,8 millones de euros.
- Adicionalmente, los ingresos por aparcamiento de vehículos y servicios VIP se han visto minorados por la reducción de tráfico, en un importe de 7,5 millones de euros y 1,6 millones de euros respectivamente.

El detalle de los ingresos ordinarios de las diversas líneas de negocio comercial se muestra a continuación:

| Miles de euros | Ingresos | | Variación | | Renta Mínima Garantizada | |
|---|----------------|----------------|----------------|---------------|--------------------------|---------------|
| | 1T 2020 | 1T 2019 | Miles de € | % | 1T 2020 | 1T 2019 |
| Tiendas libres de impuestos | 52.517 | 63.157 | -10.640 | -16,8% | | |
| Tiendas | 16.999 | 21.684 | -4.685 | -21,6% | | |
| Restauración | 36.977 | 40.256 | -3.279 | -8,1% | | |
| Alquiler de vehículos | 27.947 | 32.600 | -4.653 | -14,3% | | |
| Aparcamientos | 27.078 | 35.583 | -8.505 | -23,9% | | |
| Servicios VIP | 14.235 | 15.823 | -1.588 | -10,0% | | |
| Publicidad | 4.206 | 8.406 | -4.200 | -50,0% | | |
| Arrendamientos | 7.690 | 8.493 | -803 | -9,5% | | |
| Resto ingresos comerciales ⁽¹⁾ | 21.898 | 23.027 | -1.129 | -4,9% | | |
| Ingresos ordinarios comerciales | 209.547 | 249.030 | -39.483 | -15,9% | 27.476 | 30.231 |

⁽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

Los ingresos de esta actividad han disminuido un 16,8% interanual (10,6 millones de euros), situándose en 52,5 millones de euros.

Esta línea de negocio es operada por World Duty Free Group (DUFREY), a través de los contratos suscritos con Aena repartidos en tres lotes. Aporta unos ingresos asegurados, derivados de las rentas mínimas garantizadas contractuales.

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

A pesar de esto, las rentas variables de las tiendas libres de Impuestos crecieron en el período acumulado de enero y febrero un 7,5%, derivado del aumento de las ventas impulsado por las campañas de precio activadas por Dufrey, en concreto la *Acción VIP Voucher*

(con descuentos del 40%), que tuvo un efecto muy positivo en las ventas de producto de cosmética.

El efecto del 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, ordena, mientras dure el Estado de Alarma, 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 ha provocado el cierre de todas las tiendas libres de impuestos ubicadas en los aeropuertos españoles.

Tiendas

Los ingresos de esta actividad han disminuido un 21,6% interanual (4,7 millones de euros), situándose en 17,0 millones de euros.

Durante este período se ha procedido a la firma de los contratos de los locales adjudicados en el Aeropuerto de Menorca.

Durante este trimestre, el aeropuerto debía finalizar las obras de renovación de locales y la entrega a los arrendatarios para que éstos realizasen sus obras privativas. Sin embargo, antes del 14 de marzo sólo pudieron ser entregados los locales de las tiendas de conveniencia a WHSmith, por lo que la apertura del resto se verá retrasada hasta que los arrendatarios puedan ejecutar sus obras de adecuación y el tráfico se vaya normalizando. Tras la renovación, el aeropuerto de Menorca contará con la segunda tienda de la marca *Ale Hop* en aeropuertos.

Asimismo, cabe reseñar que, debido a la declaración del Estado de Alarma, quedaron en suspenso los plazos de:

- ▶ La apertura económica de 7 expedientes en el Aeropuerto de Málaga. Estos expedientes corresponden a los locales que no fueron renovados en la primera fase llevada a cabo en 2019 (700 m²).
- ▶ Apertura de un local destinado a la actividad de barbería en la T4 del aeropuerto de Madrid. Por primera vez se prestará en la red esta actividad de cara a poder ampliar el desarrollo de esta actividad a otros aeropuertos, en función de los resultados de esta primera experiencia.
- ▶ Apertura económica de 8 expedientes correspondientes a 11 locales en la T1 del aeropuerto de Barcelona (más de 1.400 m²).

Restauración

Los ingresos de restauración han disminuido un 8,1% interanual (3,3 millones de euros), situándose en 37,0 millones de euros.

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

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

- ▶ Publicación de las licitaciones de 60 máquinas vending en el Aeropuerto Málaga-Costa del Sol.
- ▶ Apertura de 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).

- ▶ La firma de contrato y entrega de superficie de los 2 locales adjudicados a McDonald's en el aeropuerto de Barcelona, cuya entrega estaba prevista el 1 de mayo.

Otras actuaciones del período que cabe reseñar en esta actividad, son:

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

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

La nueva oferta, ocupará más de 10.600 m² que supondrá un aumento de la superficie de restauración de este aeropuerto cercano al 9%.

Los nuevos contratos supondrían un incremento estimado de los ingresos de esta línea de actividad en Palma de Mallorca, para un año completo y sobre la base de las nuevas rentas mínimas garantizadas anuales, cercano al 75% frente a los ingresos de 2018.

- ▶ En el aeropuerto de Alicante, como consecuencia del incendio sufrido el 15 de enero de 2020, se están llevando a cabo las obras de recuperación, a la vez

que la fase final de las obras privativas de los locales pendientes de reforma.

A finales del primer trimestre de 2020 y antes del Estado de Alarma decretado por el Gobierno de España como consecuencia de la propagación del Covid-19, estaban abiertos 12 locales con las nuevas marcas: *Burger King*, *Santa Gloria*, *Lavazza*, *Häagen Dazs*, *Costa Coffee*, *Carlsberg*, *Eat*, *Enrique Tomás*, *Tim Hortons*, *Exki* y *Delicia*. Cinco locales quedan pendientes de obras privativas y el *Foodmarket* está en proceso de rehabilitación tras el incendio.

Estos nuevos locales se adjudicaron en el mes de enero de 2020, suponen una superficie de cerca de 5.600 m² y, son gestionados por los operadores Áreas, Select Service Partner (SSP), Grupo EatOut (Pansfood) y Airfoods.

- ▶ Las obras privativas de inversión inicial llevadas a cabo por los nuevos arrendatarios para la renovación de las marcas de restauración de los locales en los aeropuertos de Gran Canaria, Barcelona y Málaga están prácticamente completadas.

En el aeropuerto de Gran Canaria, ya están operativos 17 locales con las marcas renovadas de los 19 locales adjudicados.

El aeropuerto J.T. Barcelona-El Prat, dispone de 47 puntos de venta reformados con las nuevas marcas de los 49 adjudicados.

El Aeropuerto Málaga-Costa del Sol, dispone de 23 locales de restauración reformados con las nuevas marcas, de los 25 puntos de venta adjudicados en junio de 2018.

Alquiler de vehículos

Los ingresos por alquiler de vehículos han disminuido un 14,3% interanual (4,7 millones de euros), situándose en 27,9 millones de euros.

Sobre la evolución de esta línea de actividad en el primer trimestre de 2020, cabe señalar que si bien hasta el mes de febrero la tendencia fue positiva (+0,9% en contratos y +5,8% en ventas), el número de contratos ha descendido al cierre del período un 19,7% y las ventas han disminuido un 10,5 %.

Ante la demanda por parte de nuestros arrendatarios de espacio para el depósito de su flota de vehículos, por efecto de la parada de esta actividad como consecuencia del Covid-19, cabe mencionar el apoyo prestado por Aena, alquilando espacios (campas y plazas de parking), con la aplicación de una tarifa especialmente creada para tal fin y 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

Aena gestiona esta relevante línea de negocio, que engloba una diversa tipología de aparcamientos, encargándose de la operativa, las políticas de marketing y la gestión de los canales de venta.

El ingreso derivado de reservas por los diferentes canales de venta, alcanzó la cifra de 27,0 millones de euros al cierre de marzo, una

disminución del 23,9% con respecto al mismo período de 2019.

En 2020, los ingresos de esta actividad reflejan un notable descenso del 23,9% (8,5 millones de euros) que además de estar afectada por la reducción del tráfico provocada por el Covid-19, refleja la base comparable del año anterior, impactada por los ingresos en los aeropuertos de Madrid y Barcelona debido a la huelga de taxis que tuvo lugar durante 3 semanas en estas ciudades. Adicionalmente, en el aeropuerto de Palma de Mallorca se han dejado de alquilar plazas de aparcamiento a la empresa Hotelbeds, lo que ha supuesto una minoración de los ingresos en este aeropuerto.

Servicios VIP

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

En el primer trimestre, los ingresos de esta actividad han disminuido un 10,0% interanual (1,6 millones de euros), situándose en 14,2 millones de euros, como consecuencia de la caída del 12,6% en el número de usuarios en las salas VIP propias de Aena motivada por las restricciones derivadas del actual estado de alarma sanitaria.

En el primer trimestre de 2020, debido al incendio que tuvo lugar en el aeropuerto de Alicante, se iniciaron obras de adaptación de una sala VIP provisional alternativa en dicho aeropuerto y, en el

aeropuerto de Ibiza, las obras de ampliación y remodelación de su sala VIP.

