



# Informe de gestión intermedio consolidado

correspondiente al período de 6 meses finalizado el 30 de junio de 2018

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

---

**Webcast / Conference-call:**

Miércoles 25 de julio de 2018

13:00 horas (hora local de Madrid)

<https://edge.media-server.com/m6/p/b6vm8xfi>

**Teléfonos:**

España: +34 914 192 514

Reino Unido: +44 (0) 330 336 9411

EE.UU.: +1 323 794 2423

Código de acceso: 3102583



# 1. Resumen ejecutivo

El primer semestre de 2018 sigue reflejando el positivo desempeño de Aena<sup>1</sup> tanto en términos de actividad como de resultados.

De dicho período, cabe señalar los siguientes aspectos principales:

- En relación al Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) para el período 2017-2021, durante los meses de mayo, junio y julio ha tenido lugar, entre Aena y las asociaciones de compañías aéreas usuarias de los aeropuertos, el proceso de consulta para la fijación de las tarifas aeroportuarias aplicables a partir del 1 de marzo de 2019, según lo establecido en la normativa (Ley 18/2014 y Directiva 2009/12/CE sobre tasas aeroportuarias).

Como resultado de este proceso, el Consejo de Administración de Aena ha aprobado la propuesta tarifaria para 2019, consistente en la congelación del ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) de 2019 respecto al ingreso máximo anual (IMAP) fijado en el DORA en 10,42 euros por pasajero para 2018, como consecuencia de los ajustes que el DORA establece en relación al incentivo por el desempeño de los niveles de calidad y a la estructura de tráfico correspondientes al cierre de 2017.

- En el ámbito operativo, destaca que el tráfico en los aeropuertos gestionados por Aena continúa registrando nuevos records, con un volumen de 128,8 millones de pasajeros (+6,5%) en los primeros seis meses, incluyendo el aeropuerto de Luton.

En los aeropuertos de la red española, el tráfico creció un 6,8%, hasta alcanzar un nuevo record histórico de

121,1 millones de pasajeros, impulsado por la continuidad de los favorables datos del sector turístico y el excelente comportamiento del tráfico nacional. Este crecimiento está en línea con la previsión de tráfico de pasajeros de Aena para el ejercicio 2018, estimada en un aumento del 5,5% (con una variación de  $\pm 1\%$ ) en los aeropuertos de la red de España.

Por lo que se refiere al tráfico internacional, mantiene un crecimiento robusto (+4,7%), si bien se observa una disminución de los pasajeros con origen/destino Reino Unido (-3,2%) afectada, entre otras razones, por la recuperación de destinos turísticos alternativos a España y la devaluación de la libra.

Respecto al tráfico nacional (+11,8%), se ha visto favorecido por la positiva evolución de la economía española y por el aumento de la bonificación estatal al tráfico interislas de un 50% a un 75%, aplicada desde el 28 de junio de 2017.

- La evolución positiva del tráfico en los aeropuertos de Aena ha contribuido al aumento de los ingresos totales hasta 1.965,3 millones de euros (+5,6% respecto al mismo período de 2017<sup>2</sup>), afectados por la reducción del 2,22% de las tarifas aeroportuarias a partir del 1 de marzo de 2017 y del 2,22% desde el 1 de marzo de 2018.
- En la actividad comercial, es relevante señalar que en el mes de mayo iniciaron la actividad de restauración en el Aeropuerto Barcelona-El Prat 36 locales, de los 49 puntos de venta adjudicados en el primer trimestre de 2018. La nueva oferta aumentará la superficie de restauración del aeropuerto de Barcelona un 19% e incorporará

las últimas tendencias gastronómicas.

Los nuevos contratos suponen un incremento estimado de los ingresos de esta línea de actividad en Barcelona, para un año completo y sobre la base de las nuevas rentas mínimas garantizadas anuales, cercano al 30% frente a los ingresos de 2017.

Adicionalmente, se han adjudicado las licitaciones de la renovación de la oferta de restauración del Aeropuerto Málaga-Costa del Sol. Los nuevos espacios ocuparán una superficie total de más de 6.500 m<sup>2</sup>, repartidos en 25 locales entre 12 expedientes, que empezarán a dar servicio en el segundo semestre de 2018. Los nuevos contratos suponen una mejora estimada del 30% en los ingresos de esta actividad en Málaga respecto a 2017 (para un año completo y sobre la base de las nuevas rentas mínimas garantizadas anuales).

- El EBITDA del período ha alcanzado 1.126,5 millones de euros (incluyendo 33,2 millones de euros por efecto de la consolidación de Luton), lo que supone un incremento del 6,8%, debiendo señalar que el período está impactado por la aplicación de la CINIIF 21, de acuerdo con la cual, los impuestos locales anuales (145,8 millones de euros en 2018 y 145,2 millones de euros en 2017) se reconocen en su totalidad al inicio del año, afectando tanto al EBITDA como al resultado antes de impuestos.

En cuanto a la presión al alza de los costes, puesta de manifiesto en los concursos licitados desde finales de 2016, cabe indicar que se ha empezado a dejar notar en la partida de "Otros gastos de explotación" que crece un 7,9%.

<sup>1</sup> Aena S.M.E., S.A. y Sociedades dependientes ("Aena" o "la Compañía")

<sup>2</sup> En este resumen ejecutivo, los porcentajes de variación de las cifras económicas se han calculado tomando como base las cifras en miles de euros.

Los contratos correspondientes a los servicios de seguridad privada adjudicados en el segundo trimestre, para 44 de los 47 aeropuertos licitados, han entrado en vigor en el mes de junio, con la excepción del aeropuerto de Madrid que ha entrado en funcionamiento en el mes de julio. El importe total adjudicado para un período de 2 años asciende a 345,5 millones de euros y los contratos suscritos recogen los requerimientos establecidos en el Documento de Regulación Aeroportuaria 2017-2021 (DORA), así como las condiciones pactadas en la mesa negociadora del Convenio Colectivo Estatal de las empresas de seguridad privada para el periodo 2017-2020, que fue suscrito con fecha 8 de noviembre de 2017.

- ▶ El resultado antes de impuestos ha alcanzado 675,1 millones de euros frente a 603,1 millones de euros en el mismo período del año anterior y el resultado neto del período asciende a 514,5 millones de euros, un 11,6% superior al registrado en el primer semestre de 2017 (460,9 millones de euros).
- ▶ Por lo que se refiere al flujo de caja operativo, se ha situado en 1.009,8 millones de euros al cierre de este período frente a 1.091,9 millones de euros en el mismo período de 2017 (una disminución del 7,5%) afectado por un cobro extraordinario de impuestos en 2017 y por el cambio en el primer semestre de 2018, de la forma de pago de una compañía aérea (de pre-pago a aval). Excluyendo ambos efectos, el flujo de caja operativo habría aumentado un 6,7%.

El ratio de Deuda Financiera Neta a EBITDA (excluyendo Luton), según lo establecido en los contratos de novación de la

deuda para el cálculo de los covenants se mantiene en torno a 2,8x a 30 de junio de 2018 respecto al 31 de diciembre de 2017.

Esta solidez financiera, se ha reflejado en la mejora de la calificación crediticia otorgada a Aena por Moody's con fecha 17 de abril de 2018 que ha sido elevada a "A3" desde "Baa1", manteniendo la perspectiva estable, así como en la confirmación por Fitch Ratings de la calificación crediticia "A" con perspectiva estable, con fecha 14 de mayo de 2018.

- ▶ En relación con la ejecución de las inversiones, el importe pagado en el período ascendió a 274,6 millones de euros (incluyendo 20,6 millones de euros invertidos en el aeropuerto de Luton), lo que representa un aumento de 112,2 millones de euros respecto al mismo período del año anterior, de los cuales 101,8 millones de euros corresponden a pagos de inversión certificada a finales de 2017. Las principales inversiones en la red de aeropuertos en España se centran en seguridad y en mantenimiento de acuerdo con el programa de inversión regulada establecido en el DORA.
- ▶ El Consejo de Administración de Aena aprobó el 29 de mayo el Plan Estratégico 2018-2021, cuyos ejes de actuación se centran en garantizar la capacidad de los aeropuertos y en el cumplimiento de altos estándares de calidad del servicio, en el desarrollo de aeropuertos sostenibles y ciudades aeroportuarias que dinamicen la actividad económica, amplíen la oferta de servicios y promuevan nuevas oportunidades de negocio, en el crecimiento en nuevos mercados que mitiguen los riesgos de

concentración de tráfico mediante la diversificación geográfica, en mantener el liderazgo en la gestión eficiente y rentable de los recursos, así como en adecuar la organización y el talento a los retos futuros.

- ▶ En el marco del Plan Estratégico 2018-2021, el Consejo de Administración de Aena aprobó, también el 29 de mayo, una política de retribución a los accionistas consistente en la distribución como dividendos de un importe equivalente al 80% del beneficio neto individual anual, excluyendo partidas extraordinarias. Esta política se aplicará a la distribución de beneficios de los ejercicios 2018, 2019 y 2020. No obstante, el Consejo de Administración podría modificarla si concurrieran circunstancias excepcionales, en los términos que se detallan en la propia política.
- ▶ El reflejo del desempeño operativo y financiero de Aena en la evolución de la cotización de la acción ha fluctuado durante el primer semestre de 2018, período en el que la acción alcanzó un máximo de 179,5 euros y un mínimo de 155,0 euros, cerrando el período en 155,5 euros (una caída del 8,0%) frente a la evolución del IBEX35 que en el mismo período perdió un 4,2%.

Con posterioridad al 30 de junio de 2018, el Consejo de Administración de Aena acordó nombrar a D. Maurici Lucena Betriu como Presidente del Consejo de Administración y Consejero Delegado de la Sociedad con efectos el 16 de julio de 2018, tras el cese de D. Jaime García-Legaz Ponce como Consejero Presidente y Consejero Delegado.

## 2. Entorno macroeconómico y datos de actividad

### 2.1. Situación macroeconómica y del sector

La economía española continúa la senda de crecimiento. Según datos publicados por el Instituto Nacional de Estadística, el PIB de España registró un crecimiento del 0,7% en el primer trimestre de 2018<sup>1</sup>, similar al registrado en el cuarto trimestre de 2017.

El transporte aéreo es un sector estratégico para España por su impacto económico y social, así como por su vinculación al turismo. Además, contribuye en términos de conectividad, accesibilidad, cohesión y conexión territorial.

Los indicadores relacionados con el turismo en España han continuado la evolución favorable mostrada durante los tres últimos años en los que se han alcanzado cifras récord de turistas extranjeros, aspecto de gran relevancia dado que el turismo representa el 11,5% del PIB español en 2017. De acuerdo con los datos publicados por el Instituto Nacional de Estadística<sup>2</sup>, hasta mayo de 2018 visitaron España 28,6 millones de turistas internacionales, un 2,0% más que en el mismo período de 2017.

Por países, los principales emisores son Reino Unido (6,3 millones de turistas y un descenso del 2,3% respecto a los cinco primeros meses de 2017), Alemania (3,9 millones de turistas y un descenso del 2,7%) y Francia (3,9 millones de turistas y un crecimiento del 0,6%).

En relación al descenso en la llegada de turistas del Reino Unido en el actual entorno de negociación de la salida del Reino Unido de la Unión Europea (Brexit), cabe señalar que los pasajeros con origen/destino en el Reino Unido han reducido su representatividad en la red de aeropuertos hasta el 16,4% del tráfico total de pasajeros (frente el 18,1% en el mismo período de 2017).

Por comunidades, Cataluña ha seguido siendo el primer destino de los turistas (más de 6,5 millones, -2,1% respecto al mismo período de 2017), seguida de Canarias (5,8 millones, -2,0%) y Andalucía (4,1 millones, +2,4%).

En cuanto a las vías de acceso, la utilizada por el mayor número de turistas extranjeros que viajaron a

España durante los primeros cinco meses de 2018 es la aeroportuaria, 23,7 millones (el 82,8% del total). Por carretera llegaron el 15,1% y el 2,1% utilizaron otros medios de transporte (puertos y tren). Dicho esto, conviene resaltar la posición relevante de España como puerta de entrada y salida de Latinoamérica por vía aérea. Según datos acumulados a mayo, el 24,3% del tráfico entre Europa y Latinoamérica, tiene su origen en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

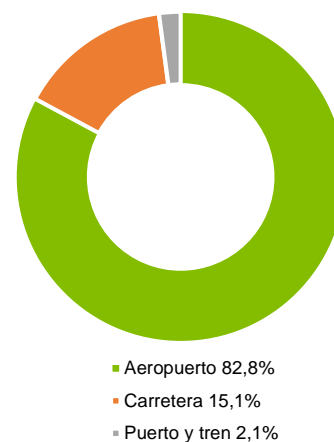


Figura 1. Distribución de turistas por vías de acceso

<sup>1</sup> Dato del primer trimestre de 2018 publicado el 31 de mayo de 2018.

<sup>2</sup> Datos provisionales a mayo publicados por el Instituto Nacional de Estadística (FRONTUR) el 2 de julio de 2018.

## 2.2. Tráfico de la red de aeropuertos de Aena en España

En el primer semestre de 2018 el tráfico en los aeropuertos de la red de España creció un +6,8%, hasta alcanzar 121,1 millones de pasajeros. Este crecimiento se ha visto favorecido por la positiva evolución del tráfico nacional (+11,8), impulsado por la tendencia de crecimiento de la economía española y por el aumento de la bonificación estatal al tráfico interislas del 50% al 75%, aplicada desde el 28 de junio de 2017.

El tráfico internacional ha aumentado +4,7%, siendo su contribución al volumen de pasajeros total ligeramente inferior (68,6%) frente al primer semestre de 2017 (70,0%). A pesar del crecimiento, se observa una disminución de los pasajeros con origen/destino Reino Unido (-3,2%) afectada, entre otras razones, por la recuperación de destinos turísticos alternativos a España que en un entorno de estabilidad son muy competitivos y por el impacto del

Brexit y su reflejo en la evolución de los tipos de cambio.

En número de aeronaves, se han registrado 1.073.712 operaciones, lo que supone un incremento del 6,1% respecto al mismo período del año anterior.

El volumen de mercancías continúa aumentando significativamente, un 13,3%, habiendo alcanzado 481.673 toneladas.



Figura 2. Tráfico de la red de aeropuertos de Aena

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

El reparto porcentual de pasajeros se mantiene concentrado en los siete principales aeropuertos de la red, si bien prácticamente todos los aeropuertos han experimentado un crecimiento relevante:

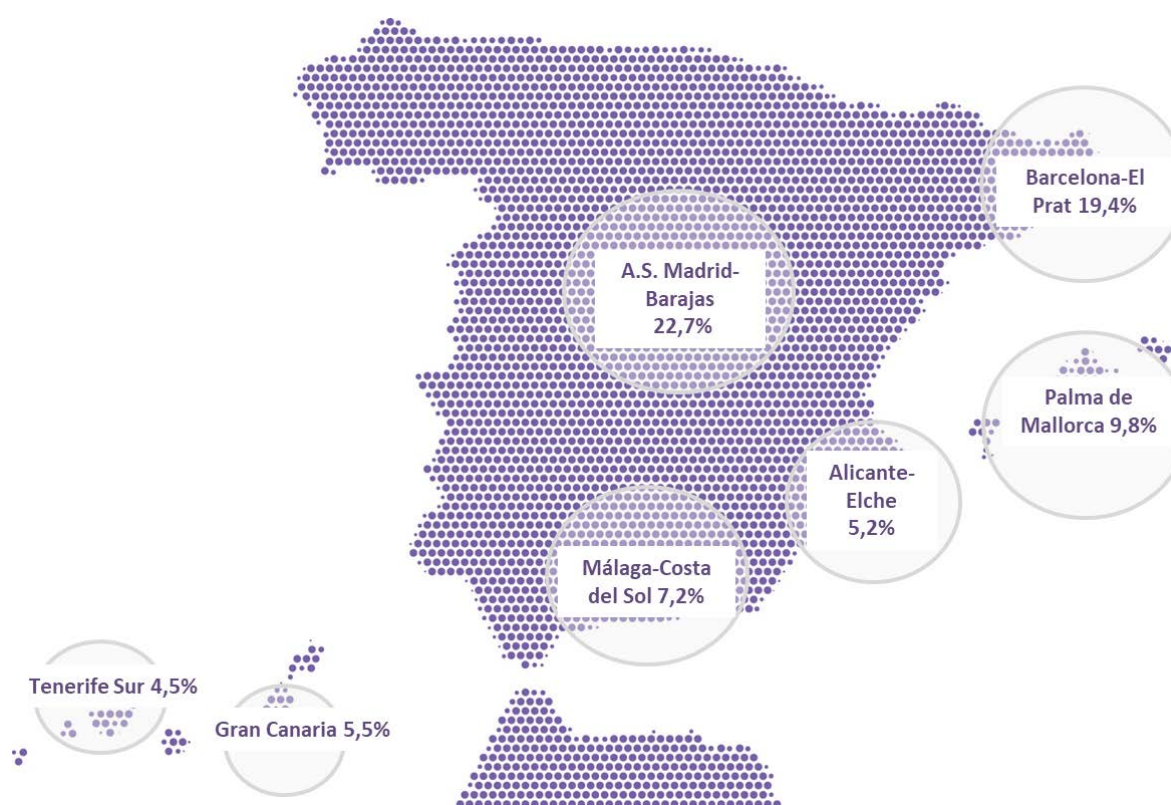


Figura 3. Cuota del tráfico de pasajeros en los principales aeropuertos en España

Aeropuertos y Grupos de aeropuertos	Pasajeros			Aeronaves			Mercancías		
	Millones	Variación 2018 / 2017	Cuota s/Total	Miles	Variación 2018 / 2017	Cuota s/Total	Toneladas	Variación 2018 / 2017	Cuota s/Total
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	27,5	8,2%	22,7%	198,4	5,0%	18,5%	249.481	12,3%	51,8%
Barcelona-El Prat	23,5	6,5%	19,4%	160,1	4,3%	14,9%	81.167	12,7%	16,9%
Palma de Mallorca	11,9	4,5%	9,8%	92,4	4,7%	8,6%	5.042	3,2%	1,0%
Total Grupo Canarias	21,9	4,7%	18,1%	202,4	11,6%	18,9%	18.405	-2,1%	3,8%
Total Grupo I	29,3	7,8%	24,2%	247,6	5,8%	23,1%	19.416	2,4%	4,0%
Total Grupo II	6,2	7,6%	5,1%	87,8	2,9%	8,2%	76.509	29,4%	15,9%
Total Grupo III	0,7	24,1%	0,6%	85,0	6,0%	7,9%	31.652	8,9%	6,6%
<b>TOTAL</b>	<b>121,1</b>	<b>6,8%</b>	<b>100,0%</b>	<b>1.073,7</b>	<b>6,1%</b>	<b>100,0%</b>	<b>481.673</b>	<b>13,3%</b>	<b>100,0%</b>

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



El Aeropuerto **Adolfo Suárez Madrid-Barajas** es el primer aeropuerto de la red por tráfico de pasajeros, operaciones y carga, concentrando un 22,7% del total de pasajeros de la red de España (27,5 millones). En el primer semestre de 2018, su número de pasajeros ha aumentado un 8,2% respecto al mismo período del año anterior (+9,1% el tráfico nacional y +7,9% el internacional).

En cuanto al número de aeronaves, han operado en este aeropuerto 198.375 aeronaves, un 5,0% más que en el mismo período de 2017.

También la carga que supone más de la mitad del volumen total registrado en la red ha aumentado, un 12,3% hasta las 249.481 toneladas transportadas.

En el **Aeropuerto Barcelona-El Prat**, el tráfico de pasajeros ha crecido un 6,5% (+6,7 el tráfico nacional y +6,3% el internacional) hasta 23,5 millones.

En número de operaciones, se han registrado 160.127 movimientos, lo

que supone un incremento del 4,3%, y la carga mantiene la tendencia de crecimiento significativo, un 12,7% de aumento del volumen de mercancías hasta 81.167 toneladas (el 16,9% del total de carga manipulada en la red).

El **Aeropuerto de Palma de Mallorca** ha alcanzado un tráfico de 11,9 millones de pasajeros y un crecimiento del 4,5% (+11,2% el tráfico nacional y +2,2% el internacional).

El número de operaciones de aeronaves ha aumentado un 4,7%, hasta alcanzar la cifra de 92.406.

Respecto al **Grupo Canarias**, el número de pasajeros registrado en los 8 aeropuertos canarios aumentó un 4,7%, hasta 21,9 millones (+20,0% los pasajeros en vuelos nacionales y -2,1% en vuelos internacionales).

El conjunto de los 8 aeropuertos del **Grupo I** creció en pasajeros un 7,8% hasta 29,3 millones, destacando Sevilla (+26,9%) y Valencia (+20,1%). El tráfico en el Aeropuerto Málaga-Costa del Sol

aumentó un 3,1% y Alicante-Elche un 2,0%. El tráfico nacional en este grupo de aeropuertos ha crecido un 12,9% y el internacional un 5,9%.

Los 11 aeropuertos del **Grupo II** han registrado un crecimiento global del tráfico de pasajeros del 7,6%, hasta 6,2 millones de pasajeros. Este crecimiento se ha producido tanto en la evolución del tráfico nacional (+8,8%) como del tráfico internacional (+5,9%).

En este grupo, cabe destacar el aumento del 29,7% del volumen de mercancía operado en el aeropuerto de Zaragoza, que ha concentrado el 15,5% de la carga manipulada en la red.

Por su parte, los aeropuertos del **Grupo III**, los de menor volumen de tráfico, han registrado un incremento del 24,1% (hasta 0,7 millones de pasajeros).

