

Presentación de Resultados

Correspondiente al primer semestre de 2020

29 de julio de 2020



Disclaimer

En este informe se muestran los datos más significativos de Aena S.M.E., S.A. y Sociedades dependientes ("Aena" o "la Compañía") y de su gestión a lo largo del primer semestre de 2020, incluyendo la información más relevante de todas las áreas de negocio, las principales cifras y las líneas de actuación que han guiado la gestión de la Compañía.

La Presentación se ha preparado:

- (i) Únicamente para su uso durante la presentación de los resultados financieros del primer semestre de 2020; en este sentido, la Presentación no constituye una oferta ni una invitación: (a) a comprar o suscribir acciones, de conformidad con las disposiciones de la Ley 24/1988, de 28 de julio (con sus modificaciones y reformulaciones), sobre el mercado de valores y sus reglamentos de aplicación; o (b) a comprar, vender o intercambiar, ni a solicitar una oferta de compra, venta o intercambio de valores, ni a solicitar cualquier voto o autorización, en cualquier otra jurisdicción; ni se debe interpretar en este sentido.
- (ii) Para fines informativos, dado que la información que contiene es puramente explicativa; a tal fin, se debe indicar que la información y cualquier opinión o afirmación realizada en la Presentación (incluida la información y las afirmaciones sobre previsiones, como se definen a continuación) (en lo sucesivo, la «Información») no ha sido objeto de revisión ni verificación por parte de ningún tercero independiente ni ningún auditor de la Sociedad, y determinada información financiera y estadística de esta Presentación está sujeta a ajustes de redondeo. En consecuencia, ni la Sociedad, ni sus consejeros, directivos, empleados, o cualquiera de sus filiales u otras empresas del grupo de la Sociedad:
 - (a) Ofrecen ninguna garantía, expresa o implícita, en lo referente a la imparcialidad, precisión, integridad o corrección de la Información.
 - (b) Asumen ningún tipo de responsabilidad, ya sea por negligencia o por cualquier otro motivo, por todo daño o pérdida que surja de cualquier uso de la Presentación, su contenido o cualquiera Información que contenga.

La Presentación contiene información y afirmaciones sobre previsiones acerca de la Sociedad y su grupo (la «Información y Afirmaciones sobre Previsiones»); dicha Información y Afirmaciones sobre Previsiones (que, por lo general, se identifica mediante las palabras «espera», «anticipa», «prevé», «considera», «estima», «pretende», «constata» o expresiones similares, entre otras) puede incluir afirmaciones sobre expectativas o previsiones de la Sociedad, así como suposiciones, estimaciones o afirmaciones acerca de operaciones futuras, resultados futuros, datos económicos futuros y otras condiciones como el desarrollo de su actividad, tendencias en el sector de actividad, gastos de capital futuros, y adquisiciones y riesgos regulatorios. No obstante, es importante tener en cuenta que la Información y Afirmaciones sobre Previsiones:

- (i) No es una garantía de expectativas, resultados futuros, operaciones, gastos de capital, precios, márgenes, tipos de cambio u otros datos o acontecimientos.
- (ii) Está sujeta a incertidumbres y riesgos materiales y de diversa índole (incluidos, entre otros, los descritos en las presentaciones que la Sociedad realice ante la Comisión Nacional del Mercado de Valores de España), cambios y otros factores que pueden escapar del control de la Sociedad o pueden ser difíciles de prever, lo que podría condicionar y provocar que los resultados fueran diferentes (total o parcialmente) de los contemplados en la Información y Afirmaciones sobre Previsiones.

También se debe tener en cuenta que, excepto cuando lo exija la legislación vigente, la Sociedad no se compromete a actualizar la Información y Afirmaciones sobre Previsiones si los hechos no son exactamente como se describen o, por cualquier acontecimiento o circunstancia que se pueda producir después de la fecha de la Presentación, incluso aunque tales acontecimientos o circunstancias permitan determinar claramente que la Información y Afirmaciones sobre Previsiones no se materializará o bien hagan que dicha Información y Afirmaciones sobre Previsiones sea inexacta, incompleta o incorrecta.

Índice

I. Aspectos clave

II. Perspectivas para el año 2020

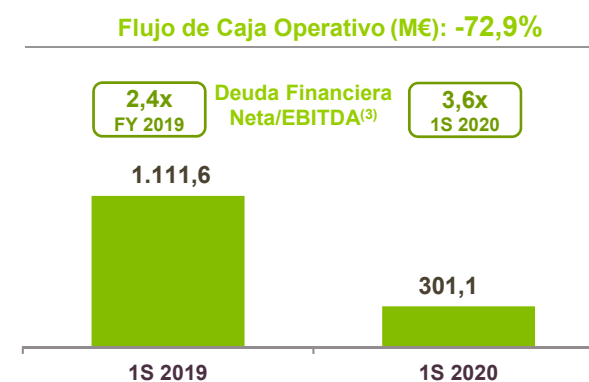
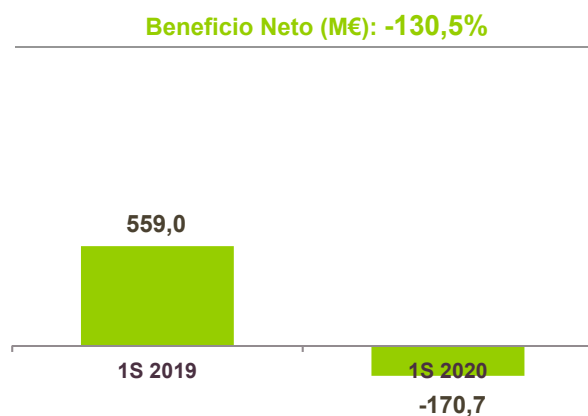
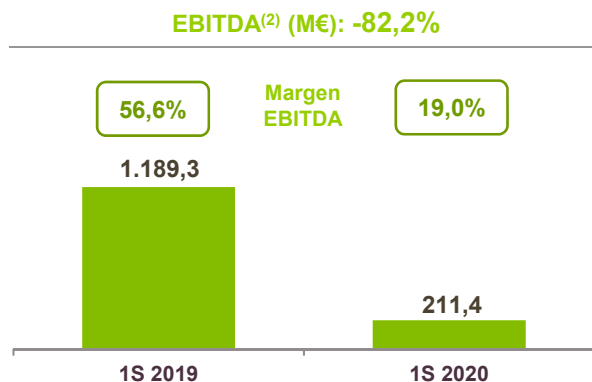
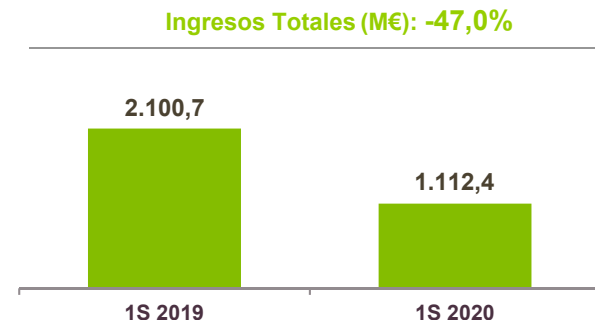
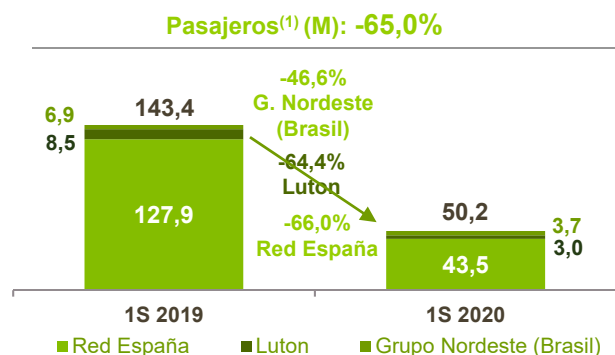
III. Evolución del negocio

IV. Resultados financieros

V. Apéndices



I. Aspectos clave: Evolución semestral



(1) Pasajeros totales en la red de aeropuertos en España, en el aeropuerto de Luton y en los seis aeropuertos del Grupo Aeroportuario del Nordeste en Brasil. No se incluye el tráfico de aeropuertos de asociadas que no consolidan contablemente.

(2) EBITDA reportado

(3) Deuda financiera neta contable calculada como: Deuda Financiera (corriente y no corriente) menos Efectivo y equivalentes al efectivo, total consolidada.

I. Aspectos clave: Impactos de la Covid-19 y medidas adoptadas



Tráfico: El tráfico de pasajeros (incluyendo la red de aeropuertos en España, el aeropuerto de Luton y los seis aeropuertos del Grupo Nordeste de Brasil) ha disminuido hasta los 50,2 millones (-65,0%). En los aeropuertos de la red en España el descenso es del -66,0% (hasta 43,5 millones de pasajeros), el aeropuerto de Luton registra una caída similar (-64,4%) mientras que el grupo aeroportuario del Nordeste en Brasil muestra una disminución del -46,6%.