Adicionalmente han continuado las obras en el Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol (sala Premium), Aeropuerto de Gran Canaria (sala VIP) y Aeropuerto de Tenerife Norte (sala VIP).

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

Publicidad

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

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

Los ingresos de publicidad han disminuido un 50,0% interanual, situándose en 4,2 millones de euros.

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...).

En 2020, los ingresos de estas actividades han descendido hasta 21,9 millones de euros, una caída de 1,1 millones de euros y del 4,9% interanual.

En el primer trimestre de 2020 es reseñable que 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.

Los tres expedientes han recibido ofertas de los dos mismos licitadores: por un lado, se ha presentado Global Blue, y por otro, se han recibido ofertas de la UTE constituida por Travel Tax Free y Eurodivisas.

Estos expedientes no han sido adjudicados por reclamación del proceso por parte de la empresa Global Blue ante el TACRC (Tribunal Administrativo Central de

Recursos Contractuales). El citado Tribunal, desestimó la denuncia al expediente del aeropuerto de Barcelona con fecha 26 de marzo, por lo que se espera la misma resolución a las reclamaciones interpuestas por esta empresa sobre los dos expedientes del aeropuerto de Madrid.

Los datos económicos de estas licitaciones, sería el siguiente:

- ◀ Barcelona: La eventual adjudicación a la oferta recibida por la UTE Eurodivisas & Travel Tax Free, supondría un aumento del 50% en RMGA respecto al

importe licitado por Aena (+0,5 millones de euros el primer año).

- ◀ Madrid T1: En este caso, el importe adicional respecto a la licitación alcanzaría 1,0 millón de euros en el primer año, lo que supondría un incremento del 145%.
- ◀ Madrid T4: En este expediente, los datos económicos para la primera anualidad, supondrían un aumento del 185% en la RMGA respecto al importe licitado, cifrado en 1,7 millones de euros.

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, en las que la aviación ejecutiva es atendida de manera personalizada.

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 del Covid-19 y del Estado de Alarma decretado por el Gobierno de España, se está a la espera de la evolución del escenario económico para analizar cómo seguir con los desarrollos de los planes inmobiliarios.

- ◀ En el **Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas**, hasta la crisis del Covid-19, y tras las primeras valoraciones realizadas con los expertos contratados, se planteaba para los próximos años desarrollar una superficie de hasta un máximo de 2,2 millones de m² 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.

A la finalización del Estado de Alarma, y una vez se tenga más certidumbre sobre sus efectos reales, se evaluará un posible ajuste en los plazos de lanzamiento del proceso de selección de socios mediante concurso público.

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. Es posible que el Estado de Alarma, y las dificultades que esta situación provoca en el desarrollo de los trabajos, haga que se vea afectado el plazo previsto para la finalización de estos trabajos.

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

| Miles de euros | 1T 2020 | 1T 2019 | Variación | % Variación |
|--|---------|---------|-----------|-------------|
| Ingresos ordinarios | 17.737 | 16.474 | 1.263 | 7,7% |
| Servicios Inmobiliarios ⁽¹⁾ | 17.737 | 16.474 | 1.263 | 7,7% |
| Otros ingresos de explotación | 262 | 286 | -24 | -8,4% |
| Total Ingresos | 17.999 | 16.760 | 1.239 | 7,4% |
| Total gastos (incluye amortización) | -17.458 | -16.899 | 559 | 3,3% |
| EBITDA ⁽²⁾ | 4.489 | 4.015 | 474 | 11,8% |

⁽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

Los ingresos ordinarios de este segmento han aumentado 1,3 millones de euros respecto al primer trimestre de 2019, debido principalmente al incremento general de rentas del 1%, a los nuevos contratos de alquiler de naves de carga con rentas superiores y por el nuevo expediente de combustible. Asimismo, reflejan la disminución por revisión de cánones fijos del 15 al 31 de marzo, por un importe de hasta 1,0 millones de euros.

En cuanto a actuaciones relevantes del período en relación a los activos existentes, 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 Helipuerto de Ceuta, está en fase de ejecución de obras

para la construcción de un hangar de 800m² sobre una parcela de terreno de las mismas dimensiones.

Aviación ejecutiva:

- En el aeropuerto de Palma de Mallorca, en febrero iniciaron la actividad los nuevos adjudicatarios de la terminal de aviación ejecutiva (FBO), quedando completada la renovación de este servicio que se viene prestando desde hace ya casi 10 años con los más altos niveles de calidad percibida.

Asimismo, se adjudicó el arrendamiento de una superficie en el hall de entrada de dicha terminal para la realización de la actividad retail multimarca, esta superficie será entregada al adjudicatario a la finalización de las obras acometidas por Aena de redimensionamiento y remodelación del Terminal que se prevé que finalicen en marzo de 2021.

- En el Aeropuerto de Ibiza, se ha publicado la licitación para el arrendamiento de una superficie en el hall de entrada del Terminal ejecutivo para la realización de la actividad retail multimarca.

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 ha quedado en suspenso tras la declaración del Estado de Alarma.

3.2 Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM)

El Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia es gestionado por la Sociedad "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.) en régimen de concesión por un período de 25 años. 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.

En el primer trimestre de 2020, ha registrado un volumen de 127.228 pasajeros, en su mayoría internacionales, y 1.122 movimientos de aeronaves, cifras que representan un aumento interanual del 4,8% y del 13,8% respectivamente. La información operativa y financiera del período se incluye dentro de la actividad aeronáutica, comercial y de servicios inmobiliarios del presente Informe de gestión.

3.3 Segmento internacional

En el segmento internacional se incluyen principalmente los datos económicos procedentes de la consolidación de las filiales (London Luton y ANB), así como los derivados de servicios de asesoramiento a aeropuertos internacionales. En conjunto, los ingresos del negocio internacional han aumentado en el primer trimestre de 2020 un 1,3%, hasta 57,0 millones de euros.

| Miles de euros | 1T 2020 | 1T 2019 | Variación | % Variación |
|-------------------------------------|---------|---------|-----------|-------------|
| Ingresos ordinarios | 56.988 | 56.262 | 726 | 1,3% |
| Otros ingresos de explotación | 47 | 51 | -4 | -7,8% |
| Total Ingresos | 57.035 | 56.313 | 722 | 1,3% |
| Total gastos (incluye amortización) | -65.934 | -52.690 | 13.244 | 25,1% |
| EBITDA ⁽¹⁾ | 12.398 | 19.922 | -7.524 | -37,8% |

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

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

Aeropuerto London Luton

La consolidación de aeropuerto de Luton ha supuesto una contribución de 48,1 millones de euros a nivel de ingresos y de 11,5 millones de euros en EBITDA, lo que supone una disminución interanual del 9,5% y del 33,1% respectivamente, reflejando el impacto del Covid-19.

| Miles de euros ⁽¹⁾ | 1T 2020 | 1T 2019 | Variación | % Variación |
|-------------------------------|---------|---------|-----------|-------------|
| Ingresos aeronáuticos | 21.698 | 23.839 | -2.141 | -9,0% |
| Ingresos comerciales | 26.434 | 29.351 | -2.917 | -9,9% |
| Total Ingresos | 48.132 | 53.190 | -5.058 | -9,5% |
| Personal | -11.000 | -10.424 | 576 | 5,5% |
| Otros gastos de explotación | -25.634 | -25.573 | 61 | 0,2% |
| Amortizaciones y deterioros | -17.847 | -15.506 | 2.341 | 15,1% |
| Total gastos | -54.481 | -51.503 | 2.978 | 5,8% |
| EBITDA ⁽²⁾ | 11.498 | 17.193 | -5.695 | -33,1% |
| Resultado de explotación | -6.349 | 1.687 | -8.036 | -476,3% |
| Resultado financiero | -6.217 | -5.794 | 423 | 7,3% |
| Resultado antes de impuestos | -12.565 | -4.107 | -8.458 | 205,9% |

⁽¹⁾ Tipo de cambio Euro/Libra: 0,86225 en 1T 2020 y 0,8725 en 1T 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 10,6% interanual, hasta 41,5 millones de GBP (46,4 millones de GBP en el primer trimestre de 2019). Esta variación es inferior a la observada en el tráfico de pasajeros que ha sido del -20,5% en el período.

Los ingresos aeronáuticos en GBP, han disminuido un 10,1% (hasta 18,7 millones de GBP, frente a 20,8 millones de GBP en el mismo período de 2019) y, los ingresos comerciales, se han reducido un 11,0% (hasta 22,8 millones de GBP, frente a 25,6 millones de GBP en el mismo período de 2019).

Las actividades comerciales en los primeros meses de 2020, han registrado caídas en todas sus líneas. En el mes de marzo la actividad comercial registró un descenso del 42%, siendo especialmente elevada la disminución en retail y en parking, con caídas del 51,4% y del 49,6% respectivamente, asociadas al descenso de actividad en el aeropuerto consecuencia del Covid-19.

La cifra de EBITDA del trimestre se ha situado en 9,9 millones de GBP, un -33,9% interanual, y el margen de EBITDA en el 23,9% frente al 32,3% del mismo período del año anterior.

