

**Informe de Gestión intermedio consolidado correspondiente al periodo
de seis meses finalizado el 30 de junio de 2015**

AENA, S.A. y SOCIEDADES DEPENDIENTES

ÍNDICE

1. **Principales aspectos clave**
 - 1.1 Principales aspectos destacados
2. **Datos de tráfico**
 - 2.1 Evolución y tipología de tráfico
 - 2.2 Detalle del tráfico de los principales aeropuertos de la red
3. **Adecuación de las inversiones**
 - 3.1 Análisis de inversiones por ámbitos de actuación
4. **Análisis de resultados**
 - 4.1 Cuenta de resultados consolidada
 - 4.2 Balance consolidado, estructura de capital y estado de flujos de efectivo
 - 4.3 Descripción de los principales riesgos financieros
5. **Áreas de negocio**
 - 5.1 Segmento aeropuertos
 - 5.2 Segmento fuera de terminal
 - 5.3 Segmento internacional
6. **Recursos humanos**
 - 6.1 Datos de plantilla
 - 6.2 Formación, Desarrollo Profesional y Gestión del Talento
7. **Contratación**
 - 7.1 Contratación general de proveedores
 - 7.2 Contratación comercial de clientes
8. **Responsabilidad Corporativa**
 - 8.1 Desempeño económico
 - 8.2 Desempeño ambiental
 - 8.3 Desempeño social
 - 8.4 Alianzas
9. **Perspectivas de tráfico para 2015**
10. **Hechos posteriores al cierre del primer semestre de 2015**

Aena, S.A. y Sociedades Dependientes

Informe de Gestión intermedio consolidado correspondiente al periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2015

1. PRINCIPALES ASPECTOS CLAVE

- Fuerte crecimiento del EBITDA del 11,9% respecto al primer semestre de 2014 hasta 826,4 millones de euros debido a:
 - Consolidación de la recuperación del tráfico (+5,2% vs. 1S 2014) impulsada tanto por el tráfico internacional como el nacional;
 - Sólido crecimiento de los ingresos comerciales (+14,6%);
 - Se mantiene la eficiencia en costes (+1,2% excluyendo Luton) y
 - Consolidación de Luton (contribución de +27,5 millones de euros de EBITDA).

Tráfico de pasajeros	<ul style="list-style-type: none">• El tráfico durante el primer semestre de 2015 alcanzó los 93,0 millones de pasajeros, lo que supone un crecimiento del 5,2% respecto al mismo periodo de 2014, impulsado por el crecimiento de los pasajeros internacionales (+5,4%) y la consolidación de la recuperación del tráfico nacional (+5,3%).
-----------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Tráfico de pasajeros	<ul style="list-style-type: none">• Consolidación de la recuperación del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas con un crecimiento del tráfico del +11,4%. Tanto el tráfico internacional como el nacional (+13,7 y +6,0%, respectivamente) crecen por encima de la media de la red de Aena.
-----------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Cuenta de resultados	<ul style="list-style-type: none">• Los ingresos totales durante los seis primeros meses de 2015 aumentaron hasta 1.597,7 millones de euros (+12,0% respecto al mismo periodo de 2014), de los cuales el 25,9% corresponden a ingresos comerciales tanto dentro como fuera de terminal. Luton contribuye en el primer semestre de 2015 con 88,3 millones de euros.
-----------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Cuenta de resultados	<ul style="list-style-type: none">• Crecimiento de los ingresos comerciales ordinarios (dentro y fuera de terminal) del 14,6% respecto al primer semestre de 2014, debido a los nuevos contratos y a las acciones comerciales implementadas, así como el buen comportamiento del Duty Free, Tiendas, Restauración y Aparcamientos.
-----------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Cuenta de resultados	<ul style="list-style-type: none">• El EBITDA en el primer semestre de 2015 ha sido de 826,4 millones de euros, lo que supone un crecimiento del 11,9% resultado de la favorable evolución de los ingresos y del mantenimiento de la eficiencia (Gastos de explotación +1,2% excluyendo Luton).
-----------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Cuenta de resultados	<ul style="list-style-type: none">• Los Gastos de explotación reflejan el impacto de la aplicación de la CINIIF 21 relativa a la contabilización de los impuestos locales en base a la cual se han devengado 72,4 millones de euros en el 1S 2015 ⁽¹⁾ (con reflejo comparable en el primer semestre de 2014).
-----------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Cuenta de resultados	<ul style="list-style-type: none">• El Beneficio neto de 275,6 millones de euros (+79,9% en el periodo) afectado por deducciones fiscales aplicadas en el cálculo del impuesto sobre beneficios por importe de 36,9 millones de euros, la activación de deducciones no recurrentes (efecto Ley 27/2014) por importe de 20,6 millones de euros, la reducción de los gastos financieros y la consolidación de Luton.
-----------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Optimización financiera	<ul style="list-style-type: none">• Reducción de la deuda financiera neta por la extraordinaria generación de caja.• A 30 de junio de 2015 la deuda financiera neta ⁽²⁾ alcanza 10.087 millones de euros (incluyendo la deuda financiera neta de Luton por importe de 377 millones de euros) frente a los 10.733 millones de euros en 2014.
--------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Optimización financiera	<ul style="list-style-type: none">• Obtención de calificación crediticia de Investment Grade por Moody's (Baa1 estable) y Fitch (BBB+ estable).
--------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Optimización financiera	<ul style="list-style-type: none">• La inversión pagada durante el primer semestre de 2015 ascendió a 80,7 millones de euros (incluyendo 5,9 millones de euros en Luton). Este volumen de inversión está afectado por la estacionalidad de la actividad.
--------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

⁽¹⁾ Ver nota 2.1.1 de los Estados financieros intermedios resumidos consolidados a 30 de junio de 2015.

⁽²⁾ Deuda financiera neta contable calculada como Deuda Financiera Corriente más Deuda Financiera No Corriente menos Efectivo y equivalentes al efectivo.

1.1 Principales aspectos destacados

Durante el primer semestre de 2015, se han gestionado un total de 93,0 millones de pasajeros en la red de aeropuertos de Aena, un 5,2% más que en el mismo periodo del año anterior. Se acumulan ya veinte meses de crecimiento consecutivo, lo que confirma el cambio de tendencia en la evolución del tráfico de pasajeros iniciado en noviembre de 2013.

El tráfico internacional, mantiene la tendencia positiva registrada tanto en 2013 (+2,1%) como en 2014 (+5,7%) habiendo crecido durante el primer semestre de 2015 un +5,4% y en cuanto al tráfico nacional, se confirma la recuperación iniciada en 2014 (+2%) con un crecimiento en los seis primeros meses de 2015 del +5,3%.

Por la parte de los ingresos, destaca el aumento de los ingresos ordinarios de las actividades comerciales (+14,6% en el período), tanto dentro como fuera de terminal, debido a los nuevos contratos y a las acciones comerciales implementadas, así como el buen comportamiento del Duty Free, Tiendas, Restauración y Aparcamientos. Luton contribuye en el primer semestre de 2015 con 88,3 millones de euros.

Respecto a los gastos de explotación, tras las medidas adoptadas en años anteriores encaminadas a la mejora de la eficiencia en la gestión y la reducción de costes, durante el primer semestre de 2015, se mantiene la eficiencia en costes con un incremento de los gastos de explotación del 1,2% (excluyendo Luton) muy por debajo del crecimiento experimentado en el tráfico.

Aena ha realizado en la última década un importante esfuerzo inversor que ha situado a sus aeropuertos entre los más modernos y competitivos del mundo, con unas infraestructuras de primer nivel y con un elevado potencial de crecimiento. Las necesidades de inversión se han reducido significativamente al haberse dotado a los aeropuertos de la red de la capacidad necesaria para absorber futuros crecimientos de tráfico en los próximos años.

Al cierre del primer semestre de 2015 la inversión pagada (sin incluir la inversión del aeropuerto de Luton por valor de 5,9 millones de euro) ha ascendido a 74,8 millones de euros, lo que supone una disminución del 47,2% de la inversión pagada en el primer semestre de 2014 (141,8 millones de euros).

Este conjunto de medidas llevadas a cabo tanto por la vía de los gastos como de los ingresos, supone la consolidación de la reestructuración de la Compañía y afianza su rentabilidad, aumentando el EBITDA hasta 826,4 millones de euros durante el primer semestre de 2015, lo que supone un crecimiento del 11,9% frente al mismo periodo de 2014, alcanzando un beneficio neto de 275,6 millones de euros (+79,9% en el período) afectado por deducciones fiscales aplicadas en el cálculo del impuesto sobre beneficios por importe de 36,9 millones de euros, la activación de deducciones no recurrentes (efecto Ley 27/2014) por importe de 20,6 millones de euros, la reducción de los gastos financieros y la consolidación de Luton.

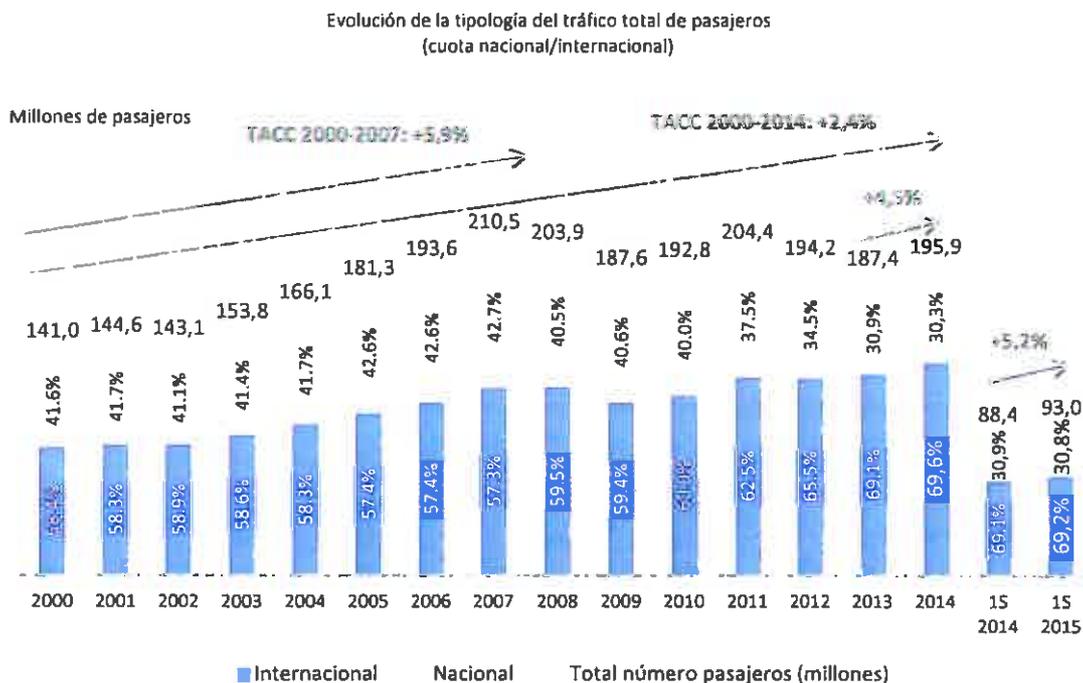
La mejora en los resultados antes mencionada se refleja en la generación de caja de la Compañía y en la reducción de sus niveles de endeudamiento, que han llevado a reducir el ratio de Deuda Financiera Neta a EBITDA (según lo establecido en los contratos de novación de la deuda para el cálculo de los covenants) de 5,6x en 2014 a 5,1x a 30 de junio de 2015.

Finalmente, cabe destacar que el esfuerzo en la gestión y los resultados obtenidos han culminado con la obtención de calificación crediticia de Investment Grade por parte de las agencias Moody's (Baa1 estable) y Fitch (BBB+ estable).

2. DATOS DE TRÁFICO

2.1 Evolución y tipología del tráfico

La vinculación del crecimiento del tráfico al ciclo económico mundial ha condicionado la evolución del tráfico nacional e internacional en los aeropuertos de Aena, siendo el tráfico internacional el que ha tenido un comportamiento mejor que el tráfico doméstico durante el periodo de crisis económica.



Nota: Las referencias en este documento a los datos de tráfico de Aena deben entenderse referidas a los datos del cierre preliminar a la fecha de publicación del presente documento.

Durante el primer semestre de 2015, se han gestionado un total de 93,0 millones de pasajeros en la red de aeropuertos de Aena, un 5,2% más que en el mismo periodo del año anterior. Se acumulan ya veinte meses de crecimiento consecutivo, lo que confirma el cambio de tendencia en la evolución del tráfico de pasajeros iniciado en noviembre de 2013.