Ingresos: Los Ingresos de Explotación consolidados se han reducido en -988,3 M€ (-47,0%) frente al mismo periodo de 2019:

Los **ingresos aeroportuarios** registran una bajada de -796,0 M€ (-59,8%).

Los **ingresos comerciales e inmobiliarios** disminuyen en -124,4 M€ (-20,5%).

En aplicación de la NIIF 16 (arrendamientos) se han registrado contablemente los ingresos por las Rentas Mínimas Anuales Garantizadas (RMGA) correspondientes al periodo del estado de alarma, que transcurre entre el 15 de marzo y el 20 de junio, que ascienden a 198,6 M€, dado que existe un derecho contractual a percibir esas rentas por parte de Aena. Estas rentas formarán parte de las negociaciones contractuales que está previsto mantener con cada uno de los operadores comerciales, según se explica en la diapositiva 7.

Como consecuencia de esto:

Tiendas DF+DP: +9,3 M€, **Restauración:** +2,3 M€, **tiendas** -8,1 M€ y **publicidad** -6,4 M€, por el efecto anteriormente mencionado de las RMGA ya que no ha habido ingresos ya que las Tiendas DF+DP se han mantenido cerradas y el resto de líneas han tenido mínimos puntos de venta abiertos.

Por otra parte, en aquellas actividades no sujetas a RMGA se han producido los siguientes descensos:

Alquiler de vehículos: -37,1 M€ que incluyen una exención de rentas fijas por importe de 18,7 M€.

Aparcamiento de vehículos: -47,6 M€ por el descenso en el tráfico de pasajeros y **Servicios VIP:** -21,9 M€ debido a que la totalidad de salas y centros de negocios han permanecido cerrados durante el estado de alarma.

I. Aspectos clave: Impactos de la Covid-19 y medidas adoptadas



Plan de ahorro de costes: eliminación de gastos y paralización de nuevas contrataciones no esenciales. Se estimaba una reducción de la salida de caja media mensual de 43 millones de euros aproximadamente. El ahorro real ha ascendido a 157,1 millones de euros durante el segundo trimestre de 2020.



Inversiones: Aena paralizó temporalmente su programa de inversiones, que suponía una reducción mensual de las salidas de caja promedio de aproximadamente 52 millones de euros. El ahorro real ha ascendido a 175 millones de euros durante el segundo trimestre de 2020. Durante el mes de junio, dada la mayor visibilidad de una progresiva reactivación del tráfico, se reinició la ejecución del plan de inversiones de 2020. Como consecuencia, el importe de inversión que se estima ejecutar en 2020, asciende a 352,0 millones de euros, de los que al 30 de junio de 2020 se han ejecutado 107,6 millones de euros.



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



Otras medidas asociadas a la Covid-19: al objeto de colaborar con las empresas que prestan servicios en los aeropuertos, clientes y arrendatarios que ante la situación generada por la COVID-19 se enfrentan a tensiones de liquidez, Aena aprobó a finales de abril el aplazamiento extraordinario de pagos por un periodo de seis meses sujeto a determinadas condiciones, aplicable a los importes facturados desde la fecha del decreto del estado de alarma, 14 de marzo de 2020 y durante un periodo de 3 meses que finalizó el 14 de junio de 2020.

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

I. Aspectos clave: Impactos de la Covid-19 y medidas adoptadas



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

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

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

I. Aspectos clave: Impactos de la Covid-19 y medidas adoptadas



Financiación adicional: durante este semestre Aena firmó préstamos por un importe total de 2.325,6 millones de euros con varias entidades financieras, elevando la disponibilidad de caja y facilidades crediticias a 30 de junio de 2020 hasta un total de 2.894 millones de euros, a los que se añade la posibilidad de realizar emisiones a través del programa de Euro Commercial Paper (ECP) de hasta 900 millones de euros de los que, al final del primer semestre, se encuentran disponibles 525 millones de euros.



Junta General de Accionistas: El Consejo de Administración, celebrado el pasado 30 de junio, convocó la Junta General Ordinaria de Accionistas cuya celebración está prevista para el día 29 de octubre.



Propuesta de reparto de dividendos: en el citado Consejo de Administración se ha propuesto la no distribución del dividendo correspondiente a los resultados del ejercicio 2019 y la aplicación a reservas voluntarias del importe inicialmente previsto.

I. Aspectos clave: Impactos de la Covid-19 y medidas adoptadas



Test de deterioro: En cumplimiento de la normativa contable (NIC 36), a 30 de junio de 2020 Aena ha llevado a cabo valoraciones de sus activos para determinar si se produce algún deterioro como consecuencia de las circunstancias generadas por la Covid-19 y su impacto en la actividad. Las conclusiones de este análisis son las siguientes:

- La actividad aeroportuaria (aeronáutica + comercial) en la red de aeropuertos en España no sufre deterioro.
- No se produce deterioro para el aeropuerto de Luton. El contrato de la concesión contempla su reequilibrio, por lo que el conjunto de medidas a adoptar se han reflejado en el citado análisis.
- Se ha registrado un deterioro del activo del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM) por importe de 47,7 millones de euros impactando en la cuenta de pérdidas y ganancias. No se han contemplado las medidas de reequilibrio de la concesión hasta que se determinen y acuerden las mismas.
- Para el activo de Brasil (Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil) se ha registrado un deterioro por importe de 72,9 millones de euros. No se han contemplado las medidas de reequilibrio de la concesión hasta que se determinen y acuerden las mismas.
- Para los activos en Colombia (SACSA y Aerocali) se ha registrado un deterioro por importe de 3,5 millones de euros.

Estos deterioros suponen unas pérdidas netas adicionales a 30 de junio de 2020 por importe de 123,0 millones de euros sin que los mismos tengan un impacto en caja.

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

Las principales hipótesis utilizadas para la valoración a efectos de los test de deterioro se encuentran en la Nota 7 de la Memoria de los Estados Financieros Consolidados a 30 de junio de 2020.

I. Aspectos clave: Impactos de la Covid-19 y medidas adoptadas. Aeropuerto de Luton



Tráfico: Al cierre del primer semestre, el tráfico se ha situado en 3,0 millones de pasajeros, lo que supone un caída interanual del -64,4%.



Medidas adoptadas:

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

I. Aspectos clave: Impactos de la Covid-19 y medidas adoptadas. Grupo Aeroportuario del Nordeste (Brasil)



Tráfico: Al cierre del primer semestre, el tráfico se ha situado en 3,7 millones de pasajeros, lo que supone un caída interanual del -46,6%.



Medidas adoptadas:

- Reducción significativa de los horarios de apertura en coordinación con las aerolíneas y las autoridades reguladoras.
- Revisión de los contratos de servicios exteriores, cuya actividad está en gran medida externalizada (mantenimiento, seguridad y vigilancia, servicio de extinción de incendios, limpieza, handling, entre otros).
- Solicitud al regulador, ANAC, de la ampliación de los plazos de presentación de proyectos y ejecución de inversiones requeridas por el contrato de concesión. Dichos plazos han sido suspendidos por ANAC y los nuevos serán definidos una vez que sea posible una planificación fiable del reinicio de las operaciones.
- Acogimiento a las medidas de alivio de la liquidez establecidas por las autoridades a consecuencia de la declaración del estado de Calamidad Pública, consistentes principalmente en el diferimiento del pago de las cotizaciones patronales (Contribuição Previdenciária Patronal) e impuestos indirectos federales.
- Negociación de condiciones especiales de pago con las aerolíneas, y concesión a clientes comerciales e inmobiliarios de descuentos en las rentas mínimas.
- ANB no ha necesitado recurrir a financiación externa y se estima que dispondrá de caja suficiente para atender sus compromisos hasta que los efectos de la epidemia sobre la actividad remitan durante los próximos meses. La Sociedad disponía de 109 millones de BRL (19,3 millones de euros) de caja y equivalentes al 30 de junio, frente a 116 millones de BRL (20,4 millones de euros) al 31 de marzo.
- Se está preparando la solicitud de revisión extraordinaria para restaurar el equilibrio económico-financiero del contrato de concesión como consecuencia del mencionado evento de fuerza mayor.

Índice

I. Aspectos clave

II. Perspectivas para el año 2020

III. Evolución del negocio

IV. Resultados financieros

V. Apéndices



II. Perspectivas para el año 2020: Expectativas de evolución futura del tráfico



La expectativa de la evolución del tráfico en el actual contexto provocado por la crisis de la Covid-19 resulta compleja debido a la dificultad de la cuantificación de los diferentes impactos (económicos, operativos, sanitarios, sociológicos, etc.)