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

- Cierre de la mayoría de las áreas operativas en el edificio terminal. Desde el 22 de abril y hasta el 1 de mayo, el aeropuerto permanece abierto sin pasajeros y con vuelos relacionados con repatriaciones, vuelos médicos, militares y aviación general.
- Ajustes en personal (reducción el 61%) consistente en una reducción de salarios del 20% y la suspensión temporal a 514 empleados que se beneficiarán de las ayudas gubernamentales (*furlough*) consistente en hasta 2.500 GBP al mes. LLAOL compensará hasta el 80%. 75 empleados adicionales serán *furloughed* cuando se cierre el terminal. Eliminación de horas extras y suspensión de contrataciones en curso.
- Ajustes en otros gastos de explotación, con lo que la reducción total de OPEX se situaría en el 58%.
- Reducción de CAPEX de 4,5 millones de GBP para el periodo abril-junio.
- Se ha solicitado a los financiadores un waiver respecto al covenant de apalancamiento que está en proceso de obtención.

Aeropertos do Nordeste do Brasil (ANB)

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

La consolidación de las operaciones de los seis aeropuertos, ha supuesto una contribución de -0,8 millones de euros a nivel de EBITDA.

| Miles de euros ⁽¹⁾ | 1T 2020 |
|-------------------------------|---------|
| Ingresos aeronáuticos | 4.084 |
| Ingresos comerciales | 1.024 |
| Total Ingresos | 5.108 |
| Personal | -1.675 |
| Otros gastos de explotación | -4.170 |
| Amortizaciones y deterioros | -3.362 |
| Total gastos | -9.207 |
| EBITDA ⁽²⁾ | -738 |
| Resultado de explotación | -4.099 |
| Resultado financiero | -1.133 |
| Resultado antes de impuestos | -5.232 |

⁽¹⁾ Tipo de cambio Euro/Real brasileño: 4,9167

⁽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 ANB han alcanzado 25,1 millones de BRL. Los ingresos aeronáuticos han ascendido a 20,1 millones de BRL y los ingresos comerciales a 5,0 millones.

La cifra de EBITDA se ha situado en -3,6 millones de BRL, debido fundamentalmente a que por la fecha de inicio de las operaciones, buena parte del trimestre puede considerarse preoperativo.

El resultado neto del trimestre antes de impuestos, refleja una pérdida de 25,7 millones de BRL, afectado principalmente por el efecto de las amortizaciones de 16,5 millones de BRL y por el resultado financiero de 5,6 millones de BRL de gastos. 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 (26,4% entre 31 de diciembre y 31 de marzo 2020).

Las medidas adoptadas por ANB para reducir los impactos del Covid-19 se han centrado en:

- Reducir significativamente los horarios de apertura de sus aeropuertos. en coordinación con las aerolíneas y las autoridades reguladoras.
- Revisión de los contratos de servicios exteriores, cuya actividad está en gran medida externalizada (mantenimiento, seguridad y vigilancia, servicio de extinción de incendios, limpieza, handling, entre otros).

- Solicitar al regulador ANAC ampliación de los plazos de presentación de proyectos y ejecución de inversiones requeridas por el contrato de concesión.
- Acogerse a las medidas de alivio de la liquidez establecidas por las autoridades a consecuencia de la declaración del estado de Calamidad Pública; consistentes principalmente en el pago diferido de 4 meses de las cotizaciones patronales (*Contribuição Previdenciária Patronal*), e impuestos indirectos federales sobre los ingresos (PIS y COFINS), correspondientes a los pagos que hubieran debido realizarse en abril y mayo.

ANB no ha considerado de momento necesario recurrir a financiación externa, ya que su elevada capitalización, exigida por el contrato de Concesión, así como los efectos previstos de las medidas anteriormente indicadas, permiten estimar que podrá disponer de caja suficiente para atender sus compromisos hasta que los efectos de la epidemia sobre la actividad remitan. La Sociedad disponía de 116 millones de BRL (20,4 millones de euros) de caja al 31 de marzo de 2020 y no tiene endeudamiento.

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

| Miles de euros | Resultado por puesta en equivalencia | | | | Unidades monetarias por euro | Tipos de cambio ⁽¹⁾ | | |
|---|--------------------------------------|----------------|--------------|-------------|------------------------------|--------------------------------|----------|-------------|
| | 1T 2020 | 1T 2019 | Variación | % Variación | | 1T 2020 | 1T 2019 | % Variación |
| AMP (México) | 4.268,3 | 3.286,0 | 982,3 | 29,9% | MXN | 22,09 | 21,81 | 1,3% |
| SACSA (Colombia) | 1.207,6 | 1.563,0 | -355,4 | -22,7% | COP | 3.912,25 | 3.560,55 | 9,9% |
| AEROCALI (Colombia) | 30,7 | 548,0 | -517,3 | -94,4% | COP | 3.912,25 | 3.560,55 | 9,9% |
| Total participación en el resultado de asociadas | 5.506,6 | 5.397,0 | 109,6 | 2,0% | | | | |

⁽¹⁾ Tipo medio del período

Tabla 13. Puesta en equivalencia de las empresas participadas

4. Cuenta de resultados

| Miles de euros | 1T 2020 | 1T 2019 | Variación | % Variación |
|--|-----------------|-----------------|-----------------|---------------|
| Ingresos ordinarios | 769.034 | 890.186 | -121.152 | -13,6% |
| Otros ingresos de explotación | 13.026 | 13.307 | -281 | -2,1% |
| Total ingresos | 782.060 | 903.493 | -121.433 | -13,4% |
| Aprovisionamientos | -42.279 | -42.911 | -632 | -1,5% |
| Gastos de personal | -123.449 | -111.913 | 11.536 | 10,3% |
| Otros gastos de explotación | -358.684 | -353.590 | 5.094 | 1,4% |
| Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales | -4.512 | -2.914 | 1.598 | 54,8% |
| Amortización del inmovilizado | -201.616 | -197.981 | 3.635 | 1,8% |
| Deterioro y bajas de inmovilizado | -76 | -809 | -733 | -90,6% |
| Otros resultados | -1.827 | 1.544 | 3.371 | 218,3% |
| Total gastos | -732.443 | -708.574 | 23.869 | 3,4% |
| EBITDA ⁽¹⁾ | 251.233 | 392.900 | -141.667 | -36,1% |
| Resultado de explotación | 49.617 | 194.919 | -145.302 | -74,5% |
| Ingresos financieros | 1.265 | 1.295 | -30 | -2,3% |
| Gastos financieros | -26.008 | -27.626 | -1.618 | -5,9% |
| Otros ingresos/(gastos) financieros - netos | -5.345 | 3.387 | 8.732 | 257,8% |
| Resultado financiero neto | -30.088 | -22.944 | 7.144 | 31,1% |
| Participación en el resultado de asociadas | 5.507 | 5.397 | 110 | 2,0% |
| Resultado antes de impuestos | 25.036 | 177.372 | -152.336 | -85,9% |
| Impuesto sobre las ganancias | -10.336 | -43.021 | -32.685 | -76,0% |
| Resultado del período consolidado | 14.700 | 134.351 | -119.651 | -89,1% |
| Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes | -8.364 | -2.036 | 6.328 | 310,8% |
| Resultado del período atribuible a los accionistas de la dominante | 23.064 | 136.387 | -113.323 | -83,1% |

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

Tabla 14. Cuenta de resultados

El primer trimestre de 2020 viene marcado por los efectos que ha tenido en el desempeño del Grupo Aena, tanto en términos de actividad como de resultados, el descenso del tráfico de pasajeros que comenzó a finales de febrero y se agudizó en marzo, debido a las restricciones a la movilidad impuestas en España y en el resto del mundo, como consecuencia de la propagación del Covid-19.

Respecto a la actividad comercial, es relevante señalar que la declaración del Estado de Alarma en España condujo al cierre de la mayor parte de puntos de venta. Desde el 15 de marzo, los únicos locales abiertos de la red de aeropuertos son de tiendas y restauración: tiendas de

conveniencia, estancos, farmacias, algún punto de restauración y máquinas vending.

Los **ingresos totales** se han reducido 121,4 millones de euros, un 13,4% interanual, hasta 782,1 millones de euros, afectados por la drástica reducción del tráfico aéreo, la práctica total paralización del negocio comercial en la red de aeropuertos y la entrada en vigor, desde el 15 de marzo, de la revisión de rentas durante el Estado de Alarma, aprobado por el Gobierno de España en respuesta al Covid-19.

Los **ingresos ordinarios** han descendido 121,2 millones de euros, un 13,6%, hasta 769,0

millones de euros. Esta disminución, está explicada por los segmentos del negocio en el apartado 3.

En lo que respecta a la variación del **total de gastos**, en este período reflejan un aumento del 3,4% (23,9 millones de euros).

El plan de ahorro de costes anunciado por Aena, basado en la renegociación de los contratos de servicios, la eliminación de determinados gastos y la paralización de nuevas contrataciones no esenciales, se reflejará en los gastos a partir del mes de abril. No obstante, desde el inicio de la crisis se han tomado medidas de eficiencia y suspensión de nuevas necesidades.