Por su volumen de carga, es destacable en este grupo el crecimiento del 8,9% registrado en el aeropuerto de Vitoria (el 6,5% del total de la mercancía manipulada en la red).



Como parte del resultado de la actividad de **marketing aeroportuario**, durante el primer semestre de 2018 se han abierto 201 nuevas rutas<sup>1</sup> desde los aeropuertos de la red de Aena: 22 con destinos domésticos, 170 rutas de medio radio<sup>2</sup> y 9 de largo radio<sup>3</sup> (Madrid-San Francisco con Iberia y Tenerife Sur-Moscú con S7 Airlines y Siberian, entre otras).

Los aeropuertos en los que se han registrado un mayor número de nuevas rutas han sido: Palma de Mallorca (40), Málaga-Costa del Sol (21), Fuerteventura (13), Adolfo Suárez Madrid-Barajas (12) y Alicante-Elche (12).

Por aerolíneas, han destacado por su mayor número de nuevas rutas: Ryanair (29), Laudamotion (24), Vueling (14), easyJet (12), Olympos

Airways (11) y Volotea (11), siendo también destacable las 4 nuevas rutas abiertas en junio desde Málaga a Riyadh (Saudia), Doha (Qatar Airways), Kuwait (Wataniya Airways) y Jeddah (Saudia).

Adicionalmente, cabe destacar la base operativa establecida el 22 de marzo por Volotea en el Aeropuerto de Bilbao desde la que opera con un Boeing 717.

Respecto a la distribución del tráfico por **áreas geográficas**, además del aumento de la cuota de pasajeros nacionales ya comentado, cabe destacar el sostenido crecimiento del tráfico con destinos como “Asia y otros” (+32,5%) y “Norteamérica” (+17,9%) que, aunque en términos absolutos son mercados con peso reducido, pone de manifiesto el impacto positivo que están teniendo las acciones de marketing aeroportuario implementadas por la Compañía.

Región	Pasajeros 1S 2018	Variación %
Europa <sup>(1)</sup>	73.385.891	3,9%
España	38.008.856	11,8%
Latinoamérica	3.664.194	6,3%
Norteamérica <sup>(2)</sup>	2.536.223	17,9%
África	1.526.741	10,1%
Oriente medio	1.429.849	6,9%
Asia y Otros	516.272	32,5%
<b>TOTAL</b>	<b>121.068.026</b>	<b>6,8%</b>

<sup>(1)</sup> Excluye España

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

Tabla 2. Distribución del tráfico por áreas geográficas

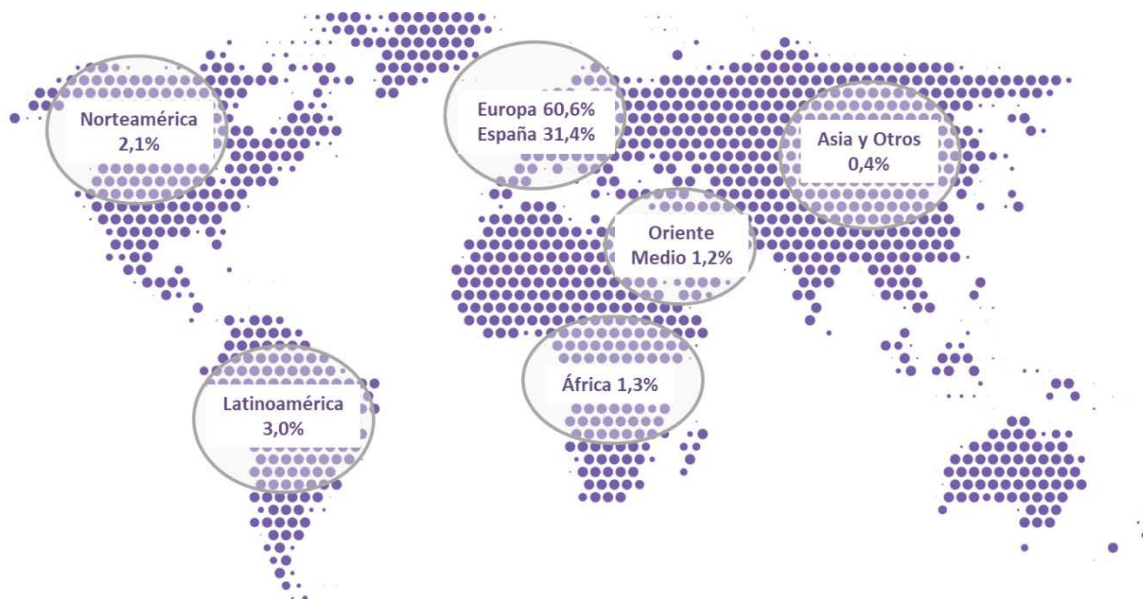


Figura 4. Mapa de la distribución del tráfico por área geográfica

<sup>1</sup> Rutas con más de 5.000 pasajeros en 2018 y menos de 1.000 en 2017.

<sup>2</sup> Rutas de menos de 4.000 Km y destino EEE (excluyendo España).

<sup>3</sup> Rutas de más de 4.000 Km y destino no perteneciente al EEE.



Por **países**, cabe señalar que el tráfico total de la red de aeropuertos sigue concentrado en España, Reino Unido, Alemania, Italia y Francia, 5 países que representan en conjunto una cuota del 69,6%, ligeramente inferior al primer semestre de 2017 (70,1%).

De estos países, como ya se ha comentado, es reseñable la disminución del número de pasajeros con origen/destino en el Reino Unido (-3,2%) en la que queda reflejada la tendencia de desaceleración respecto al mismo periodo de 2017, afectada entre otras razones por la recuperación de destinos turísticos alternativos a España con efecto en la demanda.

País	Pasajeros		Variación		Cuota (%)	
	1S 2018	1S 2017	%	Pasajeros	1S 2018	1S 2017
España	38.008.856	33.998.465	11,8%	4.010.391	31,4%	30,0%
Reino Unido	19.883.942	20.545.431	-3,2%	-661.489	16,4%	18,1%
Alemania	13.246.106	12.845.620	3,1%	400.486	10,9%	11,3%
Italia	6.925.587	6.306.474	9,8%	619.113	5,7%	5,6%
Francia	6.224.239	5.782.461	7,6%	441.778	5,1%	5,1%
Holanda	4.113.040	3.933.955	4,6%	179.085	3,4%	3,5%
Suiza	2.958.848	2.919.556	1,3%	39.292	2,4%	2,6%
Bélgica	2.876.269	2.770.025	3,8%	106.244	2,4%	2,4%
Portugal	2.259.420	1.944.242	16,2%	315.178	1,9%	1,7%
Irlanda	1.972.958	1.876.465	5,1%	96.493	1,6%	1,7%
Suecia	1.921.464	1.903.027	1,0%	18.437	1,6%	1,7%
Estados Unidos	1.916.280	1.581.185	21,2%	335.095	1,6%	1,4%
Dinamarca	1.691.590	1.604.349	5,4%	87.241	1,4%	1,4%
Noruega	1.484.127	1.455.510	2,0%	28.617	1,2%	1,3%
Polonia	1.213.779	1.055.982	14,9%	157.797	1,0%	0,9%
<b>Total Top 15</b>	<b>106.696.505</b>	<b>100.522.747</b>	<b>6,1%</b>	<b>6.173.758</b>	<b>88,1%</b>	<b>88,7%</b>
<b>Resto de países</b>	<b>14.371.521</b>	<b>12.835.394</b>	<b>12,0%</b>	<b>1.536.127</b>	<b>11,9%</b>	<b>11,3%</b>
<b>Total Pasajeros</b>	<b>121.068.026</b>	<b>113.358.141</b>	<b>6,8%</b>	<b>7.709.885</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

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 consolidan el crecimiento de su cuota y representan el 55,6% del total (54,2% en el primer semestre de 2017), correspondiendo el restante 44,4% a compañías tradicionales (45,8% en el primer semestre de 2017). No obstante, el grado de concentración continúa manteniéndose en un nivel moderado.

Por aerolíneas, los principales clientes de Aena siguen siendo el Grupo IAG y Ryanair. El primero, que engloba a Iberia, Iberia Express, Vueling, British Airways, Aer Lingus y Level, ha aumentado su cuota sobre el total del tráfico de pasajeros, del 26,2% en el primer semestre de 2017 al 27,8%, y Ryanair más ligeramente, del 18,0% al 18,3%. Entre el resto de aerolíneas es relevante mencionar el sostenido aumento de la actividad de Jet2.Com, un 30,0% de crecimiento de pasajeros procedentes principalmente de Reino Unido hacia destinos turísticos en España y el 22,4% del Grupo Binter, que opera principalmente el tráfico entre aeropuertos del Grupo Canarias.

En cuanto a la actividad de largo radio de las compañías de bajo coste que iniciaron Norwegian y Level (Grupo IAG) en junio de 2017 con nuevas rutas desde Barcelona, cabe indicar que, siendo incipiente en España, ha registrado desde entonces hasta el cierre de este período un total de más de 647.000 pasajeros (cerca de 340.000 en el primer semestre de 2018).

Adicionalmente, es relevante señalar que se mantiene la tendencia creciente en el proceso de consolidación de aerolíneas que implica la reabsorción progresiva de pasajeros por otras aerolíneas, tal y como está sucediendo en los casos de Air Berlin o Monarch.

Compañía	Pasajeros		Variación		Cuota (%)	
	1S 2018	1S 2017	%	Pasajeros	1S 2018	1S 2017
Ryanair	22.123.250	20.410.695	8,4%	1.712.555	18,3%	18,0%
Vueling	17.884.266	15.597.357	14,7%	2.286.909	14,8%	13,8%
Iberia	9.099.718	8.294.774	9,7%	804.944	7,5%	7,3%
Air Europa	8.088.262	7.412.914	9,1%	675.348	6,7%	6,5%
Easyjet <sup>(1)</sup>	7.669.836	7.087.039	8,2%	582.797	6,3%	6,3%
Norwegian Air <sup>(2)</sup>	4.745.730	4.453.166	6,6%	292.564	3,9%	3,9%
Iberia Express	4.478.247	3.980.858	12,5%	497.389	3,7%	3,5%
Air Nostrum	4.053.414	3.600.999	12,6%	452.415	3,3%	3,2%
Grupo Binter <sup>(3)</sup>	3.295.576	2.692.753	22,4%	602.823	2,7%	2,4%
Jet2.Com	2.988.280	2.299.312	30,0%	688.968	2,5%	2,0%
Eurowings	2.525.160	1.568.319	61,0%	956.841	2,1%	1,4%
Thomson Airways	2.113.462	2.191.964	-3,6%	-78.502	1,7%	1,9%
Lufthansa	1.980.949	1.729.154	14,6%	251.795	1,6%	1,5%
Transavia	1.711.983	1.730.396	-1,1%	-18.413	1,4%	1,5%
Condor	1.477.143	1.370.687	7,8%	106.456	1,2%	1,2%
<b>Total Pasajeros</b>	<b>121.068.026</b>	<b>113.358.141</b>	<b>6,8%</b>	<b>7.709.885</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>
<b>Total Pasajeros Bajo Coste <sup>(4)</sup></b>	<b>67.298.437</b>	<b>61.405.070</b>	<b>9,6%</b>	<b>5.893.367</b>	<b>55,6%</b>	<b>54,2%</b>

<sup>(1)</sup> Incluye Easyjet Switzerland, S.A. y Easyjet Airline Co. Ltd.

<sup>(2)</sup> Incluye Norwegian Air International y Norwegian Air Shuttle A.S.

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

<sup>(4)</sup> Incluye el tráfico de pasajeros de las compañías de bajo coste en vuelos regulares.

Tabla 4. Distribución del tráfico aéreo por aerolíneas

## Presencia internacional

Aena tiene participación directa en quince aeropuertos fuera de España (doce en México, dos en Colombia y uno en Reino Unido) e indirecta a través de GAP en el aeropuerto de Montego Bay en Jamaica. La evolución del tráfico en dichos aeropuertos ha sido la siguiente:

Millones de pasajeros	1S 2018	1S 2017	Variación % <sup>(1)</sup>	Participación de Aena %
London Luton (Reino Unido)	7,7	7,5	2,5%	51,0%
Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP) <sup>(2)</sup> (México)	22,4	20,1	11,8%	5,8%
Aerocali (Cali, Colombia)	2,3	2,7	-15,5%	50,0%
SACSA (Cartagena de Indias, Colombia)	2,5	2,4	7,1%	37,9%
<b>TOTAL</b>	<b>35,0</b>	<b>32,7</b>	<b>7,0%</b>	<b>-</b>

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

<sup>(2)</sup> GAP incluye el tráfico del aeropuerto de Montego Bay, MBJ (Jamaica)

Tabla 5. Tráfico de pasajeros en los aeropuertos participados

El **Aeropuerto London Luton** ha incrementado su tráfico de pasajeros en un 2,5%. Este crecimiento ha sido moderado, debido a la quiebra de Monarch y a la reducción de la oferta de Ryanair en destinos a la UE, que se ha compensado sólo parcialmente con las nuevas operaciones de Easyjet y Wizz Air.

El tráfico total de pasajeros de **GAP** ("Grupo Aeroportuario del Pacífico") ha crecido un significativo 11,8% en el primer semestre de 2018, en línea con la estimación anual publicada por la Compañía el 16 de enero de 2018, destacando el buen comportamiento del tráfico de los principales aeropuertos mexicanos del grupo: Guadalajara, Tijuana, Guanajuato y Mexicali, así como de Montego Bay en Jamaica.

Con respecto al **aeropuerto de Cali**, es reseñable que su tráfico de pasajeros aún no se ha beneficiado de la recuperación de las condiciones macro de la economía colombiana, la cual se vio fuertemente afectada entre los años 2015 y 2017 por la bajada del precio del petróleo. Además de la pérdida de rutas tanto nacionales como internacionales debido a dicha ralentización económica, la huelga de pilotos de Avianca en el último trimestre de 2017 ha impactado en la evolución del tráfico de este aeropuerto, dado que a junio de 2018 no se han recuperado todas las frecuencias canceladas durante el conflicto si bien está previsto que se reanuden en su mayoría en septiembre.

El **aeropuerto de Cartagena de Indias** también se ha visto afectado por la huelga de Avianca, aunque en menor medida que el aeropuerto de Cali debido a su menor dependencia de esta aerolínea y su mayor componente turística, que ha permitido una más rápida recuperación de las rutas. Asimismo, el crecimiento del tráfico internacional ha favorecido el aumento del 7,1% debido a la introducción de nuevas rutas y aerolíneas.

## 2.4. Actividad comercial

La actividad comercial es una parte fundamental en la experiencia de los pasajeros que transitan por nuestros aeropuertos. Por ello, Aena enfoca sus esfuerzos en satisfacer las necesidades y las demandas de los distintos perfiles de usuarios, adaptando la oferta comercial y haciéndola cada vez más atractiva para los clientes. Esta mejora, además, contribuye al aumento de los ingresos comerciales.

Durante el primer semestre de 2018, los ingresos ordinarios de esta actividad, que representan el 26,8% del total de los ingresos ordinarios del Grupo, han alcanzado 519,1 millones de euros, lo que supone un incremento del 8,8%. Este crecimiento proviene principalmente de la evolución favorable del tráfico de pasajeros, así como del impulso que se ha dado a la actividad comercial con nuevas licitaciones que mejoran las condiciones contractuales y dan entrada en los aeropuertos a nuevos operadores de reconocida experiencia y prestigio, si bien el aumento en el mix de tráfico de los pasajeros de bajo coste con menor propensión al gasto, así como el Brexit y la devaluación de la libra esterlina, siguen afectado a los ingresos de esta actividad.

A nivel unitario, el ratio de ingresos comerciales por pasajero se sitúa en el primer semestre de 2018 en 4,3 euros, ligeramente superior al del mismo periodo de 2017 (4,2 euros). Dicho ratio engloba los ingresos de las actividades comerciales dentro del terminal y los procedentes de los aparcamientos, y no tiene en cuenta los ingresos por servicios inmobiliarios que forman un segmento de negocio diferenciado.

Respecto a las condiciones contractuales, cabe señalar que la mayoría de los contratos comerciales de Aena establecen 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, independientemente del nivel de ventas alcanzado. En el siguiente gráfico se muestra para cada línea de negocio la evolución hasta 2022 de las rentas mínimas garantizadas correspondientes a los contratos en vigor a 30 de junio de 2018:

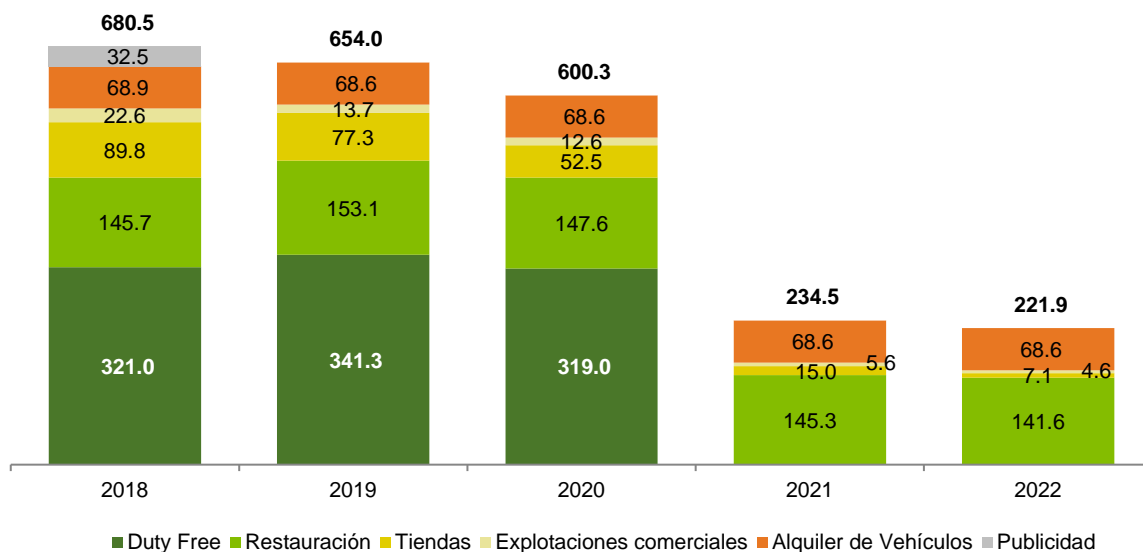


Figura 5. Rentas Mínimas Garantizadas Anuales (RMGA) por líneas de negocio

Cifras en millones de euros. Las RMGA se han prorrateado a los días reales de comienzo y fin de contrato. Explotaciones comerciales recoge los contratos de servicios financieros y regulados (cambio de moneda, farmacias, estancos, etc.).

### 3. Áreas de negocio

A continuación, se muestran las principales magnitudes de resultados de Aena al 30 de junio de 2018 desglosados por segmentos. El segmento aeropuertos representa el 95,5% del total del EBITDA (la actividad aeronáutica representa el 59,0% y la actividad comercial contribuye con un 36,5%), el segmento de servicios inmobiliarios aporta un 1,3%, y el negocio internacional el 3,2%.

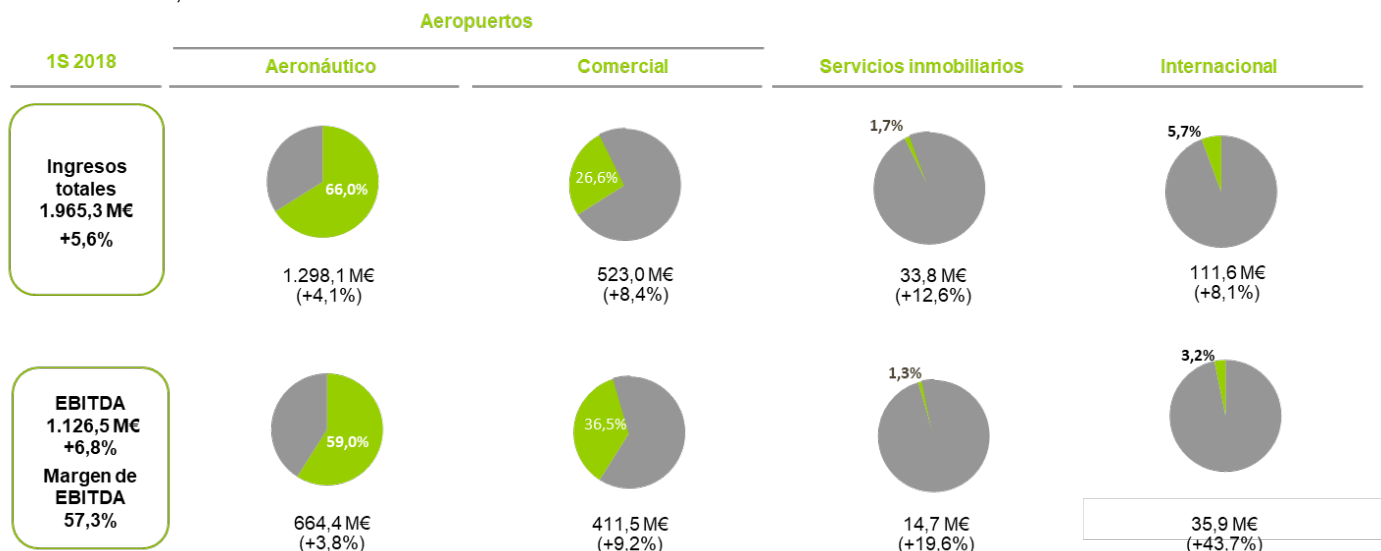


Figura 6. Principales resultados de Aena por área de negocio

### 3.1 Segmento aeropuertos

#### 3.1.1 Aeronáutico

#### Proceso de consulta tarifas aeroportuarias 2019

Según lo establecido en la normativa (Ley 18/2014 y Directiva 2009/12/CE sobre tasas aeroportuarias), y para la actualización o modificación de las tarifas aeroportuarias de 2019, se ha celebrado durante los meses de mayo, junio y julio el proceso de consulta, entre Aena y las asociaciones de compañías aéreas usuarias de los aeropuertos.