Diversos organismos aeronáuticos internacionales (Eurocontrol, IATA, OACI, ACI) estiman que el descenso en el número de pasajeros en Europa se situaría entre el -45% y el -70%.

En concreto, en estos escenarios se estima que el descenso de tráfico de pasajeros en **España en 2020** estaría entre un -57% y un -67% en sus escenarios alto y pesimista. En concreto, IATA ha estimado un descenso de tráfico para España en 2020 del orden de un -59%.

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

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

II. Perspectivas para el año 2020: Otros aspectos relevantes



Covenants de la deuda: Aena tiene firmados con BEI, ICO, Unicaja y FMS préstamos por un importe total pendiente a 30 de junio de 2020 de 6.067 millones de euros, que incluyen la obligación de cumplir con las siguientes ratios financieras:

- Deuda Financiera Neta / EBITDA debe ser menor o igual a 7,0x
- EBITDA / Gastos Financieros debe ser mayor o igual a 3,0x.

Estos covenants se revisan cada año en junio y diciembre, teniendo en cuenta los datos de EBITDA y gastos financieros de los últimos 12 meses y la deuda financiera neta a cierre del periodo. A 30 de junio de 2020, las ratios financieras se encuentran dentro del rango permitido, si bien se prevé que a 31 de diciembre 2020 se incumplan. Aena tiene previsto iniciar conversaciones con las entidades financieras para la obtención de una dispensa temporal (waiver) del cumplimiento de dichas ratios.

Tarifas 2021: el inicio del proceso de consultas para la fijación de la tarifa aeronáutica para el año 2021 se ha retrasado hasta el próximo 1 de octubre.

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

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

Índice

- I. Aspectos clave
- II. Perspectivas para el año 2020
- III. Evolución del negocio**
- IV. Resultados financieros
- V. Apéndices

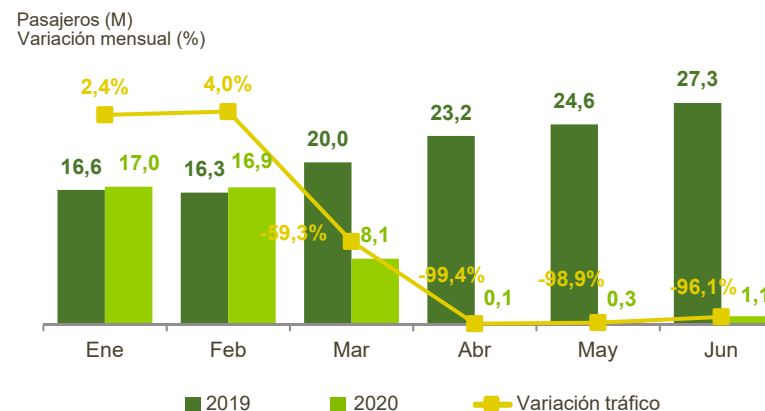


III. Datos de tráfico

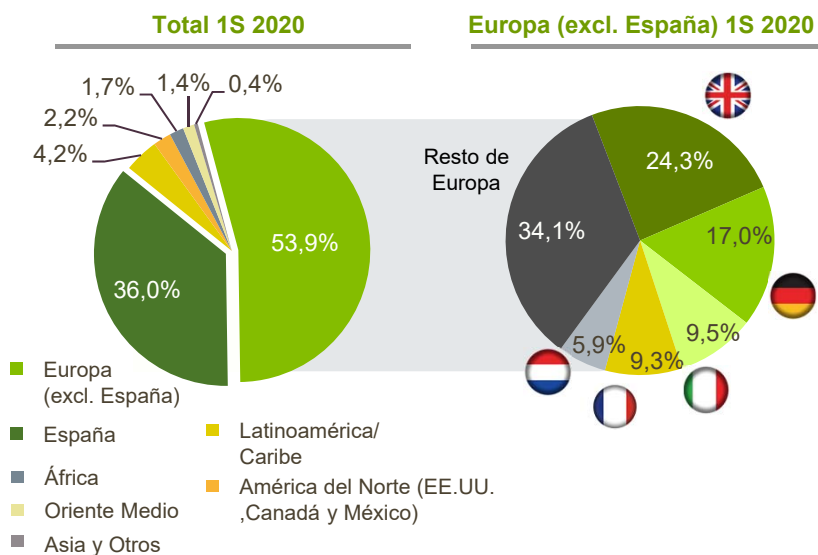
Pasajeros, aeronaves y carga

Red en España	1S 2020	1S 2019	Variación
Pasajeros	43.478.075	127.916.544	-66,0%
Operaciones	488.801	1.125.242	-56,6%
Carga (kg.)	362.225.686	499.561.877	-27,5%
Luton	1S 2020	1S 2019	Variación
Pasajeros	3.029.281	8.518.550	-64,4%
Operaciones	30.187	68.564	-56,0%
Carga (kg.)	17.042.000	17.683.000	-3,6%
Grupo Nordeste (Brasil)	1S 2020	1S 2019	Variación
Pasajeros	3.708.626	6.943.263	-46,6%
Operaciones	40.119	66.151	-39,4%
Carga (kg.)	13.643.000	28.524.000	-52,2%

Evolución mensual del tráfico de pasajeros⁽¹⁾



Distribución del tráfico de pasajeros⁽¹⁾ por mercados



Tráfico de pasajeros⁽¹⁾ por aeropuertos y grupos de aeropuertos

Aeropuertos/Grupos ⁽²⁾	Pasajeros ⁽¹⁾ (M)	Var. (%)	Cuota (%)	% Var. Nacional ⁽³⁾	% Var. Internacional ⁽³⁾
A.S. Madrid-Barajas	11,4	-61,2%	26,1%	-60,9%	-61,4%
J.T. Barcelona-El Prat	8,3	-66,5%	19,1%	-63,6%	-67,7%
Palma de Mallorca	2,4	-80,8%	5,6%	-60,6%	-88,6%
Grupo Canarias	9,6	-56,6%	22,2%	-57,5%	-56,1%
Grupo I	9,5	-70,1%	21,8%	-64,0%	-72,6%
Grupo II	1,9	-69,6%	4,5%	-64,2%	-79,9%
Grupo III	0,3	-62,2%	0,7%	-61,2%	-84,5%
TOTAL	43,5	-66,0%	100,0%	-61,6%	-68,2%

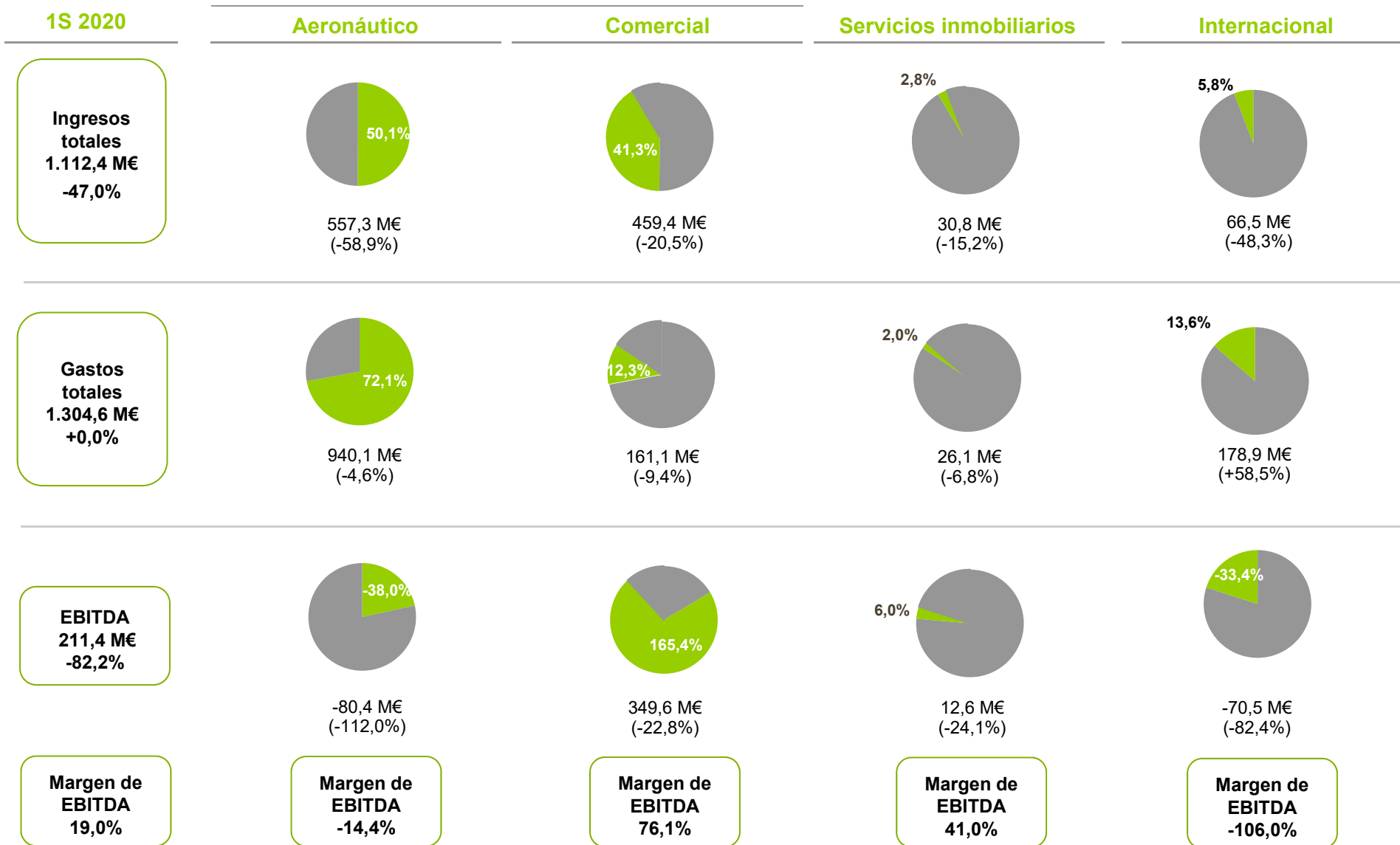
(1) Pasajeros totales en la red de aeropuertos en España.