En consecuencia, las principales variaciones de gastos del trimestre corresponden a los siguientes conceptos:

- ▶ Los aprovisionamientos han disminuido un 1,5% (0,6 millones de euros) debido principalmente al menor coste del servicio ATM/CNS (Tránsito aéreo y Comunicaciones, navegación y vigilancia) por el acuerdo suscrito con ENAIRE hasta 2021.
- ▶ Los gastos de personal, muestran un incremento del 10,3% (11,5 millones de euros), derivado principalmente de la revisión salarial del personal de Aena S.M.E., S.A. (7,9 millones de euros), así como, debido a las nuevas incorporaciones en Aena, Luton y ANB.

Cabe indicar que en el mes de marzo se han paralizado las contrataciones de nuevos empleados.

- ▶ Otros gastos de explotación han aumentado 1,4% (5,1 millones de euros) a nivel consolidado, debido principalmente al inicio de las operaciones de los aeropuertos de Brasil y al aumento de gastos en Luton por tasas e impuestos, mantenimiento de equipos e instalaciones y el servicio de control del tráfico aéreo, compensado parcialmente por el menor pago de la contraprestación como consecuencia del descenso del tráfico.

Por su parte, en Aena, la partida de otros gastos de explotación se reduce 0,9 millones de euros, derivado fundamentalmente del efecto del menor gasto de energía eléctrica (-4,4 millones de euros), servicios de

mantenimientos (-1,0 millones de euros), seguridad (-1,8 millones de euros) y gastos de gestión de salas VIP (0,8 millones de euros). Estos menores costes, se han compensado parcialmente por los incrementos de gasto en tributos (4,4 millones de euros), limpieza (1,2 millones de euros) y servicios profesionales (1,3 millones de euros).

El cierre del primer trimestre recoge, como es habitual, la contabilización de los impuestos locales cuyo devengo se produce íntegramente al inicio del ejercicio en aplicación del CINIIF 21 (151,6 millones de euros en 2020 y 147,3 millones de euros en 2019).

Es reseñable, que los principales ahorros que se han reflejado en el mes de marzo se derivan de menores servicios ligados al tráfico y a la suspensión de servicios profesionales.

- ▶ La amortización del inmovilizado ha aumentado 3,6 millones de euros (1,8%), al iniciarse la amortización de la concesión de Brasil y al incremento en Luton por la activación de nuevos proyectos.

El EBITDA (beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones) del período se ha situado en 251,2 millones de euros, un 36,1% inferior al del primer trimestre de 2019.

Como se ha indicado anteriormente, el primer trimestre está afectado por el devengo contable de los impuestos locales del ejercicio completo.

Por su parte, el Resultado financiero refleja un aumento del gasto de 7,1 millones de euros, un incremento

interanual del 31,1%, debido principalmente a las diferencias de cambio del préstamo participativo de ADI con Luton (2,3 millones de euros), de la valoración del fee de AMP (1,1 millones de euros), así como, de los saldos acreedores en ANB con ADI y Aena (1,4 millones de euros).

En cuanto al Impuesto sobre las ganancias, el gasto resultante se ha situado en 10,3 millones de euros frente a 43,0 millones de euros en el primer trimestre de 2019, lo que representa una disminución de 32,7 millones de euros, principalmente como consecuencia del menor resultado del período.

Hay que señalar que, en este primer trimestre, al menor beneficio de Aena, también se incorpora el resultado de ANB (pérdidas), y adicionalmente, un ajuste de 5,9 millones de euros relativo a Luton, como consecuencia de la eliminación de la reducción del tipo de gravamen prevista en el Impuesto sobre Sociedades (con efectos 1 de abril estaba aprobada una reducción del tipo de gravamen al 17%, y finalmente el tipo seguirá siendo del 19%), lo que ha hecho necesario reevaluar los activos y pasivos por impuestos diferidos.

El Resultado consolidado del período se ha reducido en 119,7 millones de euros, un 89,1%, hasta 14,7 millones de euros. El resultado del período atribuible a participaciones no dominantes ha sido de 8,4 millones de euros, correspondientes al 49% del resultado neto de Luton (17,1 millones de euros), lo que sitúa el Resultado del ejercicio atribuible a los accionistas de la dominante en 23,1 millones de euros, un 83,1% inferior al alcanzado en el primer trimestre de 2019.

5. Inversiones

El importe total de la inversión pagada en el período (inmovilizado material, activos intangibles e inversiones inmobiliarias) ha ascendido a 217,3 millones de euros, incluyendo 5,5 millones de euros de Luton y 0,8 millones de euros de ANB.

En la **red española**, el importe total de la inversión pagada en el primer trimestre de 2020 ha ascendido a 210,8 millones de euros (más 0,3 millones de euros de AIRM), cifra que supone un aumento de 51,2 millones de euros (32,1%) con respecto al primer trimestre de 2019.

El importe de la inversión pagada en el primer trimestre de 2020 se ha destinado fundamentalmente al pago de inversiones en el ámbito de la seguridad.

En lo que respecta a las **actuaciones finalizadas** durante el período, cabe señalar, por un lado, las que se han centrado en el campo de vuelos. Destacan: en el aeropuerto de Sevilla el recrecido de la pista de vuelo que, además de mejorar el pavimento de la pista 09-27 ha mejorado el drenaje, así como las actuaciones de recrecido de la calle de rodaje y adecuación del pavimento de la plataforma de estacionamiento de aeronaves (fase II) en del aeropuerto de Girona-Costa Brava.

También cabe destacar el vallado perimetral del aeropuerto de Palma de Mallorca, que incluye 1.200 metros de nuevo vallado y 24.000 metros de canalización, así como la construcción del nuevo edificio del servicio de extinción de incendios del aeropuerto de Santiago para la mejora del nivel del servicio.

Respecto a las **inversiones en ejecución**, cuya duración se extenderá a los próximos meses, cabe indicar que la mayoría corresponden a mejoras en los edificios terminales, y entre ellas cabe destacar: las mejoras funcionales en el edificio terminal

del aeropuerto de Tenerife-Sur, la remodelación y ampliación del edificio del dique sur del aeropuerto de J.T. Barcelona-El Prat y, las mejoras del edificio terminal de los aeropuertos de Sevilla y de Reus de acuerdo a los diseños funcionales.

En cuanto a las inversiones en ejecución en el campo de vuelos, es reseñable el desdoblamiento de la pista de rodadura interna de plataforma situada frente al nuevo área terminal del aeropuerto de Alicante.

Asimismo, cabe destacar la construcción de la nueva central eléctrica del Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas.

Por lo que se refiere a **actuaciones importantes iniciadas** recientemente, son reseñables en el campo de vuelo: la plataforma de remotos T4S del aeropuerto de A.S. Madrid-Barajas (destinada a posiciones autónomas de aeronaves y situada al sur del edificio satélite), así como la calle de rodadura que se ejecutará paralela a las calles "A" y "M" y, dos calles en plataforma para la entrada y para la salida de los puestos de estacionamientos. Asimismo, es destacable la ampliación de accesos a las cabeceras 03R y 03L del aeropuerto de Gran Canaria que contempla la construcción de tres calles de rodadura con acceso a la cabecera 03L.

En actuaciones importantes iniciadas en áreas terminales, destacan: la nueva zona de autobuses en la T4 del Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas; la construcción de nuevo bloque técnico del aeropuerto de Bilbao (consiste en un nuevo edificio destinado a oficinas de Aena independiente del terminal con el objeto de liberar espacio en el edificio terminal para disponer de nuevas puertas de embarque y ampliar las salas de embarque remoto de la planta) y, la mejora de las salas de llegadas A y B del aeropuerto de Tenerife Sur (para renovar la estética de los

acabados de las salas de recogidas de equipajes A y B).

En seguridad, destaca el suministro e instalación nuevo SIEB e instalación de máquinas EDS estándar 3 del aeropuerto de Vigo, consistente en la adaptación del sistema automático de tratamiento de equipajes para adaptarlo a las nuevas máquinas detectoras de explosivos.

Finalmente hay que reseñar la construcción de una nueva nave en segunda línea del centro de carga del Aeropuerto J.T. Barcelona-el Prat para la actividad de determinadas empresas y, las actuaciones del sistema eléctrico en el aeropuerto de Palma de Mallorca para dar servicio al incremento de potencia instalada previsto en el aeropuerto.

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 en el primer trimestre ha sido la pavimentación en el área de segunda campa de vehículos de alquiler.

Como consecuencia del Covid-19 diversas actuaciones mencionadas, y en especial las iniciadas recientemente, podrían sufrir alguna variación en su planificación, dado que Aena ha paralizado temporalmente su programa de inversiones, lo que supondrá una reducción mensual de las salidas de caja promedio de aproximadamente 52 millones de euros.

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 que tiene como objetivo dotar al aeropuerto de una capacidad de 18 millones de pasajeros y una

inversión aproximada de 160 millones de libras.

De las inversiones realizadas cabe destacar la finalización de las obras del nuevo edificio de estacionamiento en altura (*Multi-story Car Park 2*), que entró parcialmente en servicio durante el mes de agosto de 2019 y han quedado completadas en enero de 2020.

Adicionalmente, se están llevando a cabo las obras de conexión del edificio terminal con la estación de tren *Luton Airport Parkway*, que son financiadas y ejecutadas por el ayuntamiento de Luton, habiéndose concluido con éxito la colocación del puente del *DART* con el mínimo impacto en la operación del aeropuerto.