El tráfico internacional, mantiene la tendencia positiva registrada tanto en 2013 (+2,1%) como en 2014 (+5,7%) habiendo crecido durante el primer semestre de 2015 un +5,4%, por efecto de la incipiente recuperación económica en los países emisores de turistas y la situación en algunos destinos turísticos alternativos que ha atraído más turistas hacia España (según el Instituto de Estudios Turísticos, el periodo enero-junio de 2015 acumula 29,2 millones de turistas internacionales, un 4,2% más que en el mismo periodo de 2014), impulsando el crecimiento del tráfico aéreo en la red de Aena.

En cuanto al tráfico nacional, se confirma la recuperación iniciada en 2014 (+2%) con un crecimiento en los seis primeros meses de 2015 del +5,3% hasta alcanzar los 28,6 millones de pasajeros nacionales (frente a los descensos registrados tanto en 2012 como en 2013), a pesar del todavía difícil entorno económico y de la competencia del tren de alta velocidad.

La combinación de ambos efectos, se materializa en una ligera variación en las cuotas de reparto entre el tráfico nacional (31%) y el internacional (69%).

Respecto a la distribución del tráfico por áreas geográficas, se mantienen prácticamente inalteradas las cuotas de reparto:

- el tráfico con Europa aumenta un +5,1% y su cuota se mantiene estable en torno al 61,4% (61,5% en el primer semestre de 2014)
- destacar el crecimiento del 15,7% de incremento de los pasajeros con origen/destino Oriente Medio.

Distribución del tráfico por áreas geográficas (número de pasajeros)

Región	Pasajeros 1S 2014	Pasajeros 1S 2015	Variación		Cuota (%)	
			%	Pasajeros	1S 2014	1S 2015
Europa ¹	54.381.859	57.163.294	5,1%	2.781.435	61,5%	61,4%
España	27.373.998	28.770.436	5,1%	1.396.438	31,0%	30,9%
Latinoamérica	2.690.284	2.844.856	5,7%	154.572	3,0%	3,1%
Norteamérica ²	1.664.780	1.786.414	7,3%	121.634	1,9%	1,9%
África	1.229.329	1.250.377	1,7%	21.048	1,4%	1,3%
Oriente Medio	908.328	1.050.812	15,7%	142.484	1,0%	1,1%
Asia y Otros	173.248	181.859	5,0%	8.611	0,2%	0,2%
TOTAL	88.421.826	93.048.048	5,2%	4.626.222	100,0%	100,0%

¹ Excluye España

² Incluye EEUU y Canadá

2.2 Detalle del tráfico de los principales aeropuertos de la red

El tráfico se concentra de forma importante en los principales aeropuertos de la red.

Principales magnitudes de tráfico por aeropuertos y Grupos de aeropuertos de la red de Aena

Aeropuertos y Grupos de aeropuertos	Pasajeros			Aeronaves			Mercancías		
	Millones	Variación 1S 2015/1S 2014	Cuota s/Total	Miles	Variación 1S 2015/1S 2014	Cuota s/Total	Toneladas	Variación 1S 2015/1S 2014	Cuota s/Total
Adolfo Suarez Madrid-Barajas	21,7	11,4%	23,4%	177,4	6,9%	20,0%	184.422	4,7%	54,2%
Barcelona-El Prat	18,1	4,8%	19,4%	137,0	1,4%	15,4%	55.509	10,2%	16,3%
Palma De Mallorca	9,5	2,9%	10,3%	74,7	3,3%	8,4%	5.447	1,2%	1,6%
Total Grupo Canarias	17,2	1,3%	18,5%	158,4	-0,8%	17,8%	18.206	-8,8%	5,4%
Total Grupo I	21,4	4,8%	23,0%	197,4	3,2%	22,2%	15.420	8,5%	4,5%
Total Grupo II	4,6	1,8%	5,0%	75,8	-0,2%	8,5%	38.999	-3,7%	11,5%
Total Grupo III	0,5	3,2%	0,6%	68,3	12,8%	7,7%	22.032	-4,8%	6,5%
TOTAL	93,0	5,2%	100%	889,1	3,3%	100%	340.034	3,1%	100%

El aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas es el primer aeropuerto de la red por tráfico de pasajeros, operaciones y carga. Desde febrero de 2014 y tras veinticinco meses de caídas interanuales consecutivas, sus datos de tráfico vuelven a ser positivos. Durante el primer semestre de 2015, el número de pasajeros ha aumentado +11,4% respecto al mismo periodo del año anterior (+13,7% en el tráfico internacional y +6,0% en el nacional).

En cuanto a las operaciones, este aeropuerto ha operado en el primer semestre de 2015 un total de 177.370 movimientos, un 6,9% más que en el mismo periodo del año anterior. También la carga, que supone más de la mitad del volumen total de la red, ha registrado un incremento de +4,7% hasta las 184.422 toneladas transportadas, reflejando una recuperación tanto en movimientos como en volumen de mercancías.

En el aeropuerto de Barcelona-El Prat, los pasajeros crecen un +4,8% respecto a los seis primeros meses de 2014 (+6,3% en el tráfico internacional y +1,2% en el nacional), hasta alcanzar 18,1 millones. Se han registrado 137.038 operaciones de aeronaves, que supone un incremento del +1,4% con respecto al primer semestre de 2014, y la carga ha continuado la tendencia creciente con un aumento del volumen de mercancía de +10,2%, hasta 55.509 toneladas.

El aeropuerto de Palma de Mallorca ha alcanzado un tráfico de 9,5 millones de pasajeros (+2,9%). El tráfico internacional alcanzó prácticamente la cifra de 7 millones de pasajeros (+0,8%) y el nacional 2,6 millones (+9,2%).

Respecto al Grupo Canarias, el número de pasajeros que ha pasado por los aeropuertos canarios ascendió a 17,2 millones (+1,3% respecto al primer semestre de 2014), de los cuales 5,5 millones corresponden a pasajeros de vuelos nacionales (+4,9%) y 11,5 millones de vuelos internacionales (+0,1%).

El conjunto de los 8 aeropuertos del Grupo I, creció +4,8% durante el primer semestre de 2015, hasta los 21,4 millones de pasajeros, destacando los crecimientos registrados en Sevilla (+11,0%), Menorca (+9,2%) y Valencia (+8,9%).

Los 11 aeropuertos del Grupo II han registrado un incremento global del tráfico de pasajeros del +1,8% durante el primer semestre del año 2015 que se ha situado en un total de 4,6 millones de pasajeros. En este grupo, cabe destacar el comportamiento bastante dispar entre los diferentes aeropuertos que lo integran por su propia naturaleza.

Por su parte, los aeropuertos del Grupo III, los de menor volumen de tráfico, han registrado 524.590 pasajeros durante el primer semestre de 2015, lo que supone un incremento del +3,2% respecto al mismo periodo del año anterior y las operaciones crecieron hasta superar los 68.000 movimientos (+12,8%).

Presencia internacional

Aena también disfruta de una gran proyección fuera de España, como lo refleja la presencia en 15 aeropuertos internacionales a través de las participaciones de la filial Aena Desarrollo Internacional, S.A. Los aeropuertos participados registraron durante el primer semestre de 2015 un tráfico de pasajeros conjunto de 23,1 millones, un 8,4% superior al del mismo periodo del año anterior.

Tráfico de pasajeros en los aeropuertos fuera de España

<i>(Millones de pasajeros)</i>	1S 2014	1S 2015	% Variación	% participación de Aena
Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP)	12,5	13,3	6,2%	5,8%
Luton	4,8	5,5	14,7%	51,0%
Aerocali (Cali)	2,3	2,4	6,0%	50,0%
SACSA (Cartagena de Indias)	1,7	1,8	11,0%	37,9%
TOTAL	21,3	23,1	8,4%	--

Fuente: Datos de las compañías

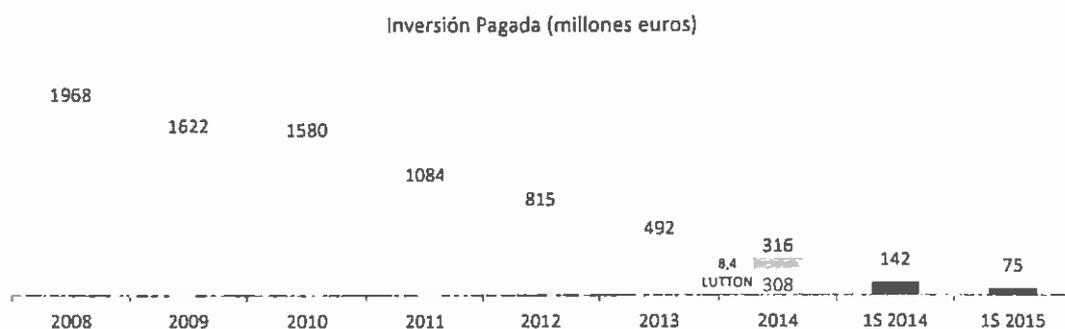
Nota: Salvo que se indique de otra manera, las referencias en este documento a "los aeropuertos de Aena", "la red aeroportuaria de Aena", o indicaciones similares deben entenderse referidas a los aeropuertos y helipuertos situados en España únicamente, no incluyendo por tanto las magnitudes de los aeropuertos participados indicados en la tabla anterior.

3. ADECUACIÓN DE LAS INVERSIONES

Aena ha realizado en la última década un importante esfuerzo inversor que ha situado a sus aeropuertos entre los más modernos y competitivos del mundo, con unas infraestructuras de primer nivel y con un elevado potencial de crecimiento. Las necesidades de inversión se han reducido significativamente al haberse dotado a los aeropuertos de la red de la capacidad necesaria para absorber futuros crecimientos de tráfico en los próximos años, como demuestra la evolución de la inversión de los últimos años.

Al cierre del primer semestre de 2015 la inversión pagada (sin incluir el aeropuerto de Luton) ha ascendido a 74,8 millones de euros, lo que supone una disminución del 47,2% de la inversión pagada en el primer semestre de 2014 (141,8 millones de euros).

Sin tener en cuenta las expropiaciones, la inversión en el primer semestre de 2015 ha sido de 72,6 millones de euros frente a los 116,5 millones del primer semestre de 2014, lo que supone una disminución del 37,7%.



Por volumen de los pagos realizados destacan en el primer semestre de 2015 las siguientes obras terminadas en el período: la "Ampliación de la pista de vuelo" del aeropuerto de A Coruña, que finalizó en el primer semestre de 2015, así como la "Regeneración de la pista 36L/18R" del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

En ejecución se encuentran: la "Regeneración calle rodaje C2-2" y "Actuaciones para puesta en categoría II/III" en el Aeropuerto Zaragoza y la "Ampliación del anillo climatización" del Aeropuerto de Palma de Mallorca.

3.1 Análisis de inversiones por ámbitos de actuación

El escenario de inversión en este período se fundamenta en la necesidad de racionalizar, rentabilizar y optimizar la capacidad operativa, a través de una planificación realista y eficiente de los proyectos.

El total de la inversión realizada en la red de aeropuertos españoles en el primer semestre de 2015 (según criterio de pago) ha ascendido a 74,8 millones de euros, cifra que supone una disminución del 47,2% respecto al primer semestre de 2014. Esta reducción se enmarca en el esfuerzo mantenido para racionalizar las inversiones que la Compañía viene realizando en los últimos años, acometiendo las inversiones estrictamente necesarias para el mantenimiento de las actuales infraestructuras sin menoscabo de la seguridad y el medioambiente.

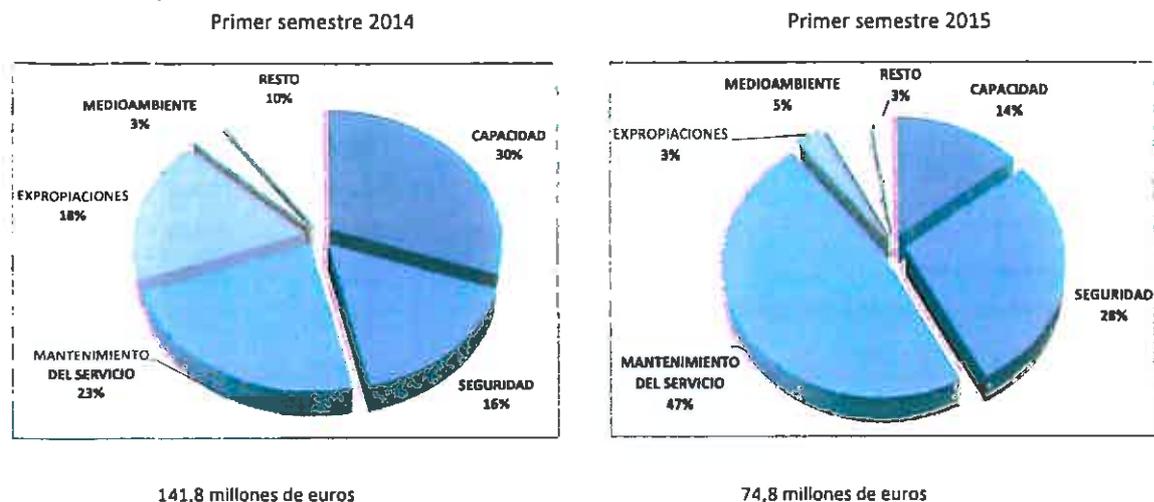
Gracias a las inversiones realizadas hasta la fecha se ha dotado a los aeropuertos de unas infraestructuras de calidad de las que se pretende obtener un buen aprovechamiento, incrementando sus niveles de actividad y ocupación.