(2) Grupo Canarias: El Hierro, Fuerteventura, Gran Canaria, La Gomera, La Palma, Lanzarote-César Manrique, Tenerife Norte-C, La Laguna y Tenerife Sur.
 Grupo I: Alicante-Elche, Bilbao, Girona, Ibiza, Málaga-Costa del Sol, Menorca, Sevilla y Valencia.
 Grupo II: A Coruña, Aerop. Int. Región de Murcia, Almería, Asturias, FGL Granada-Jaén, Jerez de la Frontera, Murcia-San Javier, Reus, Santiago-Rosalía de Castro, SB-Santander, Vigo y Zaragoza.
 Grupo III: Albacete, Algeciras-Helipuerto, Badajoz, Burgos, Ceuta-Helipuerto, Córdoba, Huesca-Pirineos, León, Logroño, Madrid-Cuatro Vientos, Melilla, Pamplona, Sabadell, Salamanca, San Sebastián, Son Bonet, Valladolid y Vitoria.

(3) Porcentajes calculados en base al tráfico comercial.

III. Resultados por líneas de actividad⁽¹⁾

Aeropuertos



III. Información Comercial. Ingresos ordinarios

Línea de negocio (Miles de euros)	Ingresos		Variación		RMGA ⁽¹⁾	
	1S 2020	1S 2019	Miles €	%	1S 2020	1S 2019
Tiendas Duty Free	166.505	157.197	9.308	5,9%		
Restauración	99.495	97.169	2.326	2,4%		
Tiendas	44.772	52.877	-8.105	-15,3%		
Aparcamientos	28.858	76.444	-47.586	-62,2%		
Alquiler de Vehículos	33.162	70.252	-37.090	-52,8%		
Publicidad	9.663	16.108	-6.445	-40,0%		
Arrendamientos	13.454	17.163	-3.709	-21,6%		
Servicios VIP ⁽²⁾	14.663	36.574	-21.911	-59,9%		
Resto de ingresos comerciales ⁽³⁾	41.897	47.649	-5.752	-12,1%		
Comercial	452.469	571.433	-118.964	-20,8%	246.418	69.776
Ingreso medio comercial (€) / pasajero	10,41	4,47	5,94	133,0%		

(1) Rentas Mínimas Garantizadas Anuales.

(2) Incluye utilización de salas y zonas no delimitadas y Fast-Track.

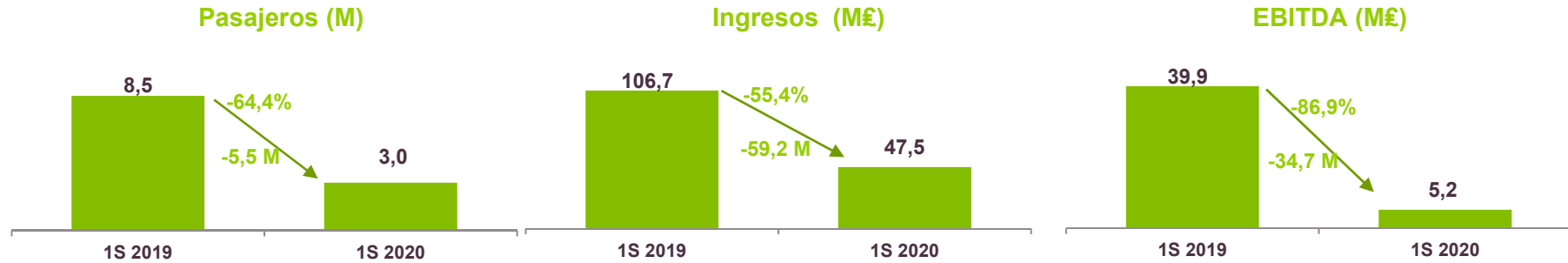
(3) Incluye: Explotaciones Comerciales, Suministros Comerciales, Filmaciones y Grabaciones y Albergue de aeronaves.

- El total de ingresos ordinarios comerciales incluye las rentas mínimas garantizadas (RMGA) devengadas por contrato en las líneas de negocio de: Tiendas Duty Free, Restauración, Tiendas, Publicidad y Explotaciones Comerciales.
- Durante el primer semestre de 2020, el importe registrado en ingresos por rentas mínimas garantizadas (RMGA) representa el 68,0% de los ingresos de líneas con contratos que incorporan dichas cláusulas (18,8% en 1S 2019).

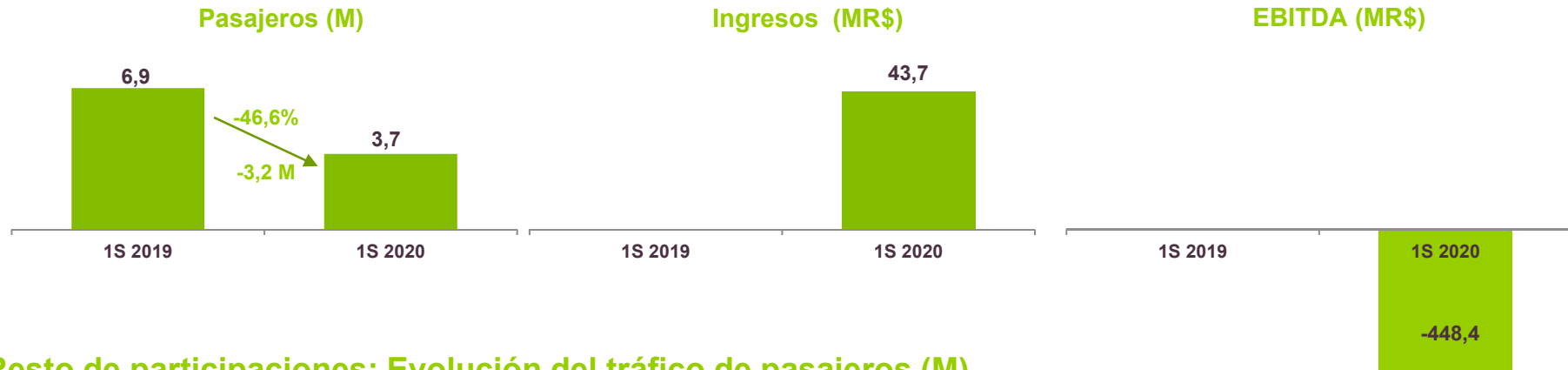
NOTA: Véase explicación de los ingresos comerciales en la diapositiva 5.

III. Participaciones internacionales

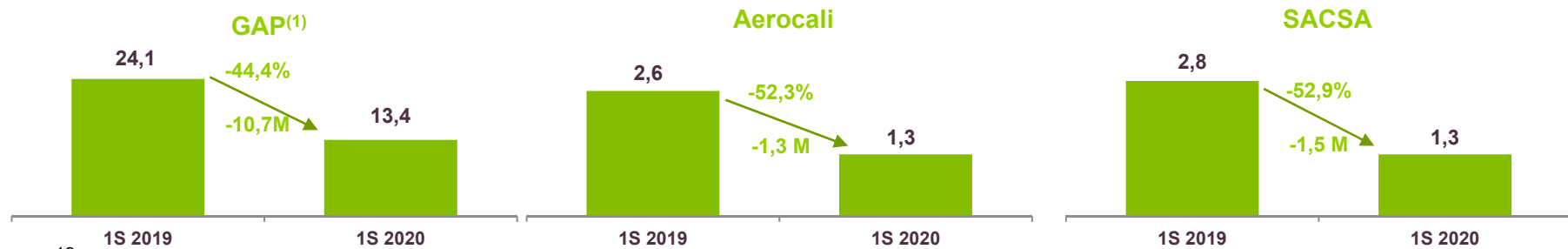
Luton



Grupo Aeroportuario del Nordeste (Brasil)



Resto de participaciones: Evolución del tráfico de pasajeros (M)



¹⁹ (1) Incluye el tráfico de los aeropuertos Sangster Internacional en Montego Bay y Kingston (Jamaica).