El aeropuerto continúa explorando, con el Municipio de Luton, opciones para dotar al aeropuerto de nueva capacidad.

Ante la importante caída de actividad y en línea con lo realizado en la red española, en Luton se ha definido un plan de contingencia con el objetivo de asegurar la liquidez y de evitar las consecuencias del incumplimiento de los *covenant* financieros que incluye entre las acciones implementadas para proteger la caja, la reducción de CAPEX de 4,5 millones de GBP para el periodo abril-junio.

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

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

El importe reconocido por estas inversiones ascendió a 3,3 millones de BRL y el total CAPEX a 3,9 millones de BRL.

Como parte del plan de contingencia para reducir los impactos del Covid-19, ANB ha solicitado al regulador ANAC, la ampliación de los plazos de presentación de proyectos y ejecución de inversiones requeridas por el contrato de concesión.

En cuanto a las **inversiones de las asociadas que no consolidan contablemente**, destacamos que, en el **aeropuerto de Cartagena** se están finalizando unas obras menores destinadas al aumento de capacidad operacional del aeropuerto.

Respecto a las concesiones en los **aeropuertos de Cali y Cartagena**, las cuales están próximas a su finalización en septiembre 2020, no hay planificadas nuevas inversiones a realizar, exceptuando las necesarias para cumplir con lo estipulado en los contratos concerniente a la reversión.

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

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

Como consecuencia del 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 la inversión en la red de aeropuertos españoles a 31 de marzo de 2020 y su comparativa con el mismo período de 2019:

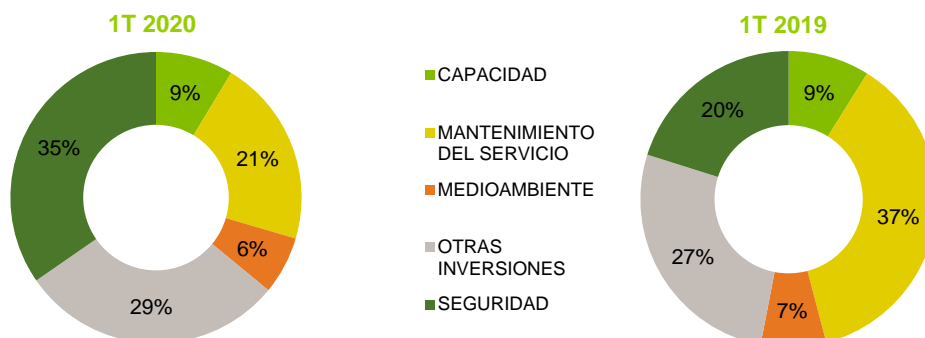


Figura 6. Análisis de inversiones por ámbitos de aplicación

- En el ámbito de la **seguridad** las inversiones han alcanzado 73,0 millones de euros (32,1 millones de euros en el mismo período de 2019), incrementándose un 127,3%.

Entre las actuaciones llevadas a cabo en seguridad operacional, son reseñables las destinadas a la mejora de pavimentos de diversas zonas del campo de vuelos en los aeropuertos de Madrid, Palma de Mallorca y Sevilla, así como las destinadas a la mejora del balizamiento en Madrid, las actuaciones en franjas y márgenes de calles de rodaje en Madrid e Ibiza y, la adquisición de vehículos autoextintores para varios aeropuertos.

En el área de seguridad de personas e instalaciones, las actuaciones se han centrado en dotar a los terminales con el nuevo equipamiento para el control de pasaportes, para el sistema automático de transporte de equipajes y para el sistema de inspección de seguridad de equipajes de bodega.

- Las inversiones en **capacidad** han ascendido a 18,2 millones de euros en el período (14,2 millones de euros en el primer trimestre de 2019), incrementándose un 28,4%.

En cuanto a las inversiones desarrolladas en el campo de vuelo destacan: la ampliación de la plataforma comercial y las calles de salida rápida en el aeropuerto de Ibiza y la ampliación de la plataforma

comercial de aeronaves en Zaragoza.

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

- En la categoría de **medioambiente**, la inversión ha pasado de 11,4 millones de euros en el primer trimestre de 2019 a 13,6 millones de euros en el mismo período de 2020, incrementándose un 19,3%.

La inversión en este ámbito 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 el Aeropuerto de Alicante-Elche; a los trabajos de aislamiento acústico de viviendas en zonas colindantes en varios aeropuertos; y la instalación de sistemas de iluminación con tecnologías eficientes en varios aeropuertos.

- En el ámbito del **mantenimiento del servicio** la inversión ha sido de 44,1 millones de euros (59,0 millones de euros en el mismo período de 2019). Este ámbito incluye diversas actuaciones en todos los aeropuertos de la red para destinadas a la conservación de las infraestructuras. Asimismo, son destacables: la renovación parcial de la red tetra

(radiodifusión terrestre) del Aeropuerto J.T. Barcelona-El Prat; el suministro con instalación de pasarelas de embarque y actuaciones asociadas al diseño funcional en el Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas; y la adecuación de pavimento de la plataforma y de las cabeceras de pista en Ibiza.

- En el apartado de **otras inversiones** las actuaciones han ascendido a 61,9 millones de euros en el primer trimestre de 2020 (42,8 millones de euros en el mismo período de 2019, incrementándose en un 44,7%).

Se incluyen inversiones realizadas en tecnologías de la información: las destinadas a la adquisición de equipamiento hiperconvergente (infraestructura que permite reducir la complejidad del centro de datos); a mejorar las infraestructuras de comunicaciones en varios aeropuertos; y los servidores y redes de almacenamiento de datos en varios aeropuertos.

Asimismo, son reseñables las destinadas a las actividades comerciales, entre las que destacan: la adecuación de salas VIP en los aeropuertos de Barcelona y Gran Canaria; la nueva zona comercial de Menorca; las diversas mejoras llevadas a cabo en los aparcamientos de los aeropuertos de Asturias y Madrid; y las destinadas a las actividades que mejoran la calidad de los terminales de Tenerife sur, de Palma de Mallorca, de Sevilla y de Málaga.

6. Balance

6.1 Activo neto y estructura de capital

| Miles de euros | 1T 2020 | 2019 | Variación | % Variación |
|---------------------------------------|-------------------|-------------------|----------------|-------------|
| ACTIVO | | | | |
| Activo no corriente | 13.903.827 | 14.137.801 | -233.974 | -1,7% |
| Activo corriente | 1.371.499 | 752.742 | 618.757 | 82,2% |
| Total activo | 15.275.326 | 14.890.543 | 384.783 | 2,6% |
| PATRIMONIO NETO Y PASIVO | | | | |
| Patrimonio neto | 6.282.355 | 6.381.876 | -99.521 | -1,6% |
| Pasivo no corriente | 6.349.878 | 6.428.152 | -78.274 | -1,2% |
| Pasivo corriente | 2.643.093 | 2.080.515 | 562.578 | 27,0% |
| Total patrimonio neto y pasivo | 15.275.326 | 14.890.543 | 384.783 | 2,6% |

Tabla 15. Resumen de estado de situación financiero consolidado

Impactos en Balance derivados de la crisis provocada por la propagación del Covid-19

A la fecha de publicación de este informe, se considera prematuro realizar una valoración detallada o cuantificación de los posibles impactos que tendrá el Covid-19 sobre la valoración de determinados activos, singularmente de los activos no corrientes, debido a la incertidumbre sobre sus consecuencias, a corto, medio y largo plazo. Tan pronto como se disponga de información suficiente y fiable, se realizarán los análisis y cálculos adecuados que permitan, en su caso, la reevaluación del valor de dichos activos.

Respecto al posible deterioro de cuentas a cobrar comerciales al 31 de marzo de 2020, la normativa contable permite utilizar soluciones prácticas para medir las pérdidas crediticias esperadas de dichas cuentas, utilizando una matriz de provisiones basándose en la propia experiencia de pérdidas crediticias históricas reales y, ajustando dicha información de pérdida histórica con información observable actual (información *forward looking*). A 31 de marzo de 2020, por lo tanto, se ha considerado información de mercado observable para la estimación de la pérdida esperada con base en los CDS (*Credit Default Swaps*, en español "permuta de incumplimiento

crediticio") que determinan las probabilidades de impago para el rating BB de los sectores a los que pertenecen los clientes del Grupo Aena. Aun cuando las probabilidades de impago se han visto de esta forma muy incrementadas, las elevadas garantías o avales otorgados por los clientes de Aena, hacen que la exposición al riesgo de crédito comercial sea muy reducida y, por tanto, el impacto final en este apartado ha resultado inmaterial.

Principales variaciones

El **Activo no corriente** ha disminuido 234,0 millones de euros debido principalmente al efecto de las siguientes variaciones:

- ◀ Descenso en 112,7 millones de euros del epígrafe "Inmovilizado material", explicado 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.
- ◀ La disminución de 126,8 millones de euros reflejada en "Activos intangibles" se deriva principalmente de diferencias de conversión por 117,6 millones de euros, asociadas a la evolución de las divisas del real brasileño y de la libra esterlina en la valoración de las concesiones del Grupo aeroportuario del Nordeste

de Brasil y del aeropuerto de Luton.