El actual escenario de inversión reorienta las inversiones al mantenimiento de la calidad de los servicios y a la seguridad operacional de los aeropuertos, sin olvidar el compromiso con el Medio Ambiente, ni el cumplimiento del resto de normativas, en especial las relacionadas con la seguridad de bienes y personas.

Por ello, los presupuestos para el corto-medio plazo se orientan principalmente a la mejora de las instalaciones, el mantenimiento de la base de activos y la seguridad operacional en línea con el proceso de certificación de todos los aeropuertos de la red y reforzando la contribución a la sostenibilidad medioambiental. Con este enfoque se ha elaborado la planificación de las inversiones para el periodo 2015.

En concreto, en el primer semestre de 2015 se han finalizado importantes obras de infraestructura como la "Ampliación de la pista de vuelo" del aeropuerto de A Coruña, que finalizó en el primer semestre de 2015, así como la "Regeneración de la pista 36L/18R" del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

Por conceptos:



- El porcentaje de inversión destinada a la mejora de las instalaciones (Mantenimiento del servicio) ha crecido significativamente en valor relativo del 22,77% en el primer semestre de 2014 al 47,02 % en el primero de 2015 (35,2 millones de euros en el primer semestre de 2015). Como actuaciones más relevantes en 2015 destaca la regeneración de la plataforma del aeropuerto de Sevilla y el "Suministro e instalación de pasarelas de embarque y equipos de servicio a aeronaves" en varios aeropuertos, la "Reconstrucción del link" del Aeropuerto de Palma de Mallorca y la "Adecuación de la plataforma frente a la puerta D" en el Aeropuerto de Menorca. En este grupo se incluyen las inversiones de Navegación Aérea y Tecnologías de la Información y la Comunicación.
- En cuanto a Expropiaciones (excluyendo intereses de demora) en el primer semestre de 2015, se han pagado 2,2 millones de euros (un 3% del total de Aena en el semestre), correspondiendo en su mayoría a los pagos por sentencias de las expropiaciones de los terrenos que se expropiaron para el desarrollo del Plan Director del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.
- Las inversiones en Capacidad efectuadas en el primer semestre de 2015, ascienden a 10,6 millones de euros, lo que supone el 14,17% del total de la inversión de Aena en el semestre, frente al 30,45% del total en el primer semestre del año 2014. Dentro de este capítulo de inversiones, destacan como proyectos de inversión más significativos las actuaciones de: la "Ampliación de la pista de vuelo" del aeropuerto de A Coruña, "Actuaciones para puesta en categoría II/III" del Aeropuerto de Zaragoza y la "Nueva acometida eléctrica" de Gran Canaria. En este grupo se encuentran también las inversiones de Calidad por su estrecha relación con la capacidad.
- Las inversiones efectuadas en el primer semestre de 2015 en el ámbito de la Seguridad suponen el 28,4% del total de la inversión de Aena en el semestre. Destacan la "Regeneración pista 36L/18R" del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, el "Suministro de vehículos autoextintores 6x6 de 10.00L de agua" para varios aeropuertos y el "Suministro con instalación de equipos RX convencionales de varios anchos túnel, renovación de equipos HI-SCAN 907, nuevos equipos de inspección de equipajes de mano y bodega" para varios aeropuertos.
- En el ámbito del Medio Ambiente, se han invertido 3,8 millones de euros en el primer semestre de 2015 (el 5,1% del total de la inversión de Aena en el semestre). Este importe se ha concentrado principalmente en las actuaciones derivadas de las declaraciones de impacto ambiental (aislamiento acústico) en varios aeropuertos. También cabe destacar la "Ampliación del anillo de climatización" y las "Actuaciones de eficiencia energética", ambas en el Aeropuerto de Palma de Mallorca.
- Dentro de las inversiones clasificadas como "Resto", se incluyen las inversiones comerciales ejecutadas en el primer semestre de 2015. Entre ellas, cabe destacar el "Aparcamiento preferente T2" del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, el "Traslado de filtros para ampliación de superficie comercial" del Aeropuerto de Tenerife Norte y la "Adecuación y equipamiento de las Salas VIPs" de Gran Canaria.

4. ANÁLISIS DE RESULTADOS

4.1 Cuenta de resultados consolidada

(Miles de euros)	1S 2014	1S 2015	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	1.381.852	1.567.258	185.406	13,4%
Otros Ingresos de Explotación	45.293	30.463	-14.830	-32,7%
Total Ingresos	1.427.145	1.597.721	170.576	12,0%
Aprovisionamientos	-89.765	-90.126	-361	0,4%
Gastos de personal	-170.070	-192.292	-22.222	13,1%
Otros gastos de explotación	-426.915	-487.773	-60.858	14,3%
Amortización del inmovilizado	-404.183	-424.845	-20.662	5,1%
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado	-3.015	-1.503	1.512	-50,1%
Otras ganancias / (pérdidas) - netas	1.150	400	-750	-65,2%
Total Gastos	-1.092.798	-1.196.139	-103.341	9,5%
EBITDA	738.530	826.427	87.897	11,9%
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	334.347	401.582	67.235	20,1%
Ingresos Financieros	688	1.717	1.029	149,6%
Gastos Financieros	-128.757	-117.168	11.589	-9,0%
Otros Ingresos /(Gastos) financieros netos	-1.974	3.903	5.877	-297,7%
RESULTADO FINANCIERO	-130.043	-111.548	18.495	-14,2%
Participación en el resultado de asociadas	650	5.507	4.857	747,2%
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	204.954	295.541	90.587	44,2%
Impuesto sobre ganancias	-51.809	-26.042	-25.767	-49,7%
RESULTADO NETO DEL EJERCICIO	153.145	269.499	116.354	76,0%
Resultado del período atribuible a intereses minoritarios	0	-6.064	-6.064	n.a.
RESULTADO DEL PERÍODO ATRIBUIBLE A LOS ACCIONISTAS DE LA DOMINANTE	153.145	275.563	122.418	79,9%

Los ingresos totales de Aena aumentaron hasta 1.597,7 millones de euros en el primer semestre de 2015, un +12,0% respecto al mismo período de 2014. Los ingresos procedentes del área comercial (tanto fuera como dentro de terminal) suponen un 25,9% del total del primer semestre de 2015, habiendo mantenido su peso porcentual desde el 25,5% que representaron en el mismo período de 2014. Estos datos reflejan la consolidación Luton. Excluyendo el efecto de Luton, los ingresos totales habrían crecido un 5,8%.

Los ingresos ordinarios aumentaron hasta 1.567,3 millones de euros en los seis primeros meses de 2015, un 13,4% respecto al mismo período de 2014. El incremento de 185,4 millones de euros se debe fundamentalmente a:

- El impacto positivo que han tenido sobre los ingresos aeroportuarios (un incremento en el ingreso ordinario aeronáutico de 43,4 millones de euros que representan un crecimiento del +4,2%) por un lado, la mejoría del tráfico, con un crecimiento de las operaciones del +3,3% y de los pasajeros del +5,2%, y por otro, en menor medida, el incremento de la tarifa del 0,9 % y la nueva tarifa de meteorología aplicada desde el mes de marzo de 2014. Esta variación positiva de los ingresos, se ha visto minorada por el incremento de la bonificación por pasajero en conexión (pasa del 30% al 35%), por importe de -8,5 millones de euros; la eliminación de la tasa de mercancías desde el 6 de julio de 2014 (-4,5 millones de euros); y la finalización de los acuerdos de servicio entre Aena y Enaire (-2,9 millones de euros).
- El efecto en los ingresos comerciales de los nuevos contratos a largo plazo (destacando el contrato de World Duty Free Group), la ampliación y la remodelación de los espacios destinados a la actividad comercial, y el diseño de un nuevo modelo de negocio para la gestión integral de los aparcamientos, han impulsado el crecimiento de los ingresos comerciales procedentes de la explotación de servicios tanto dentro como fuera de las terminales en 49,6 millones de euros (+13,6%).

La mayoría de líneas de negocio presentan destacables crecimientos frente al año anterior, concentrándose las variaciones más importantes en las siguientes líneas de negocio:

- Tiendas Libres de Impuesto (+38,8%, +30,1 millones de euros). Mejora de las condiciones económicas del nuevo contrato.
- Restauración (+16,3%, +7,9 millones de euros). Durante este primer semestre de 2015, cabe destacar la consolidación de la oferta de restauración del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, con todos sus locales ya remodelados, ofreciendo una imagen de calidad y modernidad a nuestras instalaciones, la consolidación también de la nueva oferta del aeropuerto de Lanzarote, la renovación total de restauración del aeropuerto de Tenerife-Norte y de varios puntos de venta en los aeropuertos de Valencia o Fuerteventura.
- Tiendas (+19,0%, +5,8 millones de euros). Durante el primer semestre de 2015, la Línea de Negocio de Tiendas representó un 11,1% de los ingresos de la actividad comercial dentro del terminal, con un crecimiento del 19,0% habiendo contribuido a ello de forma importante la mejora de los layout, la incorporación de nuevas superficies, la mejora de las condiciones económicas de los contratos y la apertura de las Tiendas de Lujo y Lujo accesible, cuya implantación concluyó en 2014.

Durante este primer semestre, cabe destacar la renovación de la oferta comercial de 17 locales de la T1 del Aeropuerto de Barcelona-El Prat, con importantes mejoras en las condiciones económicas de sus contratos; la renovación de 6 locales en el Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol; la renovación de la oferta comercial del aeropuerto de Sevilla o la apertura de nuevas tiendas de la marca Gap en los aeropuertos de Ibiza, Tenerife Sur y Gran Canaria, marca pionera en España, a través de nuestros aeropuertos.

- Aparcamientos (+7,5%, +3,6 millones de euros). Estos resultados favorables han sido consecuencia, además de la mejora de los niveles de tráfico, de la nueva estrategia en la gestión integral de los aparcamientos de 32 aeropuertos de la red de Aena, ampliando la oferta de productos y mejorando la calidad de los servicios al cliente. Entre otras acciones, destacan la comercialización dinámica y proactiva, donde se han hecho grandes esfuerzos en ampliar el portfolio de productos, incorporar estrategias de precios y marketing (comunicación y promoción), así como en implantar el sistema de reservas y alcanzar acuerdos con diferentes canales (agregadores, agencias de viajes, etc.), lo que ha contribuido a la obtención de estos resultados positivos.
- Salas Vip (+31,4%, +2,7 millones de euros). Se trata de una línea de negocio que mantiene la evolución positiva del año anterior, principalmente motivada por la estrategia de precios llevada a cabo, así como las acciones comerciales que están derivando en un incremento en el número de usuarios y en un aumento del índice de penetración.

El mayor incremento se concentra en el aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid/Barajas (+41,6%, +1,5 millones de euros). Entre las causas del incremento se encuentra el cambio del modelo de gestión (en propio desde mediados de septiembre del año pasado de algunas de las salas vip).

- La compra del 11% del aeropuerto de Luton situando la participación de Aena en un 51%, ha supuesto, junto con otros factores, una mejora de los ingresos del negocio internacional de 90,1 millones de euros. Excluyendo Luton, se han generado ingresos superiores en 1,9 millones de euros frente al primer semestre de 2015.

Otros ingresos de explotación disminuyeron 14,8 millones de euros frente al mismo periodo del ejercicio 2014 (un 32,7%), debido principalmente a la imputación a resultado de subvenciones (-7,8 millones de euros) y exceso de provisiones (-7,5 millones de euros).

Los gastos operativos reflejan un incremento del 9,5% (+103,3 millones de euros) motivado principalmente por la consolidación del aeropuerto de Luton (+90,3 millones de euros). Los gastos de explotación, sin el efecto de Luton, reflejarían un incremento del +1,2% (13,0 millones de euros).