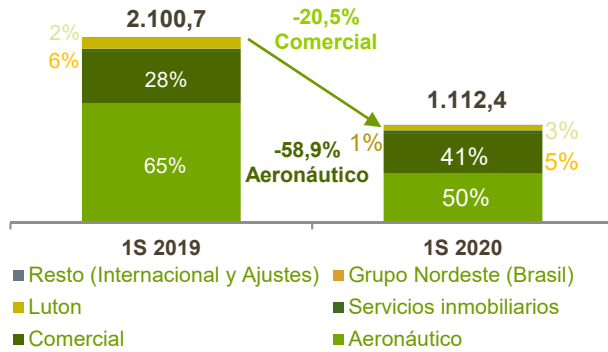
Índice

- I. Aspectos clave
- II. Perspectivas para el año 2020
- III. Evolución del negocio
- IV. Resultados financieros**
- V. Apéndices

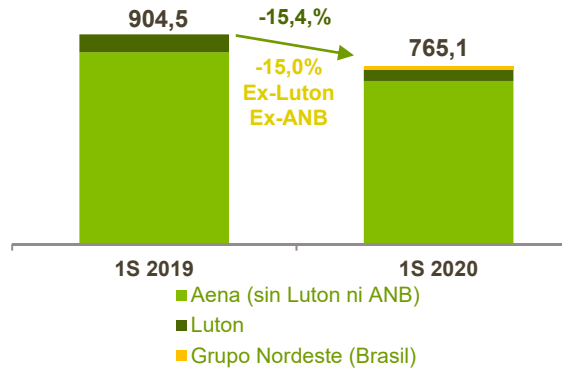


IV. Resultados financieros

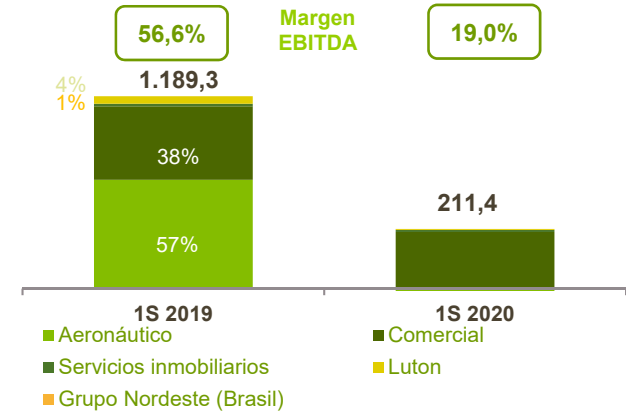
Ingresos Totales (M€): -47,0%



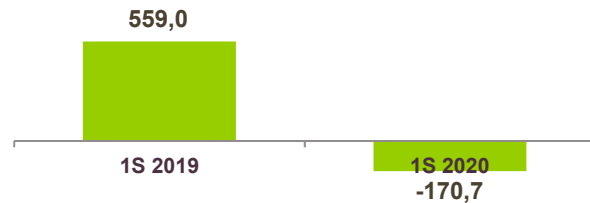
OPEX⁽¹⁾ (M€)



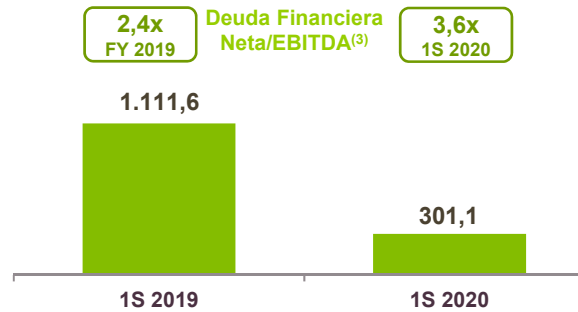
EBITDA⁽²⁾ (M€): -82,2%



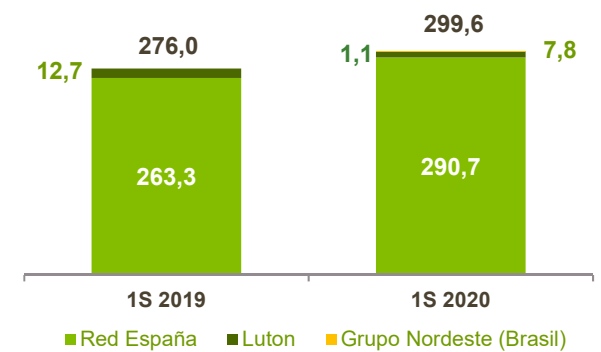
Beneficio Neto (M€): -130,5%



Flujo de Caja Operativo (M€): -72,9%



Inversión pagada (M€): +8,6%



(1) OPEX incluye: Aprovisionamientos, Gastos de Personal y Otros Gastos de Explotación

(2) EBITDA reportado

(3) Deuda financiera neta contable calculada como: Deuda Financiera (corriente y no corriente) menos Efectivo y equivalentes al efectivo, total consolidada.

IV. Cuenta de resultados

M€	1S 2020	1S 2019	Variación	
			M€	%
Ingresos ordinarios	1.085,2	2.073,5	-988,4	-47,7%
Aeropuertos: Aeronáutico	535,1	1.330,9	-795,8	-59,8%
Aeropuertos: Comercial	452,5	571,4	-119,0	-20,8%
Servicios Inmobiliarios	30,2	35,7	-5,5	-15,4%
Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia	1,8	7,9	-6,0	-76,6%
Internacional	66,3	128,4	-62,1	-48,3%
Ajustes ⁽¹⁾	-0,8	-0,9	0,0	-1,5%
Otros ingresos de explotación	27,3	27,2	0,1	0,2%
Total ingresos	1.112,4	2.100,7	-988,3	-47,0%
Aprovisionamientos	-79,5	-85,6	-6,0	-7,1%
Gastos de personal	-237,9	-229,0	8,9	3,9%
Otros gastos de explotación	-447,6	-589,9	-142,3	-24,1%
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	-8,1	-3,1	5,0	164,2%
Deterioros y resultado por enajenaciones de inmovilizado	-121,0	-4,7	116,3	2.475,5%
Otros resultados	-6,9	0,9	-7,8	-897,1%
Amortización del inmovilizado	-403,5	-393,5	10,0	2,5%
Total gastos de explotación	-1.304,6	-1.304,9	-0,3	0,0%
EBITDA reportado	211,4	1.189,3	-977,9	-82,2%
% de Margen (sobre Ingresos Totales)	19,0%	56,6%		
EBIT	-192,1	795,9	-988,0	-124,1%
% de Margen (sobre Ingresos Totales)	-17,3%	37,9%		
Ingresos financieros	1,6	3,1	-1,5	-49,1%
Gastos financieros	-59,3	-70,4	11,1	-15,8%
Otros ingresos /(gastos) financieros netos	-6,9	0,3	-7,2	-2.134,9%
Participación en resultados de asociadas	-2,3	10,9	-13,2	-120,8%
Resultado antes de impuestos	-259,0	739,8	-998,8	-135,0%
Impuesto sobre las ganancias	67,0	-180,7	247,7	-137,1%
Resultado del período consolidado	-192,0	559,1	-751,1	-134,3%
Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes	-21,3	0,1	-21,3	24.537,9%
Resultado del período atribuible a los accionistas de la dominante	-170,7	559,0	-729,7	-130,5%

IV. Estado de Flujos de Efectivo

M€	1S 2020	1S 2019	Variación	
			M€	%
Resultado antes de impuestos	-259,0	739,8	-998,8	-135,0%
Amortización y depreciación	403,5	393,5		
Variaciones en capital circulante	28,5	20,5		
Resultado financiero	183,9	67,0		
Participación en asociadas	2,3	-10,9		
Flujo de intereses	-46,0	-53,2		
Flujo de Impuestos	-12,2	-45,0		
Flujo de actividades de explotación	301,1	1.111,6	-810,5	-72,9%
Adquisición Inmovilizado	-299,6	-276,0		
Operaciones con empresas asociadas	0,0	0,1		
Dividendos recibidos	0,4	4,1		
(Devolución) / Obtención de financiación	1.979,5	-371,5		
Otros flujos de actividades de inversión / financiación / dividendos distribuidos	-28,6	-943,6		
Flujo de Caja por Inversión/Financiación	1.651,7	-1.586,9	3.238,7	-204,1%
Impacto tipo de cambio	-9,2	0,0		
Efectivo, equivalentes al efectivo al inicio del período	240,6	651,4		
(Disminución) / aumento neto de efectivo y equivalentes al efectivo	1.943,6	-475,3	2.418,9	-508,9%
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del período	2.184,2	176,0	2.008,2	1.140,7%