En el transcurso de dicho proceso, Aena ha facilitado a los usuarios y a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), que ejerce las funciones de Autoridad de Supervisión Independiente, la información requerida por la normativa y una propuesta de tarifas que cumple con los requisitos establecidos en el

Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA). La primera reunión del proceso de consulta se mantuvo el 21 de mayo, la segunda se celebró el 21 de junio, y una tercera reunión con fecha 13 de julio, en la que se presentó la propuesta definitiva de las tarifas para 2019, que han sido aprobadas por el Consejo de Administración de Aena (24 de julio) y deberán ser comunicadas a la CNMC, a las asociaciones de usuarios y a la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) con anterioridad al 31 de julio.

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

- IATA: International Air Transport Association
- A4E: Airlines for Europe

- AIRE: Airlines International Representation in Europe
- ACETA: Asociación de Compañías Españolas de Transporte Aéreo
- ALA: Asociación de Líneas Aéreas
- AECA: Asociación Española de Compañías Aéreas
- AOC España: Comité de Operadores de Líneas Aéreas
- RACE: Real Aeroclub de España
- RFAE: Real Federación Aeronáutica Española
- AOPA: Asociación de Pilotos Propietarios de Aeronaves
- Ryanair
- Norwegian
- Jet2.com

Asimismo, han asistido como observadores a las reuniones de este proceso la CNMC, la DGAC y la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).



Como resultado de este proceso, el Consejo de Administración de Aena ha aprobado la propuesta tarifaria aplicable a partir del 1 de marzo de 2019, consistente en la congelación del ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) de 2019 respecto al ingreso máximo anual (IMAP) que fija el DORA en 10,42 euros por pasajero para 2018, como consecuencia de los ajustes que el DORA establece en relación al incentivo por el desempeño de los niveles de calidad y a la estructura de tráfico correspondientes al cierre de 2017.

### Aeropuerto Internacional de la región de Murcia

En el mes de febrero tuvo lugar la firma del contrato de gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia por un plazo de 25 años, incorporando este aeropuerto a la red de Aena en España. De acuerdo con el calendario previsto, se espera que dicho aeropuerto inicie sus operaciones en enero de 2019.

### Actividad aeronáutica

Durante el período se han producido cambios importantes en la prestación de **servicios aeroportuarios**. Entre ellos, destaca la puesta en marcha del nuevo servicio de asistencia a personas con movilidad reducida (en los principales aeropuertos de la red de Aena en España) entre los meses de febrero y abril, así como el inicio de los nuevos contratos de seguridad privada (en la mayoría de los aeropuertos adjudicados) y del servicio de limpieza y de carros portaequipajes (en 15 aeropuertos), en los meses de mayo y junio.

En el ámbito de la **seguridad operacional y la gestión de emergencias**, se ha finalizado la implantación del Plan de Continuidad del Negocio y Recuperación de la Actividad en los 7 aeropuertos de mayor tráfico de la red. Este plan define la secuencia de actuaciones que deben realizarse en el aeropuerto tras una emergencia, para garantizar la continuidad de la actividad y las operaciones bajo estrictas condiciones de seguridad, con el fin de evitar o minimizar los riesgos potenciales asociados.

En el área de **instalaciones y mantenimiento**, se ha iniciado el Plan Estratégico de Mantenimiento Aeroportuario (PEMA 2018-2021), que tiene como objetivo racionalizar y homogeneizar los servicios de mantenimiento en la red.

En lo referente a la **seguridad aeroportuaria**, es importante resaltar la adjudicación del servicio de asistencia a pasajeros en los controles de pasaportes de los principales aeropuertos para prestar apoyo a la Policía Nacional. Además, en línea con lo anterior, se han suministrado equipos de control automático de fronteras (ABC) en los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Barcelona, Palma de Mallorca, Málaga, Alicante, Menorca e Ibiza.

Por último, pero no menos importante, hay que destacar la labor realizada en el segundo trimestre por el **centro de gestión de red h24** (CGRH24) en coordinación con ENAIRE, en materia de incidencias operativas, debido a que en este período se han registrado huelgas en Francia y condiciones meteorológicas adversas que han afectado al tráfico aéreo en la red de Aena.

A continuación, se resumen las cifras más significativas de la actividad aeronáutica durante el primer semestre de 2018:

Miles de euros	1S 2018	1S 2017	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	1.273.801	1.217.829	55.972	4,6%
Prestaciones Patrimoniales <sup>(1)</sup>	1.235.632	1.181.322	54.310	4,6%
Pasajeros	564.261	537.990	26.271	4,9%
Aterrizajes	339.688	323.061	16.627	5,1%
Seguridad	194.901	189.808	5.093	2,7%
Pasarelas Telescópicas	51.719	51.828	-110	-0,2%
Handling	46.365	41.616	4.749	11,4%
Carburante	15.746	15.380	366	2,4%
Estacionamientos	17.902	16.932	970	5,7%
Catering	5.050	4.707	344	7,3%
Resto de Servicios Aeroportuarios <sup>(2)</sup>	38.169	36.507	1.662	4,6%
Otros ingresos de explotación	24.326	28.972	-4.646	-16,0%
Total Ingresos	1.298.127	1.246.801	51.326	4,1%
Total gastos (incluye amortización)	-947.536	-919.489	28.047	3,1%
EBITDA <sup>(3)</sup>	664.398	640.198	24.200	3,8%

<sup>(1)</sup> Los importes de las líneas de ingresos de Pasajeros, Aterrizajes y Seguridad se muestran netas de los incentivos comerciales: 9,6 millones de euros en 1S 2018 (14,4 millones de euros en 1S 2017).

<sup>(2)</sup> Incluye Consumos Aeroportuarios, Utilización de pasarelas de 400 Hz, Servicio Contra Incendios, Mostradores de facturación y Otros Ingresos.

<sup>(3)</sup> Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones.

Tabla 6. Cifras más significativas de la actividad aeronáutica

Los ingresos totales de la actividad aeronáutica aumentaron hasta 1.298,1 millones de euros (+4,1% respecto al primer semestre de 2017), debido a la positiva evolución del tráfico (6,8% de incremento en el tráfico de pasajeros y 6,1% de incremento en el número de aeronaves).

En sentido contrario, el impacto de la reducción de las tarifas en -2,22% a partir del 1 de marzo de 2017 y del -2,22% desde el 1 de marzo de 2018, ha ascendido a 27,2 millones de euros.

Por su parte, el efecto de los incentivos al tráfico ha supuesto 9,6

millones de euros en el primer semestre de 2018 (neto de la regularización de 3,0 millones de euros de provisiones de años anteriores) frente a 14,4 millones de euros en 2017 (neto de la regularización de 3,9 millones de euros), siendo importante destacar que el incentivo comercial de 2017 se inició con fecha 1 de abril, coincidiendo con la temporada de verano, por lo que no se devengaron incentivos asociados al tráfico en el primer trimestre de 2017.

La bonificación por pasajero en conexión ha alcanzado 35,1

millones de euros, ligeramente superior al importe del primer semestre de 2017 (32,9 millones de euros).

En lo que respecta al total de gastos de la actividad aeronáutica, estos han crecido un 3,1% respecto al mismo período de 2017. Sin incluir amortizaciones el total de gastos ha aumentado un 4,5%. Este aumento se debe al incremento de los gastos de personal y de otros gastos de explotación explicado en el apartado 4. Cuenta de Resultados.

Los anteriores efectos han permitido mejorar el EBITDA en un 3,8%, hasta 664,4 millones de euros.

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

## Servicios al pasajero

Para mejorar la experiencia del pasajero en los aeropuertos, Aena lleva a cabo de forma continua, actuaciones tanto en los edificios terminales como en los accesos, a través de la mejora de los servicios de limpieza, servicio de asistencia a personas con movilidad reducida (PMR), información al pasajero, así como otros servicios.

### Limpieza

En el segundo trimestre de 2018, se ha adjudicado el servicio de limpieza y carros portaequipajes de 15 aeropuertos por un total de 18,7 millones de euros para un período de un año. Esta adjudicación corresponde a las fases I y II del Plan Estratégico de Limpieza, que afecta a 30 aeropuertos de la red y cuyo importe de licitación total asciende a 70,2 millones de euros.

Entre mayo y junio han entrado en vigor los nuevos contratos en 10 aeropuertos y el 1 de julio los nuevos servicios en 5 aeropuertos del Grupo Canarias, correspondientes a los lotes 2 y 3 de la fase II. El nuevo expediente tiene como principal objetivo, el compromiso de

mejora de los niveles de calidad, cumpliendo con el Documento de Regulación Aeroportuaria 2017-2021 (DORA) y aumentando la calidad ofrecida al pasajero. Establece un modelo que potencia los valores de calidad, eficiencia y flexibilidad, además de modernizar el servicio, para lo cual introduce la digitalización del servicio, a través de una herramienta de gestión centralizada, que funciona mediante una plataforma de resolución de incidencias en tiempo real.

### Servicio PMR

Entre los meses de febrero y abril se ha puesto en marcha el nuevo servicio de asistencia a Personas con Movilidad Reducida en los 20 principales aeropuertos de la red. El importe de adjudicación para los 4 años de contrato ha ascendido a 272,5 millones de euros.

Este nuevo servicio contratado está orientado a mejorar la calidad, para los pasajeros y las compañías aéreas, con requisitos más exigentes, incorporando 117 ambulift, 79 furgonetas y 2.962 sillas de ruedas, frente a los 67 ambulift, 53 furgonetas y 1.445 sillas de que disponía el servicio con anterioridad.



De forma adicional, se está implementando el uso de dispositivos móviles en la atención y el desarrollo de la asistencia, incluyendo un nuevo formato de valoración de encuesta de satisfacción que permite salvar las barreras idiomáticas y ampliar el número de encuestas valoradas. Este proyecto forma parte de la digitalización del servicio de asistencia a PMR, iniciada con la implementación de estas novedades tecnológicas.

### Información al pasajero

Con el doble objetivo de mejorar la experiencia del pasajero en los aeropuertos y la imagen de la Compañía, se ha diseñado un nuevo vestuario para el colectivo de Atención a Pasajeros, Usuarios y Clientes.



Adicionalmente, se ha puesto en funcionamiento el *Contact Center*, que sustituye al antiguo *Call Center*, para prestar servicios adicionales a la atención telefónica, como chats en webs, gestión de buzones de quejas y sugerencias y reservas telefónicas de servicios de PMR y parking, que permiten ampliar los canales de comunicación y los servicios a los pasajeros.

### Otros Servicios

Es también reseñable que, durante este período, Aena ha participado en el 39 Comité de Facilitación de ACI Europa (Airports Council Internacional) que tiene como objetivo fomentar las buenas prácticas que garanticen los más altos estándares de calidad en los aeropuertos.

Asimismo, ha participado en la organización del comité de AQC (Airports Quality Club) celebrado en el aeropuerto de Madrid con el objetivo de la mejora continua de la experiencia del pasajero en el aeropuerto.

### Servicios a las compañías aéreas

Con el fin de prestar un mejor servicio a las aerolíneas en su actividad en los aeropuertos de Aena, se realizan regularmente diversas actuaciones, destacando los servicios de handling y de combustible. Durante el período se destacan las siguientes:

#### Handling

Entre los distintos proyectos de ampliación y mejora de los servicios de handling en los que Aena está trabajando, cabe destacar:

- ▶ La creación de un nuevo servicio de auto-facturación de equipaje (Self BagDrop) que proporcionará a los pasajeros un sistema automatizado para realizar el proceso completo de facturación sin requerir la intervención de personal externo.
- ▶ El estudio sobre el uso actual de mostradores de facturación convencionales en los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat, con el objetivo de proponer mejoras que contribuyan a una mejor distribución del tráfico de pasajeros, aumentando la capacidad del servicio.
- ▶ El benchmarking con otros aeropuertos europeos, relativo a la resolución de IATA 753 que persigue la implantación, por parte de las compañías aéreas con la colaboración de agentes de handling y aeropuertos, de un seguimiento en tiempo real del equipaje desde facturación hasta su entrega al pasajero, informando a éste de la ubicación del mismo.

#### Combustible y Servicio de Puesta a Bordo

En relación a este servicio, cabe señalar que durante el período ha continuado el proceso de licitación para la prestación a terceros del servicio de asistencia de combustible

en 41 aeropuertos de la red de Aena, por un periodo de 7 años.

El aumento de la competencia, la mejora de la calidad del servicio y la limitación de precios son puntos clave en estos concursos.

### Servicios de navegación aérea

En este ámbito, es destacable que el 26 de abril comenzó la prestación de servicios de tránsito aéreo de aeródromo (ATS) en el aeropuerto de Córdoba. Se trata de una modalidad AFIS en la que se prestan servicios de información, al objeto de facilitar la operación de vuelos comerciales de pasajeros en el aeropuerto.

Asimismo, en el segundo trimestre se ha procedido a la contratación del proveedor de servicios de tránsito aéreo de aeródromo en el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM), y se ha procedido a la calibración de radio-ayudas y maniobras en dicho aeropuerto.



Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia

### Sistemas operacionales

Si en el primer trimestre se obtuvo la Certificación de Torre Avanzada para los aeropuertos de Ibiza y Menorca, durante el segundo trimestre de 2018 se ha continuado 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 apuestan por 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 de coste de los movimientos y la atenuación del impacto ambiental.

Al mismo tiempo, se han iniciado los proyectos de integración en Lanzarote y Fuerteventura entre los aeropuertos certificados como Torre Avanzada, con el objetivo de integrar en los mismos cerca del 70% del tráfico de operaciones de la red en 2018.

Adicionalmente, se han puesto en funcionamiento los cambios incorporados en:

- ▶ la Normativa de Seguridad en Plataforma, que introduce mejoras en la seguridad de la circulación de vehículos en zonas restringidas, y



- ▶ el Sistema de Gestión de Información de Seguridad Operacional (SGISO) que incorpora la notificación de incidentes al Sistema de Notificación de Sucesos (SNS) en el nuevo formato estándar europeo (ECCAIRS), para mejorar en la calidad y disponibilidad de la información relacionada con incidentes de seguridad.

## Operaciones

### Campo de vuelos y plataforma

Para definir los procedimientos asociados a la implantación del nuevo modelo de notificación del estado de los pavimentos en caso de contaminación con nieve, hielo o agua que debe comenzar a aplicarse en noviembre 2020, se ha lanzado un grupo de trabajo conjunto con ENAIRE y AESA (Agencia Estatal de Seguridad Aérea). Este nuevo modelo de notificación normalizará la información que se transmite a las tripulaciones de vuelo, permitiendo un ajuste más exacto de las actuaciones de operación en pista.

Por otra parte, se han actualizado las instrucciones operativas para dar cumplimiento a los nuevos requisitos normativos del RD 1036/2017, relativo a la coordinación de operaciones con RPAS (Remotely Piloted Aircraft System, es decir, drones) y del RD 920/2017 que afecta a las inspecciones técnicas de vehículos.

Asimismo, es reseñable que Aena ha sido el anfitrión del 5 workshop *Aerodrome Regulation Implementation Exchange (ARIE)* que organiza ACI. Este workshop es un grupo técnico de intercambio de experiencias en materia de implantación de los procesos de Certificación de Aeropuertos en Europa.

### Seguridad operacional

En el ámbito de la seguridad operacional es relevante destacar que en el segundo trimestre de 2018 se han realizado 10 supervisiones del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional. Dichas supervisiones se han realizado en los aeropuertos de Sabadell, Málaga, Tenerife Sur, Ibiza, Granada, Pamplona, Valencia, Jerez y Palma de Mallorca, y en el Helipuerto de Algeciras.

Asimismo, se ha constituido en el mes de mayo la Oficina Central de Seguridad Operacional, con los objetivos de mejora continua de los

sistemas de gestión de seguridad operacional, mantenimiento de certificaciones, para prestar apoyo en los aeropuertos de los grupos II, III y Grupo Canarias, con menos de 20.000 operaciones/año.

El lanzamiento de la reunión de coordinación de aeropuertos verificados en el marco RD 862/09, con AESA (Agencia Estatal de Seguridad Aérea) es también destacable en este período.

### Servicio de salvamento y extinción de Incendios (SSEI)

Durante el segundo trimestre de 2018, se ha revisado la Categoría SSEI anual de los aeropuertos y se ha solicitado a AESA (Agencia Estatal de Seguridad Aérea) la aprobación de Categoría SSEI 7 para el Aeropuerto de Burgos, lo que permitirá la operación habitual de aeronaves de 39 a 49 metros de longitud total y hasta 5 metros de fuselaje, en dicho aeropuerto.



### Gestión de emergencias

El Plan de Simulacros de Emergencia en la red de aeropuertos de Aena recoge la programación de simulacros que cada aeropuerto y/o helipuerto ha de realizar dando cumplimiento a la Instrucción Técnica de AESA al respecto.

Durante el segundo trimestre de 2018, se han realizado 14 simulacros generales aeronáuticos en los aeropuertos de la red (Málaga-Costa del Sol, San Sebastián, La Palma, Madrid-Cuatro Vientos, Palma de Mallorca, Barcelona-El Prat, Pamplona, Lanzarote, FGL Granada-Jaén, Valencia, Asturias, El Hierro, Gran Canaria y Vigo).



También se ha finalizado la implantación del Plan de Continuidad del Negocio y recuperación de la actividad en los 7 aeropuertos de mayor tráfico de la red, que define la secuencia de actuaciones que deben realizarse en el aeropuerto tras una emergencia, para garantizar la Continuidad del Negocio y la Recuperación de la Actividad, bajo estrictas condiciones de seguridad, y con el fin de evitar o minimizar los riesgos potenciales asociados.

### Servicio de meteorología

En el curso del proceso de coordinación con AEMET (Agencia Estatal de Meteorología) y con los prestadores de servicios de tránsito aéreo del acuerdo para la implantación de un servicio automatizado de emisión de informes meteorológicos aeronáuticos periódicos en varios aeropuertos, cabe señalar que durante este período se ha mantenido la segunda reunión de seguimiento.

### Control de fauna

Conforme a normativa europea, durante el segundo trimestre de 2018, se han revisado y elaborado los Programas de Gestión de Riesgos de Fauna de 40 aeropuertos. Estos programas definen los procedimientos de autoevaluación y su actualización, en consonancia con la evolución del entorno y del tráfico en el propio aeropuerto, para gestionar los riesgos de fauna inherentes a su entorno.



### Capacidad operativa

Para la temporada de verano 2018, que comenzó a finales de marzo, se ha incrementado la capacidad operativa de pista de los aeropuertos

de Alicante-Elche y de Málaga-Costa del Sol; así como la capacidad operativa del edificio terminal del Aeropuerto Seve Ballesteros-Santander.



Aeropuerto de Alicante

### Otras actuaciones de seguridad operacional

Respecto a otras actuaciones llevadas a cabo en el ámbito de la seguridad de las operaciones, es relevante mencionar que se ha hecho efectivo el levantamiento de la suspensión temporal de la "Categoría de Productos de Origen Animal destinados al Consumo Humano" del Puesto de Inspección Fronterizo del Aeropuerto de Vitoria que quedó suspendido temporalmente en el año 2012 por falta de actividad.

Los puestos de inspección fronteriza (PIF) son las instalaciones que se ha de disponer en los aeropuertos para la inspección sanitaria, previa a la entrada en el país de productos de origen animal y animales vivos procedentes de terceros países, con la conformidad tanto de los Ministerios afectados (Ministerio de Sanidad y/o Ministerio de Agricultura), como de la Comisión Europea.

### Seguridad física

En este área, es destacable que en el mes de abril se adjudicó el servicio de seguridad privada de 44 aeropuertos, de los 47 para los que se había licitado, recogiendo las exigencias marcadas por el Documento de Regulación Aeroportuaria 2017-2021 (DORA), así como las condiciones pactadas en la mesa negociadora del Convenio Colectivo Estatal de las empresas de seguridad privada para el periodo

2017-2020, que fue suscrito con fecha 8 de noviembre de 2017 por las asociaciones empresariales del sector y por las organizaciones sindicales.

Estos servicios se han iniciado en todos los aeropuertos en el mes de junio, con la excepción del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas en el que ha entrado en funcionamiento en el mes de julio.

Los nuevos expedientes adjudicados tienen una dotación económica de 345,5 M€ para 2 años de contrato y tienen como doble objetivo la mejora continua de los niveles de calidad ofrecidos en el servicio de seguridad, de acuerdo al DORA, así como el mantenimiento de los más altos estándares de calidad alcanzados en los últimos años, avalados por las auditorías de AESA y de la Comisión Europea. Sobre la base del gasto anual de este servicio en 2017, los nuevos contratos suponen un incremento de coste superior al 20%.

Asimismo, establecen distintos modelos de gestión enfocados a potenciar la eficacia, eficiencia y calidad en función de la tipología de cada aeropuerto, así como la implicación de todos los actores (empresas y vigilantes de seguridad) mediante la inclusión de bonificaciones y penalizaciones en función de los objetivos alcanzados.