Por conceptos de gasto, las variaciones más importantes corresponden a:

- Aprovisionamientos, el incremento del gasto del 0,4% que representa 0,4 millones frente al primer semestre de 2014, como consecuencia del nuevo convenio por el servicio de meteorología desde marzo de 2014, compensado en parte por la mejora de las condiciones del convenio con el Ministerio de Defensa.
- En los gastos de personal, se produce un incremento del 13,1% (+22,2 millones de euros). El incremento se debe principalmente a la consolidación del aeropuerto de Luton y en menor medida a la reclasificación de gastos de personal como consecuencia del traspaso de personas de Enaire a Aena en julio de 2014, antes contabilizados en Otros gastos de explotación como parte de los acuerdos de servicios (reclasificación por naturaleza). Sin tener en cuenta el efecto de Luton, el incremento sería del +2,6%.

- **Otros gastos de explotación:** en este capítulo se produce un incremento del gasto del +14,3% (+60,9 millones de euros). Si elimináramos el efecto de la consolidación del aeropuerto de Luton dicho incremento sería del +4,0% (+16,8 millones de euros). El resto del incremento se debe a la variación de provisiones por insolvencias de clientes (+9,4 millones de euros), mayores costes por la implantación de una nueva normativa de inspección de equipaje de mano (+7,4 millones de euros) y al incremento de tributos (+7,4 millones de euros).
- La **amortización** del inmovilizado ha ascendido a 424,8 millones de euros y ha aumentado respecto al primer semestre de 2014 en 20,6 millones de euros (+5,1%), debido principalmente a la consolidación del aeropuerto de Luton que implica la imputación de la amortización como consecuencia de la depreciación de la concesión. Sin tener en cuenta el efecto de Luton, la amortización ascendería a 394,9 millones de euros, con un descenso del 2,2% (-8,9 millones de euros).

El EBITDA ha variado de 738,5 millones de euros en el primer semestre de 2014 a 826,4 millones de euros en el mismo periodo de 2015, lo que supone un incremento del 11,9%. Luton contribuye a este EBITDA con 27,5 millones de euros.

Por su parte, el **Resultado financiero** ha ascendido a 111,5 millones de euros, una disminución del 14,2% (-18,5 millones de euros) debido a la reducción de la deuda media y a la bajada de tipos experimentada en el periodo, a pesar de la incorporación al gasto financiero de Luton. Este efecto se ve minorado por la menor dotación de intereses de demora de expropiaciones por los recursos de tasación de terrenos del aeropuerto Adolfo Suarez Madrid Barajas que se devengaron desde septiembre de 2014.

El resultado procedente de la puesta en equivalencia de las empresas participadas presenta variación positiva de 4,9 millones de euros, correspondiendo a Luton 4,4 millones de euros. Esta contribución positiva de Luton respecto al ejercicio anterior es efecto del resultado negativo de 4,4 millones de euros en el acumulado de 2014, y de la adquisición en octubre de 2014 del 11% del capital de la sociedad, elevando la participación al 51% y pasando a ser una empresa del grupo y contabilizándose por integración global.

En cuanto al **Impuesto sobre beneficios**, se ha situado en 26,0 millones de euros en el primer semestre de 2015, una disminución de 25,8 millones de euros frente al periodo anterior comparativamente afectado principalmente por las deducciones generadas por activación de inversiones en Canarias y aplicadas en este periodo y por la activación de deducciones no recurrentes (efecto Ley 27/2014) por importe de 20,6 millones de euros. El **Resultado neto del ejercicio (antes de minoritarios)** ha alcanzado 269,5 millones de euros (+76,0%).

El **Resultado del ejercicio atribuible al accionista de la dominante** es de 275,6 millones de euros, 122,4 millones superior (+79,9%) al alcanzado en la primera mitad de 2014.

4.2. Balance consolidado, estructura de capital y estado de flujos de efectivo

Activo neto y estructura de capital

Resumen de estado de situación financiero consolidado

Miles de euros	2014	1S 2015	Variación	% Variación
ACTIVO				
Activo no corriente	16.614.214	16.401.762	-212.452	-1,3%
Activo corriente	802.721	1.017.109	214.388	26,7%
Total activo	17.416.935	17.418.871	1.936	0,0%
PATRIMONIO NETO Y PASIVO				
Total patrimonio neto	3.578.304	3.836.109	257.805	7,2%
Pasivo no corriente	11.982.178	11.533.597	-448.581	-3,7%
Pasivo corriente	1.856.453	2.049.165	192.712	10,4%
Total patrimonio neto y pasivo	17.416.935	17.418.871	1.936	0,0%

La variación negativa en el activo no corriente producida durante el período se debe básicamente a que el importe de altas de inmovilizado del primer semestre de 2015 (126.865 miles de euros), más el incremento en valor derivado de las diferencias de conversión producidas en el inmovilizado de la participada LLAH III (74.656 miles de euros), debido a la importante revalorización de la libra inglesa acaecida durante el período, es inferior a la amortización dotada en el mismo (424.845 miles de euros).

A su vez, el aumento del activo corriente procede de la caja generada por el grupo durante el período, que se ve reflejada en el aumento de 251,1 millones de euros del saldo del epígrafe "Efectivo y equivalentes al efectivo". En sentido opuesto, ha influido el traspaso desde este epígrafe al de "activos por impuestos diferidos" del Activo no

corriente de diversos créditos fiscales frente a la matriz Enaire, por causa de la ruptura del grupo fiscal, por un importe que a 30 de junio era de 53,6 millones de euros (véase Nota 21 de la memoria adjunta).

La mejora en la generación de flujos de explotación y el ahorro en costes, han contribuido a una mejora del fondo de maniobra, habitualmente negativo de la Compañía por su operativa y financiación, desde -1.053,7 millones de euros en el cierre de 2014 hasta -1.032,1 millones de euros, aun teniendo en cuenta el impacto negativo (de unos 107 millones de euros) del Pasivo por gravámenes derivado de la entrada en vigor de la CINIIF 21 (véase Notas 2.4 y 14 de la memoria adjunta).

La variación positiva en el Patrimonio neto se debe fundamentalmente a los resultados del periodo cerrado al 30 de junio de 2015 (+275,6 millones de euros).

El Pasivo no corriente ha disminuido como consecuencia, principalmente, de la amortización del principal de la Deuda de Aena con ENAIRE por un total de 434,6 millones de euros. El aumento en el Pasivo corriente se debe al impacto negativo de la aplicación de la CINIIF 21, mencionado anteriormente, el aumento del importe a amortizar a corto plazo del préstamo con Enaire de 1.055,1 a 1.088,5 millones de euros, el incremento de los pasivos por derivados a corto plazo en 35,6 millones de euros (en parte, compensados por un activo de 5,8 millones de euros) por causa de la operación descrita en las notas 3 y 10.b de la memoria adjunta, y el impacto negativo en los Pasivos corrientes con origen en LLAH III derivados de la revalorización de la libra inglesa antes mencionada.

La deuda financiera neta contable de Aena se sitúa a 30 de junio de 2015 en 10.087,5 millones de euros (incluyendo 376,9 millones de euros como consecuencia de la consolidación de la deuda de LLAH III) frente a los 10.733 millones de euros al cierre de 2014 (incluyendo 343,5 millones de euros como consecuencia de la consolidación de la deuda de LLAH III).

Por su parte, la deuda financiera neta de la Compañía, a efectos de los "covenants" acordados en los contratos de financiación novados con fecha 29 de julio de 2014, asciende a 9.746 millones de euros al 30 de junio de 2015 frente a 10.381 millones de euros al 31 de diciembre de 2014. La caída se ha debido al efecto agregado de la mejora del EBITDA y de la amortización de la deuda:

Miles de euros	2014	1S 2015
Deuda Financiera Bruta covenants	10.630.564	10.228.965
Efectivo y equivalentes al efectivo	249.309	482.643
Deuda Financiera Neta covenants	10.381.255	9.746.322
Deuda Financiera Neta covenants / EBITDA¹	5,6x	5,1x

¹ Ratio Deuda Financiera Neta / EBITDA calculado según los criterios definidos en los contratos de novación de deuda suscritos con las entidades bancarias con fecha 29 de julio de 2014

La diferencia entre la deuda financiera neta contable de Aena a 30 de junio de 2015 (10.087 millones de euros) y la deuda financiera neta calculada a efecto de los covenants (9.746 millones de euros) se debe fundamentalmente a que la segunda no incluye la deuda (sin recurso) asociada a las filiales de Aena (incluida la de LLAH III), las fianzas a corto plazo y los instrumentos financieros derivados.

Explicaciones del estado de flujos de efectivo consolidado

Resumen del estado de flujos de efectivo consolidado

Miles de euros	1S 2014	1S 2015	Variación	% Variación
Efectivo neto generado por actividades de explotación	586.256	786.290	200.034	34,1%
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión	(64.365)	(84.778)	(20.413)	31,7%
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación	(384.438)	(452.501)	(68.063)	17,7%
Efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio	12.377	290.305	277.928	2.245,5%
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	149.830	541.418	391.588	261,4%

En el primer semestre de 2015, las necesidades de financiación del Grupo han sido cubiertos con unos significativos flujos de efectivo procedentes de operaciones de explotación (+786,3 millones de euros), que han podido financiar el programa de inversiones de inmovilizado no financiero (+80,7 millones de euros) y la amortización de la deuda, generando adicionalmente un saldo positivo de tesorería de +251,1 millones de euros.

Flujos netos de efectivo de actividades de explotación

Los principales cobros de las operaciones corresponden a los realizados a clientes, tanto de compañías aéreas como de arrendatarios comerciales, y los principales pagos operativos corresponden a pagos a acreedores por prestación de servicios diversos, personal e impuestos locales y estatales.

El efectivo neto generado por las actividades de explotación ha crecido notablemente en el primer semestre de 2015 (+200,0 millones de euros) hasta los 786,3 millones de euros, desde los 586,3 millones de euros del mismo periodo del ejercicio 2014.

Como se observa en el estado incluido en la memoria adjunta, los flujos netos de efectivo generado por actividades de explotación tienen tres componentes:

- **El resultado antes de impuestos más ajustes** por diversos componentes de la cuenta de pérdidas y ganancias que no dan lugar a entrada ni a salida de flujos de efectivo,
- **Variaciones en capital circulante,**
- **Otro efectivo generado por las operaciones.**

El componente de resultado antes de impuestos más ajustes explica el mayor importe del total de la variación positiva (127.084 miles de euros sobre un total de 200.034 miles de euros), y se ha incrementado de forma significativa en el primer semestre de 2015 (+17,7%), hasta 845,6 millones de euros, desde los 718,6 millones de euros del primer semestre de 2014, principalmente como consecuencia de la mejora en la operativa de la Compañía que se refleja en la cifra de EBITDA ajustado de 827,9 millones de euros del primer semestre de 2015, frente a los 740,3 millones de euros del primer semestre de 2014.

El componente de variaciones en capital circulante no varía significativamente, contribuyendo a la variación total ligeramente en sentido negativo en -11,9 millones de euros.

Por último, el componente de "otro efectivo generado por las operaciones" contribuye en sentido positivo en 84,9 millones de euros a la variación total de 200 millones de euros como consecuencia principalmente de la variación en el epígrafe "impuestos cobrados (pagados)", dado que en enero de 2015 se ha cobrado devolución de la liquidación del impuesto de Sociedades de 2013 por importe de 60 millones de euros, en tanto que en el primer semestre de 2014 hubo un pago de 16,4 millones de euros, en cumplimiento de la normativa de pagos fraccionados del impuesto. Los intereses pagados han sido también inferiores en 8,3 millones de euros, por causa de los menores pagos de intereses de la Deuda por préstamo con Enaire y menores pagos por intereses de demora por contenciosos expropiatorios, aun cuando en las cuentas del primer semestre de 2015 se incluyen pagos por intereses de LLAH III por un importe, neto de ajustes de consolidación, de 4,9 millones+ de euros.

Flujos netos de efectivo de actividades de inversión

El efectivo neto utilizado en actividades de inversión en el primer semestre de 2015 crece en 20,4 millones de euros (+31,7%) hasta 84,8 millones de euros, desde los 64,4 millones de euros del mismo periodo del ejercicio anterior.