- ◀ En sentido contrario, la partida de "Otros activos financieros" ha aumentado en 13,6 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 S.M.E., S.A., en cumplimiento de la Ley 29/1994, de 24 de noviembre, de Arrendamientos Urbanos.

Por su parte, el **Activo corriente** ha aumentado 618,8 millones de euros debido principalmente a:

- ◀ La disminución del saldo de "Clientes y otras cuentas a cobrar" en 223,8 millones de euros que refleja que la facturación se ha visto disminuida por los menores ingresos generados en el mes de marzo de 2020.

Al cierre del trimestre estaban cobradas la práctica totalidad de las rentas mínimas garantizadas anuales del ejercicio 2019, facturadas en el mes de diciembre, que ascendían a 140 millones de euros aproximadamente. El importe de la RMGA reconocida en el primer

trimestre de 2020 asciende a 27,4 millones de euros.

- Aumento del saldo de “Efectivo y equivalentes al efectivo” en 842,4 millones de euros, según se detalla en el apartado 7. (Flujo de caja).

La reducción en 99,5 millones de euros del **Patrimonio neto** viene derivada de:

- El aumento de 23,1 millones de euros como consecuencia del resultado del período atribuible a los accionistas de la dominante.
- La disminución en 119,7 millones de euros de diferencias de conversión acumuladas, 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”.

La disminución del **Pasivo no corriente** en 78,3 millones de euros se debe esencialmente a la disminución del epígrafe de “Deuda financiera” en 66,4 millones de euros, por el traspaso a corto plazo de 234,7 millones de euros para la amortización del principal de la deuda de Aena con ENAIRE (como entidad co-prestataria con diversas entidades financieras), de acuerdo al calendario de amortización establecido. Esta variación, ha sido compensada en gran parte por la obtención de nueva deuda bancaria a largo plazo por importe de 150 millones de euros.

Asimismo, refleja la disminución de 14,6 millones de euros en el epígrafe de “Prestaciones a los empleados”, con origen en el esquema del Plan de pensiones de Luton. Aun cuando la rentabilidad de los activos afectos ha sido muy inferior a la esperada, este hecho ha sido más que compensado por el efecto derivado de los cambios en las hipótesis financieras de mercado utilizadas en el cálculo de los pasivos.

El aumento de 562,6 millones de euros en el **Pasivo corriente** refleja principalmente el incremento del epígrafe de “Deuda financiera” en 637,6 millones de euros, procedente de nueva financiación obtenida por importe de 696 millones de euros. Adicionalmente, se ha efectuado el pago del principal de la deuda espejo con ENAIRE por importe de 249,4 millones de euros, lo que ha originado un traspaso de deuda de largo a corto plazo de 234,7 millones de euros.

Este incremento, se ha compensado parcialmente con la disminución del saldo de “Proveedores y otras cuentas a pagar” en 75,2 millones de euros, como efecto resultante de los siguientes componentes:

- Disminución en el saldo de “Proveedores de inmovilizado” de la matriz en 133,5 millones de euros, como consecuencia principalmente de que el pago a contratistas de obras ha ascendido a una cantidad de 210 millones de euros, un importe muy superior a las altas de

inmovilizado del período que han ascendido a 88 millones de euros, al haberse paralizado muchas obras por los planes de reducción de gastos e inversiones puestos en marcha para paliar los efectos de la crisis provocada por el Covid-19.

- El saldo de “Anticipos de clientes”, que recoge los pagos por anticipado de clientes, ha disminuido en 54,8 millones de euros, también como consecuencia de la crisis provocada por el Covid-19.
- Adicionalmente, el saldo de la cuenta de periodificación a corto plazo del anticipo recibido en su día de Dufry ha disminuido en 11,5 millones de euros por su compensación en la facturación efectuada durante el período.
- Los efectos anteriores se ven compensados en parte por el devengo del IBI a 1 de enero por todo el ejercicio (del cual permanecían sin pagar 122,4 millones de euros a 31 de marzo).

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 -1.271,6 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 31 de marzo de 2020 en 6.401,7 millones de euros (incluyendo 476,3 millones de euros procedentes de la consolidación de la deuda del aeropuerto de Luton y 43,5 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), manteniendo la ratio asociada:

| Miles de euros | 1T 2020 | 2019 |
|--|------------------|------------------|
| Deuda Financiera Bruta contable | 7.484.681 | 6.913.438 |
| Efectivo y equivalentes al efectivo | 1.083.016 | 240.596 |
| Deuda Financiera Neta contable | 6.401.665 | 6.672.842 |
| Deuda Financiera Neta contable / EBITDA⁽¹⁾ | 2,4x | 2,4x |

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

Tabla 16. Deuda financiera neta contable del Grupo

Durante el primer trimestre de 2020, Aena ha amortizado deuda a largo plazo por importe de 249,4 millones de euros, correspondientes al calendario de pagos establecido según contrato y ha dispuesto de 150 millones de euros de un préstamo firmado en diciembre de 2019.

Asimismo a 31 de marzo, Aena ha dispuesto de 800 millones de euros correspondientes a la línea de crédito sindicada sostenible (*ESG-linked RCF*).

Por otro lado, cabe indicar que Aena S.M.E., S.A. tiene financiación a largo plazo disponible por importe de 486 millones de euros con el Banco Europeo de Inversiones, destinados a financiar las inversiones dirigidas a mejorar la eficiencia energética y a fomentar el consumo de energía renovable en los aeropuertos y helipuertos de la red de Aena en España, y otras inversiones previstas en el DORA 2017-2021.

En lo que respecta al papel emitido bajo el Programa de Pagarés (*European Commercial Paper - ECP*), a 31 de diciembre de 2019, el saldo de ECP emitido era de 159 millones de euros.

En febrero 2020 se realizó una emisión neta de 320 millones y en marzo un reembolso neto de 74 millones, por lo que el saldo emitido a 31 de marzo es de 405 millones de euros.

El tipo de interés medio de la deuda de largo plazo de Aena se ha situado en un 1,26% (1,25% a 31 de diciembre de 2019).

Desde el 31 de marzo, con el objetivo de reforzar la liquidez de la Compañía, Aena ha procedido a la firma de préstamos con varias entidades financieras por un importe

conjunto de 1.075 millones de euros y con plazos de vencimiento entre 1 y 4 años.

Además, se han dispuesto 400 millones de euros, con plazo de vencimiento de 20 años, de un préstamo con el Banco Europeo de Inversiones y se ha procedido a la devolución de la totalidad de los 800 millones de euros de la línea de crédito.

Con estas operaciones, Aena ha elevado sus disponibilidades de liquidez hasta una cifra total de 2.275 millones de euros, a las que se añade la posibilidad de realizar emisiones a través del programa de *Euro Commercial Paper* de hasta 900 millones de euros, de los que se encuentran disponibles 495 millones de euros.

Finalmente hay que destacar los informes de rating publicados por las agencias de rating Moody's y Fitch el pasado 31 de marzo y 3 de abril respectivamente:

- Moody's confirmó la calificación a largo plazo de emisor (*Long Term Issuer Default Rating*) "A3" de Aena S.M.E., S.A. y revisó la perspectiva desde estable a negativa considerando las posibles consecuencias económicas que la crisis del coronavirus podría tener a medio plazo en el rating.
- Fitch confirmó la calificación "A" con Perspectiva Estable a AENA S.M.E., S.A. y la calificación de corto plazo "F1".

6.3 Información sobre el periodo medio de pago

A 31 de marzo las ratios de pago a proveedores de Aena S.M.E., S.A. y

Aena Desarrollo Internacional, S.M.E., S.A son:

| Días | 1T 2020 |
|---|---------|
| Periodo medio de pago a proveedores | 38 |
| Ratio de operaciones pagadas | 50 |
| Ratio de Operaciones pendientes de pago | 17 |

Tabla 18. 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 | 1T 2020 |
|------------------------|---------|
| Total pagos realizados | 237.626 |
| Total pagos pendientes | 137.800 |

Tabla 19. 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 | 1T 2020 | 1T 2019 | Variación | % Variación |
|---|------------------|----------------|----------------|--------------|
| Efectivo neto generado por actividades de explotación | 486.838 | 582.954 | -96.116 | -16,5% |
| Efectivo neto utilizado en actividades de inversión | -231.382 | -170.273 | -61.109 | -35,9% |
| Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación | 594.385 | -244.932 | 839.317 | 342,7% |
| 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 | -7.422 | 797 | -8.219 | 1.031,2% |
| Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio | 1.083.016 | 819.926 | 263.090 | 32,1% |

Tabla 20. Resumen del estado de flujos de efectivo consolidado

En el primer trimestre de 2020, las necesidades de financiación del Grupo se han cubierto con los flujos de efectivo procedentes de las operaciones de explotación (486,8 millones de euros) y la obtención de financiación ajena por importe de 846,8 millones de euros, que han permitido financiar el programa de inversiones de inmovilizado no financiero (231,4 millones de euros) y la amortización de la deuda según el calendario establecido (249,4 millones de euros), generando un incremento en el saldo de "Efectivo y equivalentes al efectivo" durante dicho período de 842,4 millones de euros respecto al cierre del ejercicio anterior.