Índice

- I. Aspectos clave
- II. Perspectivas para el año 2020
- III. Evolución del negocio
- IV. Resultados financieros
- V. Apéndices**

V. Apéndice. Otra información financiera. Principales magnitudes. Evolución trimestral

M€	Primer Trimestre			Segundo Trimestre			Total		
	2020	2019	Var.	2020	2019	Var.	2020	2019	Var.
Trafico (miles pasajeros)¹	48.347,0	60.309,3	-19,8%	1.869,0	83.069,1	-97,8%	50.216,0	143.378,4	-65,0%
Trafico red en España (miles pasajeros)	42.015,6	52.808,0	-20,4%	1.462,5	75.108,5	-98,1%	43.478,1	127.916,5	-66,0%
Ingresos Totales	782,0	903,5	-13,4%	330,5	1.197,3	-72,4%	1.112,4	2.100,7	-47,0%
Ingresos Aeronáuticos	484,2	567,9	-14,7%	51,0	763,1	-93,3%	535,1	1.330,9	-59,8%
Ingresos Comerciales	208,9	248,4	-15,9%	243,5	323,0	-24,6%	452,5	571,4	-20,8%
Servicios Inmobiliarios	17,7	16,4	8,3%	12,5	19,3	-35,4%	30,2	35,7	-15,4%
Aeropuerto Inter. Región de Murcia	1,7	1,6	3,0%	0,2	6,2	-97,3%	1,8	7,9	-76,6%
Internacional ²	56,5	56,0	1,0%	9,0	71,7	-87,5%	65,5	127,7	-48,7%
Otros ingresos	13,0	13,3	-1,8%	14,3	14,0	2,1%	27,3	27,2	0,2%
Gastos explotación totales	-732,4	-708,6	3,4%	-572,1	-596,3	-4,1%	-1.304,6	-1.304,9	0,0%
Aprovisionamientos	-42,3	-42,9	-1,5%	-37,2	-42,7	-12,7%	-79,5	-85,6	-7,1%
Personal	-123,5	-111,9	10,3%	-114,5	-117,1	-2,3%	-237,9	-229,0	3,9%
Otros Gastos Explotación ³	-363,2	-356,5	1,9%	-92,5	-236,5	-60,9%	-455,7	-593,0	-23,2%
Amortizaciones	-201,6	-198,0	1,8%	-201,9	-195,5	3,3%	-403,5	-393,5	2,5%
Deterioros y resultado enajenaciones y Otros resultados	-1,9	0,7	-359,3%	-126,0	-4,6	2.663,2%	-127,9	-3,8	3.243,0%
Gastos explotación totales (sin Luton y sin ANB)	-668,1	-657,3	1,6%	-460,6	-539,0	-14,5%	-1.128,7	-1.196,3	-5,6%
Aprovisionamientos	-42,3	-42,9	-1,5%	-37,2	-42,7	-12,7%	-79,5	-85,6	-7,1%
Personal	-110,8	-101,5	9,2%	-107,1	-105,1	1,9%	-217,9	-206,6	5,5%
Otros Gastos Explotación ³	-332,7	-331,9	0,3%	-81,9	-207,1	-60,5%	-414,6	-539,0	-23,1%
Amortizaciones	-180,4	-181,8	-0,7%	-181,3	-179,5	1,0%	-361,7	-361,3	0,1%
Deterioros y resultado enajenaciones y Otros resultados	-1,9	0,7	-359,3%	-53,1	-4,6	1.065,0%	-55,0	-3,8	82,3%
EBITDA	251,2	392,9	-36,1%	-39,8	796,5	-105,0%	211,4	1.189,3	-82,2%
EBITDA (sin Luton y sin ANB)	240,6	374,7	-35,8%	42,3	768,9	-94,5%	282,9	1.143,6	-75,3%
Resultado del período consolidado	23,1	136,4	-83,0%	-193,9	422,5	-145,9%	-170,7	559,0	-130,5%

(1) Total de pasajeros en la red de aeropuertos en España, Luton y los seis aeropuertos del Grupo Nordeste de Brasil.

(2) Neto de Ajuste inter-segmentos.

(3) Neto de pérdidas, deterioros y variaciones de provisiones por operaciones comerciales (-3,1 millones de euros en 1S 2019 y -8,1 millones de euros en 1S 2020)

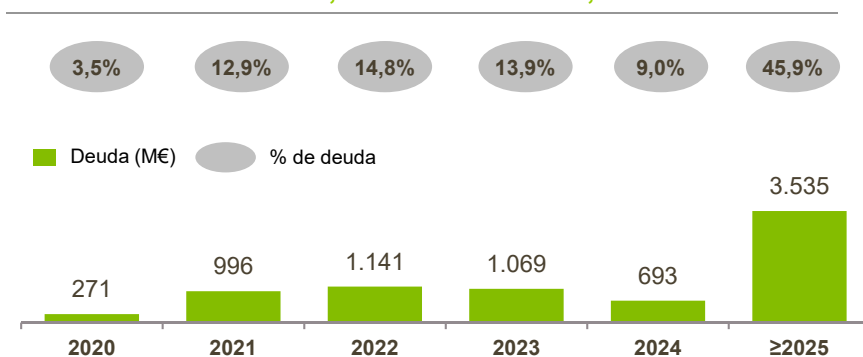
V. Apéndice. Otra información financiera. Balance de situación

M€	1S 2020	FY 2019
Inmovilizado material	12.386,8	12.670,7
Activos intangibles	712,9	1.009,2
Inversiones Inmobiliarias	141,7	140,9
Activos por derechos de uso	54,8	61,7
Inversiones en empresas asociadas y con control conjunto	51,9	63,8
Otro activo no corriente	273,2	191,4
Activos no corrientes	13.621,3	14.137,8
Existencias	7,0	6,8
Clientes y otras cuentas a cobrar	379,2	505,3
Efectivo y equivalentes al efectivo	2.184,2	240,6
Activos corrientes	2.570,4	752,7
Total activos	16.191,7	14.890,5

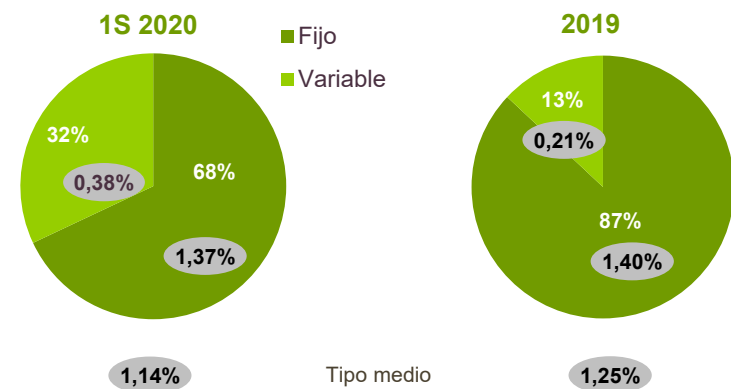
M€	1S 2020	FY 2019
Capital ordinario	1.500,0	1.500,0
Prima de emisión	1.100,9	1.100,9
Ganancias/(pérdidas) acumuladas	3.767,5	3.938,3
Otras reservas	-291,1	-133,4
Participaciones no dominantes	-47,1	-23,9
Total patrimonio neto	6.030,2	6.381,9
Deuda financiera	6.923,1	5.675,0
Provisiones para otros pasivos y gastos	75,7	77,3
Subvenciones	444,6	461,7
Otros pasivos a largo plazo	230,0	214,2
Pasivos no corrientes	7.673,4	6.428,2
Deuda financiera	1.922,8	1.238,4
Provisiones para otros pasivos y gastos	63,5	84,8
Subvenciones	34,2	35,7
Otros pasivos corrientes	467,6	721,7
Pasivos corrientes	2.488,1	2.080,5
Total pasivos	10.161,4	8.508,7
Total patrimonio neto y pasivos	16.191,7	14.890,5

V. Apéndice. Otra información financiera. Deuda Aena S.M.E., S.A.

Calendario de vencimientos de la deuda a largo plazo de Aena⁽¹⁾
 Total: 7.705,8 M€ Vida media: 8,6 años