Como se observa en el estado incluido en la memoria adjunta, los flujos netos de efectivo generado por actividades de inversión tienen dos componentes:

- **Inversiones en inmovilizado no financiero,** que corresponden principalmente a adquisiciones y reposiciones de inmovilizado no financiero relativos a infraestructura aeroportuaria.
- **Inversiones y desinversiones (pagos y cobros) en inmovilizado financiero.**

El efectivo neto utilizado en inmovilizado no financiero en el primer semestre de 2015 asciende a 80,7 millones de euros, frente a los 141,8 millones de euros del mismo periodo del año anterior, con una disminución del 43,1%. El decremento se debe principalmente a la estrategia de racionalización de las inversiones iniciada en ejercicios anteriores.

En cuanto a las inversiones de naturaleza financiera, en el primer semestre de 2015 se refleja un pago neto de 4,1 millones de euros, en tanto que en el primer semestre de 2014 se produjo un cobro neto de 77,4 millones de euros, principalmente como consecuencia del cobro del saldo deudor del cash-pooling que mantenía Aena con Enaire a 31 de diciembre de 2013 por un importe de 67,8 millones de euros, junto con cobros de ADI por dividendos de sus participadas por importe de 8,3 millones de euros y otros cobros menores.

Flujos de efectivo de actividades de financiación

El efectivo neto utilizado en actividades de financiación en el primer semestre de 2015 crece en 66,0 millones de euros (+17,2%) hasta 450,4 millones de euros, desde los 384,4 millones de euros del mismo periodo del ejercicio anterior.

Como se observa en el estado incluido en la memoria adjunta, los flujos netos de efectivo generado por actividades de financiación tienen dos componentes:

- **Cobros de recursos ajenos,** que corresponden principalmente a financiación de entidades de crédito y a cobros de subvenciones de capital (FEDER),
- **Amortizaciones de deuda y otros pagos.**

Los cobros de recursos ajenos han sido en el primer semestre de 2015 de 13,9 millones de euros, principalmente debidos a 10,1 millones de euros de financiación bancaria de LLAH III, frente a los 78,3 millones de euros que se cobraron durante el primer semestre de 2014, que correspondieron íntegramente a cobros de Subvenciones FEDER.

Por su parte, en el apartado de "Amortización de deuda y otros pagos" las principales salidas de flujos corresponden a la devolución de principal de la deuda correspondiente a la deuda con Enaire. Las amortizaciones de deuda han disminuido desde los 438,8 millones de euros en el primer semestre de 2014, a los 436 millones de euros del primer semestre de 2015 por el propio cumplimiento del calendario de pagos establecidos según contrato. Adicionalmente, en el epígrafe "Devoluciones de financiación del Grupo" se incluyen en el primer semestre de 2014 1,5 millones de euros de pagos de comisiones correspondientes a la novación de la deuda, y 19,7 millones de pagos de otras deudas financieras con Enaire.

En el primer semestre de 2015 se incluyen también 25,5 millones de euros principalmente debidos a otros flujos de financiación en la participada LLAH III; los dividendos pagados por importe de 3,8 millones de euros en el primer semestre de 2015 corresponden a los dividendos pagados por LLAH III a los minoritarios.

4.3. 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. 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.A. y su matriz, con origen en la Aportación no dineraria que dio lugar a la creación de Aena Aeropuertos S.A. (véase Nota 1), 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 según se explica en la nota 20 a) de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2014.

Con fecha 10 de junio de 2015 Aena ha suscrito con entidades financieras con rating crediticio igual o superior a BBB (Standard&Poors) una operación de cobertura de tipo de interés variable a fijo, a fin de evitar el riesgo de fluctuación de los tipos de interés de varios créditos por importe de 4.195,9 millones de euros, y con objeto de situar el porcentaje de deuda fija de Aena S.A. en un 80% de media, nivel similar a sus comparables en el mercado, dando estabilidad al marco tarifario DORA hasta 2026 y aprovechando la situación de tipos de interés en mínimos históricos. Realizada la operación, entre 31 de diciembre de 2015 y 31 de diciembre de 2026, Aena se situará en una media de 79% de deuda a tipo Fijo+Revisable y 21% deuda Variable. A 30 de junio de 2015, Aena paga por esos créditos un interés de Euríbor, a tres y seis meses, más un diferencial del 1,037%, con un tipo de interés medio del 1,978%. Esta operación ofrece cobertura hasta el 15 de diciembre de 2026. Dicha cobertura protege a Aena de la fluctuación de los tipos de interés previsibles en una etapa de crecimiento económico.

A continuación se indican los principales riesgos de carácter financiero:

4.3.1 Factores de riesgo de mercado

Riesgo de tipo de cambio

La Sociedad está expuesta 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 México, Colombia y Reino Unido).

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. Adicionalmente, Aena Desarrollo Internacional, S.A. sigue regularmente la evolución del tipo de cambio y estudiará en su caso, la contratación de coberturas que eviten la fluctuación de la libra versus el euro.

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, habiéndose reducido este de forma significativa con la contratación de la operación de cobertura descrita anteriormente. 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 Euribor a tres 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 con la empresa matriz. Así mismo, la empresa matriz tiene contratadas, para un número muy limitado de préstamos, operaciones de cobertura de tipos de interés que son transferidas a la Sociedad. El 92,15% del coste de dichos derivados se está imputando a la Sociedad, dado que Aena responde frente a la matriz de dicha proporción de algunos préstamos.

A 30 de junio de 2015, 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 de seis meses terminado a 30 de junio de 2015 habría sido 2.840 miles de euros menor y 2.840 miles de euros mayor, respectivamente (por el período de seis meses terminado a 30 de junio de 2014: 5.212 miles de euros mayor y 5.212 miles de euros menor, respectivamente). No obstante, el Marco Regulatorio establecido por la Ley 1/2011 de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea establece un sistema de actualización de tarifas que protege a Aena, por la parte regulada, frente a incrementos de los costes de financiación, toda vez que posibilita la recuperación de sus costes de capital, vía la remuneración de la base de activos, según legislación vigente.

En lo relativo a la Deuda correspondiente a la participada LLAH III, el Grupo ha realizado un análisis de sensibilidad en relación con las posibles fluctuaciones de los tipos de interés que pudieran ocurrir, considerándose por parte de los Administradores del Grupo en base a este análisis que las variaciones que eventualmente se pudieran poner de manifiesto en éstos no supondrían un efecto significativo en el "Patrimonio neto" de la Sociedad, teniendo en cuenta que dicha participada tiene contratadas operaciones de cobertura de interés.

4.3.2 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 se ve 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 Aeropuertos, S.A. 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.

4.3.3 Riesgo de liquidez

Las principales variables de riesgo son: limitaciones en los mercados de financiación, incremento de la inversión prevista y reducción de la generación de cash-flow.

La política de riesgo de crédito y la operativa de la Sociedad en su sector conduce a períodos medios de cobro muy favorables. Adicionalmente, la Sociedad ha acometido una reducción sustancial de costes y de necesidades de inversiones a realizar en los próximos años, que han tenido un efecto positivo en la generación de caja de la Sociedad. Aunque a 30 de junio de 2015 el Grupo presenta un fondo de maniobra negativo de 1.032.056 miles de euros (30 de diciembre de 2014: 1.053.732 miles de euros), tiene un beneficio del periodo después de impuestos de 275.563 miles de euros (30 de junio de 2014: 153.145 miles de euros de beneficio del ejercicio), y no se considera que exista un riesgo para hacer frente a sus compromisos en el corto plazo dados los flujos de caja operativos positivos que han permitido una reducción del fondo de maniobra negativo en los últimos ejercicios y que la Sociedad prevé que sigan siendo positivos en el corto plazo. El Grupo hace un seguimiento a la generación de caja para asegurarse que es capaz de hacer frente a sus compromisos financieros. En estas circunstancias, los Administradores de la Sociedad consideran que no existirán problemas para satisfacer los compromisos de pago.

A 30 de junio de 2015 la Sociedad Aena no dispone de ninguna línea de crédito. La participada LLAH III dispone de 83 millones de libras esterlinas en líneas de crédito no dispuestas.

En la tabla que se muestra a continuación se incluye un análisis de los pasivos financieros vinculados al Grupo y los pasivos financieros relacionados con el préstamo con ENAIRE, agrupados según fechas de vencimiento, considerando el periodo restante desde la fecha de balance hasta su fecha de vencimiento contractual. Los pasivos financieros con instrumentos derivados se incluyen en el análisis si sus vencimientos contractuales son esenciales para la comprensión del calendario de los flujos de efectivo.

A 30 de junio de 2015	2015(*)	2016	2017	2018	2019	Siguientes	Total
Préstamo con ENAIRE (Nota 23)	620.480	1.190.488	866.393	787.995	689.755	5.934.278	10.089.389
Intereses devengados por préstamos con ENAIRE (Nota 23)	49.536	-	-	-	-	-	49.536
Préstamos con entidades de crédito (Nota 15)	167	9.208	333	-	-	308.771	318.479
Pasivos por arrendamientos financieros (Nota 15)	1.141	2.760	2.209	2.247	2.287	19.774	30.418
Préstamos con accionistas LLAH III (Nota 15)	-	-	-	-	-	65.709	65.709
Intereses devengados Préstamo con accionistas LLAH III (Nota 15)	503	-	-	-	-	-	503
Otros pasivos financieros (Nota 15)	18.755	19.943	4.465	2.216	4.909	36.633	86.921
Cuentas comerciales a pagar y otras cuentas a pagar (excluyendo anticipos de clientes) (Nota 14)	430.515	-	-	-	-	-	430.515
Intereses Deuda Aena, SA (**)	100.693	179.612	157.701	140.918	125.278	624.526	1.328.728
Intereses Deuda Bancaria LLAH III	5.249	10.820	11.143	11.466	11.628	25.678	75.984
Intereses Préstamo participativo LLAH III (Ardian)	2.650	5.257	5.257	5.257	5.257	21.027	44.705
A 31 de diciembre de 2014	2015	2016	2017	2018	2019	Siguientes	Total
Préstamo con ENAIRE (Nota 23)	1.055.128	1.190.488	866.393	787.995	689.755	5.934.279	10.524.038
Intereses devengados por préstamos con ENAIRE (Nota 23)	48.347	-	-	-	-	-	48.347
Préstamos con entidades de crédito (Nota 15)	8.956	334	333	281.114	-	-	290.737
Pasivos por arrendamientos financieros (Nota 15)	2.334	2.547	2.012	2.050	2.090	18.605	29.638
Préstamos con accionistas LLAH III (Nota 15)	-	-	-	-	-	58.976	58.976
Intereses devengados Préstamo con accionistas LLAH III	455	-	-	-	-	-	455
Otros pasivos financieros (Nota 15)	37.664	1.579	4.307	2.263	5.157	34.486	85.456
Cuentas comerciales a pagar y otras cuentas a pagar (excluyendo anticipos de clientes) (Nota 14)	310.530	-	-	-	-	-	310.530
Intereses Deuda Aena, SA (**)	191.619	170.601	150.400	135.149	120.989	603.118	1.371.876
Intereses Deuda Bancaria LLAH III	11.645	12.437	13.141	13.875	-	-	51.099
Intereses Préstamo participativo LLAH III (Ardian)	4.948	4.948	4.948	4.948	4.948	19.791	44.531

(*) Recoge el período de 1 de julio de 2015 a 31 de diciembre 2015.

(**) Cálculo estimado de los intereses sobre la deuda media anual con ENAIRE con el tipo de interés medio vigente a 30 de junio de 2015 y a 31 de diciembre de 2014.

El detalle de los préstamos con partes relacionadas por tipo de interés aplicable y el tipo de interés medio a 30 de junio de 2015 y a 31 de diciembre de 2014 es el siguiente:

Miles de euros	30 de junio de 2015		31 de diciembre de 2014	
	Saldo	Tasa media	Saldo	Tasa media
Variable	1.419.611	1,35%	5.036.011	1,33%
Revisable	2.754.466	2,00%	4.177.575	2,11%
Fijo	5.915.312	2,53%	1.310.452	3,55%
TOTAL	10.089.389	1,80%	10.524.038	1,89%

El tipo de interés revisable, que es aplicable principalmente a la deuda con el Banco Europeo de Inversiones, Depfa Bank y FMS, es un tipo de interés fijo que se mantiene durante un período (normalmente de 4 años). Al vencimiento de este periodo, se revisa por el Grupo y se decide si se quiere continuar con el mismo régimen o cambiarlo a vencimiento por un régimen a tipo fijo a vencimiento o variable.

En los primeros seis meses de 2015 ha vencido el tipo de interés de préstamos en régimen revisable por un total de 1.279,6 millones de euros. De este total, 457,1 millones de euros del Banco Europeo de Inversiones se han modificado a régimen fijo a vencimiento con un tipo medio fijo del 1,01%, y 822,5 millones de euros de FMS han pasado a régimen variable con un "spread" sobre Euribor 3 meses del +0,1175%.