### Control de fronteras

Para facilitar a la Policía Nacional los controles de pasaportes, se van a instalar equipos automáticos a lo largo del mes de julio y se ha adjudicado en el segundo trimestre de 2018 el servicio de asistencia a pasajeros en los controles de pasaportes en varios aeropuertos de la red: Madrid, Barcelona, Palma de Mallorca, Málaga, Alicante, Gran Canaria, Tenerife Sur, Lanzarote y Fuerteventura.

Asimismo, ha comenzado el suministro de equipos de control automático de fronteras (ABC) en los aeropuertos de Madrid, Barcelona, Palma de Mallorca, Málaga, Alicante, Menorca e Ibiza.



### Equipamiento de seguridad

Cumpliendo con los requisitos del Reglamento de Ejecución UE 2015/1998, se han finalizado las pruebas operacionales en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas del equipamiento de inspección de bodega STD 3.

Por otra parte, cabe señalar que se ha iniciado la automatización de procesos en filtros de seguridad de los aeropuertos de Madrid e Ibiza.

### Otras actuaciones de seguridad física

Durante el período se han realizado Verificaciones de Seguridad Aeroportuaria en 5 aeropuertos (Palma de Mallorca, Alicante, Girona, Logroño-Agoncillo y Melilla) auditando la aplicación del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil.

También se ha realizado la jornada sobre Planes de Contingencia junto con Guardia Civil y seguridad privada

para coordinar cualquier contingencia que se pueda presentar y minimizar sus efectos en la operativa aeroportuaria.

### Instalaciones y Mantenimiento

Durante el segundo trimestre de 2018 se ha iniciado la primera fase del Plan Estratégico de Mantenimiento Aeroportuario (PEMA) que abarca un periodo de 4 años, 2018-2021. Este plan, tiene como objetivo racionalizar y homogeneizar los servicios de mantenimiento en la red de aeropuertos de Aena.

### Centro de Gestión de Red H24

El CGRH24, como centro de incidencias operativas de la red de Aena, hace de forma continua un seguimiento del estado operativo de toda la red de aeropuertos, coordinando con SYSRED (programa que utiliza ENAIRE) las incidencias

que afectan a las operaciones en vuelo.

En el segundo trimestre, cabe destacar entre las principales incidencias de tráfico aéreo: la huelga del Centro de Control de Marsella durante los fines de semana del 7-8 y 28-29 de abril, con efecto en toda la red y principalmente en el tráfico controlado por el centro de control de Barcelona; la huelga general en Francia durante los días 22 y 23 de mayo que afectó a toda Europa y en particular a toda la red; el fallo del Sistema ETFMS de Eurocontrol, que provee información con los planes de vuelo, por el que se activó el Plan de Contingencia durante 6 horas afectando al tráfico aéreo de toda Europa; y la aplicación del seguimiento de Regulaciones Específicas por Malas Condiciones Meteorológicas que afectaron durante el período de muy diversas formas en toda Europa y en toda la red de Aena.



CGRH24 Aeropuerto Madrid-Barajas

### 3.1.2 Actividad comercial

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

Miles de euros	1S 2018	1S 2017	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	519.139	477.221	41.918	8,8%
Otros ingresos de explotación	3.882	5.437	-1.555	-28,6%
Total Ingresos	523.021	482.658	40.363	8,4%
Total gastos (incluye amortización)	-164.894	-159.275	5.619	3,5%
EBITDA <sup>(1)</sup>	411.550	376.818	34.732	9,2%

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

Tabla 7. Cifras más significativas de la actividad comercial

En el primer semestre de 2018, los ingresos totales de la actividad comercial aumentaron un 8,4% respecto a 2017, hasta 523,0 millones de euros. Los ingresos ordinarios, que representan el 26,8% del total de los ingresos ordinarios del Grupo, alcanzaron 519,1 millones de

euros que supone un incremento del 8,8% respecto a 2017. Este crecimiento se debe, además de a la evolución favorable del tráfico de pasajeros, a la mejora en las condiciones contractuales a través de la licitación de los diferentes concursos, que incluyen las rentas mínimas garantizadas (RMGA), y a la

entrada de nuevos operadores de reconocida experiencia y prestigio en los aeropuertos. Por lo que respecta a los negocios operados en propio, aparcamientos y servicios VIP, sigue siendo destacable la positiva evolución de sus ingresos.

El detalle y análisis de las líneas de negocio comercial se muestra a continuación:

Servicios Comerciales Miles de euros	Ingresos		Variación		Renta Mínima Garantizada	
	1S 2018	1S 2017	Miles de €	%	1S 2018	1S 2017
Tiendas libres de impuestos	142.609	137.897	4.712	3,4%		
Tiendas	48.264	42.120	6.144	14,6%		
Restauración	87.858	76.465	11.393	14,9%		
Alquiler de vehículos	68.543	66.068	2.475	3,7%		
Aparcamientos	67.977	62.730	5.247	8,4%		
Servicios VIP	29.648	18.964	10.684	56,3%		
Publicidad	15.173	15.750	-577	-3,7%		
Arrendamientos	16.696	15.792	904	5,7%		
Resto ingresos comerciales <sup>(1)</sup>	<b>42.371</b>	<b>41.435</b>	<b>936</b>	<b>2,3%</b>		
<b>Ingresos ordinarios comerciales</b>	<b>519.139</b>	<b>477.221</b>	<b>41.918</b>	<b>8,8%</b>	<b>55.851</b>	<b>35.347</b>

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

Tabla 8. Análisis de las líneas de negocio comercial

En el primer semestre de 2018, el importe registrado en ingresos de la actividad comercial que corresponden a ingresos por rentas mínimas garantizadas, representa el 16,6% de los ingresos de las líneas con contratos que incorporan dichas cláusulas frente al 11,3% en 2017. Esta diferencia se debe en su mayor parte, a la evolución de las ventas (9,8 millones de euros), a las condiciones acordadas en los nuevos contratos (5,5 millones de euros) y al incremento recogido en los contratos vigentes (1,9 millones de euros).

En lo que respecta al total de gastos de esta actividad han aumentado un 3,5% y excluyendo amortizaciones el total de gastos ha aumentado un 5,3%. Este aumento se explica en el apartado 4. Cuenta de Resultados.

El EBITDA se ha situado en 411,6 millones de euros, un 9,2% superior al del mismo período del año anterior.

Estas cifras han sido impulsadas por la continuidad de diferentes acciones comerciales, entre las que destacan por línea de negocio:

## Tiendas Libres de Impuestos

Los ingresos de las tiendas genéricas libres de impuestos han crecido en el primer semestre de 2018 un 3,4% con respecto a 2017 y representan el 27,5% de los ingresos de la actividad comercial de Aena, generados en 86 puntos de venta (76 Locales y 10 *Buy-Byes*) que ocupan una superficie total aproximada de 45.000m<sup>2</sup>, que gestiona la empresa Dufry con el nombre comercial de World Duty Free Group (WDFG), a través de los contratos suscritos con Aena distribuidos en tres lotes.

Esta actividad, genera unos ingresos asegurados a través de la aplicación de las rentas mínimas garantizadas en los contratos suscritos.

Con el fin de optimizar su desempeño comercial, WDFG, en colaboración con Aena, ha puesto en marcha el análisis de diagnóstico y plan de acción en las tiendas libres de impuestos de 5 aeropuertos pilotos: Barcelona-El Prat (únicamente en la T2), Málaga, Alicante, Gran Canaria y Bilbao.

Asimismo, con el fin de reforzar las ventas y la oferta, se han llevado a cabo actuaciones de marketing y de mejora de superficies, como:

- ▶ Promociones orientadas a reforzar la compra de las categorías de productos con mayor atractivo para los pasajeros británicos, con el objetivo de compensar el efecto de la devaluación de la libra, que parece continuar afectando a las compras de dichos pasajeros.
- ▶ Una campaña de comunicación de garantía de mejor precio en los aeropuertos de Madrid, Barcelona y en los turísticos, para cambiar la percepción del pasajero sobre los precios en nuestras tiendas. Con esta acción puesta en marcha en el mes de mayo, WDFG propone descuentos y promociones especiales: descuentos de hasta el 40% en perfumería y de hasta el 30% en licores, así como la promoción de la tercera unidad al 50% en perfumería en las tiendas de los aeropuertos de Madrid, Barcelona, Canarias y Baleares.

- ▶ La remodelación y apertura de las tiendas del aeropuerto de Málaga (en los diques y la tienda principal pasante), la apertura de la nueva tienda pasante del aeropuerto de Bilbao, así como el inicio de las obras de remodelación de las tiendas del aeropuerto de Madrid: *Atrio (T4)* y el *Milenium (T2-T3)*.

Igualmente, es relevante señalar el refuerzo positivo para las ventas Duty Free que constituyen las nuevas rutas a países emergentes, como las nuevas rutas con Asia y Latinoamérica desde los aeropuertos de Madrid y Barcelona, así como con Oriente Medio desde el aeropuerto de Málaga.

Por otra parte, es destacable que se han planificado y llevado a cabo los proyectos para garantizar la oferta de tiendas libres de impuestos en las nuevas zonas no Schengen, derivado del traslado de los filtros ABC en los aeropuertos de Barcelona, Alicante, Málaga, Ibiza y Reus.

Finalmente, cabe indicar que se ha identificado la futura ubicación de la tienda libre de impuestos del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.



Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas



## Tiendas

La actividad de los más de 350 locales dedicados a tiendas (22 pertenecientes a la categoría de Lujo), ha generado unos ingresos de 48,3 millones de euros, lo que supone un aumento del 14,6% respecto al mismo periodo de 2017.

Para impulsar los ingresos de esta línea comercial, se han puesto en marcha iniciativas de renovación de locales, a través de licitaciones en distintos aeropuertos:

- ▶ En el Aeropuerto Barcelona-El Prat, se ha licitado la primera fase de la renovación de la oferta del módulo 3 de la T2, 5 locales que ocupan más de 1.500 m<sup>2</sup>, que se adjudicarán en el mes de julio.
- ▶ Se ha adjudicado un stand en el aeropuerto de Bilbao para la marca TOUS, con la instalación por primera vez en Aena de un novedoso stand diseñado con la forma de la bolsa de la marca.

Asimismo, en el primer semestre se han abierto 16 nuevos locales en las terminales T123 del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, y la apertura del resto de los puntos adjudicados (6 locales) se completará a lo largo del segundo semestre.

Adicionalmente, cabe señalar que con el fin de prestar una asistencia especializada al pasajero, siguiendo las tendencias implantadas en aeropuertos internacionales para mejorar la experiencia del cliente, está en proceso de licitación el Servicio de *Personal Shopper* que se prestará en las terminales T1 y T2 del aeropuerto de Barcelona, continuando con los iniciados en el primer trimestre de 2018 en el Aeropuerto Málaga-Costa del Sol y el 15 de junio en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

## Restauración

En el primer semestre de 2018, los más de 320 puntos de venta de restauración, siguen mostrando un buen comportamiento, con unos

ingresos que han ascendido a 87,9 millones de euros, que suponen un crecimiento del 14,9%.

En este período destaca que han iniciado la actividad nuevos concesionarios en los aeropuertos de Gran Canaria y Barcelona, así como la adjudicación de la renovación de la oferta de restauración del aeropuerto de Málaga:

- ▶ En el aeropuerto de Gran Canaria empezaron a operar a principios de abril los nuevos concesionarios de restauración, y comenzó la ejecución de las obras de los locales para la implantación de las nuevas marcas comerciales, cuyos contratos fueron adjudicados a finales del año 2017.

La oferta de restauración completa se compone de 19 puntos de venta, distribuidos en 5 expedientes, de los que el operador Select Service Partner (SSP) gestiona 10 locales, Grupo EatOut 4 locales y Autogrill 3 locales.

- ▶ El 8 de mayo iniciaron la actividad de restauración en el Aeropuerto Barcelona-El Prat 36 locales de los 49 puntos de venta, adjudicados en el primer trimestre de 2018, repartidos en las terminales T1 y T2.

Los operadores de restauración que han resultado adjudicatarios de un mayor número de locales son el Grupo EatOut, Áreas, Select Service Partner (SSP) y Autogrill.

La nueva oferta de restauración ocupará una superficie de cerca de 16.000 m<sup>2</sup>, lo que supondrá un incremento respecto a la superficie existente de cerca del 19%. Con ella, Aena quiere proporcionar una verdadera experiencia gastronómica a los pasajeros y usuarios del aeropuerto, y ha conseguido la presencia de marcas de reconocido prestigio, tanto locales como nacionales e internacionales. Destacan los

televisivos chefs Hermanos Torres con un restaurante de gran nivel en la terminal T1, de nombre Alas, y un Grab&Go de su cocina denominado Slam, en la terminal T2. Entre las nuevas marcas, figuran los restaurantes con sabor local La Botiga y Mussol de AN Grup; el concepto multi-cocina en ambientes tipo "mercado de alimentación" de la marca La Place; las cafeterías internacionales de Starbucks, Coffee Republic y Paul; los locales de comida saludable Exki, Central Café, la Good Mood Food de Eat y Go Natural; un espacio gourmet dedicado al producto ibérico de la mano de Origins by Enrique Tomás; y las pastelerías-cafeterías locales como Boldú, Pannus, Santa Gloria, Café Pans y Coofe Bar.

- ▶ A finales de junio se ha adjudicado la renovación de la oferta de restauración del Aeropuerto Málaga-Costa del Sol. Los espacios previstos ocuparán una superficie total de más de 6.500 m<sup>2</sup>, repartidos en 25 locales, que empezarán a dar servicio en el segundo semestre de 2018.

De los 12 expedientes licitados, los operadores de restauración que han resultado adjudicatarios de un mayor número de locales han sido: Select Service Partner (SSP) con 8 locales, el Grupo EatOut con 6, Lagardère Travel Retail con 4 y Áreas con 7 locales. En la presencia de marcas de reconocido prestigio, tanto locales como nacionales e internacionales, destacan el chef Dani García con su restaurante Premium BIBO Brioche Bar, el televisivo Jamie Oliver con su concepto Jamie's Deli, el restaurante Kirei by Kabuki, el Grab&Go internacional Eat y el local de Casual Food Giraffe. Además, se presenta un concepto multi-cocina en ambientes tipo "mercado de alimentación" de varias marcas como Enrique Tomás, el malagueño Gorki, el oriental Shikku, el saludable Mamá Campo, el italiano La

Mafia, el mexicano Chelinda y la cafetería Fonzie Abbot.

Asimismo, habrá dos Burger King, dos cafeterías internacionales

Starbucks y un Costa Coffee, la pastelería-cafetería La Manon, las heladerías La Gelatería Carte D'Or, la pizzería La Boutique de la Mafia, y otras marcas más

habituales como Más Q Menos, Dehesa Santa María, Pans, Café Pans y Caffè Di Fiore.



Aeropuerto Barcelona-El Prat

## Alquiler de vehículos

Los ingresos de esta actividad han aumentado hasta 68,5 millones de euros, un 3,7% respecto al mismo período de 2017.

En este período, se ha confirmado el interés por 6 nuevas licencias en los aeropuertos de Santander, Asturias, Pamplona, Fuerteventura, Vigo y A Coruña, lo que implicará una mejora de ingresos tanto en el componente fijo como en el variable para el próximo semestre, ya que la operativa de las nuevas licencias se espera que se inicie a partir del mes de julio.

En el ámbito de la gestión de esta actividad, cabe señalar que para facilitar el control en tiempo real de los contratos de alquiler y de los vehículos entregados, ha continuado la implementación de los sistemas de control de acceso a los aparcamientos en los aeropuertos de Madrid, Bilbao, Reus y Girona, que se extenderá a otros 5 aeropuertos en el tercer trimestre de 2018.

## Aparcamientos

La red de aparcamientos de Aena dispone de más de 80 estacionamientos y más de 130.000 plazas, distribuidos en 32 aeropuertos.

La gestión de esta línea de actividad es realizada por Aena, lo que garantiza el control de todos los procesos operativos, así como las acciones de marketing, política de precios y estructuración de los diversos servicios de aparcamiento, con objeto de satisfacer las necesidades de la amplia tipología de pasajeros (bajo coste/larga estancia, general, preferente, exprés, servicio vip con recogida y entrega con conductor, así como servicios adicionales).

Las reservas se pueden realizar on-line a través de una plataforma web desde la APP de Aena, así como desde distintos canales de distribución. Esta plataforma permite al cliente reservar por adelantado a precios promocionados.

En el primer semestre, los ingresos han tenido un incremento del 8,4% con respecto a 2017 (hasta 68,0 millones de euros), y las reservas han mejorado respecto el año 2017 un 24,3% en operaciones y un 19,9% en ingresos.

Entre las actuaciones llevadas a cabo para mejorar la gestión de esta actividad, cabe señalar las siguientes:

- ▶ El desarrollo de nuevos productos y servicios, como los aparcamientos exprés de salidas en los aeropuertos de Madrid (T2) y Barcelona (T1 y 2) que facilitan y ordenan la operación. Ya están implantados en los aeropuertos de Alicante, Bilbao, Menorca, Málaga Valencia llegadas y Palma de Mallorca llegadas.
- ▶ La ampliación de los canales y las empresas que operan directamente con Aena, mejorando e incrementando la red de ventas.
- ▶ Se ha continuado con la adaptación a nuevos medios de



pago, tanto por móvil (en toda la red de Aena) como por matrícula (disponible en los aeropuertos de Madrid, Barcelona, Bilbao y Alicante).

- La web de reservas se ha adaptado al nuevo reglamento GDPR (General Data Protection Regulation) en plazo, cumpliendo los estándares más rigurosos de la nueva legislación europea de protección de datos.

## Servicios VIP

Esta línea de negocio incluye los ingresos procedentes de las salas VIP y los correspondientes al *Fast Lane* y *Fast Track*.

Aena cuenta con 24 salas VIP en 15 aeropuertos operadas a través de un modelo de gestión integral, y desde 2017 están incorporados en esta línea de actividad los ingresos correspondientes al *Fast Lane* y *Fast Track*. Bajo el modelo de gestión integral, Aena fija la política comercial y de precios, contratando con un proveedor la prestación los servicios necesarios.

El servicio *Fast Lane* proporciona preferencia en el acceso a los controles de seguridad. Se presta en 6 aeropuertos de la red (Barcelona, Palma de Mallorca, Málaga, Alicante, Gran Canaria, Tenerife Sur) y está previsto su inicio en el aeropuerto de Valencia en el mes de julio. El servicio *Fast Track* es un control de seguridad independiente y exclusivo que se ofrece en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

En este periodo, los ingresos de la actividad de servicios VIP ha crecido un 56,3% frente al mismo periodo del ejercicio anterior, hasta 29,6 millones de euros, y los ingresos de las salas VIP han contribuido con 26,4 millones de euros, un crecimiento del 27,1% en ingresos, impulsado por el aumento del 19,9% en número de usuarios.

A lo largo del segundo trimestre de 2018, Aena ha continuado incorporando al actual modelo de gestión nuevas salas, remodelando las existentes, y ampliando acuerdos de uso con compañías aéreas y otras empresas. Así, cabe señalar las siguientes actuaciones:

- Se ha iniciado en junio la actividad de la nueva sala VIP en el aeropuerto de Santiago de 200 m<sup>2</sup>.
- La remodelación de las salas del aeropuerto de Palma de Mallorca, habiéndose incorporado una sala adicional (*Sala Mediterráneo*) que se abrió el 9 de noviembre, y finalizando la remodelación de la *Sala Formentor* en julio de 2018.
- La licitación del servicio de gestión integral de las salas VIP de los aeropuertos de Sevilla y Lanzarote.
- Se ha continuado el proceso de formalización y ampliación de acuerdos mercantiles para el uso de las salas VIP de la red de aeropuertos de Aena con las compañías aéreas y otras empresas, reforzando las garantías para Aena y ampliando la base de clientes.

Adicionalmente, se ha adjudicado el Centro de Negocios de la T1 del aeropuerto de Barcelona, con 25 unidades de descanso, con fecha de inicio de su actividad el 1 de julio.



Nueva sala VIP del aeropuerto de Santiago

## Publicidad

La actividad de publicidad en los aeropuertos de la red se corresponde dentro del sector publicitario con la categoría de publicidad de exterior, y compite con los soportes de mobiliario urbano, el metro y las vallas publicitarias. En Aena, su gestión se desarrolla bajo el modelo de concesión, siendo

las empresas que explotan los espacios publicitarios de la red las responsables de su comercialización: JFT en los aeropuertos canarios y JCDecaux en los peninsulares y de las Islas Baleares.

El sector de la publicidad en general, y de la publicidad exterior en particular, mantiene unos crecimientos moderados, pero con

distintos comportamientos según el segmento, ya que frente a los grandes crecimientos de digital/internet, medios como lo soportes de exterior mantienen crecimientos muy inferiores. En concreto la publicidad de aeropuertos como sub-segundo de la publicidad exterior, sigue el comportamiento general.