Flujos netos de efectivo de actividades de explotación

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

- La reducción del 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 149,9 millones de euros, debido al descenso de 141,7 millones de euros de la cifra de EBITDA (Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones) en el período.

- El aumento del capital circulante en 54,1 millones de euros deriva del incremento de 144,5 millones de euros en la variación de deudores y otras cuentas a cobrar y de la disminución de 89,2 millones de euros por variación de acreedores y otras cuentas a pagar.

La variación positiva de 144,5 millones de euros en la línea de "Deudores y otras cuentas a cobrar" (entre los 71,2 millones de euros del primer trimestre de 2019 y los 215,7 millones del primer trimestre de 2020) tiene su causa principal en que el saldo de clientes a 31 de marzo de 2020 se ha visto disminuido por los menores ingresos generados en el mes de marzo de 2020 con respecto al mismo mes de 2019, cifrados en unos 122 millones de euros.

La variación negativa de 89,2 millones de euros en "Acreedores y otras cuentas a pagar" (entre los 157 millones de euros del primer trimestre de 2019 y los 68 millones del primer trimestre de 2020) tiene su causa principal en la disminución de los cobros recibidos por anticipado de los clientes, generando un menor saldo en la cuenta de pasivo de Anticipo de clientes.

Flujos netos de efectivo de actividades de inversión

El efectivo neto utilizado en actividades de inversión en este período ha ascendido a 231,4 millones de euros, frente a 170,3

millones de euros en 2019, y recoge principalmente pagos relativos a adquisiciones y reposiciones de inmovilizado no financiero relativos a la infraestructura aeroportuaria por importe de 217,3 millones de euros (168,2 millones de euros en 2019).

Estas inversiones, se han centrado 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 (ver apartado "5. Inversiones").

Adicionalmente, dentro de las actividades de inversión se recogen pagos por adquisiciones de otros activos financieros por importe de 14,1 millones de euros (6,0 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 de este informe.

Durante el primer trimestre de 2020, Aena ha amortizado deuda a largo plazo por importe de 249,4 millones de euros, correspondientes al calendario de pagos establecido según contrato.

Desde el 31 de diciembre de 2019, Aena ha dispuesto de 150 millones de euros de un préstamo firmado en diciembre de 2019. Asimismo, ha

dispuesto de 409 millones de euros correspondientes a su línea de crédito sindicada sostenible (*ESG-linked RCF*) quedando dispuesta a 31 de marzo la totalidad de la línea por importe de 800 millones de euros, y ha emitido pagarés del programa *Euro commercial paper* por un importe de 246 millones de euros quedando un saldo dispuesto

a 31 de marzo de 405 millones de euros y disponible un importe de 495 millones de euros.

Por su parte, la filial del Reino Unido ha dispuesto en el mismo período de pólizas de crédito por un importe de 41,8 millones de euros.

8. Litigios

Al cierre del primer trimestre de 2020, no hay litigios de relevancia que destacar.

9. Evolución bursátil

Durante el primer trimestre de 2020 la cotización de la acción ha fluctuado entre un mínimo de 91,90 euros y un máximo de 174,50 euros, cerrando el período en 99,52 euros, lo que implica una caída del precio de la acción del 41,6%, superior a la evolución negativa del IBEX35 que en el mismo período acumuló una pérdida del 28,9%.

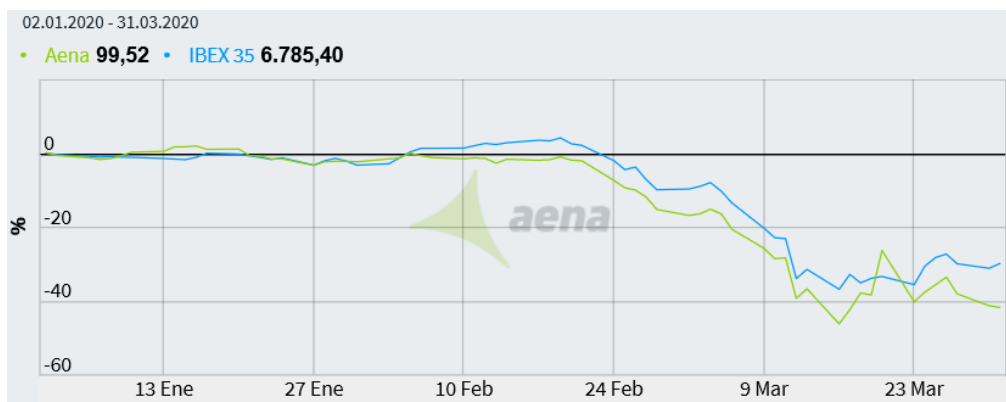


Figura 7. Evolución bursátil

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

| 31/03/2020 | AENA.MC |
|---|----------------|
| Volumen Total operado (Nº de acciones) | 19.142.485 |
| Volumen medio diario operado del período (Nº de acciones) | 303.849 |
| Capitalización (€) | 14.928.000.000 |
| Precio de cierre (€) | 99,52 |
| Nº de acciones | 150.000.000 |
| Free Float (%) | 49% |
| Free Float (acciones) | 73.500.000 |

Tabla 21. Principales datos de la evolución de Aena

En relación con la adquisición y enajenación de acciones propias, a 31 de marzo 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

Con posterioridad al 31 de marzo de 2020 y hasta la fecha de publicación del presente informe, se han producido los siguientes hechos significativos:

- El 1 de abril, Aena anunció que, con el objetivo de reforzar la liquidez de la Compañía, se había procedido a la firma de préstamos con varias entidades financieras por un importe conjunto de 1.075 millones de euros.

Asimismo, Aena informó que se encontraba en negociaciones con diversas entidades financieras para la obtención de nuevos préstamos.
- Ante las informaciones publicadas sobre una posible aplicación del artículo 49 del Real Decreto Ley 11/2020, de 31 de marzo, que posibilitaría una eventual adopción de medidas por parte del Ministerio de Hacienda en relación con las disponibilidades de caja de Aena, S.M.E., S.A., el 2 de abril, Aena manifestó que dicho artículo no es de aplicación a la Compañía y que su no aplicabilidad había sido confirmada por el socio mayoritario, la Administración General del Estado, a través del Ministerio de Hacienda.
- Como se ha indicado en el apartado 6.2 del informe, con fecha 3 de abril de 2020, la agencia de calificación crediticia Fitch Ratings confirmó la calificación "A" con Perspectiva Estable a Aena S.M.E., S.A., así como la calificación de corto plazo "F1".
- Con fecha 22 de abril, ha quedado prorrogado por tercera vez el Estado de Alarma decretado por el Gobierno de España el 14 de marzo de 2020. La nueva prórroga se extiende hasta el 9 de mayo.

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 31 de marzo de 2020 y 31 de diciembre de 2019

| Miles de euros | 31 de marzo de 2020 | 31 de diciembre de 2019 |
|--|---------------------|-------------------------|
| ACTIVOS | | |
| Activos no corrientes | | |
| Inmovilizado material | 12.557.959 | 12.670.706 |
| Activos intangibles | 882.431 | 1.009.244 |
| Inversiones Inmobiliarias | 141.431 | 140.928 |
| Activo por derecho de uso | 57.969 | 61.725 |
| Inversiones en empresas asociadas y con control conjunto | 57.149 | 63.783 |
| Otros activos financieros | 93.767 | 80.123 |
| Activos por impuestos diferidos | 108.535 | 106.929 |
| Otras cuentas a cobrar | 4.586 | 4.363 |
| | 13.903.827 | 14.137.801 |
| Activos corrientes | | |
| Existencias | 6.987 | 6.841 |
| Clientes y otras cuentas a cobrar | 281.496 | 505.304 |
| Efectivo y equivalentes al efectivo | 1.083.016 | 240.597 |
| | 1.371.499 | 752.742 |
| Total activos | 15.275.326 | 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 | 3.961.268 | 3.938.336 |
| Diferencias de conversión acumuladas | -141.250 | -21.575 |
| Otras reservas | -112.081 | -111.827 |
| Participaciones no dominantes | -26.450 | -23.926 |
| | 6.282.355 | 6.381.876 |
| Pasivos | | |
| Pasivos no corrientes | | |
| Deuda financiera | 5.608.646 | 5.675.036 |
| Instrumentos financieros derivados | 104.766 | 95.672 |
| Subvenciones | 453.163 | 461.690 |
| Prestaciones a los empleados | 29.995 | 44.639 |
| Provisiones para otros pasivos y gastos | 76.205 | 77.267 |
| Pasivos por impuestos diferidos | 61.944 | 58.386 |
| Otros pasivos a largo plazo | 15.159 | 15.462 |
| | 6.349.878 | 6.428.152 |
| Pasivos corrientes | | |
| Deuda financiera | 1.876.035 | 1.238.403 |
| Instrumentos financieros derivados | 31.467 | 31.662 |
| Proveedores y otras cuentas a pagar | 604.710 | 679.879 |
| Pasivos por impuesto corriente | 14.124 | 10.165 |
| Subvenciones | 34.976 | 35.652 |
| Provisiones para otros pasivos y gastos | 81.781 | 84.754 |
| | 2.643.093 | 2.080.515 |
| Total pasivos | 8.992.971 | 8.508.667 |
| Total patrimonio neto y pasivos | 15.275.326 | 14.890.543 |