5. ÁREAS DE NEGOCIO

A continuación se muestra la cuenta de resultados de Aena correspondiente a 30 de junio 2015 desglosada por áreas de negocio.

(Miles de euros)	Aeropuertos		Servicios fuera de terminal	Internacional	Ajustes de consolidación	Total consolidado
	Aeronáutico	Comercial				
Ingresos ordinarios	1.065.898	327.982	80.468	93.947	(1.037)	1.567.258
Otros ingresos de explotación	25.394	2.793	2.134	142	0	30.463
Total Ingresos	1.091.292	330.775	82.602	94.089	(1.037)	1.597.721
Aprovisionamientos	(91.155)	0	0	0	1.029	(90.126)
Personal	(154.201)	(13.628)	(5.748)	(18.715)	0	(192.292)
Otros gastos de explotación	(357.661)	(49.223)	(35.791)	(45.106)	8	(487.773)
Amortizaciones	(338.234)	(32.412)	(24.296)	(29.903)	0	(424.845)
Deterioros, bajas de inmovilizado	(1.350)	(84)	(69)	0	0	(1.503)
Otros resultados	54	(165)	(3)	514	0	400
Total gastos	(942.547)	(95.512)	(65.907)	(93.210)	1.037	(1.196.139)
EBITDA	486.979	267.675	40.991	30.782	0	826.427
Plan Social de Desvinculaciones Voluntarias (PSDV)	0	0	0	0	0	0
Deterioros y bajas de inmovilizado	(1.350)	(84)	(69)	0	0	(1.503)
EBITDA ajustado ⁽¹⁾	488.329	267.759	41.060	30.782	0	827.930
Resultado de explotación	148.745	235.263	16.695	879	0	401.582
Resultado financiero	(93.142)	(6.929)	(7.969)	(3.508)	0	(111.548)
Participación en el resultado de asociadas	0	0	0	5.507	0	5.507
Resultado antes de impuestos	55.603	228.334	8.726	2.878	0	295.541

⁽¹⁾ Excluye deterioros de inmovilizado y provisión PSDV

La principal actividad del segmento de aeropuertos a nivel de EBITDA es el negocio aeroportuario, que representa el 58,9 % del total de EBITDA de Aena; la actividad comercial contribuye con un 32,4 % y el segmento de servicio fuera de terminal aporta un 5,0 %. El negocio internacional, tras la compra de Luton, supone el 3,7 %.

5.1 Segmento aeropuertos

5.1.1 Actividad aeronáutica

A continuación, se muestran las principales partidas de la cuenta de pérdidas y ganancias de la actividad aeronáutica.

(Miles de euros)	1S 2014	1S 2015	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	1.022.529	1.065.898	43.369	4,2%
Otros ingresos de explotación	37.921	25.394	-12.527	-33,0%
Total Ingresos	1.060.450	1.091.292	30.842	2,9%
Total gastos (incluye amortización)	(926.317)	(942.547)	16.230	1,8%
EBITDA	480.627	486.979	6.352	1,3%
EBITDA ajustado ⁽¹⁾	475.759	488.329	12.570	2,6%
Resultado de explotación	134.133	148.745	14.612	10,9%
Resultado financiero	(113.453)	(93.142)	-20.311	-17,9%
Participación en el resultado de asociadas	0	0	0	n.a.
Resultado antes de impuestos	20.680	55.603	34.923	168,9%

⁽¹⁾ Excluye deterioros de inmovilizado y provisión PSDV

Los Ingresos totales de la actividad aeronáutica aumentaron hasta 1.091,3 millones de euros en la primera mitad de 2015, + 2,9% respecto al mismo período de 2014. Los ingresos ordinarios alcanzaron los 1.065,9 millones de euros, con un incremento respecto al mismo período de 2014 del 4,2%. Dicho incremento refleja la evolución positiva del tráfico en el primer semestre de 2015.

En lo que respecta a los gastos de la actividad aeronáutica, éstos han ascendido a 942,5 millones de euros, un 1,8% superiores a los registrados en el primer semestre de 2014. Este incremento se debe principalmente al nuevo convenio por el servicio de meteorología (desde marzo de 2014), a la reclasificación de gastos de personal como consecuencia del

traspaso de personas de Enaire a Aena (en julio de 2014), a la variación de provisiones por insolvencias de clientes y a los mayores costes por la implantación de una nueva normativa de inspección de equipaje de mano.

Los anteriores efectos han permitido: mejorar el EBITDA en un 1,3% y alcanzar un resultado de explotación positivo de 148,7 millones de euros (+10,9%).

Por su parte, el resultado antes de impuestos del primer semestre de 2015 se ha situado en 55,6 millones de euros, un aumento del 168,9% respecto al mismo periodo del año anterior, como consecuencia de un menor gasto financiero debido a la reducción de la deuda media y a la bajada de tipos experimentada en el periodo.

5.1.2 Actividad comercial

Entre los principales objetivos de Aena, se encuentra la optimización de los ingresos comerciales, derivados de las distintas líneas de negocio presentes en los aeropuertos, y al mismo tiempo la satisfacción de las necesidades y demandas de los diversos usuarios.

A continuación se detallan las principales partidas de la cuenta de pérdidas y ganancias de la actividad comercial.

(Miles de euros)	1S 2014	1S 2015	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	278.632	327.982	49.350	17,7%
Otros ingresos de explotación	4.418	2.793	-1.625	-36,8%
Total Ingresos	283.050	330.775	47.725	16,9%
Total gastos (incluye amortización)	(93.098)	(95.512)	2.414	2,6%
EBITDA	222.847	267.675	44.828	20,1%
EBITDA ajustado ⁽¹⁾	223.026	267.759	44.733	20,1%
Resultado de explotación	189.952	235.263	45.311	23,9%
Resultado financiero	(7.549)	(6.929)	-620	-8,2%
Participación en el resultado de asociadas	0	0	0	n.a.
Resultado antes de impuestos	182.403	228.334	45.931	25,2%

⁽¹⁾ Excluye deterioros de inmovilizado y provisión PSDV

En el primer semestre de 2015, los Ingresos totales de la actividad comercial aumentaron +16,9% respecto al mismo periodo de 2014, hasta los 330,8 millones de euros. Los Ingresos ordinarios alcanzaron la cifra de 328,0 millones de euros (un 20,9% del total de los ingresos ordinarios de Aena) habiéndose incrementado un 17,7% respecto al mismo periodo de 2014 (278,6 millones de euros).

Dicho incremento resulta de la mejora de las condiciones contractuales del concurso de Tiendas Libres de Impuestos, así como a la ampliación y la remodelación de los espacios destinados a la actividad comercial de Retail (tiendas, Duty free y restauración).

El detalle y análisis de las líneas de negocio comercial (dentro del terminal) se muestra a continuación::

Servicios Comerciales (Miles de euros)	1S 2014	1S 2015	Variación	% Variación
Arrendamientos	13.626	13.241	-385	-2,8%
Tiendas	30.467	36.261	5.794	19,0%
Tiendas Duty Free	77.588	107.726	30.138	38,8%
Restauración	48.145	56.007	7.862	16,3%
Rent a car	46.134	48.225	2.091	4,5%
Publicidad	13.073	12.766	-307	-2,3%
Resto ingresos comerciales ⁽¹⁾	49.603	53.756	4.153	8,4%
Ingresos ordinarios comerciales	278.632	327.982	49.350	17,7%

⁽¹⁾ Incluye Otras Explotaciones Comerciales, Servicios Bancarios, Agencias de Viajes, Máquinas Vendedoras, Suministros Comerciales, Utilización de Salas y Filmaciones y Grabaciones.

La combinación de ambos efectos en las partidas de ingresos y gastos ha dado lugar a un EBITDA de 267,7 millones de euros, un 20,1 % mejor que en el primer semestre de 2014.

El resultado financiero ha mejorado frente al primer semestre de 2014 debido al menor nivel de deuda media y a la bajada de tipos experimentada en el periodo.

Estos resultados han contribuido a la mejora del resultado antes de impuestos que ha crecido un 25,2%, situándose en 45,9 millones de euros.

Alcanzar estas cifras ha sido posible gracias a la continuación en el impulso dado a diversas estrategias puestas en marcha durante 2013, con la dinamización y replanteamiento de la actividad comercial mediante:

- el incremento y optimización de las superficies comerciales (rediseño de tiendas libres de impuestos en pasantes) de cara a maximizar el aprovechamiento de los flujos de pasajeros.
- la optimización de los procesos de licitación de concesiones comerciales (mejora del mix comercial, incorporación de marcas relevantes de ámbito nacional e internacional) y el desarrollo de acciones promocionales y de marketing.

Tiendas Libres de Impuestos

La actividad de las tiendas libres de Impuestos ha representado en el primer semestre de 2015 un 32,8% de los ingresos de la actividad comercial de Aena, con un incremento del 38,8% frente al mismo período de 2014.

Aena cuenta con más de 75 tiendas Duty Free en 26 aeropuertos. Prácticamente la mitad de los puntos de venta se concentran en los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona El-Prat, sumando 35 tiendas. Las tiendas Duty Free, con más de 20 tiendas de paso obligatorio (Walkthrough Shops), ofrecen productos que se engloban en las categorías claves de este sector del Duty Free: bebidas alcohólicas, tabaco, perfumería y cosmética, alimentación y otros. Para favorecer la compra y experiencia de los pasajeros, se han venido realizando remodelaciones de las zonas comerciales de diversos aeropuertos con objeto de transformar 22 de las principales tiendas de estas características en "tiendas pasantes".

Tiendas

Durante el primer semestre de 2015, la Línea de Negocio de Tiendas representó un 11,1% de los ingresos de la actividad comercial, con un crecimiento del 19,0% habiendo contribuido a ello de forma importante la mejora de los layout, la incorporación de nuevas superficies, la mejora de las condiciones económicas de los contratos y la apertura de las Tiendas de Lujo y Lujo accesible, cuya implantación concluyó en 2014.

Durante este primer semestre, cabe destacar la renovación de la oferta comercial de 17 locales de la T1 del Aeropuerto de Barcelona-El Prat, con importantes mejoras en las condiciones económicas de sus contratos; la renovación de 6 locales en el Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol; la renovación de la oferta comercial del aeropuerto de Sevilla o la apertura de nuevas tiendas de la marca Gap en los aeropuertos de Ibiza, Tenerife Sur y Gran Canaria, marca pionera en España, a través de nuestros aeropuertos.

Restauración

Los servicios de restauración durante el primer semestre de 2015 representaron un 17,1% de los ingresos de la actividad comercial, con una variación positiva del 16,3 % frente al mismo periodo de 2014.

En Aena existen más de 300 establecimientos de restauración (bares, cafeterías y restaurantes). Las zonas de restauración también se están reformando y mejorando, con la incorporación de nuevas marcas de reconocido prestigio.

Durante este primer semestre de este año, cabe destacar la consolidación de la oferta de restauración del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, con todos sus locales ya remodelados, ofreciendo una imagen de calidad y modernidad a nuestras instalaciones, la consolidación también de la nueva oferta del aeropuerto de Lanzarote, la renovación total de restauración del aeropuerto de Tenerife-Norte y de varios puntos de venta en los aeropuertos de Valencia o Fuerteventura. Asimismo, se ha modernizado la oferta de restauración de aeropuertos más pequeños, pero en los que el mantenimiento del servicio y la calidad del mismo es importante, como en los aeropuertos FGL Granada-Jaén o Pamplona.

Durante este año se está trabajando también intensamente con los operadores en la mejora de la calidad de todos los puntos de restauración situados en nuestros aeropuertos y de la percepción de la misma por parte de nuestros pasajeros. Trabajamos en la mejora de la imagen de los puntos, de la calidad del producto y del servicio prestado. Como ejemplo, se ha producido la remodelación de un gran número de puntos de venta del Aeropuerto de Barcelona-El Prat y la mejora de su oferta.

Alquiler de vehículos

El servicio de alquiler de vehículos, que representó en el primer semestre del 2015 el 14,7% de los ingresos ordinarios comerciales, muestra un crecimiento de ingresos del 4,5%, principalmente por efecto del incremento en la llegada de pasajeros internacionales y por la incorporación de segundas marcas por parte de los principales arrendatarios.

Publicidad

Esta actividad representó durante el primer semestre de 2015 el 3,9% de los ingresos de la actividad comercial. A pesar de la coyuntura desfavorable del sector, estos ingresos se han mantenido prácticamente estables por las rentas mínimas garantizadas anuales.