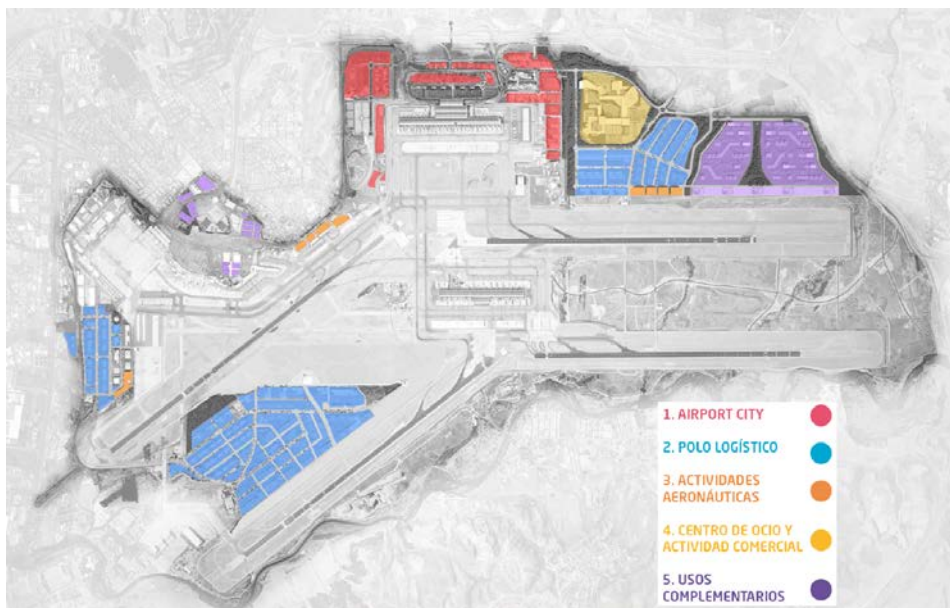
## 3.2 Segmento de servicios inmobiliarios

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 otros proveedores de servicios aeroportuarios, destinados al apoyo de la actividad y al desarrollo de servicios complementarios, como las 24 estaciones de servicio (15 en el lado tierra y 9 en el lado aire) en 12 aeropuertos y las terminales FBOs (Fixed Base Operations) en 5 de los aeropuertos más importantes de la red, en las que la aviación ejecutiva es atendida de manera singular.

Por lo que respecta a los **planes de desarrollo inmobiliario de los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat**, cabe indicar que ambos han sido presentados públicamente.

El plan inmobiliario del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas propone desarrollar, en los próximos 40 años, 562 hectáreas, de las 902 hectáreas de terrenos libres potencialmente comercializables, con un remanente de suelo disponible de 244 hectáreas que darán capacidad para seguir el crecimiento inmobiliario en el aeropuerto.

El objetivo es posicionar al Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas como una puerta a la conectividad global desarrollando el mayor nodo logístico, un hub empresarial global y una zona de servicios para los pasajeros y zonas de influencia. Se prevé edificar casi 2,7 millones de m<sup>2</sup> para usos mixtos, destacando logística, e-commerce, oficinas y hoteles y un centro de ocio comercial, que se complementarán con desarrollos aeronáuticos de carga aérea y hangares. Para realizar estos desarrollos se ha estimado que será necesaria una inversión de casi 3.000 millones de euros por parte de múltiples agentes.

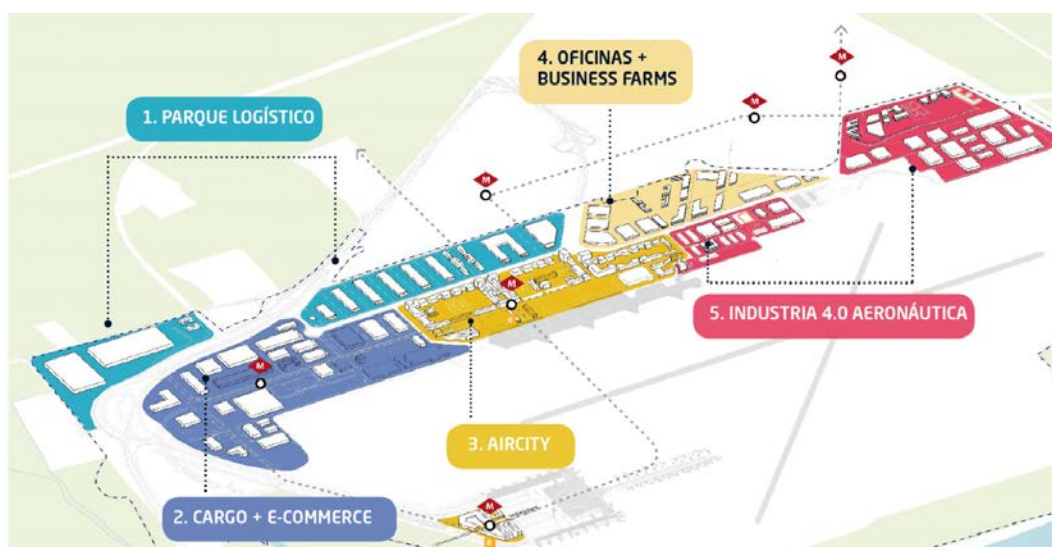


Propuesta de desarrollo inmobiliario del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas

El plan inmobiliario del Aeropuerto Barcelona-El Prat propone desarrollar, en los próximos 20 años, 328 hectáreas, de las 543 hectáreas de terrenos libres potencialmente comercializables, preservando 215 hectáreas de terreno por su alto valor ambiental.

Este desarrollo, tiene como objetivo posicionar al Aeropuerto Barcelona-El Prat como un polo de economía y de servicios digitales dentro del área metropolitana. A lo largo del periodo de desarrollo se prevé edificar más de 1,8 millones de m<sup>2</sup> para usos mixtos, destacando logística,

e-commerce, oficinas y hoteles, y la industria 4.0, que se complementarán con desarrollos de carga aérea y hangares. Para su consecución, se ha estimado que será necesaria una inversión de 1.264 millones de euros por parte de múltiples agentes.



Propuesta de desarrollo inmobiliario del Aeropuerto Barcelona-El Prat

Para la implantación de estos planes inmobiliarios, Aena está actualmente en proceso de licitación de los servicios de asesoramiento que permitan establecer el modelo de relación adecuado en términos de negocio, implicaciones financieras y transacción jurídica y corporativa, estando previsto que dicho proceso finalice en los próximos 9 meses.

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

Miles de euros	1S 2018	1S 2017	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	33.208	29.286	3.922	13,4%
Servicios Inmobiliarios <sup>(1)</sup>	33.208	29.286	3.922	13,4%
Otros ingresos de explotación	571	723	-152	-21,0%
Total Ingresos	33.779	30.009	3.770	12,6%
Total gastos (incluye amortización)	-27.293	-25.656	1.637	6,4%
EBITDA <sup>(2)</sup>	14.731	12.320	2.411	19,6%

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

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

Tabla 9. Cifras más significativas del segmento de servicios inmobiliarios

En el primer semestre de 2018, los ingresos ordinarios derivados de estas actividades han sido 33,2 millones de euros, un 13,4% superiores a los obtenidos en 2017 debido a la entrada a finales del ejercicio pasado de nuevos contratos en el Aeropuerto Adolfo

Suárez Madrid-Barajas, cuyo importe se ha reconocido íntegramente en 2018. Excluida la regularización correspondiente a 2017, el crecimiento habría sido del 4,5%.

Los gastos totales (incluyendo amortización) crecen un 6,4%. Sin incluir amortizaciones el total de gastos ha aumentado un 7,7%. Este aumento se explica en el apartado 4. Cuenta de Resultados. En cuanto a las actuaciones más destacadas del período, relativas a

la actividad de hangares, cabe señalar:

- La adjudicación en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas de un hangar de casi 15.000 m<sup>2</sup> y el inicio de la actividad en otro hangar de 8.500 m<sup>2</sup>.

Adicionalmente, continúan las obras de construcción de dos nuevos hangares de gran capacidad, que junto a un tercero (en la zona denominada Rampa 7) cuyo inicio de actividad es inminente, darán soporte a compañías aéreas que operan en el aeropuerto.

- En el Aeropuerto de Sevilla, está en construcción un hangar de aproximadamente 6.000 m<sup>2</sup> para un operador aéreo, cuya puesta en marcha está prevista para el tercer trimestre de 2018.
- Asimismo, en el aeropuerto de Santiago se ha iniciado la

construcción de un nuevo hangar de 1.200 m<sup>2</sup> que entrará en funcionamiento también en el próximo trimestre.

Respecto de las actuaciones de comercialización de espacios destinados a carga (actividad que ha crecido un 13,3% en los seis primeros meses del año), se han llevado a cabo en este primer semestre del ejercicio 2018 las siguientes actuaciones:

- En el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, se ha ejercido el derecho de tanteo para la adquisición de una nave con oficinas de 7.200 m<sup>2</sup> a DHL, lo que permitirá incrementar la capacidad de manipulación de carga en este aeropuerto. Se han adjudicado casi 4.900 m<sup>2</sup> de oficinas a la empresa DHL y licitado una terminal de carga de más de 1.500 m<sup>2</sup> construidos,

que se espera adjudicar en el tercer trimestre de este año.

Asimismo, es reseñable que los proyectos de construcción de nuevas instalaciones para carga en la zona denominada Rejas, siguen progresando. En una de las naves se inició la obra en octubre y en la otra ya está redactado el proyecto constructivo.

- En el Aeropuerto Tenerife Norte se han adjudicado a la empresa Eurotransmex, los dos módulos de la nueva terminal de carga del aeropuerto, con casi 1.500 m<sup>2</sup> construidos. La Terminal se ha entregado al cliente el 6 de julio.
- En el Aeropuerto de Sevilla se han adjudicado casi 1.200 m<sup>2</sup> construidos en la terminal de carga a la empresa Groundforce Cargo.

### 3.3 Segmento internacional

Los datos económicos del segmento de actividad internacional recogen principalmente la consolidación del aeropuerto de Luton en Londres (5º aeropuerto en el Reino Unido por número de pasajeros), así como servicios de asesoramiento a aeropuertos internacionales. Los ingresos totales del negocio internacional mejoraron en 8,4 millones de euros, afectados negativamente por la devaluación de la GBP (-2,2%).

Miles de euros	1S 2018	1S 2017	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	111.472	103.101	8.371	8,1%
Otros ingresos de explotación	98	81	17	21,0%
Total Ingresos	111.570	103.182	8.388	8,1%
Total gastos (incluye amortización)	-101.832	-100.890	942	0,9%
EBITDA <sup>(1)</sup>	35.814	24.957	10.857	43,5%

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

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

A continuación, se proporciona información más detallada de la evolución del **Aeropuerto London Luton**, cuya consolidación ha supuesto a nivel de EBITDA una contribución de 33,2 millones de euros, frente a 22,2 millones de euros en el primer semestre de 2017, debido al efecto del tipo de cambio, al reconocimiento extraordinario en enero de 2017 de 8,0 millones de euros por la contabilización del gasto asociado a uno de los acuerdos alcanzados con los empleados del aeropuerto de Luton para el cierre del plan de pensiones de beneficio definido, así como al devengo al 30 de junio de 2018 de un bonus extraordinario de 3,4 millones de euros para los empleados correspondiente al período 2013-2018. Excluyendo el impacto de dichos gastos extraordinarios, el EBITDA habría aumentado 6,2 millones de euros, lo que habría supuesto un crecimiento del 23,7%.



(Miles de euros) <sup>(1)</sup>	1S 2018	1S 2017	Variación	% Variación
Ingresos aeronáuticos	48.038	46.414	1.624	3,5%
Ingresos comerciales	58.251	51.174	7.077	13,8%
<b>Total Ingresos</b>	<b>106.289</b>	<b>97.588</b>	<b>8.701</b>	<b>8,9%</b>
Personal	24.073	27.856	-3.783	-13,6%
Otros gastos de explotación	49.016	47.503	1.513	3,2%
Amortizaciones y deterioros	25.855	22.346	3.509	15,7%
<b>Total gastos</b>	<b>98.944</b>	<b>97.705</b>	<b>1.239</b>	<b>1,3%</b>
<b>EBITDA<sup>(2)</sup></b>	<b>33.160</b>	<b>22.229</b>	<b>10.931</b>	<b>49,2%</b>
<b>Resultado de explotación</b>	<b>7.345</b>	<b>-117</b>	<b>7.462</b>	<b>6.377,8%</b>
Resultado financiero	-11.673	-11.601	72	0,6%
<b>Resultado antes de impuestos</b>	<b>-4.328</b>	<b>-11.718</b>	<b>-7.390</b>	<b>-63,1%</b>

<sup>(1)</sup> Tipo de cambio Euro/Libra: 0,8798 en 1S 2018 y 0,8606 en 1S 2017.

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

Tabla 11. Información económica detallada de la evolución del aeropuerto de Luton

A nivel operativo, los datos de tráfico del aeropuerto de Luton muestran un incremento moderado de pasajeros del 2,5%, hasta 7,7 millones, que, junto con la positiva evolución de los ingresos comerciales, han situado los ingresos del período en 106,3 millones de euros, un 8,9% por encima del mismo período de 2017 (97,6 millones de euros).

En GBP, los ingresos de Luton han crecido en la primera mitad del ejercicio de 2018 un 11,3% (9,5 millones de GBP) frente a 2017 impulsados por el buen desempeño de los ingresos comerciales, a pesar del impacto por la pérdida de pasajeros de Ryanair que retiró la operativa de dos aviones, así como del cese de las operaciones de Monarch.

◀ Los ingresos aeronáuticos en GBP, han crecido un 5,8% y los ingresos comerciales un 16,3%.

Dentro de los ingresos de la actividad comercial, destaca el buen comportamiento de los aparcamientos (+19,8%) reflejo de las estrategias de gestión y precios implantadas junto con la utilización exitosa de la capacidad adicional del aparcamiento de vehículos utilizando el producto *Priority* y la compensación por parte del Luton Borough Council por las obras del *Direct Air-Rail Transit* (tren ligero entre la estación de tren de cercanías de Luton y el edificio terminal del aeropuerto). Las líneas de restauración y tiendas también han evolucionado positivamente, +14,5% en conjunto, debido a la apertura de nuevas tiendas prevista en el proyecto de ampliación de la terminal, a una oferta más variada y al cambio en el flujo de pasajeros.

◀ El EBITDA en GBP ha aumentado 10,1 millones de GBP frente a 2017, un 52,7%.

Este incremento refleja, además de los comentarios indicados en ingresos, el efecto de la contabilización en enero de 2017 del efecto extraordinario relativo a uno de los acuerdos asociado al cierre del plan de pensiones de prestación definido, así como el devengo al 30 de junio de 2018 de un bonus extraordinario de 3,4 millones de euros (3 millones de GBP) correspondiente al período 2013-2018. Excluyendo el impacto de dichos gastos extraordinarios, sin impacto en caja, el EBITDA en GBP habría aumentado 6,2 millones de GBP, lo que habría supuesto un crecimiento del 23,7%.

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

Miles de euros	Resultado puesta en equivalencia				Tipo de cambio	Tipos de cambio <sup>(1)</sup>		
	1S 2018	1S 2017	Variación	% Variación		1S 2018	1S 2017	Variación
AMP (México)	6.428	7.119	-691	-9,7%	€ - MXN	23,09	21,04	-9,7%
SACSA (Colombia)	1.721	1.823	-101	-5,6%	€ - COP	3.448,55	3.165,98	-8,9%
AEROCALI (Colombia)	487	1.598	-1.111	-69,5%	€ - COP	3.448,55	3.165,98	-8,9%
<b>Total participación en el resultado de asociadas</b>	<b>8.636</b>	<b>10.539</b>	<b>-1.903</b>	<b>-18,1%</b>				

<sup>(1)</sup> Tipo de cambio medio ponderado

Tabla 12. Puesta en equivalencia de las empresas participadas

## 4. Cuenta de resultados

Miles de euros	1S 2018	1S 2017 <sup>(1)</sup>	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	1.936.334	1.826.254	110.080	6,0%
Otros Ingresos de Explotación	28.978	35.309	-6.331	-17,9%
<b>Total ingresos</b>	<b>1.965.312</b>	<b>1.861.563</b>	<b>103.749</b>	<b>5,6%</b>
Aprovisionamientos	-86.734	-87.751	-1.017	-1,2%
Gastos de personal	-210.385	-210.648	-263	-0,1%
Otros gastos de explotación	-545.946	-506.120	39.826	7,9%
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	7.238	-	7.238	-
Amortización del inmovilizado	-401.551	-396.953	4.598	1,2%
Deterioros y bajas de inmovilizado	-4.453	-3.981	472	11,9%
Otros resultados	1.433	1.204	229	19,0%
Total gastos	-1.240.398	-1.204.249	36.149	3,0%
<b>EBITDA <sup>(2)</sup></b>	<b>1.126.465</b>	<b>1.054.267</b>	<b>72.198</b>	<b>6,8%</b>
<b>Resultado de explotación</b>	<b>724.914</b>	<b>657.314</b>	<b>67.600</b>	<b>10,3%</b>
Gastos Financieros y Otros resultados financieros	-58.292	-66.358	-8.066	-12,2%
Gastos por intereses de expropiaciones	-165	1.565	-1.730	-110,5%
<b>Resultado financiero neto</b>	<b>-58.457</b>	<b>-64.793</b>	<b>-6.336</b>	<b>-9,8%</b>
Participación en el resultado de asociadas	8.636	10.539	-1.903	-18,1%
<b>Resultado antes de impuestos</b>	<b>675.093</b>	<b>603.060</b>	<b>72.033</b>	<b>11,9%</b>
Impuesto sobre las ganancias	-162.822	-147.004	15.818	10,8%
<b>Resultado del período consolidado</b>	<b>512.271</b>	<b>456.056</b>	<b>56.215</b>	<b>12,3%</b>
Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes	-2.227	-4.866	-2.639	54,2%
<b>Resultado del período atribuible a los accionistas de la dominante</b>	<b>514.498</b>	<b>460.922</b>	<b>53.576</b>	<b>11,6%</b>

<sup>(1)</sup> La Cuenta de resultados intermedia resumida consolidada del período de seis meses terminado el 30 de junio de 2017 se presenta, única y exclusivamente, a efectos comparativos. Véanse saldos reexpresados en Nota 2.4.

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

Tabla 13. Cuenta de resultados

Como resultado de la positiva evolución del negocio en todas sus líneas, los **ingresos totales** de Aena han aumentado hasta 1.965,3 millones de euros en el primer semestre de 2018, un 5,6% respecto al mismo período de 2017.

Los ingresos provenientes de la actividad comercial incrementan su peso porcentual hasta el 26,6% del total, frente al 25,9% que representaron en el mismo período de 2017.

El crecimiento de los **ingresos ordinarios** ha sido del 6,0%, hasta 1.936,3 millones de euros. Este incremento de 110,1 millones de

euros se ha explicado con anterioridad en el análisis de los diferentes segmentos de negocio.

Por lo que respecta a la variación de los **gastos**, en este período se refleja un aumento del total de 3,0% (36,1 millones de euros), que se sitúa en un 3,9% excluyendo las amortizaciones, por efecto de las variaciones en los siguientes conceptos de gasto:

Los aprovisionamientos se han reducido un 1,2% (1,0 millones de euros) debido principalmente a las nuevas condiciones del acuerdo de servicios de navegación aérea (ATM/CNS)

suscrito con ENAIRE hasta 2021.

- Los gastos de personal muestran una disminución del 0,1% (0,3 millones de euros) que está afectada por la contabilización en Luton del gasto de 8,0 millones de euros (6,9 millones de GBP) del impacto de uno de los acuerdos alcanzados con los empleados de Luton en materia de pensiones reconocido en enero de 2017, así como por el devengo de un bonus extraordinario de 3,4 millones de euros (3 millones de GBP) para

los empleados correspondiente al período 2013-2018.

- ▶ Excluyendo ambos efectos, los gastos de personal reflejan un aumento del 2,1% (4,3 millones de euros) debido principalmente a las provisiones para el incremento salarial previsto para 2018 y al incremento en las contrataciones temporales a lo largo de 2017.
- ▶ Otros gastos de explotación aumentan un 7,9% (39,8 millones de euros), debido principalmente al efecto de la tendencia al alza del gasto de la mayoría de los servicios adjudicados desde finales de 2016 que se refleja en el incremento de gasto asociado a la entrada de nuevos contratos como el servicio de personas con movilidad reducida (10,6 millones de euros), al incremento del gasto de los servicios de seguridad (6,6 millones de euros), mantenimientos (4,4 millones de euros), los nuevos contratos de gestión de salas VIP (3,9 millones de euros) así como por el incremento en asistencias técnicas (3,7 millones de euros) y en limpieza (2,6 millones de euros).

- ▶ La amortización del inmovilizado ha aumentado 4,6 millones de euros (1,2%) principalmente por el efecto de la revisión técnica de la vida útil de activos de pistas y calles de rodaje, parcialmente compensado por el fin de la amortización de ciertos activos.

El **EBITDA** (beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones) ha aumentado hasta 1.126,5 millones de euros (incluyendo 33,2 millones de euros de la consolidación de Luton), lo que supone un incremento del 6,8%, y ha situado el margen de EBITDA del período en el 57,3% (56,6% en el mismo período de 2017). Al cierre del primer semestre el margen está impactado por la aplicación de la CINIIF 21 relativa a la contabilización de los impuestos locales (145,8 millones de euros en 2018 y 145,2 millones de euros en 2017), cuyo devengo se produce íntegramente al inicio del ejercicio.

Por su parte, el **Resultado financiero neto** muestra una disminución del gasto interanual de 6,3 millones de euros.

El epígrafe "Gastos Financieros y Otros resultados financieros"

disminuyen 8,1 millones de euros (-12,2%) debido principalmente a la dotación en enero de 2017 de una provisión por importe de 3,5 millones de euros por el efecto sobre el coste de ciertos préstamos de la variación del Coeficiente de Ponderación de Riesgo del Banco de España, y el resto se debe fundamentalmente, al ahorro por la reducción del volumen de deuda.

En cuanto al **Impuesto sobre las ganancias**, el gasto resultante se ha situado en 162,8 millones de euros, un incremento del gasto de 15,8 millones de euros, consecuencia del mayor resultado del período. La tasa efectiva de período se sitúa en el 24,1% (24,4% en el mismo período de 2017).