Distribución de la deuda por régimen y tipo de interés medio del periodo



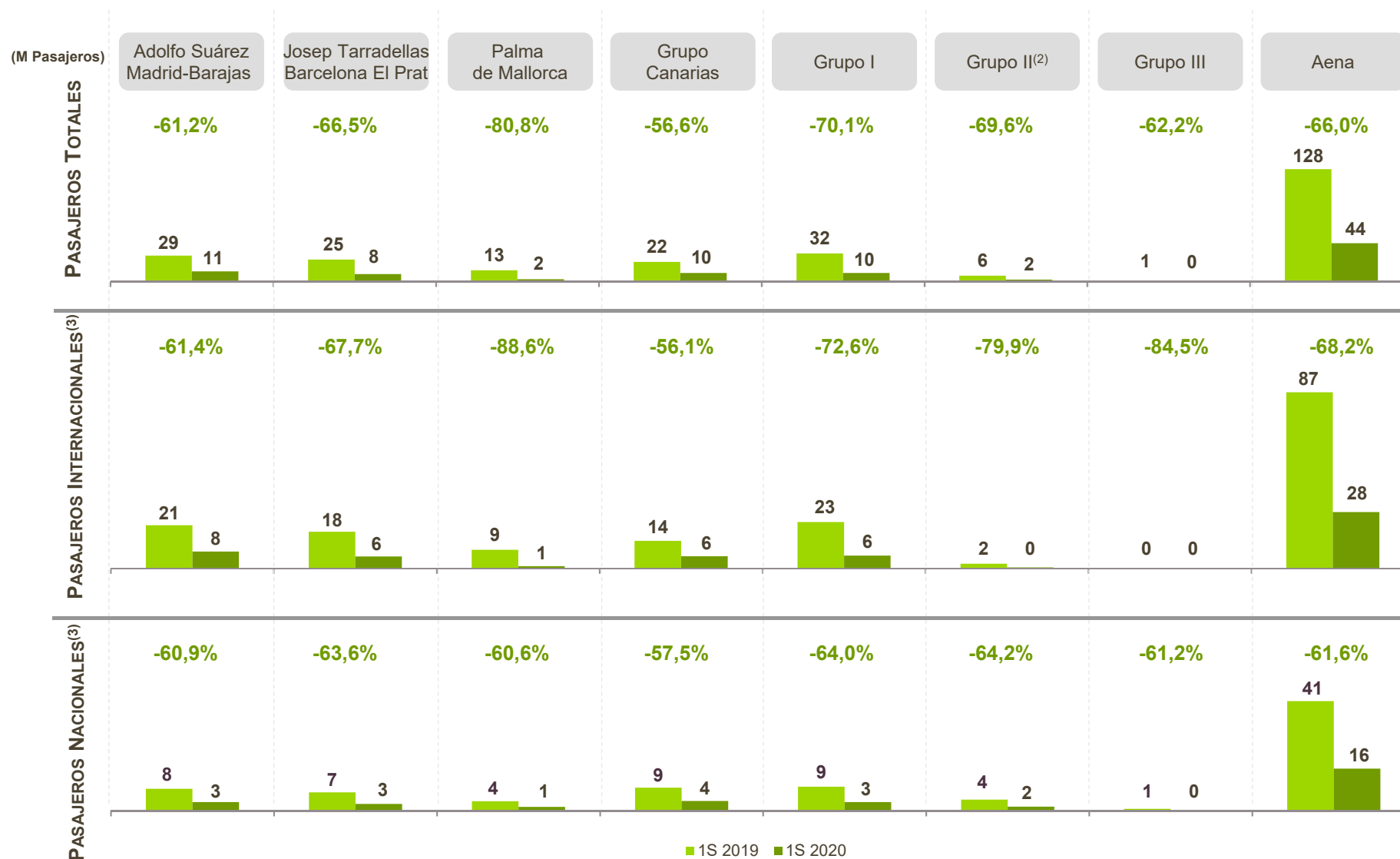
Deuda Financiera Neta (M€)

M€	1S 2020	2019
Deuda financiera bruta	(8.277)	(6.349)
Efectivo y equivalentes	2.094	149
Deuda financiera neta	(6.183)	(6.200)
Deuda financiera neta / EBITDA ⁽²⁾	3,3x	2,3x

(1) A 30 de junio 2020.

(2) Ratio Deuda financiera neta contable / EBITDA.

V. Apéndice. Datos de pasajeros por Grupos de aeropuertos⁽¹⁾. Tráfico 1S 2020 vs 1S 2019



(1) Pasajeros en la red de aeropuertos en España.

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

(3) Tráfico comercial.

V. Apéndice. Información de tráfico. Tráfico por aerolínea (10 principales)

Compañía	Pasajeros ⁽¹⁾ 1S 2020	Pasajeros ⁽¹⁾ 1S 2019	Variación		Cuota (%)	
			%	Pasajeros	1S 2020	1S 2019
Ryanair ⁽²⁾	7.220.413	23.570.983	-69,4%	-16.350.570	16,6%	18,4%
Vueling	6.513.324	19.568.700	-66,7%	-13.055.376	15,0%	15,3%
Iberia	3.854.641	9.875.818	-61,0%	-6.021.177	8,9%	7,7%
Air Europa	3.639.061	9.103.559	-60,0%	-5.464.498	8,4%	7,1%
Easyjet ⁽³⁾	2.412.742	8.319.151	-71,0%	-5.906.409	5,5%	6,5%
Iberia Express	2.126.620	4.813.421	-55,8%	-2.686.801	4,9%	3,8%
Grupo Binter ⁽⁴⁾	1.761.415	3.571.274	-50,7%	-1.809.859	4,1%	2,8%
Air Nostrum	1.745.751	4.276.177	-59,2%	-2.530.426	4,0%	3,3%
Norwegian Air ⁽⁵⁾	1.180.543	4.548.126	-74,0%	-3.367.583	2,7%	3,6%
Jet2.Com	1.055.065	3.301.830	-68,0%	-2.246.765	2,4%	2,6%
Total Top 10	31.509.575	90.949.039	-65,4%	-59.439.464	72,5%	71,1%
Total Pasajeros Bajo Coste⁽⁶⁾	23.484.811	73.490.291	-68,0%	-50.005.480	54,0%	57,5%

(1) Pasajeros totales en la red de aeropuertos en España. Datos provisionales pendientes de publicación definitiva.

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

(3) Incluye Easyjet Switzerland, S.A., Easyjet Airline Co. Ltd. y Easyjet Europe Airline GMBH

(4) Incluye Binter Canarias, Naysa y Canarias Airlines.

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

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

V. Apéndice. Información de tráfico. Tráfico por origen/destino (15 principales)

País	Pasajeros ⁽¹⁾ 1S 2020	Pasajeros 1S 2019	Variación		Cuota (%)	
			%	Pasajeros	1S 2020	1S 2019
España	40.768.882	15.668.003	-61,6%	-25.100.879	36,0%	31,9%
Reino Unido	20.530.127	5.705.736	-72,2%	-14.824.391	13,1%	16,0%
Alemania	13.666.884	3.980.203	-70,9%	-9.686.681	9,2%	10,7%
Italia	7.488.893	2.224.363	-70,3%	-5.264.530	5,1%	5,9%
Francia	6.551.214	2.172.474	-66,8%	-4.378.740	5,0%	5,1%
Holanda	4.120.158	1.372.273	-66,7%	-2.747.885	3,2%	3,2%
Portugal	2.590.083	1.018.754	-60,7%	-1.571.329	2,3%	2,0%
Bélgica	2.961.139	983.564	-66,8%	-1.977.575	2,3%	2,3%
Suiza	2.969.682	919.206	-69,0%	-2.050.476	2,1%	2,3%
Estados Unidos	2.213.014	647.584	-70,7%	-1.565.430	1,5%	1,7%
Suecia	1.804.119	619.171	-65,7%	-1.184.948	1,4%	1,4%
Irlanda	2.129.779	566.045	-73,4%	-1.563.734	1,3%	1,7%
Dinamarca	1.505.724	543.063	-63,9%	-962.661	1,2%	1,2%
Noruega	1.378.736	504.809	-63,4%	-873.927	1,2%	1,1%
Marruecos	1.076.096	456.822	-57,5%	-619.274	1,1%	0,8%
Total Top 15	111.754.530	37.382.070	-66,5%	-74.372.460	86,0%	87,4%
Total resto de mercados	16.162.014	6.096.005	-62,3%	-10.066.009	14,0%	12,6%
Total	127.916.544	43.478.075	-66,0%	-84.438.469	100%	100%

(1) Pasajeros totales en la red de aeropuertos en España. Datos provisionales pendientes de publicación definitiva.