Resto de ingresos comerciales

El resto de ingresos comerciales, que provienen de las actividades de Salas VIP, Centros de Negocio, servicios bancarios, agencias de viajes, máquinas vendedoras, suministros comerciales, y filmaciones y grabaciones, han representado en el primer semestre de 2015 un 16,4% de los ingresos de la actividad comercial, registrando un crecimiento del 8,4% respecto al mismo periodo del año anterior.

En cuanto a los ingresos por Salas VIP, la evolución positiva que viene presentando se debe principalmente a la nueva estrategia de comercialización, actuando sobre los precios, con nuevos canales de distribución y acciones de marketing que están favoreciendo al aumento en el número de usuarios, que en el primer semestre del 2015 crecieron en un 11,1%, consecuencia de la mejora de los índices de penetración. Como resultado, esta línea ha experimentado un crecimiento de los ingresos del 10%, alcanzando los 9,4 millones de euros.

En cuanto a los ingresos de otras explotaciones comerciales (esta línea incluye además de los servicios bancarios, máquinas de plastificado, otras máquinas expendedoras, servicios de telecomunicaciones, servicios regulados y otras explotaciones), al cierre del primer semestre de 2015 alcanzaron los 17,31 millones de euros, un crecimiento del 12,0% respecto al mismo periodo del 2014.

5.2 Segmento fuera del terminal

A continuación se muestran los principales datos económicos del segmento de servicios comerciales fuera de terminal.

(Miles de euros)	1S 2014	1S 2015	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	77.898	80.468	2.570	3,3%
Otros ingresos de explotación	2.788	2.134	-654	-23,5%
Total Ingresos	80.686	82.602	1.916	2,4%
Total gastos (incluye amortización)	(71.869)	(65.907)	-5.962	-8,3%
EBITDA	33.302	40.991	7.689	23,1%
EBITDA ajustado ⁽¹⁾	39.776	41.060	1.284	3,2%
Resultado de explotación	8.817	16.695	7.878	89,4%
Resultado financiero	(9.262)	(7.969)	-1.293	-14,0%
Participación en el resultado de asociadas	0	0	0	n.a.
Resultado antes de impuestos	(445)	8.726	9.171	2.060,9%

⁽¹⁾ Excluye deterioros de inmovilizado y provisión PSDV

Los servicios comerciales que se desarrollan fuera de las terminales, los componen los aparcamientos y activos diversos de naturaleza inmobiliaria, como terrenos, almacenes, hangares y carga aérea. Durante el primer semestre de 2015, los Ingresos totales aumentaron +2,4%, hasta 82,6 millones de euros. Los Ingresos ordinarios alcanzaron los 80,5 millones de euros, un 3,3% por encima de los del mismo periodo de 2014.

Servicios fuera de terminal (Miles de euros)	1S 2014	1S 2015	Variación	% Variación
Aparcamiento	48.635	52.280	3.645	7,5%
Terrenos	6.695	6.201	-494	-7,4%
Almacenes y hangares	10.041	8.857	-1.184	-11,8%
Centros Logísticos de Carga	10.673	10.702	29	0,3%
Explotaciones Inmobiliarias	1.853	2.428	575	31,0%
Ingresos ordinarios servicios fuera de terminal	77.898	80.468	2.570	3,3%

Aparcamiento

La facturación de los servicios de aparcamientos en Aena alcanzó los 52,3 millones de euros en el primer semestre del 2015 (el 65,0% de los ingresos fuera del terminal) con un aumento del 7,5% respecto al mismo periodo del 2014.

Estos resultados favorables han sido consecuencia, además de la mejora de los niveles de tráfico, de la nueva estrategia en la gestión integral de los aparcamientos de 32 aeropuertos de la red de Aena, ampliando la oferta de productos y mejorando la calidad de los servicios al cliente. Entre otras acciones, destacan la comercialización dinámica y proactiva, donde se han hecho grandes esfuerzos en ampliar el portfolio de productos, incorporar estrategias de precios y marketing (comunicación y promoción), así como en implantar el sistema de reservas y alcanzar acuerdos con diferentes canales (agregadores, agencias de viajes, etc.), lo que ha contribuido a la obtención de estos resultados positivos.

El sistema de reservas de plazas de aparcamiento de Aena se ha consolidado como una herramienta fundamental del negocio, alcanzando aproximadamente las 260.000 reservas en este semestre, un 96% más que en el mismo periodo del 2014. Este sistema de reservas se ha convertido en la principal herramienta frente a los competidores de fuera del terminal, permitiendo posicionarnos como un producto competitivo y atractivo. También se ha abierto el call center para la recepción y gestión de reservas a nivel centralizado.

La implantación del nuevo modelo de negocio ha permitido invertir la tendencia tan negativa de estos últimos años, contrarrestando la competencia de otros medios de transporte y la aparición de nuevos aparcamientos en las proximidades de los aeropuertos.

Activos Inmobiliarios (terrenos, almacenes y hangares, centros logísticos de carga y explotaciones inmobiliarias)

En el primer semestre de 2015, los ingresos provenientes de los Activos Inmobiliarios representaron el 35,0% de los ingresos fuera del terminal, y generaron 28,2 millones de euros.

Destacan la apertura de nuevas bases fijas de operaciones (FBOs) para aviación corporativa y de negocios, habiéndose adjudicado dos nuevos operadores en el Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol. La pre-comercialización realizada en el 2014 del denominado proyecto "Rampa 7" en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas se va a materializar con la contratación de varias parcelas para la construcción de hangares destinados a compañías áreas. Asimismo, en este semestre, se han licitado estaciones de servicio en los Aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat y Tenerife Sur.

5.3 Segmento Internacional

A continuación se muestran los principales datos económicos del segmento de la actividad internacional.

(Miles de euros)	1S 2014	1S 2015	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	3.637	93.947	90.310	2.483,1%
Otros ingresos de explotación	166	142	-24	-14,5%
Total Ingresos	3.803	94.089	90.286	2.374,1%
Total gastos (incluye amortización)	(2.358)	(93.210)	90.852	3.852,9%
EBITDA	1.754	30.782	29.028	1.655,0%
EBITDA ajustado ¹	1.754	30.782	29.028	1.655,0%
Resultado de explotación	1.445	879	-566	-39,2%
Resultado financiero	269	(3.508)	-3.777	-1.404,1%
Participación en el resultado de asociadas	650	5.507	4.857	747,2%
Resultado antes de impuestos	2.364	2.878	514	21,7%

¹ Excluye deterioros de inmovilizado y provisión PSDV

En el análisis de estos datos hay que tener en cuenta el impacto que ha tenido en las cifras de 2014 la toma de control de Luton al ejercitar la opción de compra por el 11%.

La consolidación de Luton supuesto a nivel de EBITDA una contribución de 27,5 millones de euros.

Luton

Contablemente, la participación del 40% de Luton en 2013 supuso una aportación por puesta en equivalencia, mientras que a partir de 2014 la participación del 51% implica la consolidación de cuentas según su naturaleza.

Impacto de Luton en consolidación en el segmento Internacional

<i>(Miles de euros)</i>	1S 2015
Ingresos ordinarios	88.252
Total Ingresos	88.252
Personal	(17.754)
Otros gastos de explotación	(43.477)
Amortizaciones	(29.664)
Otras ganancias/(pérdidas)-netas	514
Total gastos	(90.381)
EBITDA	27.535
Resultado de explotación	(2.130)
Resultado financiero	(12.576)
Resultado antes de impuestos	(14.706)

Otro efecto a considerar en el resultado del segmento es la puesta en equivalencia de las empresas participadas, cuyo detalle se muestra a continuación:

<i>(Miles de euros)</i>	1S 2014	1S 2015	Variación	% Variación
SACSA	937	1.033	96	10,2%
AMP	3.159	2.894	-265	-8,4%
AEROCALI	948	1.580	632	66,7%
LUTON	-4394		4.394	n.a.
Total participación en el resultado de asociadas	650	5.507	4.857	747,2%

En las participaciones anteriores se deben considerar dos efectos, por un lado los resultados que presentan las sociedades y, por otro, la aplicación de los tipos de cambio.

Respecto a Luton, como anteriormente se ha comentado, la adquisición de un 11% en 2014 ha conllevado pasar a consolidar por integración global y no por puesta en equivalencia.

Todo lo anterior, unido a la gestión de Aena Internacional, conlleva un incremento del EBITDA del primer semestre de 2015 frente al mismo periodo de 2014 de 29,0 millones de euros, ha permitido una mejora del resultado antes de impuestos de este segmento del 21,7%, + 0,5 millones de euros (2,4 millones de euros en el primer semestre de 2015 frente a 2,9 millones de euros en el mismo periodo de 2014).

6. RECURSOS HUMANOS

En líneas generales, durante 2015 las acciones que está llevando a cabo la Dirección de Organización y Recursos Humanos, están encaminadas principalmente a la adaptación de la organización al nuevo modelo de gestión de Aena, S.A. (empresa pública cotizada en bolsa).

Los principales aspectos relevantes, se resumen en:

6.1 Datos de plantilla

El número total de trabajadores del Grupo Aena, incluido el personal de Aena Internacional, asciende a 7.232 empleados a 30 de junio de 2015, lo que supone una reducción del 0,5% respecto a la plantilla a 30 de junio de 2014.

Hay que destacar los buenos resultados obtenidos por Aena en los últimos años, con un notable aumento de la productividad, en concreto entre junio de 2014 y junio de 2015, se ha incrementado un 5,8%.

Igualdad

Del total de empleados de Aena, el 65% son hombres y el 35% mujeres. Esta distribución porcentual varía, si tenemos únicamente en cuenta los puestos directivos y de estructura dentro de la organización, donde el 44% de estos puestos está cubierto por mujeres.

Se ha publicado el "Protocolo de Actuación frente al acoso sexual y por razón de sexo", aprobado por la Comisión Paritaria de Igualdad, en cumplimiento del compromiso establecido en el Plan de Igualdad recogido en el I Convenio Colectivo del Grupo Aena/Enaïre, así como de las previsiones de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la Igualdad Efectiva de Hombres y Mujeres.

6.2 Formación, Desarrollo Profesional y Gestión del Talento

Con carácter general, se están impulsando acciones que contribuyan a la transformación de la cultura organizativa y a la modernización de la gestión de los recursos humanos de la empresa, incrementando la motivación y el compromiso de los empleados.

Durante 2015 continúa el Programa de Mentoring en Aena, "Líderes desarrollando Líderes" como estrategia de gestión del conocimiento, desarrollo profesional e impulsor del cambio. En el primer semestre se ha iniciado la tercera fase del programa, que cuenta de manera global con casi 80 participantes.

Asimismo se sigue con el "Plan de Emancipación Joven", adscrito al Ministerio de Fomento, teniendo en torno a 40 alumnos que han realizado prácticas durante los seis primeros meses de 2015.

En este primer semestre se ha dado relevancia a la formación relacionada con los Itinerarios de Seguridad Operacional, para dar cumplimiento a los requerimientos de AESA.

Con motivo de la aprobación del Protocolo de Coordinación para la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y sus familiares que establece unas pautas comunes de actuación en caso de accidentes de aviación civil; Aena ha impartido durante el primer semestre de este año, como primera fase, una jornada de formación a las personas designadas como Responsables de Asistencia a Víctimas de Accidentes Aéreos (RAAV), para explicar el protocolo de acción. Dicha formación se completará en los próximos meses con formación psicosocial, habilidades de comunicación, autocontrol emocional, gestión del estrés y entrenamiento de estas situaciones.

En materia de Igualdad, Aena va a desarrollar un curso on line de "Igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres", para sensibilizar y facilitar formación en esta materia a toda la plantilla. En los próximos meses se podrá disponer de este curso.

Se ha llevado a cabo un proceso de detección de necesidades formativas en ofimática, con la celebración de las primeras ediciones piloto de los nuevos cursos desarrollados.

En lo que respecta al número de horas de formación, durante el primer semestre del año 2015, el personal de Aena ha realizado un total de 90.827 horas de formación. Se han formado 4.741 de una plantilla media de 7.208 personas, lo que supone un 66% del total.

7. CONTRATACIÓN

7.1 Contratación general de proveedores

Desde enero a junio de 2015, el importe total adjudicado por Aena ascendió a 291,5 millones de euros (impuestos excluidos). El volumen de contratación adjudicado de forma centralizada representó el 90,1% del total (262,6 millones de euros), frente al 9,9% (28,9 millones de euros) adjudicado por los aeropuertos de forma descentralizada.