ANEXO I: Estados financieros intermedios consolidados

Cuenta de resultados intermedia consolidada del período de 3 meses terminado el 31 de marzo de 2020 y 2019

| Miles de euros | 31 de marzo de 2020 | 31 de marzo de 2019 |
|---|---------------------|---------------------|
| Actividades continuadas | | |
| Ingresos ordinarios | 769.034 | 890.186 |
| Otros ingresos de explotación | 2.053 | 2.638 |
| Trabajos realizados por la empresa para su activo | 1.627 | 1.329 |
| Aprovisionamientos | -42.279 | -42.911 |
| Gastos de personal | -123.449 | -111.913 |
| Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales | -4.512 | -2.914 |
| Otros gastos de explotación | -358.684 | -353.590 |
| Amortización del inmovilizado | -201.616 | -197.981 |
| Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras | 9.226 | 9.177 |
| Excesos de provisiones | 120 | 163 |
| Deterioro de inmovilizado | 0 | 0 |
| Resultado por enajenaciones de inmovilizado | -76 | -809 |
| Otras ganancias / (pérdidas) – netas | -1.827 | 1.544 |
| Resultado de explotación | 49.617 | 194.919 |
| Ingresos financieros | 1.265 | 1.295 |
| Gastos financieros | -26.008 | -27.626 |
| Otros ingresos/(gastos) financieros - netos | -5.345 | 3.387 |
| Gastos financieros – netos | -30.088 | -22.944 |
| Participación en el resultado de asociadas | 5.507 | 5.397 |
| Resultado antes de impuestos | 25.036 | 177.372 |
| Impuesto sobre las ganancias | -10.336 | -43.021 |
| Resultado del período consolidado | 14.700 | 134.351 |
| Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes | -8.364 | -2.036 |
| Resultado del ejercicio atribuible a los accionistas de la dominante | 23.064 | 136.387 |
| Resultados por acción (Euros por acción) | | |
| Resultados básicos por acción para el resultado del ejercicio | 0,15 | 0,91 |
| Resultados diluidos por acción para el resultado del ejercicio | 0,15 | 0,91 |

ANEXO I: Estados financieros intermedios consolidados

Estado de flujos de efectivo intermedio consolidado del período de 3 meses terminado el 31 de marzo de 2020 y 31 de marzo de 2019

| Miles de euros | 31 de marzo de 2020 | 31 de marzo de 2019 |
|--|---------------------|---------------------|
| Resultado antes de impuestos | 25.036 | 177.372 |
| Ajustes por: | 218.722 | 216.278 |
| Depreciación y amortización | 201.616 | 197.981 |
| Correcciones valorativas por deterioro | 4.512 | 2.914 |
| Variación de provisiones | -1.677 | 6.927 |
| Imputación de subvenciones | -9.226 | -9.177 |
| (Beneficio)/pérdida por bajas de inmovilizado | 76 | 809 |
| Correcciones valorativas por deterioro de instrumentos financieros | 450 | -402 |
| Ingresos financieros | -1.265 | -1.295 |
| Gastos financieros | 20.118 | 21.697 |
| Diferencias de cambio | 4.895 | -2.391 |
| Gastos financieros liquidación de derivados financieros | 5.890 | 5.929 |
| Variación de valor razonable en instrumentos financieros | - | -594 |
| Otros Ingresos y gastos | -1.160 | -723 |
| Participación en beneficios (pérdidas) de sociedades puestas en equivalencia | -5.507 | -5.397 |
| Variaciones en capital circulante: | 268.751 | 214.618 |
| Existencias | -153 | 123 |
| Deudores y otras cuentas a cobrar | 215.652 | 71.196 |
| Otros activos corrientes | 92 | -24 |
| Acreedores y otras cuentas a pagar | 68.623 | 157.773 |
| Otros pasivos corrientes | -15.339 | -13.499 |
| Otros activos y pasivos no corrientes | -124 | -951 |
| Otro efectivo generado por las operaciones | -25.671 | -25.314 |
| Intereses pagados | -22.972 | -23.232 |
| Cobros de intereses | 799 | 29 |
| Impuestos cobrados (pagados) | -3.268 | -1.564 |
| Otros cobros (pagos) | -230 | -547 |
| Efectivo neto generado por actividades de explotación | 486.838 | 582.954 |
| Flujos de efectivo de actividades de inversión | | |
| Adquisiciones de inmovilizado material | -209.093 | -159.288 |
| Adquisiciones de activos intangibles | -8.188 | -6.259 |
| Adquisiciones de inversiones inmobiliarias | -7 | -2.626 |
| Pagos por adquisiciones de otros activos financieros | -14.107 | -6.046 |
| Cobros por desinversiones/préstamos a Empresas del grupo y asociadas | - | 918 |
| Cobros por desinversiones de inmovilizado material | - | 85 |
| Cobros otros activos financieros | 13 | 725 |
| Dividendos recibidos | - | 2.218 |
| Efectivo neto utilizado en actividades de inversión | -231.382 | -170.273 |

ANEXO I: Estados financieros intermedios consolidados

Estado de flujos de efectivo intermedio consolidado del período de 3 meses terminado el 31 de marzo de 2020 y 31 de marzo de 2019 (continuación)

| Miles de euros | 31 de marzo de 2020 | 31 de marzo de 2019 |
|---|---------------------|---------------------|
| Flujos de efectivo de actividades de financiación | | |
| Cobros de subvenciones | - | 522 |
| Emisión de deudas | 846.751 | - |
| Otros cobros | 3.133 | 19.981 |
| Devoluciones de deudas con entidades de crédito | - | -9.169 |
| Devoluciones de financiación del Grupo | -249.361 | -249.361 |
| Pagos de pasivos por arrendamientos | -1.942 | - |
| Otros pagos | -4.196 | -6.905 |
| Efectivo neto utilizado en actividades de financiación | 594.385 | -244.932 |
| Efecto de las variaciones de los tipos de cambio | -7.422 | 797 |
| (Disminución)/aumento neto de efectivo y equivalentes al efectivo | 842.419 | 168.546 |
| Efectivo, equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio | 240.597 | 651.380 |
| Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio | 1.083.016 | 819.926 |

ANEXO II: Resumen de comunicaciones remitidas a la Comisión Nacional del Mercado de Valores en 1T 2020

| Registro | Fecha | Tipo de hecho | Descripción |
|----------|------------|---|--|
| 32 | 25/02/2020 | Información Privilegiada sobre Resultados y sobre Planes Estratégicos | Presentación de resultados 2019 y estimaciones para el año 2020 |
| 33 | 25/02/2020 | Información Privilegiada sobre Planes Estratégicos y Previsiones | La Sociedad comunica la revisión de la previsión de tráfico de pasajeros para el año 2020 |
| 118 | 26/03/2020 | Información Privilegiada sobre Negocio y Situación Financiera | Comunicación de efectos Covid-19 en la Compañía |
| 133 | 31/03/2020 | Información Privilegiada sobre Calificaciones Crediticias | La Sociedad comunica la calificación crediticia otorgada por la agencia de calificación Moody's Investors Service |
| 165 | 21/02/2020 | Otra Información Relevante | Convocatoria presentación resultados 2019 |
| 271 | 25/02/2020 | Otra Información Relevante - Informes financieros semestrales y de auditoría / revisiones limitadas | La Sociedad remite información financiera del segundo semestre de 2019 |
| 275 | 25/02/2020 | Otra información relevante - Sobre negocio y situación financiera | Propuesta dividendo correspondiente al ejercicio 2019 |
| 278 | 25/02/2020 | Otra Información Relevante - Informe anual de gobierno corporativo | La Sociedad remite el Informe Anual de Gobierno Corporativo del ejercicio 2019 |
| 280 | 25/02/2020 | 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 | Otra Información Regulada y Corporativa | La Sociedad comunica la aprobación de la convocatoria de la Junta General de Accionistas |
| 281 | 25/02/2020 | Otra Información Relevante - Convocatoria de Junta o Asamblea | La Sociedad comunica la aprobación de la convocatoria de la Junta General de Accionistas |
| 418 | 27/02/2020 | Otra Información Regulada y Corporativa | La Sociedad comunica la convocatoria de la Junta General de Accionistas |
| 418 | 27/02/2020 | Otra Información Relevante - Convocatoria de Junta o Asamblea | La Sociedad comunica la convocatoria de la Junta General de Accionistas |
| 905 | 12/03/2020 | Otra Información Regulada y Corporativa | 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 |
| 905 | 12/03/2020 | Otra Información Relevante - 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 | Otra Información Relevante | Se adjunta nota de prensa sobre tráfico |
| 1137 | 23/03/2020 | Otra Información Relevante | Se adjunta nota de prensa sobre reorganización de instalaciones en la red de aeropuertos |
| 1159 | 24/03/2020 | Otra Información Regulada y Corporativa | La compañía comunica que el Consejo de Administración de Aena ha acordado la desconvocatoria de la Junta General de Accionistas |
| 1159 | 24/03/2020 | Otra Información Relevante - 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 |