El **Resultado del período consolidado** ha alcanzado 512,3 millones de euros. El resultado del período atribuible a participaciones no dominantes asciende a -2,2 millones de euros (correspondiente al 49% del resultado neto de Luton), lo que sitúa el **Resultado del ejercicio atribuible a los accionistas de la dominante** en 514,5 millones de euros, un 11,6% superior al alcanzado al cierre del primer semestre de 2017.

## 5. Inversiones

El importe total de la inversión pagada (inmovilizado material, activos intangibles e inversiones inmobiliarias) en el primer semestre de 2018 ha ascendido a 274,6 millones de euros, incluyendo 20,6 millones de euros de Luton.

El total de la inversión realizada en la **red de aeropuertos españoles** (según criterio de pago) ha ascendido a 254,0 millones de euros, cifra que supone un aumento de 115,4 millones de euros (+83,3%) respecto al primer semestre de 2017, que fue de 138,6 millones de euros. Este aumento se debe principalmente a 101,8 millones de euros correspondientes a inversiones certificadas a finales de 2017 y pagadas en 2018, así como a las inversiones realizadas en el ámbito del mantenimiento de las infraestructuras.

Según criterio de ejecución, el volumen de inversión en la red ha ascendido a 174,4 millones de euros, un aumento de 16 millones de euros respecto al primer semestre de 2017, en el que la inversión se situó en 158,4 millones de euros.

En lo que respecta a las principales actuaciones puestas en servicio durante este periodo, se han

centrado fundamentalmente en el campo de vuelos y en zonas del área terminal: la mejora del pavimento de la pista del aeropuerto de Barcelona, las calles de rodaje de Santiago y la adecuación de las plataformas de los aeropuertos de Alicante e Ibiza, son las más destacables en el campo de vuelos. En cuanto a la zona del área terminal: las instalaciones de climatización de los aeropuertos de Palma de Mallorca y Lanzarote, así como las obras de mejora de la sala VIP del aeropuerto de Palma de Mallorca, son las más destacables.

Respecto a las inversiones en ejecución, cabe indicar que también están especialmente centradas en el campo de vuelos, y en concreto, en mejorar los pavimentos de las plataformas de Tenerife Sur, Palma de Mallorca, Girona-Costa Brava y Lanzarote, así como en los recrecidos de las pistas de Bilbao, Fuerteventura, Tenerife Sur y Girona-Costa Brava. En los edificios terminales de los aeropuertos de Málaga, Palma de Mallorca, Madrid, Barcelona y Gran Canaria también están en ejecución importantes obras, como la de remodelación del *terminal Picasso* en el aeropuerto de Málaga, de la zona comercial y la galería de servicios en Gran Canaria, las mejoras en sala VIP y

finalmente en Barcelona, así como mejoras en solados y aislamiento térmico en Palma de Mallorca y en cubiertas en el aeropuerto de Madrid. En cuanto a las inversiones en instalaciones, destacan la mejora del sistema de tratamiento automático de equipajes de Palma de Mallorca y las pasarelas de Málaga. También hay que destacar distintas actuaciones en ejecución para los servicios aeroportuarios, como el drenaje del aeropuerto de Alicante, el sistema de cableado eléctrico de Sevilla y las mejoras en la central eléctrica del aeropuerto de Barcelona.

En los próximos meses se van a iniciar actuaciones enfocadas principalmente en los edificios terminales. Entre ellas, cabe destacar: la remodelación y ampliación del dique sur en el Terminal 1 del aeropuerto de Barcelona y la ampliación del edificio terminal del aeropuerto de Reus de acuerdo a su nuevo diseño funcional. En cuanto a la zona de movimiento de aeronaves se ampliarán las plataformas de los aeropuertos de Madrid, Ibiza y Zaragoza. Asimismo, está prevista la mejora del pavimento de las pistas de los aeropuertos de Madrid y de Sevilla.



Pista del Aeropuerto Tenerife Sur



En el **aeropuerto de Luton**, han continuado las inversiones tanto en mantenimiento y renovación de equipamientos, como en el *Proyecto Curium*. Este proyecto, que tenía como objetivo aumentar la capacidad actual hasta 18 millones de pasajeros, progresa significativamente en todas sus áreas, y la finalización y puesta en servicio del terminal, que representa la parte más importante de la ampliación, se realizará en el segundo semestre de 2018.

Durante el segundo trimestre de 2018 se ha abierto el nuevo dique B, con 8 nuevas puertas de embarque y la segunda fase del vestíbulo de salidas en la planta baja, donde los locales de restauración están completando su instalación.

Por su parte, continúan los trabajos en las áreas de llegadas y se ha adjudicado e iniciado los trabajos

para la construcción de la nueva calle de rodaje Foxtrot, que se estima que finalizará a mediados de 2019.

Asimismo, como parte de los trabajos preliminares para la construcción del tren ligero que conectará el edificio terminal con la estación de tren de *Luton Airport Parkway*, y que serán financiados por la autoridad local, se ha trasladado la zona de *Drop-off* a una localización provisional, e iniciado la construcción del nuevo edificio de estacionamiento en altura (*Multi Storage Car Park 2*).

Respecto a las inversiones de las asociadas que no consolidan contablemente, cabe destacar que con fecha 29 de junio se presentó a la Agencia Nacional de Infraestructura colombiana (ANI) el estudio de factibilidad de una Asociación Público Privada (APP) para obtener una nueva concesión

en el **aeropuerto de Cali** y en otros 3 de la región.

Por otro lado, en el **aeropuerto de Cartagena** actualmente se mantienen negociaciones con la Agencia Nacional de Infraestructuras (ANI) para el desarrollo de una iniciativa privada de Acuerdo Público-Privado (APP) cuyo objetivo es un nuevo contrato de concesión una vez finalice la concesión actual en 2020. Asimismo, es relevante indicar que en el mes de junio se ha obtenido la certificación del aeropuerto.

Respecto a las inversiones de los **aeropuertos de GAP** durante 2018 destacamos entre otras, las ampliaciones de los edificios terminales de Guadalajara, Tijuana, Bajío y Hermosillo así como las actuaciones en campo de vuelos en Guadalajara, Tijuana, Hermosillo y Los Cabos.

## 5.1. Análisis de inversiones por ámbitos de actuación

A continuación, se muestra la distribución de la inversión en la red de aeropuertos españoles (según criterio de pago) durante el primer semestre de 2018 y su comparativa con el mismo período de 2017:



Figura 7. Análisis de inversiones por ámbitos de aplicación

- En el ámbito de la **seguridad** las inversiones representan el 21% del total (frente al 34% del mismo período de 2017) y se han incrementado en 6,7 millones de euros, pasando de 46,8 a 53,5 millones de euros. En este apartado se quiere progresar especialmente en la seguridad operativa y en la seguridad de las personas e instalaciones. En seguridad operacional, las actuaciones se han centrado en la zona de movimiento de aeronaves que mejoran los pavimentos de diversas áreas del campo de vuelos. En la seguridad de las personas e instalaciones, las actuaciones se han centrado en dotar a los terminales con equipos de seguridad (sistemas de control de accesos y equipos de rayos X móviles).
- La inversión destinada a la mejora de las instalaciones para garantizar el **mantenimiento del servicio** ha aumentado en el primer semestre de 2018 su representatividad, pasando del 29% en el primer semestre de 2017 al 40% 2018. Cuantitativamente también ha aumentado de 40,9 millones de euros a 100,9 millones de euros en el primer semestre de 2018, destacando como actuación principal la reconstrucción de la plataforma B del aeropuerto de Palma de Mallorca, por un importe total de 9,0 millones de euros.
- Las inversiones en **capacidad** han ascendido a 15,9 millones de euros en el primer semestre del año 2018, frente a 8,5 millones de euros de inversión pagada en el primer semestre de 2017. En este ámbito, destacan como inversiones más significativas, en el campo de vuelos, la plataforma del dique sur del Aeropuerto de Barcelona-El Prat y la del Aeropuerto de Palma de Mallorca. Respecto a los trabajos realizados en terminales destaca la mejora del sistema automático de equipajes en Palma de Mallorca y la estación de autobuses y ampliación de aparcamiento en Alicante-Elche
- En el ámbito del **medio ambiente** se han invertido 10,8 millones de euros en el primer semestre de 2018 (5,7 millones más que en el primer semestre de 2017). Este importe corresponde principalmente a los trabajos de aislamiento acústico de viviendas en zonas colindantes a varios aeropuertos, a la construcción de un separador de hidrocarburos en el Aeropuerto de Valencia y a la instalación de sistemas de iluminación con tecnologías eficientes energéticamente en varios aeropuertos.
- En cuanto a **expropiaciones**, se han realizado pagos por importe de 0,5 millones de euros en el primer semestre de 2018, principalmente en el Aeropuerto de Málaga, frente a los 2,6 millones de euros pagados en igual período de 2017.
- En **otras inversiones** se reflejan inversiones por 72,4 millones de euros, un 112,7% más que en el primer semestre de 2017 (34,1 millones). En este apartado se incluyen las inversiones en tecnologías de la información, especialmente las destinadas a los pasajeros de los aeropuertos mediante la instalación de Sistemas de Información al Público (S.I.P.). También son reseñables las encaminadas a mejorar los Ingresos comerciales e inmobiliarios, donde destaca la instalación de nuevos equipos para el control de la actividad de vehículos de alquiler en varios aeropuertos.

## 6. Balance

### 6.1 Activo neto y estructura de capital

Miles de euros	1S 2018	2017	Variación	% Variación
<b>ACTIVO</b>				
Activo no corriente	13.928.857	14.093.595	-164.738	-1,2%
Activo corriente	764.250	1.213.837	-449.587	-37,0%
<b>Total activo</b>	<b>14.693.107</b>	<b>15.307.432</b>	<b>-614.325</b>	<b>-4,0%</b>
<b>PATRIMONIO NETO Y PASIVO</b>				
Patrimonio neto	5.222.021	5.687.864	-465.843	-8,2%
Pasivo no corriente	7.687.144	8.135.177	-448.033	-5,5%
Pasivo corriente	1.783.942	1.484.391	299.551	20,2%
<b>Total patrimonio neto y pasivo</b>	<b>14.693.107</b>	<b>15.307.432</b>	<b>-614.325</b>	<b>-4,0%</b>

Tabla 14. Resumen de estado de situación financiero consolidado

#### Impactos derivados de la entrada en vigor de las nuevas Normas Contables NIIF 15 y NIIF 9

Los estados financieros intermedios resumidos consolidados a 30 de junio de 2018 constituyen los primeros estados financieros en los que las NIIF 15 y NIIF 9 han sido aplicadas, según se informa en la nota 2.1 a los Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados correspondientes al período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2018. El Grupo Aena ha optado por no re expresar los períodos anteriores, y los impactos en el Patrimonio a la fecha de aplicación inicial (1 de enero de 2018) derivados de la entrada en vigor de dichas Normas no han sido significativos, habiéndose reducido exclusivamente a 0,8 millones de euros de disminución en Reservas, derivados de la transición a NIIF 9 (ver Nota 2.1.B de la memoria).

Adicionalmente, se ha procedido a reclasificar los Activos financieros disponibles para la venta que figuraba en las Cuentas anuales de 2017 (0,3 millones de euros) a "Otros Activos Financieros".

En la Cuenta de Resultados del primer semestre de 2018 los impactos también han sido poco

significativos, reduciéndose a los siguientes:

- Aumento en gastos financieros, por importe de 0,4 millones de euros, derivado de la aplicación de los preceptos de la NIIF 9 relativos a reestructuraciones de deuda.
- 2,9 millones de euros de mayor resultado derivado de la cuantificación del importe de deterioro de activos financieros bajo la nueva metodología de pérdida esperada en relación al que hubiera sido calculado bajo la anterior NIC 39.

#### Principales variaciones

El **Activo no corriente** ha disminuido 164,7 millones de euros debido principalmente al descenso en 185,0 millones de euros del "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 muy inferior a las amortizaciones practicadas.

La variación anterior ha sido compensada parcialmente por la valoración en 50,9 millones de euros del "Activo intangible" asociado a la formalización por Aena del acuerdo de concesión para la gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia

(AIRM) y su zona de actividades por un período de 25 años, cuya contrapartida se encuentra recogida en "Deuda financiera" a largo plazo.

Por su parte, la disminución del **Activo corriente** en 449,6 millones de euros se debe principalmente a la disminución de 558,1 millones de euros del saldo de "Efectivo y equivalentes al efectivo" (cuya variación se explica en el apartado 7. Estado de flujos), compensada parcialmente por el aumento en 108,7 millones de euros del saldo de "Clientes y otras cuentas a cobrar", explicada principalmente por el devengo de la Renta mínima garantizada anual (RMGA) del primer semestre de 2018 (53,5 millones de euros) y por el cambio, en el primer semestre de 2018, de la forma de pago de la compañía aérea Vueling, de pre-pago a aval (37,5 millones de euros).

El **Patrimonio neto** ha disminuido en 465,8 millones de euros como consecuencia principalmente de la diferencia entre los dividendos repartidos en el período (-975,0 millones de euros) y el resultado del período consolidado (+514,5 millones de euros).

La disminución del **Pasivo no corriente** en 448,0 millones de euros se debe esencialmente a la disminución del epígrafe de "Deuda financiera" en 428,6 millones de

euros (ver Nota 10 memoria adjunta), principalmente por el traspaso a corto plazo de 494,9 millones de euros asociados al pago de 360,5 millones de euros correspondientes a 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, y a la cancelación anticipada de deuda de Depfa Bank (previamente clasificada a largo plazo) por importe de 132,9 millones de euros.

En sentido contrario, el saldo del epígrafe de "Provisiones para otros pasivos y gastos" a largo plazo ha aumentado 19,8 millones de euros, por mayor provisión para actuaciones medioambientales en 20,4 millones de euros, como consecuencia de la aprobación de las servidumbres acústicas de los aeropuertos de Sevilla, Valencia y Bilbao, así como a la apertura de la fase

correspondiente al desarrollo previsible de la servidumbre acústica del Aeropuerto de Palma de Mallorca, que ha conllevado un importante incremento del censo de viviendas a insonorizar.

El aumento de 299,6 millones de euros en el **Pasivo corriente** refleja el incremento del epígrafe "Deuda financiera" en 155,9 millones de euros principalmente por la reclasificación de largo plazo a corto plazo de la deuda bancaria a cancelar anticipadamente, mencionada con anterioridad. Adicionalmente, la partida "Proveedores y otras cuentas a pagar" registra un mayor saldo de 185,9 millones de euros, debido a que por aplicación de la CINIIF 21, el devengo anual del IBI y otros impuestos locales, por importe de 145 millones de euros, se recoge en su totalidad el 1 de enero, sin que haya surgido todavía la exigibilidad

en el pago, permaneciendo por tanto a 30 de junio de 2018 un saldo de 97,9 millones de euros pendiente de pago, en tanto que a 31 de diciembre de 2017 estaban pagados prácticamente en su totalidad, así como por la provisión del impuesto de sociedades para el período, que al cierre del ejercicio se reduce por la aplicación de los pagos a cuenta realizados.

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 -1.019,7 millones de euros al cierre del primer semestre (-270,6 millones de euros al 31 de diciembre de 2017), por las variaciones en el Activo y Pasivo corrientes comentadas anteriormente.

## 6.2 Evolución de la deuda financiera neta

La deuda financiera neta contable consolidada del Grupo Aena (calculada como Deuda financiera corriente más Deuda financiera no corriente menos Efectivo y equivalentes al efectivo), se sitúa a 30 de junio de 2018 en 7.441,3 millones de euros (incluyendo 413,6 millones de euros procedentes de la consolidación de la deuda del aeropuerto de Luton) frente a 7.156,0 millones de euros al 31 de diciembre de 2017.

Por su parte, la deuda financiera neta individual de Aena, a efectos de los "covenants" incluidos en los contratos de financiación novados con fecha 29 de julio de 2014, asciende a 7.200,1 millones de euros al cierre del período frente a 6.947,9 millones de euros al cierre de 2017. Respecto a los ratios asociados, se mantienen estables frente al cierre de 2017:

Miles de euros	1S 2018	2017
Deuda Financiera Bruta <i>covenants</i>	7.426.586	7.665.989
Efectivo y equivalentes al efectivo	226.503	718.115
<b>Deuda Financiera Neta <i>covenants</i></b>	<b>7.200.083</b>	<b>6.947.874</b>
<b>Deuda Financiera Neta <i>covenants</i> / EBITDA<sup>(1)</sup></b>	<b>2,8x</b>	<b>2,8x</b>

<sup>(1)</sup> Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones. Incluye ajuste por actualización anticipo WDF.

Tabla 15. Deuda financiera neta de la Compañía

La diferencia entre la deuda financiera neta contable del Grupo Aena a 30 de junio de 2018 (7.441,3 millones de euros) y la deuda financiera neta calculada a efecto de los *covenants* (7.200,1 millones de euros) se debe fundamentalmente a que la segunda no incluye la deuda (sin recurso)

asociada a las filiales de Aena (principalmente de Luton), ni las fianzas a corto plazo y, por el contrario, sí incluye el valor razonable (pasivos) de los instrumentos financieros derivados.

Durante el primer semestre de 2018 se ha amortizado deuda por importe de 360,5 millones de euros.

El tipo de interés medio de la deuda a tipo fijo de Aena (el 88%) se ha situado en un 1,49% (1,55% al 31 de diciembre de 2017), y en el 0,18% el tipo de interés medio de la



deuda a tipo variable (0,16% al 31 de diciembre de 2017).

En relación a la aplicación de la Circular 2/2016, de 2 de febrero, del Banco de España a las entidades de crédito, sobre supervisión y solvencia que completaba la adaptación del ordenamiento jurídico español a la Directiva 2013/36/UE y al Reglamento (UE) nº 575/2013, que obligó a algunas entidades financieras prestamistas a asignar a sus exposiciones frente a ENAIRE, de la que Aena es co-acreditada, una ponderación de riesgo distinta de la asignada a sus exposiciones frente a la Administración General del Estado, que es del 0%, el 18 de julio Aena ha procedido a la amortización anticipada de la totalidad del préstamo vivo que mantenía con Depfa Bank por importe de 166,1 millones de euros.

Por otra parte, en cumplimiento de las condiciones contractuales de dicho préstamo, se ha procedido al pago del coste de ruptura de la cobertura de tipo de interés asociada, por importe de 24,1 millones de euros. Este importe se ha devengado íntegramente en el momento del pago.

Por lo que se refiere a la información sobre el periodo medio de pago (PMP) a proveedores de Aena S.M.E., S.A. y Aena Desarrollo Internacional S.M.E, S.A.U. es:

<b>Días</b>	<b>1S 2018</b>
Periodo medio de pago a proveedores	48
Ratio de operaciones pagadas	53
Ratio de Operaciones pendientes de pago	30

Tabla 16. 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.

El cálculo del PMP se realiza sobre las facturas recibidas y conformadas pendientes de pago. El saldo contable de "Acreedores comerciales" es mayor que el de "pagos pendientes", debido a que

en el mismo se incluyen los saldos provenientes de facturas pendientes de recibir y/o conformar, además de los saldos provenientes del subgrupo LLAH III.

<b>Miles de euros</b>	<b>1S 2018</b>
Total pagos realizados	362.711
Total pagos pendientes	56.342

Tabla 17. Saldo referente a proveedores

Estos plazos medios de pago se adaptan a los plazos que marca la Ley 15/2010 y la Ley 9/2017, esta última de aplicación a los Contratos adjudicados a partir del 9 de marzo de 2018. Los casos en que se ha producido un pago fuera del plazo máximo legal responden, principalmente, a causas ajenas a la Sociedad: facturas no recibidas a tiempo, certificados caducados de la AEAT y falta de certificados justificativos de las cuentas bancarias de los proveedores, entre otras.

## 7. Flujo de caja

Miles de euros	1S 2018	1S 2017	Variación	% Variación
Efectivo neto generado por actividades de explotación	1.009.787	1.091.899	-82.112	-7,5%
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión	-260.826	-154.344	-106.482	-69,0%
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación	-1.307.144	-1.090.600	-216.544	-19,9%
Efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio	854.977	564.616	290.361	51,4%
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio	76	-1.288	1.364	105,9%
<b>Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio</b>	<b>296.870</b>	<b>410.283</b>	<b>-113.413</b>	<b>-27,6%</b>

Tabla 18. Resumen del estado de flujos de efectivo consolidado

Durante el primer semestre de 2018, las necesidades de financiación del Grupo, incrementadas por el pago del dividendo de 975 millones de euros con cargo al resultado del ejercicio 2017 de la sociedad matriz, han sido cubiertas con los flujos de efectivo procedentes de las operaciones de explotación (1.009,8 millones de euros) y por la reducción del saldo de tesorería hasta 296,9 millones de euros, desde los 855,0 millones de euros iniciales, han permitido financiar el programa de inversiones de inmovilizado no financiero (274,6 millones de euros) y la amortización de la deuda según el calendario establecido (360,5 millones de euros).

### Flujos netos de efectivo de actividades de explotación

Los principales cobros de las operaciones corresponden a los realizados a clientes, tanto compañías aéreas como arrendatarios comerciales, y los principales pagos operativos corresponden a pagos a proveedores por prestación de servicios diversos, personal e impuestos locales y estatales. El efectivo generado por las actividades de explotación antes de variaciones en capital circulante y otro efectivo generado por las operaciones (intereses e impuesto sobre beneficios pagados y cobrados), se ha incrementado en el periodo (+5,9%), hasta 1.119,6 millones de euros, desde 1.057,1 millones de euros en 2017, principalmente como consecuencia de la mejora en la operativa del Grupo que se refleja en la cifra de EBITDA (Beneficio antes de intereses, impuestos,

depreciaciones y amortizaciones) de 1.126,5 millones de euros al cierre del periodo, frente a 1.054,3 millones de euros en 2017.