El desglose de los expedientes adjudicados según sus naturalezas ha sido el siguiente (en millones de euros):

<u>Inversión centralizada</u>	
Obras	40,8
Suministros	32,1
Asistencias, Consultorías y Servicios.....	6,9
<u>Gastos centralizados</u>	
Obras	1,9
Suministros	65,1
Asistencias y Servicios	115,8
<u>Inversión descentralizada:</u>	
Obras	10,8
Suministros	4,7
Asistencias, Consultorías y Servicios.....	0,86
<u>Gastos descentralizados:</u>	
Obras	2,4
Suministros	3,0
Asistencias y Servicios	7,1

7.2 Contratación comercial de clientes

Desde enero a junio de 2015, el volumen total de la contratación adjudicada relativa a arrendamientos destinados a la actividad comercial ascendió a 9,3 millones de euros (impuestos excluidos) para la primera anualidad del contrato.

La distribución del importe de los contratos de arrendamiento comercial adjudicados centralizadamente en dicho período, por líneas de negocio, es la siguiente:

Líneas de negocio	Nº expedientes	Importe adjudicación (1ª anualidad) <i>Miles de euros</i>	% Importe adjudicación
Agencias de viaje	2	71,4	0,77%
Albergue y mantenimiento de aeronaves	3	189,7	2,04%
Alquiler de vehículos	3	739,2	7,96%
Aparcamiento de vehículos	4	-	0,00%
Arrendamiento de hangares	1	30,2	0,32%
Arrendamiento de terrenos	1	43,2	0,47%
Bares y restaurantes	8	1.395,5	15,03%
FBO's	1	364,5	3,93%
Gasolineras	1	79,21	0,85%
Máquinas	5	1.199,6	12,92%
Otras explotaciones inmobiliarias	2	232,5	2,50%
Salas vip	1	-	0,00%
Servicios financieros	10	1.086,3	11,70%
Tiendas en régimen fiscal normal	28	3.853,4	41,50%
TOTAL	70	9.284,7	100,0%

8. RESPONSABILIDAD CORPORATIVA

El nuevo modelo de empresa que se materializó en 2015 establece las políticas y los principios básicos que inspirarán la actuación de Aena en materia de buen gobierno, responsabilidad corporativa y transparencia, cuya tutela corresponde al Consejo de Administración y a los órganos de Dirección de la sociedad.

La Política de Responsabilidad Corporativa de Aena permite unificar y reforzar su identidad, cultura y pautas de conducta, y servir de herramienta para orientar y guiar sus actuaciones en cuestiones de orden económico, social, ambiental y ético de forma transversal en toda la Compañía. Hasta el 30 de junio de 2015 se ha mantenido la línea de trabajo sobre la base de los resultados alcanzados en ejercicios precedentes, destacando:

- Reporte del desempeño en responsabilidad Corporativa de Aena a través de las herramientas internas y externas de comunicación (memorias anuales, página web, etc.)
- Contribuir a reforzar el posicionamiento y reputación corporativa de Aena impulsando y desarrollando actuaciones relacionadas con la difusión de valores corporativos a nivel interno a través del Boletín RC mensual, la Revista Aena, etc.
- La participación activa en actividades de benchmarking externo con las principales instituciones de referencia en materia de responsabilidad corporativa.
- La presentación a reconocimientos de buenas prácticas en sostenibilidad desarrolladas por Aena.
- A través del Código de Conducta se define la cultura corporativa, los valores y principios de Aena y se refuerzan las pautas de conducta en la empresa y de las personas incluidas en su ámbito de actuación, entre sí y en sus relaciones con clientes, socios proveedores y, en general con todas aquellas personas y entidades, públicas y privadas con las que se relacionen en el desarrollo de su actividad profesional.

8.1 Desempeño económico

Aena ha continuado trabajando con el objetivo de materializar el nuevo modelo de gestión aeroportuaria poniendo en valor a Aena como empresa líder, prestadora de servicios de calidad, eficiente y con capacidad para su proyección internacional.

Asimismo, se mantiene la apuesta por la incorporación de criterios de responsabilidad en las relaciones comerciales con terceras partes, fomentando la transparencia y la competencia de mercado. Una oferta comercial variada y de calidad, teniendo en cuenta las necesidades y expectativas de los grupos de interés, y dotando a las instalaciones aeroportuarias de un valor añadido, sigue siendo una máxima en la gestión.

8.2 Desempeño ambiental

Para Aena, como empresa líder en servicios de transporte aéreo, es un factor clave la búsqueda de la sostenibilidad en aspectos tales como la compatibilización de las operaciones aéreas y del desarrollo de las infraestructuras aeroportuarias con los entornos locales, la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, la minimización del impacto acústico, así como todo lo relacionado con el impulso de actuaciones que permitan aumentar la eficiencia energética y el uso de energías renovables. Todo ello en sintonía con los objetivos estratégicos de la sociedad y su Política Medioambiental y Energética.

En el área de desempeño ambiental, destacar las siguientes actuaciones:

- Planes de Aislamiento Acústico (PAA). Durante el primer semestre de 2015 se ha realizado la insonorización de 147 viviendas y edificios de usos sensibles, alcanzando un total de -19.366 inmuebles aislados acústicamente desde el inicio (año 2000) de la ejecución de los PAA.
- Evaluación de impacto ambiental de proyectos e instrumentos de planificación.
- Evaluaciones acústicas y atmosféricas- y renovación de las Certificaciones "Airport Carbon Accreditation" en los aeropuertos de Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat, Palma de Mallorca, Málaga-Costa del Sol y Lanzarote.
- Gestión de la calidad del suelo y aguas subterráneas de los aeropuertos de la red de Aena.
- Actuaciones en materia de eficiencia energética (Acuerdo Marco de Sistemas de Iluminación Eficiente) y energías renovables, (Plan Fotovoltaico de los aeropuertos canarios) -
- Desarrollo - del Sistema de Gestión Integrado de Calidad y Medio Ambiente, que permite el control y seguimiento de todos los procesos desde una perspectiva integrada proporcionando una certificación única.

8.3 Desempeño social

El desarrollo de buenas prácticas realizadas durante estos últimos años con el establecimiento de convenios de colaboración con entidades sociales, ha permitido consolidar en el ámbito de nuestros grupos de interés, proyectos solidarios que benefician a colectivos en exclusión social. Hasta el 30 de junio de 2015 cabe destacar las siguientes actuaciones:

En el ámbito de la dimensión social interna:

- Desarrollo de la política de conciliación de la vida familiar y laboral: 645 servicios dentro del Programa de Atención al Empleado (PAE).
- Consolidación del Programa de Atención Integral (servicios de orientación, counselling, derivación a recursos sociales y "protocolos vitales" o servicios en contextos de nacimiento, fallecimiento, discapacidad, mis padres envejecen y movilidad geográfica).
- Programa de Tratamiento y Prevención de conductas adictivas y Programas de Apoyo Emocional y Educación para la Salud.
- Programa de Ayudas Sociales: se han tramitado y validado más de 10.147 ayudas para los estudios de trabajadores y sus hijos, campamentos de verano, discapacidad, salud; etc.

En el ámbito de la dimensión social externa:

Aena mantiene su apuesta por la integración de los valores de la sostenibilidad en su gestión empresarial y en la relación con sus grupos de interés, adaptando sus estrategias de negocio a favor de la promoción de mejoras para las comunidades con las que interactúa y la sociedad en general, y especialmente a los colectivos más desfavorecidos.

- Atención a Personas con Movilidad Reducida (PMR). A -30 de junio de 2015 se han efectuado más - manteniendo los niveles más altos de calidad.
- Celebración de Jornadas Solidarias, las Jornadas Culturales: Participando entidades sociales como centros especiales de empleo, empresas de inserción y entidades que promueven la venta de comercio justo.
- Potenciación del Proyecto "Espacios Solidarios", con su implantación en trece aeropuertos de la red, y el desarrollo de campañas de sensibilización de grandes entidades como Unicef, Intermon-Oxfam y Aldeas Infantiles.
- Marco de colaboración entre Aena y la plataforma Despegando Capacidades, que promueven valores de integración en contextos de cultura, empleo, ocio y proyecto de vida de personas con discapacidad. Esta plataforma la conforman 7 entidades sociales: Grupos Amás, Danza Down, Apsuria, Afanias, Fundación Capacis, Atenpace y Apmib. Como muestra y visibilidad a la actividad social, iniciativas e integración social que promueven estas entidades, en el mes de diciembre se celebró el IV Evento Solidario en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas con la participación de la plataforma Despegando Capacidades y otras entidades sociales invitadas.

8.4 Alianzas

En materia de Responsabilidad Corporativa, Aena trabaja para estar alineada con el resto de empresas, e incluso si es posible situarse en la vanguardia. Con el objetivo de intercambiar y difundir buenas prácticas en sostenibilidad, a la vez que contribuir a dar a conocer productos y servicios, en 2015 mantiene el marco de la colaboración con algunas de las asociaciones y entidades más representativas en la materia, como Forética, el Club de Excelencia en Sostenibilidad o la Asociación Española para la Calidad (AEC), a las que están asociadas grandes corporaciones públicas y privadas del país. Asimismo, se mantiene la línea de colaboración con representantes del sector para la promoción de la educación, el medio ambiente, la ciencia, la formación de empleados, la promoción de la cultura, el deporte, la solidaridad, etc.

9. PERSPECTIVAS DE TRÁFICO PARA 2015

De acuerdo a los últimos datos publicados por el Instituto de Estudios Turísticos referidos al mes de junio de 2015, la entrada de turistas internacionales a España creció un 4,2% con respecto al mismo periodo del año anterior, hasta alcanzar los 29,2 millones, lo que refuerza la tendencia mostrada en el 2014 que estableció un record en el número de turistas internacionales que visitaron España con cerca de 65 millones.

Esta misma fuente cifra en un 79,7% los turistas internacionales que accedieron a España en 2014 a través de los aeropuertos, lo que supone un incremento del 6,3% respecto al año anterior.

Estos datos confirman la tendencia de crecimiento del tráfico iniciada en los últimos meses de 2013 y que han permitido encadenar veinte meses de crecimientos consecutivos en el conjunto de la red de aeropuertos de Aena (desde noviembre de 2013 a junio de 2015) después de 22 meses consecutivos de descensos.

Los datos acumulados a junio de 2015 confirman esta tendencia con un crecimiento en el número de pasajeros del 5,2% para el conjunto de la red de aeropuertos de Aena en España.

En definitiva, tanto el comportamiento del turismo internacional como los datos del tráfico de pasajeros en la red de Aena, que a su vez están estrechamente vinculados al ciclo económico global confirman el cambio de tendencia en la evolución del tráfico de la red, que permiten confirmar la recuperación del tráfico aéreo a futuro.

10. HECHOS POSTERIORES AL CIERRE DEL PRIMER SEMESTRE DE 2015

No se han producido hechos significativos posteriores a 30 de junio de 2015 y hasta la fecha de formulación de los presentes Estados Financieros intermedios resumidos consolidados distintos de los indicados a continuación:

Aena, S.A., con fecha 1 de julio de 2015, ha recibido notificación del "Acuerdo por el que se aprueba comunicar a Aena, S.A. las modificaciones que deberá incorporar la propuesta de las Prestaciones Patrimoniales Públicas para 2016 y se le concede un plazo para subsanar las deficiencias detectadas durante el procedimiento de consulta" de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia ("CNMC"), fechado el pasado 30 de junio de 2015.

En dicho Acuerdo la CNMC mantiene el anterior criterio (véase Nota 17), y modifica el déficit tarifario a recuperar en los próximos ejercicios reduciéndolo al importe real de 2013. AENA formuló alegaciones contra este Acuerdo con fecha 13 de julio, manteniendo su posición de congelación tarifaria para 2016.

Con fecha 24 de julio de 2015 se ha publicado por la CNMC su "Resolución por la que se aprueba la propuesta de modificación tarifaria de Aena, S.A. para 2016 y se establecen las medidas que deberán adoptarse en futuros procedimientos de consulta", de fecha 23 de julio de 2015.

Conforme a dicha Resolución, la CNMC acuerda que las Prestaciones Patrimoniales Públicas (tarifas) de Aena, S.A. para 2016 deben reducirse en 1,9% respecto a las aprobadas para 2015, en lugar de la propuesta de congelación tarifaria presentada por Aena, S.A. La CNMC establece que esta propuesta deberá ser incluida en el Anteproyecto de Ley de los Presupuestos Generales del Estado para 2016.

El Consejo de Administración de Aena, S.A. considerará esta resolución en su próxima reunión a celebrar el 28 de julio y adoptará las decisiones que estime oportunas, que se comunicarán al mercado.

Y