Gracias

Aena registra un resultado neto negativo de 170,7 millones de euros entre enero y junio por el impacto de la crisis de la COVID-19

- El beneficio bruto de explotación (EBITDA⁽¹⁾) se sitúa en 211,4 millones de euros y los ingresos totales consolidados, en 1.112,4 millones
- La liquidez asciende a 2.894 millones de euros, más el programa de Euro Commercial Paper de hasta 900 millones (525 millones disponibles)
- El Consejo de Administración acordó proponer a la Junta de Accionistas la no distribución del dividendo correspondiente a los resultados de 2019 y dedicarlo a reservas voluntarias
- El tráfico de pasajeros en la red de aeropuertos en España cae un 66%, hasta los 43,5 millones
- La recuperación progresiva del tráfico ha supuesto superar la cifra de 3.000 vuelos diarios en algunas jornadas del mes de julio

28 de julio de 2020

El beneficio neto de Aena entre enero y junio de 2020 se ha situado en -170,7 millones de euros, un 130,5% menos que en el mismo periodo de 2019. Este dato refleja el impacto de la crisis de la COVID-19, que ha supuesto restricciones a la movilidad y, como consecuencia, una drástica reducción del tráfico aéreo desde marzo hasta finales de junio.

El número de pasajeros en este semestre ha caído un 66% en España, hasta los 43,5 millones. Si se contabilizan los datos del Aeropuerto de Luton (Londres) y de los seis aeropuertos de Aena Brasil, la cifra de pasajeros asciende a 50,2 millones, un 65% menos que en el mismo semestre de 2019. El descenso del tráfico se materializó en marzo y se agudizó en los meses de abril, mayo y junio, con caídas del 99%. Con el fin del estado de alarma y la apertura de fronteras UE-Schengen, el tráfico se ha ido recuperando en julio hasta alcanzar las 3.000 operaciones en algunas jornadas del mes.

Los ingresos totales consolidados de la compañía han disminuido hasta 1.112,4 millones de euros, lo que supone un descenso del 47,0% respecto al primer semestre de 2019. La reducción de los ingresos aeroportuarios se ha situado en el 58,9%, mientras los ingresos comerciales e inmobiliarios han disminuido un 20,5%, hasta los -124,4 millones de euros. En aplicación de las normas de contabilidad (NIIF 16 - arrendamientos), se han registrado contablemente los ingresos por las Rentas Mínimas Anuales Garantizadas (RMGA) correspondientes al periodo del estado de alarma, que ascienden a 198,6 millones de euros y que formarán parte de las negociaciones que se han establecido con los operadores para mantener el valor de los contratos y, a su vez, adaptarlos al contexto actual.

El beneficio bruto de explotación (EBITDA⁽¹⁾) en este período ha sido de 211,4 millones de euros, lo que supone un descenso del 82,2% respecto a 2019, incluyendo 6 millones de euros de la consolidación de Luton y restando 77,6 millones de euros de Aena Brasil. En aplicación de la normativa contable (NIC 36) se han llevado a cabo, asimismo, análisis para determinar posibles deterioros como consecuencia de la COVID-19 y que afectan al Aeropuerto Internacional Región de Murcia, a los aeropuertos de Brasil y a los activos en Colombia. El importe asciende a 123,0 millones de euros, que no tienen impacto en caja. Se están negociando con las autoridades correspondientes reequilibrios financieros de estas concesiones.

La generación de caja de la compañía (*cash flow*⁽²⁾) ha sido de 301,1 millones de euros, frente a los 1.111,6 millones del primer semestre de 2019. En este mismo periodo, la deuda financiera neta⁽³⁾ de Aena ha disminuido ligeramente hasta los 6.661,7 millones de euros frente a los 6.672,8 millones de euros al cierre de 2019.

Fortalecimiento de la liquidez y control de salida de caja

Aena adoptó en marzo una batería de medidas para asegurar la correcta operatividad de sus servicios y la disponibilidad de liquidez en el corto y medio plazo, centrando los esfuerzos en el reforzamiento de la liquidez. Aena dispone de caja y facilidades crediticias por importe de 2.894 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 se encuentran disponibles 525 millones de euros.

Además, Aena llevó a cabo una reorganización de los aeropuertos, para adaptar la capacidad de las instalaciones al nivel de la operativa; y puso en marcha un plan de adaptación de gastos y paralización de nuevas

contrataciones que ha supuesto un ahorro de 157,1 millones de euros durante el segundo trimestre de 2020. Asimismo, Aena paralizó de manera temporal su programa de inversiones, lo que generó un ahorro en el segundo trimestre de 175 millones de euros.

Por su parte, el Consejo de Administración de Aena, celebrado el pasado 30 de junio, decidió convocar la Junta General Ordinaria de Accionistas el día 29 de octubre y proponer la no distribución del dividendo correspondiente a los resultados del ejercicio 2019 y la aplicación a reservas voluntarias del importe inicialmente previsto.

Recuperación operativa hasta 3.000 operaciones diarias en julio

Los aeropuertos de la red de Aena han comenzado a recuperar tráfico entre finales de junio y principios de julio, en consonancia con el fin de las restricciones a la movilidad en España y con la apertura de fronteras con la Unión Europea y el Espacio Schengen. Las operaciones han ido creciendo de forma paulatina, desde las 1.000 de finales de junio hasta superar las 3.000 operaciones diarias en algunas jornadas de este mes de julio.

En este contexto de progresiva reactivación del tráfico, se reinició también la ejecución del plan de inversiones de 2020. El importe de inversión que se estima ejecutar para este año asciende a 352,0 millones de euros.

Las expectativas de la evolución del tráfico en el contexto provocado por la crisis de la COVID-19 resulta compleja debido a la dificultad de cuantificación de los diferentes impactos (económicos, operativos, sanitarios, sociológicos, etc.). Organismos aeronáuticos internacionales, como Eurocontrol, IATA, OACI o ACI, estiman que el descenso en el número de pasajeros en Europa se situará en una amplia horquilla de entre el 45% y el 70%. IATA, en concreto, considera que el tráfico mundial se irá recuperando progresivamente hasta 2023.

Apoyo al sector: aplazamientos, incentivos y negociaciones

Aena ha negociado, además, otras medidas con las empresas que prestan servicio en los aeropuertos, clientes y arrendatarios, en relación con el impacto de la COVID-19, como el aplazamiento de pagos por un periodo de seis meses o reducciones de rentas de hasta el 75% en los activos inmobiliarios explotados por compañías aéreas, agentes de *handling*, proveedores comerciales, etc. El importe aplazado por diferentes conceptos asciende a 83,6 millones de euros, de los que corresponden a los operadores comerciales 18,6 millones de euros y a las aerolíneas de 65,0 millones de euros.

Por otro lado, con fecha 16 de junio de 2020, el Consejo de Administración de Aena aprobó un esquema de incentivos comerciales diseñados para facilitar la programación de operaciones por parte de las líneas aéreas, con independencia del número de pasajeros que consigan tener en los vuelos que operen. Esta medida supone unos 25 millones de euros bajo la hipótesis de bonificar unas 71.000 operaciones para el periodo julio 2020-marzo 2021.

Además, y con el objetivo de mantener el valor de los contratos comerciales para Aena, se están negociando los mismos. Estas negociaciones podrían contemplar distintas adaptaciones de las condiciones contractuales a la realidad post Covid-19, en relación con las RMGA (incluyendo una eventual minoración de las mismas vinculada a la duración del periodo de alarma), la duración de los contratos, etc. siempre y cuando se mantuviesen los arrendatarios en sus contratos.

Procesos aeroportuarios seguros

Aena está centrada en la recuperación operativa de sus aeropuertos y en garantizar la seguridad de pasajeros y trabajadores, una labor realizada en coordinación con las autoridades sanitarias y del Transporte del Gobierno de España, así como con los Estados Miembros de la UE y las asociaciones internacionales de aeropuertos (ACI) y de aerolíneas (IATA).

Todos los aeropuertos de Aena tienen implementadas ya los protocolos de seguridad de la EASA (Agencia Europea de Seguridad Aérea) y del ECDC (Centro Europeo para el Control y la Prevención de Enfermedades), traspuestas a norma en España. Además, desde el pasado 15 de mayo, el Ministerio de Sanidad, mediante Sanidad Exterior, realiza controles sanitarios de llegada a pasajeros procedentes del extranjero, que se reforzaron con la apertura de fronteras. Para llevar a cabo estos controles, el Ministerio de Sanidad cuenta con el apoyo de Aena. La finalidad última de todas las medidas es la protección y la generación de confianza, para recuperar el tráfico de manera segura y facilitar la movilidad, el turismo y la actividad económica.

(1) *Calculado como Total ingresos menos Total gastos más Amortización del inmovilizado*

(2) *Cash flow calculado como Ebitda ajustado – CAPEX – Intereses pagados – Impuestos pagados.*

(3) *Calculada como Deuda Financiera Corriente más deuda Financiera No Corriente menos Efectivo y Equivalentes al efectivo*