No obstante lo anterior, el efectivo neto generado por las actividades de explotación durante el primer semestre de 2018 (1.009,8 millones de euros) refleja una disminución del 7,5% respecto al mismo periodo de 2017 debido al efecto derivado del cobro de 110,5 millones de euros en el primer trimestre de 2017 en concepto de devolución del impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2015 y por el cambio en el primer semestre de 2018 de la forma de pago de la compañía aérea Vueling de pre-pago a aval (37,5 millones de euros). Excluyendo ambos efectos, el flujo de caja operativo habría aumentado un 6,7% (65,9 millones de euros).

### Flujos netos de efectivo de actividades de inversión

El efectivo neto utilizado en actividades de inversión en este periodo ha ascendido a 260,8 millones de euros frente a 154,3 millones de euros en 2017 y recoge principalmente pagos relativos a adquisiciones y reposiciones de inmovilizado no financiero relativos a la infraestructura aeroportuaria por importe de 274,6 millones de euros (162,4 millones de euros en 2017).

Estas inversiones se han centrado principalmente en la mejora de las instalaciones y de la seguridad operacional de los aeropuertos de la red, dado que no han sido necesarias inversiones significativas de aumento

de capacidad, así como en el proyecto de expansión del Aeropuerto London Luton en el Reino Unido (ver apartado "5. Inversiones").

Adicionalmente, dentro de las actividades de inversión también se recogen los cobros de dividendos de las entidades participadas por importe de 4,6 millones de euros y "Cobros de otros activos financieros" por importe de 9,9 millones de euros en concepto de devolución de la garantía constituida con ocasión de la participación en el Concurso para el contrato de gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM) en la modalidad de concesión de dicho aeropuerto y de su zona de actividades complementarias.

### Flujos de efectivo de actividades de financiación

Las principales salidas de flujos de financiación corresponden al pago de dividendos y a la devolución del principal de la deuda en cumplimiento del calendario de pagos establecidos según contrato. El importe de los dividendos pagados ha ascendido a un total de 983,9 millones de euros, de los cuales 975,0 millones de euros se han pagado a los accionistas de Aena y el resto a los accionistas minoritarios de LLAH III. Por su parte, la devolución del principal de la deuda correspondiente a la deuda espejo con ENAIRE como entidad co-acreditada ha sido de 360,5 millones de euros.

## 8. Riesgos operativos y financieros

### 8.1 Descripción de los principales riesgos operativos

#### Riesgos regulatorios

Aena opera en un sector regulado y cambios o desarrollos futuros en la normativa aplicable pueden tener impactos negativos en los ingresos, resultados operativos y posición financiera de Aena. La Ley 18/2014 introduce el mecanismo que rige la determinación de las tarifas aeroportuarias para el primer Documento de Regulación Aeroportuaria ("DORA").

Con fecha 27 de enero de 2017 el Consejo de Ministros aprobó el DORA para el período 2017-2021, proporcionando un marco de regulación predecible a medio plazo que posibilitará la mejora de los niveles de eficiencia y competitividad de las operaciones aeroportuarias y se ajusta a las condiciones y principios establecidos en la Ley 18/2014, de 15 de octubre, recogiendo las obligaciones de Aena durante un periodo de 5 años, fijando entre otros, los siguientes aspectos:

- La senda tarifaria, con el establecimiento de un ingreso máximo por pasajero anual (IMAP) que permita a Aena la recuperación de los costes asociados a la prestación de los servicios aeroportuarios básicos, costes que además responden a criterios de eficiencia establecidos por el regulador. El IMAP establecido implica una bajada anual del 2,22 % durante el periodo 2017-2021, a partir del 1 de marzo de 2017.
- Las inversiones que Aena deberá realizar, y que han de responder a los estándares de

capacidad y a los niveles de servicio establecidos, siendo también acordes a las previsiones de tráfico.

La inversión regulada, vinculada a los servicios aeroportuarios básicos, asciende en los 5 años a un total de 2.185 millones de euros (437,1 millones de euros de media anual). Adicionalmente, se definen un conjunto de proyectos de inversión considerados como estratégicos cuyo retraso en la ejecución supondrá una penalización el IMAP.

- Los niveles de calidad de servicio, así como un sistema de incentivos y de penalizaciones para asegurar su cumplimiento. La penalización/bonificación máxima anual aplicable a Aena por este concepto supondría un  $\pm 2\%$  del IMAP.
- La cuantía de los costes operativos reconocidos en el DORA 2017-2021 se han estimado sin efecto precio y con carácter prospectivo, debiendo ser actualizados a través del índice P<sup>1</sup>, por lo que cualquier desviación no excepcional como la actual presión inflacionista que puedan trasladar los proveedores de servicios, se considera riesgo del operador.

En aplicación del DORA las tarifas aeroportuarias disminuyeron un 2,22% a partir del 1 de marzo de 2017 y un 2,22% sobre la tarifa en ese momento vigente, desde el 1 de marzo de 2018.

Adicionalmente, la actividad de Aena está regulada por normativa tanto nacional como internacional en materia de seguridad operacional, de personas o bienes y medioambiental, lo que podría imitar las actividades o el crecimiento de

los aeropuertos de Aena, y/o requerir importantes desembolsos.

#### Riesgos de explotación

La actividad del Grupo está directamente relacionada con los niveles de tráfico de pasajeros y de operaciones aéreas en sus aeropuertos, por lo que puede verse afectada por los siguientes factores:

- La evolución económica tanto en España como en los principales países que son origen / destino del tráfico (Reino Unido, Alemania, Francia e Italia, entre otros).
- La recuperación de destinos turísticos alternativos a España que en un entorno de estabilidad son muy competitivos.
- En este sentido, tras el resultado del referéndum en Reino Unido a favor de su salida de la Unión Europea ("Brexit"), se consideran los siguientes riesgos, cuya concreción final está sujeta al proceso de negociación que el gobierno británico tiene que iniciar con la Unión Europea para determinar las condiciones finales de su salida:
  - Actualmente, el 16,4% de los pasajeros de la red de aeropuertos de Aena en España, tiene su origen / destino en el Reino Unido.
  - Desde el punto de vista operativo, el riesgo se centra en las compañías aéreas ya que harían falta acuerdos que posibilitaran el movimiento de aeronaves entre la Unión Europea y el Reino Unido. En lo referido a

<sup>1</sup> El DORA establece que el IMAP se ajustará por un porcentaje de incremento o decremento de precios ("factor P") para reconocer el impacto que sobre la base de costes del operador, tendrían las variaciones del precio de inputs fuera del control del operador. Este índice está pendiente de ser determinado reglamentariamente.

los pasajeros, Reino Unido ya tenía un tratamiento específico al no pertenecer al Tratado de Schengen por lo que no se produciría un impacto adicional. Dicho esto, durante los seis primeros meses de 2018, el volumen de pasajeros con destino o procedencia Reino Unido se ha visto reducido en un 3,2%.

- Desde el punto de vista de los ingresos comerciales, la depreciación de la libra frente al euro implica una pérdida de poder adquisitivo de los pasajeros británicos, que está afectando a las ventas de los concesionarios comerciales en los aeropuertos y, por lo tanto, a los ingresos de Aena si bien una parte importante de la actividad comercial de Aena está asegurada por los Mínimos Anuales Garantizados.
  - La actividad del aeropuerto de Luton podría verse reducida como consecuencia de las limitaciones a la libre circulación de personas o por la evolución económica de Reino Unido, teniendo en cuenta que un alto porcentaje de su tráfico es internacional.
  - Opera en un entorno competitivo, tanto respecto de otros aeropuertos, como respecto de otros medios de transporte que pueden afectar a sus ingresos.
  - Se enfrenta a riesgos derivados de la concentración de las aerolíneas y depende de los ingresos de sus dos principales aeropuertos.
  - Los ingresos de la actividad comercial están vinculados a las ventas de las empresas arrendatarias de los espacios comerciales, que pueden verse afectadas tanto por el volumen de pasajeros como por la mayor
- o menor capacidad de gasto de éstos.
  - En las operaciones de sus aeropuertos, el Grupo depende de los servicios prestados por terceros, que pueden tener un impacto en su actividad.
  - Sucesos como atentados terroristas, guerras o epidemias globales podrían tener un impacto negativo en el tráfico aéreo internacional.
  - Los conflictos laborales tanto propios como de entidades arrendatarias, aerolíneas y proveedores de servicios podrán tener un impacto en las actividades de Aena.
  - Aena depende de las tecnologías de la información y comunicaciones, y los sistemas e infraestructuras se enfrentan a ciertos riesgos incluidos los riesgos propios de la ciberseguridad.
  - Aena está expuesta a riesgos relacionados con la operación en los aeropuertos (seguridad operacional y física).
  - Aena está expuesta al riesgo de un accidente importante de aviación.
  - Los desastres naturales y las condiciones meteorológicas podrían afectar de forma adversa al negocio.
  - Por otra parte, la actividad internacional del Grupo está sujeta a riesgos asociados al desarrollo de operaciones en terceros países y al hecho de que las perspectivas de rentabilidad puedan no ser las esperadas.
  - La rentabilidad de Aena podría verse afectada si no es capaz de mantener sus actuales niveles de eficiencia.
  - Cambios en la legislación fiscal podrían dar lugar a impuestos adicionales u otros perjuicios para la situación fiscal de Aena.

- El Grupo está, y podrá continuar estando en el futuro, expuesto a un riesgo de pérdida en los procedimientos judiciales o administrativos en los que está incurrido.

Los órganos de gestión de la Compañía han implantado mecanismos dirigidos a la identificación, cuantificación y cobertura de situaciones de riesgo. Con independencia de lo anterior, se realiza un estrecho seguimiento de las situaciones que pudieran suponer un riesgo relevante, así como de las medidas tomadas al respecto.

## 8.2 Descripción de los principales riesgos financieros

La operativa del Grupo Aena expone al mismo a diversos riesgos financieros: riesgo de mercado (incluyendo riesgo de tipo de cambio y riesgo de valor razonable por tipo de interés), riesgo de crédito y riesgo de liquidez. El programa de gestión del riesgo global del Grupo se centra en la incertidumbre de los mercados financieros y trata de minimizar los efectos potenciales adversos sobre la rentabilidad financiera del Grupo. En determinados casos, el Grupo emplea instrumentos financieros derivados para cubrir determinadas exposiciones al riesgo.

El Consejo de Administración proporciona políticas para la gestión del riesgo global, así como para áreas concretas como riesgo de tipo de cambio, riesgo de tipo de interés, riesgo de liquidez, empleo de derivados e inversión del exceso de liquidez.

Existe un contrato de reconocimiento de deuda financiera entre Aena S.M.E., S.A. y su matriz ENAIRE, con origen en la Aportación no dineraria que dio lugar a la creación de Aena Aeropuertos, S. A. por el cual se asumió inicialmente el 94,9 % de la deuda bancaria de la matriz. Con



fecha 29 de julio de 2014 dicho contrato fue novado.

A continuación se indican los principales riesgos de carácter financiero:

## Riesgo de mercado

### Riesgo de tipo de cambio

El Grupo está expuesto a fluctuaciones de tipo de cambio que pueden afectar a sus ventas, resultados, fondos propios y flujos de caja, derivados fundamentalmente de:

- ▶ Inversiones en países extranjeros (principalmente en Reino Unido, México y Colombia).
- ▶ Operaciones realizadas por empresas asociadas y otras partes vinculadas que desarrollan su actividad en países cuya moneda es distinta del euro (principalmente en Reino Unido, México y Colombia).

El riesgo de tipo de cambio sobre los activos netos de las operaciones en el extranjero del Grupo se gestiona, principalmente, mediante recursos ajenos denominados en las correspondientes monedas extranjeras. En particular, respecto a la operativa del aeropuerto de Luton, dado que sus cobros y pagos operativos se producen en libras, se da una cobertura natural de su negocio.

### Riesgo de tipo de interés en los flujos de efectivo y en el valor razonable

El riesgo de tipo de interés del Grupo surge de la deuda financiera. Los préstamos emitidos a tipos variables exponen al Grupo a riesgo de tipo de interés de los flujos de efectivo. Los préstamos a tipo de interés fijo exponen al Grupo a riesgos de tipo de interés de valor razonable.

El objetivo del Grupo en la gestión de tipo de interés es la optimización del gasto financiero dentro de los

límites de riesgo establecidos, siendo las variables de riesgo el Euríbor a tres y seis meses, principal referencia para la deuda a largo plazo.

Adicionalmente, se calcula el valor del riesgo de gasto financiero para el horizonte temporal de las proyecciones y se establecen escenarios de evolución de tipos para el período considerado.

Los gastos financieros se deben, principalmente, a la deuda financiera reconocida por Aena S.M.E., S.A. con la empresa matriz, así como a la deuda propia que la Sociedad tiene con entidades de crédito.

En relación a la aplicación de la Circular 2/2016, de 2 de febrero, del Banco de España a las entidades de crédito, sobre supervisión y solvencia que completaba la adaptación del ordenamiento jurídico español a la Directiva 2013/36/UE y al Reglamento (UE) nº 575/2013, que obligó a algunas entidades financieras prestamistas a asignar a sus exposiciones frente a ENAIRE, de la que Aena es co-acreditada, una ponderación de riesgo distinta de la asignada a sus exposiciones frente a la Administración General del Estado, que es del 0%, el 18 de julio de 2018 Aena ha procedido a la amortización anticipada de la totalidad del préstamo vivo que mantenía con Depfa Bank por importe de 166,1 millones de euros.

Por otra parte, en cumplimiento de las condiciones contractuales de dicho préstamo, se ha procedido al pago del coste de ruptura de la cobertura de tipo de interés asociada, por importe de 24,1 millones de euros. Este importe se ha devengado íntegramente en el momento del pago.

El Grupo gestiona el riesgo de tipo de interés en los flujos de efectivo mediante permutas de tipo de interés variable a fijo.

A 30 de junio de 2018, el importe total del pasivo por estas permutas

de tipo de interés asciende a 83,8 millones de euros (2017: 82,7 millones de euros). A la citada fecha, si el tipo de interés de los préstamos a tipo variable se hubiera incrementado o hubiera disminuido en 20 puntos básicos, manteniéndose el resto de las variables constantes, el beneficio antes de impuestos del período habría sido 1,7 millones de euros mayor y 1,7 millones de euros menor, respectivamente (por el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2017: 1,9 millones de euros menor y 1,9 millones de euros mayor, respectivamente).

El tipo de interés revisable, que es aplicable, principalmente, a la deuda con el Banco Europeo de Inversiones, es un tipo de interés fijo que se mantiene durante un período (normalmente de 4 años). Al vencimiento de este período, se revisa por el Grupo y se decide si se quiere continuar con el mismo régimen o cambiarlo por un régimen a tipo fijo a vencimiento o variable. Al 30 de junio de 2018, el importe de la deuda con tipo de interés revisable asciende a 27,4 millones de euros.

## Riesgo de crédito

El riesgo de crédito del Grupo se origina por el efectivo y otros activos líquidos equivalentes, los instrumentos financieros derivados y depósitos en bancos e instituciones financieras, así como por la exposición al crédito de las cuentas comerciales a cobrar y las transacciones acordadas.

El riesgo de crédito relativo a las cuentas comerciales es reducido, puesto que los principales clientes son las compañías aéreas, y se suele cobrar al contado o por anticipado. En cuanto a los clientes comerciales, que mantienen arrendados locales en los distintos aeropuertos, se gestiona el riesgo a través de la obtención de avales y fianzas.

El 5 de marzo de 2011 se publica en el BOE la Ley 1/2011 de 4 de marzo, por la que se modifica la Ley

21/2003 de 7 de julio, de Seguridad Aérea, por la que se aprueba que para la gestión, liquidación y el cobro de todas las prestaciones patrimoniales de carácter público de Aena o sus filiales podrán utilizar para la efectividad del cobro la vía de apremio, cuya gestión se realizará por los órganos de recaudación de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

No se han excedido los límites de crédito durante el ejercicio, y la dirección no espera ninguna pérdida no provisionada por el incumplimiento de estas contrapartes.

### Riesgo de liquidez

La política de riesgo de crédito descrita en el apartado anterior

conduce a períodos medios de cobro reducidos. Adicionalmente, el Grupo tiene implantadas políticas para la gestión del control y seguimiento de los costes y de las necesidades de inversión a realizar en los próximos años.

Aunque a 30 de junio de 2018 el Grupo presenta un fondo de maniobra (calculado como el total de activos corrientes menos el total de pasivos corrientes) negativo de 1.019,7 millones de euros (31 de diciembre de 2017: fondo de maniobra negativo de 270,6 millones de euros), tiene un EBITDA en el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2018 de 1.126,5 millones de euros (1.054,3 millones de euros en el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2017), y no se considera que exista un riesgo para hacer frente a

sus compromisos a corto plazo dados los flujos de caja operativos positivos, que el Grupo prevé que sigan siendo positivos a corto plazo.

Adicionalmente, la Sociedad dominante Aena dispone de 1.000 millones de euros en líneas de crédito completamente disponibles, con vencimientos a largo plazo, considerando la extensión de vencimiento a dos años; y 550 millones de euros de financiación disponible (no dispuesta) correspondientes a un préstamo con Unicaja de 150 millones de euros y un préstamo con BEI de 400 millones de euros.

El Grupo hace un seguimiento de la generación de caja para asegurarse de que es capaz de hacer frente a sus compromisos financieros.

## 9. Principales litigios

Como consecuencia del sobrevuelo de aviones en el núcleo de población denominado Ciudad Santo Domingo (Algete, Madrid), algunos habitantes de esta zona consideraron vulnerados sus derechos fundamentales debido a niveles de ruido excesivo en sus viviendas. Estos vecinos interpusieron recurso contencioso-administrativo contra Aena, ENAIRE y el Ministerio de Fomento reclamando el cese en la presunta vulneración de su derecho, que para ellos se traduciría en la paralización en la utilización de la pista 18R (una de las cuatro con las que cuenta el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas). Ningún Tribunal ha acordado esta medida. El 31 de enero de 2006 el Tribunal Superior de Justicia (TSJ) de Madrid dictó sentencia por la que desestimaba el referido recurso contencioso-administrativo. La sentencia fue recurrida en casación por cinco de los recurrentes iniciales, estimando el Tribunal Supremo parcialmente el recurso mediante Sentencia de 13 de octubre de 2008, por vulneración del derecho a la intimidad domiciliaria. Posteriormente, tuvieron lugar diversos pronunciamientos e incidentes de ejecución que fueron recurridos por todas las partes personadas en el procedimiento.

En el marco de un tercer incidente de ejecución, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid dictó un auto de 2 de diciembre de 2014 notificado a ENAIRE y a Aena el 5 de diciembre de 2014, mediante el cual (i) declaró no ejecutada la sentencia del Tribunal Supremo de 13 de octubre de 2008, dado que concluía que la lesión del derecho fundamental por la intensidad provocada por los sobrevuelos permanecía; y (ii) acordó, como medida de ejecución de la misma, una reducción del número de sobrevuelos de la urbanización Ciudad Santo Domingo del 30 %, calculado sobre el número de sobrevuelos existente en 2004, que ascendió a 20.730 aproximaciones a la pista 18R.

El Auto de 2 de diciembre de 2014 fue recurrido en reposición ante la misma Sala del Tribunal Superior de Justicia de Madrid y posteriormente en casación ante el Tribunal Supremo, solicitándose la suspensión de su ejecución, sin que fuese necesario iniciar la reducción del número de sobrevuelos que se producían sobre Ciudad Santo Domingo hasta que los mismos fuesen un 30 % inferiores a los existentes en el año 2004.

Finalmente, el Tribunal Supremo dictó sentencia el 3 de abril de 2017, revocando el Auto de 18 de diciembre de 2014 por el que se acordó la suspensión de la reducción del 30%, aunque no declara ejecutada la Sentencia de 13 de octubre de 2008 porque carece de elementos suficientes para valorar el cumplimiento efectivo o no de dicha Sentencia. De acuerdo con el contenido de la sentencia del Tribunal Supremo de 3 de abril de 2017, no se producen consecuencias materiales para Aena puesto que se mantiene la situación actual. Así, la sentencia del Tribunal Supremo:

- (i) no conlleva ninguna obligación para la Administración ni para AENA (ej. modificación de rutas, reducción de sobrevuelos, etc.); y
- (ii)
- (iii) mantiene la capacidad operativa actual del aeropuerto.

Además, los Fundamentos de la sentencia del Tribunal Supremo impiden que puedan adoptarse decisiones judiciales que restrinjan la capacidad operativa del aeropuerto. Esta reducción solo puede ser adoptada por las Administraciones competentes, de acuerdo con las previsiones del Reglamento (UE) 598/2014, de 16 de abril<sup>1</sup> (el "Reglamento 598/2014"). Tras el pronunciamiento de la citada sentencia, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid debe continuar con la ejecución. Así, este Tribunal solicitó información que ha sido comunicada por la Secretaría General Técnica del Ministerio de Fomento:

- (i) Que los órganos responsables del cumplimiento de la sentencia son Aena, ENAIRE y la Dirección General de Aviación Civil como órgano determinado del Ministerio de Fomento.
- (ii) Con fecha 31 de julio de 2017 la Abogacía del Estado aportó al Tribunal el informe técnico elaborado conjuntamente por Aena, ENAIRE y la DGAC, en el que se exponía el modo en el que se iba a proceder a dar cumplimiento al mandato judicial. Adicionalmente, la Abogacía del Estado solicitó la ampliación del plazo de ejecución previsto en el artículo 104.2 LJCA con el fin de ajustarlo a los plazos previstos en el informe.

Dicho informe indicaba que la Sentencia del 3 de abril de 2017 del Tribunal Supremo exigía realizar una comprobación del nivel del ruido existente en el exterior y el interior de las viviendas siguiendo la metodología a la que se refiere el Reglamento (UE) 598/2014. En consecuencia, las actuaciones que se han realizado han sido las siguientes:

<sup>1</sup> Reglamento (UE) 598/2014, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, relativo al establecimiento de normas y procedimientos con respecto a la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos de la Unión dentro de un enfoque equilibrado y que deroga la Directiva 2002/30/CE.

- (i) Comprobación del nivel de ruido existente en el exterior en los años 2016 y 2004 de modo que se pueda comparar las variaciones producidas.
- (ii) Comprobación del nivel de ruido existente en el interior de las viviendas a través de la fórmula definida en la norma técnica UNE EN 12354-3:2001 *Acústica de la edificación. Estimación de las características acústicas de las edificaciones a partir de las características de sus elementos. Parte 3: Aislamiento acústico a ruido aéreo contra ruido exterior.*

El plazo previsto de finalización de esas comprobaciones y presentación de resultados al TSJ era finales de noviembre de 2017, siempre que fuese posible acceder a las viviendas cuyo nivel de ruido se debe comprobar en las fechas a tal efecto estimadas.

Con fecha 4 de septiembre de 2017, se recibió Providencia del TSJ de Madrid dictada el día 1 de septiembre anterior, en la que, en respuesta a la solicitud de la Abogacía del Estado, se concede una ampliación de 1 mes del plazo de ejecución respecto al contemplado en el artículo 104.2 LJCA, señalándose que sobre el concreto contenido del informe aportado deberá pronunciarse la ponente del procedimiento.

Dicha ampliación venció el día 4 de octubre de 2017, por lo que antes de su finalización la Abogacía del Estado procedió a solicitar una nueva prórroga del plazo informando al TSJ del estado de la ejecución y de las actuaciones ya realizadas. En respuesta a dicha solicitud el TSJ, con fecha 17 de octubre de 2017, dictó una nueva providencia por la que volvía a ampliar el plazo de ejecución por el término de 1 mes. Dicha ampliación vencía el 23 de noviembre de 2017, momento en el que todavía no se habían completado las actuaciones a realizar en las viviendas de los vecinos por lo que el Abogado del Estado volvió a solicitar una nueva ampliación del plazo. Tras esta solicitud, el TSJ dictó una providencia el día 22 de diciembre de 2017 por la que concede una nueva prórroga de dos meses para completar la ejecución, por lo que el plazo para finalizar las actuaciones concluy

ó el 22 de febrero de 2018.

Con fecha 6 de marzo de 2018 se recibió providencia del Tribunal Superior de Justicia mediante la cual se requiere al Abogado del Estado para que en el plazo de cinco días informe a la Sala sobre “si para la valoración técnica pendiente sobre el ruido necesaria para la ejecución de la sentencia es imprescindible la entrada en el domicilio propiedad de uno de los vecinos, dadas las muchísimas dificultades que se están produciendo para llevar a cabo la medición en el mismo”. Dicha solicitud se produce toda vez que se han completado la totalidad de las actuaciones a realizar, a excepción de la evaluación de los niveles de ruido en la vivienda del vecino mencionado, en la que, hasta la fecha no se ha conseguido permiso del ocupante (arrendatario) para acceder a la misma.

En su escrito de 15 de marzo el Abogado del Estado, aportando los informes elaborados al efecto, solicitó al TSJ que declare que no es necesaria la entrada en la vivienda del vecino mencionado para dar por ejecutada la sentencia, añadiendo que, en cualquier caso, las ejecutadas (Ministerio de Fomento, ENAIRE y Aena) procederán a realizar cuantas acciones la Sala considere necesarias para completar la ejecución. Por Providencia de fecha 22 de marzo de 2018, se confirió, a las partes y al Ministerio Fiscal, el plazo de un mes para realizar alegaciones sobre la documentación presentada por el Abogado del Estado relativas a todas las actuaciones e informes que se han realizado hasta este momento para el cumplimiento del mandato del Tribunal Supremo.

Por sucesivas peticiones de las partes se ha ido ampliando el plazo para presentar alegaciones, habiendo terminado este plazo el pasado día 15 de junio de 2018.

## 10.Evolución bursátil

La evolución de la cotización de acción ha fluctuado durante el primer semestre de 2018, período en el que la acción de Aena ha alcanzado un máximo de 179,5 euros y un mínimo de 155,0 euros, cerrando el período en 155,5 euros, una caída del 8,0% frente a la evolución del IBEX35 que en el mismo período perdió un 4,2%.



Figura 8. Evolución bursátil de la compañía

Los principales datos de la evolución de la cotización de Aena, se resumen en la siguiente tabla:

29/06/2018	AENA.MC
Volumen Total operado (Nº de acciones)	60.089.678
Volumen medio diario operado del período (Nº de acciones)	476.902
Capitalización €	23.325.000.000
Precio de cierre €	155,50
Nº de acciones	150.000.000
Free Float (%)	49%
Free Float (acciones)	73.500.000
Porcentaje de rotación	81,8%

Tabla 19. Principales datos de la evolución de Aena

En relación con la adquisición y enajenación de acciones propias, a 30 de junio de 2018 Aena no dispone de acciones propias por lo que no se ha producido ningún impacto por este motivo ni en el rendimiento obtenido por los accionistas ni en el valor de las acciones.



## 11.Otros hechos

Con posterioridad al 30 de junio de 2018 y hasta la fecha de publicación del presente informe, se han producido los siguientes hechos que se consideran de relevancia:

- Con fecha 16 de julio, el Consejo de Administración de Aena acordó, con la finalidad de cubrir la vacante existente en el Consejo como consecuencia del cese de su cargo como Consejero Presidente y Consejero Delegado de D. Jaime García-Legaz Ponce y su dimisión como Consejero de la Sociedad:
  - 1) Nombrar a D. Maurici Lucena Betriu, como Consejero de la Sociedad con la calificación de Consejero Ejecutivo, por el procedimiento de cooptación, a reserva de su aprobación o ratificación por la primera reunión de la Junta General de Accionistas de la Sociedad.
  - 2) Nombrar a D. Maurici Lucena Betriu, Presidente del Consejo de Administración y Consejero Delegado de la Sociedad, con efectos el 16 de julio de 2018.
- En relación a la aplicación de la Circular 2/2016, de 2 de febrero, del Banco de España a las entidades de crédito, sobre supervisión y solvencia que completaba la adaptación del ordenamiento jurídico español a la Directiva 2013/36/UE y al Reglamento (UE) nº 575/2013, que obligó a algunas entidades financieras prestamistas a asignar a sus exposiciones frente a ENAIRE, de la que Aena es co-acreditada, una ponderación de riesgo distinta de la asignada a sus exposiciones frente a la Administración General del Estado, que es del 0%, el 18 de julio del presente año Aena ha procedido a la amortización anticipada de la totalidad del préstamo vivo que mantenía con Depfa Bank por importe de 166,1 millones de euros.

Por otra parte, en cumplimiento de las condiciones contractuales de dicho préstamo, se ha procedido al pago del coste de ruptura de la cobertura de tipo de interés asociada por importe de 24,1 millones de euros. Este importe se ha devengado íntegramente en el momento del pago.

- Con fecha 24 de julio de 2018, el Consejo de Administración de Aena ha aprobado la propuesta tarifaria para 2019 consistente en la congelación del ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) para 2019 respecto al ingreso máximo anual (IMAP) para 2018, fijado en el DORA en 10,42 euros por pasajero. Dicha congelación se produce como consecuencia de los ajustes que el DORA establece en lo relacionado al incentivo por el desempeño de los niveles de calidad y a la estructura de tráfico correspondientes al cierre de 2017. Esta propuesta aprobada por el Consejo de Administración, será comunicada a la CNMC, a las asociaciones de usuarios y a la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) con anterioridad al 31 de julio de 2018.

ANEXOS:

- I. Estados financieros intermedios resumidos consolidados correspondientes al período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2018
- II. Resumen de Hechos Relevantes publicados en el primer semestre de 2018

## ANEXO I: Estados financieros intermedios resumidos consolidados correspondientes al período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2018

## Estado de situación financiera intermedio resumido consolidado a 30 de junio de 2018 y 31 de diciembre de 2017

Miles de euros	30 de junio de 2018	31 de diciembre de 2017 (*)
<b>ACTIVOS</b>		
<b>Activos no corrientes</b>		
Inmovilizado material	13.020.939	13.205.946
Activos intangibles	527.149	491.173
Inversiones Inmobiliarias	134.612	135.108
Inversiones en asociadas	56.388	63.955
Otras cuentas a cobrar	3.076	2.831
Activos por impuestos diferidos	117.778	122.369
Activos financieros disponibles para la venta	-	347
Otros activos financieros	67.236	71.506
Instrumentos financieros derivados de cobertura	1.679	360
	<b>13.928.857</b>	<b>14.093.595</b>
<b>Activos corrientes</b>		
Existencias	6.886	7.051
Clientes y otras cuentas a cobrar	460.494	351.809
Efectivo y equivalentes al efectivo	296.870	854.977
	<b>764.250</b>	<b>1.213.837</b>
<b>Total activos</b>	<b>14.693.107</b>	<b>15.307.432</b>
<b>PATRIMONIO NETO Y PASIVOS</b>		
<b>Patrimonio neto</b>		
Capital ordinario	1.500.000	1.500.000
Prima de emisión	1.100.868	1.100.868
Ganancias/(pérdidas) acumuladas	2.720.347	3.180.024
Diferencias de conversión acumuladas	-20.253	-22.523
Otras reservas	-76.195	-75.931
Participaciones no dominantes	-2.746	5.426
	<b>5.222.021</b>	<b>5.687.864</b>
<b>Pasivos</b>		
<b>Pasivos no corrientes</b>		
Deuda financiera	6.847.418	7.276.016
Instrumentos financieros derivados	50.238	45.645
Pasivos por impuestos diferidos	76.346	80.153
Prestaciones a los empleados	57.951	59.126
Provisiones para otros pasivos y gastos	90.661	70.901
Subvenciones	494.324	511.927
Otros pasivos a largo plazo	70.206	91.409
	<b>7.687.144</b>	<b>8.135.177</b>
<b>Pasivos corrientes</b>		
Proveedores y otras cuentas a pagar	774.361	588.419
Deuda financiera	890.797	734.943
Instrumentos financieros derivados de cobertura	35.022	37.010
Subvenciones	40.153	40.152
Provisiones para otros pasivos y gastos	43.609	83.867
	<b>1.783.942</b>	<b>1.484.391</b>
<b>Total pasivos</b>	<b>9.471.086</b>	<b>9.619.568</b>
<b>Total patrimonio neto y pasivos</b>	<b>14.693.107</b>	<b>15.307.432</b>

(\*) El Estado de situación financiera a 31 de diciembre de 2017 se presenta, única y exclusivamente, a efectos comparativos (véase Nota 2 a los Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados correspondientes al período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2018).

## ANEXO I: Estados financieros intermedios resumidos consolidados correspondientes al período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2018

Cuenta de resultados intermedia resumida consolidada de los períodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2018 y el 30 de junio de 2017

Miles de euros	30 de junio de 2018	30 de junio de 2017 (*)
<b>Actividades continuadas</b>		
Ingresos ordinarios	1.936.334	1.826.254
Otros ingresos de explotación	6.255	5.366
Trabajos realizados por la empresa para su activo	2.575	2.431
Aprovisionamientos	-86.734	-87.751
Gastos de personal	-210.385	-210.648
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	7.238	-
Otros gastos de explotación	-545.946	-506.120
Amortización del inmovilizado	-401.551	-396.953
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	17.608	24.472
Excesos de provisiones	2.540	3.040
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado	-4.453	-3.981
Otras ganancias / (pérdidas) – netas	1.433	1.204
<b>Resultado de explotación</b>	<b>724.914</b>	<b>657.314</b>
Ingresos financieros	1.036	2.550
Gastos financieros	-60.878	-64.514
Otros ingresos/(gastos) financieros - netos	1.385	-2.829
<b>Ingresos (Gastos) financieros – netos</b>	<b>-58.457</b>	<b>-64.793</b>
Participación en el resultado de asociadas	8.636	10.539
<b>Resultado antes de impuestos</b>	<b>675.093</b>	<b>603.060</b>
Impuesto sobre las ganancias	-162.822	-147.004
<b>Resultado del período consolidado</b>	<b>512.271</b>	<b>456.056</b>
<b>Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes</b>	<b>-2.227</b>	<b>-4.866</b>
<b>Resultado del ejercicio atribuible a los accionistas de la dominante</b>	<b>514.498</b>	<b>460.922</b>
<b>Resultados por acción (Euros por acción)</b>		
Resultados básicos por acción para el resultado del ejercicio	3,43	3,07
Resultados diluidos por acción para el resultado del ejercicio	3,43	3,07

(\*) La Cuenta de resultados intermedia resumida consolidada del período de seis meses terminado el 30 de junio de 2017 se presenta, única y exclusivamente, a efectos comparativos (véase Nota 2 a los Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados correspondientes al período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2018). Véanse saldos reexpresados en Nota 2.4).

## ANEXO I: Estados financieros intermedios resumidos consolidados correspondientes al período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2018

## Estado de flujos de efectivo intermedio resumido consolidado de los períodos de seis meses terminados al 30 de junio de 2018 y el 30 de junio de 2017

Miles de euros	30 de junio de 2018	30 de junio de 2017 (*)
<b>Resultado antes de impuestos</b>	<b>675.093</b>	<b>603.060</b>
<b>Ajustes por:</b>	<b>444.479</b>	<b>454.073</b>
Depreciación y amortización	401.551	396.953
(Beneficio)/pérdida por bajas de inmovilizado	4.453	3.981
Imputación de subvenciones	-17.608	-24.472
Correcciones valorativas por deterioro de créditos comerciales	-7.238	-1.977
Variación de provisiones	12.523	23.847
Ingresos financieros	-2.173	-2.550
Gastos financieros	60.878	64.514
Diferencias de cambio	-248	2.829
Otros Ingresos y gastos	977	1.487
Participación en pérdida/(ganancia) de las asociadas	-8.636	-10.539
<b>Variaciones en capital circulante:</b>	<b>-19.780</b>	<b>25.713</b>
Existencias	168	399
Deudores y otras cuentas a cobrar	-85.571	7.408
Otros activos corrientes	-333	-56
Acreedores y otras cuentas a pagar	86.647	39.364
Otros pasivos corrientes	-20.388	-20.594
Otros activos y pasivos no corrientes	-303	-808
<b>Otro efectivo generado por las operaciones</b>	<b>-90.005</b>	<b>9.053</b>
Intereses pagados	-55.058	-71.919
Cobros de intereses	63	339
Impuestos cobrados (pagados)	-35.178	81.450
Otros cobros (pagos)	168	-817
<b>Efectivo neto generado por actividades de explotación</b>	<b>1.009.787</b>	<b>1.091.899</b>
<b>Flujos de efectivo de actividades de inversión</b>		
Adquisiciones de inmovilizado material	-264.399	-147.600
Adquisiciones de activos intangibles	-9.714	-14.736
Adquisiciones de inversiones inmobiliarias	-528	-103
Pagos por adquisiciones de otros activos financieros	-5.783	-2.865
Cobros por desinversiones en Empresas del grupo y asociadas	5.045	5.376
Cobros otros activos financieros	9.923	106
Dividendos recibidos	4.630	5.478
<b>Efectivo neto utilizado en actividades de inversión</b>	<b>-260.826</b>	<b>-154.344</b>
<b>Flujos de efectivo de actividades de financiación</b>		
Ingresos por recursos ajenos (Subvenciones FEDER)	-	9.340
Aportaciones de socios	3.410	-
Ingresos de financiación de entidades de crédito	19.323	628.004
Otros cobros	19.865	13.871
Devoluciones de deudas con entidades de crédito	-	-334
Devoluciones de financiación del Grupo	-360.493	-1.153.798
Dividendos pagados	-983.898	-581.321
Otros pagos	-5.351	-6.362
<b>Efectivo neto utilizado en actividades de financiación</b>	<b>-1.307.144</b>	<b>-1.090.600</b>
<b>Efecto de las variaciones de los tipos de cambio</b>	<b>76</b>	<b>-1.288</b>
(Disminución)/aumento neto de efectivo y equivalentes al efectivo	-558.107	-154.333
<b>Efectivo, equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio</b>	<b>854.977</b>	<b>564.616</b>
<b>Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio</b>	<b>296.870</b>	<b>410.283</b>

(\*) El Estado de flujos de efectivo intermedio resumido consolidado del período de seis meses terminado el 30 de junio de 2017 se presenta, única y exclusivamente, a efectos comparativos (véase Nota 2 a los Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados correspondientes al período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2018)



## ANEXO II: Resumen de Hechos Relevantes publicados en el primer semestre de 2018

Registro	Fecha	Tipo de hecho	Descripción
260536	10/01/2018	Composición del consejo de administración	La sociedad comunica la dimisión de un miembro del Consejo de Administración
260991	25/01/2018	Composición del consejo de administración	La Sociedad comunica cambios en la composición del Consejo de Administración y en la Comisión de Nombramientos y Retribuciones
260992	25/01/2018	Composición del consejo de administración	La Sociedad comunica cambios en la composición del Consejo de Administración y en la Comisión de Nombramientos y Retribuciones
261748	20/02/2018	Convocatorias de reuniones o actos informativos	Aena, S.M.E, S.A. procede a anunciar la celebración de la presentación de resultados correspondiente al ejercicio 2017
262159	27/02/2018	Información financiera intermedia	La sociedad remite información sobre los resultados del segundo semestre de 2017
262162	27/02/2018	Informe anual de gobierno corporativo	La sociedad remite el Informe Anual de Gobierno Corporativo del ejercicio 2017
262164	27/02/2018	Informe anual de remuneraciones de los consejeros	La Sociedad remite el Informe Anual sobre remuneraciones de los consejeros del Ejercicio 2017
262165	27/02/2018	Información sobre resultados	Presentación de resultados e Informe de Gestión Consolidado del ejercicio 2017
262170	27/02/2018	Información sobre dividendos	Dividendo correspondiente al ejercicio 2017
262171	27/02/2018	Planes estratégicos, previsiones y presentaciones	Previsión de tráfico de pasajeros para el año 2018
262172	27/02/2018	Convocatorias y acuerdos de Juntas y Asambleas generales	La sociedad comunica la aprobación de la convocatoria de la Junta General de Accionistas
262602	07/03/2018	Convocatorias y acuerdos de Juntas y Asambleas generales	La Sociedad comunica la convocatoria de la Junta General de Accionistas 2018
262955	15/03/2018	Composición del consejo de administración	La Sociedad comunica la dimisión de la Vicesecretaria del Consejo de Administración
263764	05/04/2018	Otros sobre operaciones corporativas	La sociedad comunica el no ejercicio del derecho de compra sobre el 49% de la Sociedad London Luton Airport Holding III Ltd
263927	10/04/2018	Convocatorias y acuerdos de Juntas y Asambleas generales	La Sociedad comunica la aprobación de Acuerdos de la Junta General de Accionistas.
263928	10/04/2018	Convocatorias y acuerdos de Juntas y Asambleas generales. Composición del consejo de administración	La Sociedad comunica la ratificación del nombramiento de consejeros por la Junta General de Accionistas
263929	10/04/2018	Información sobre dividendos. Convocatorias y acuerdos de Juntas y Asambleas generales	La Sociedad comunica la aprobación por la Junta General de Accionistas del pago del dividendo
264212	17/04/2018	Calificaciones crediticias	La agencia de calificación crediticia Moody's Investors Service Ltd. ha elevado la calificación crediticia de AENA
264217	17/04/2018	Convocatorias de reuniones o actos informativos	Aena, S.M.E, S.A. procede a anunciar la celebración de la presentación de resultados correspondiente al 1T 2018
264560	25/04/2018	Información financiera intermedia	La sociedad remite información sobre los resultados del primer trimestre de 2018
265651	14/05/2018	Calificaciones crediticias	Fitch Ratings confirma la calificación crediticia "A" con perspectiva estable a AENA S.M.E., S.A.
265695	15/05/2018	Colocación de grandes paquetes accionariales (block trades)	Citigroup Global Markets Limited y UBS Limited están realizando por cuenta de TCI Luxembourg, S.Á.R.L. y Talos Capital Designated Activity Company una colocación privada entre inversores cualificados de un paquete de acciones de AENA, S.M.E S.A., representativas de aproximadamente 2,6% de su capital social.
265702	16/05/2018	Colocación de grandes paquetes accionariales (block trades)	Citigroup Global Markets Limited y UBS Limited remiten detalles de la colocación privada entre inversores cualificados de un paquete de acciones de AENA, S.M.E S.A., representativas de aproximadamente 2,7% de su capital social, por cuenta de TCI Luxembourg, S.Á.R.L. y Talos Capital Designated Activity Company.
266240	29/05/2018	Planes estratégicos, previsiones y presentaciones	La Sociedad comunica las líneas de actuación del Plan Estratégico aprobado por el Consejo de Administración y la fecha propuesta para su presentación.
266242	29/05/2018	Información sobre dividendos	La Sociedad comunica que el Consejo de Administración ha aprobado la política de dividendos
266371	01/06/2018	Planes estratégicos, previsiones y presentaciones	Plan Estratégico: Aplazamiento de presentación
267046	21/06/2018	Composición del consejo de administración	La Sociedad comunica la dimisión de miembros consejo de Administración y Comisiones de Aena S.M.E., S.A.