



Aena S.M.E., S.A. y sociedades dependientes

Estados Financieros Intermedios Resumidos
Consolidados

30 de junio de 2019

Informe de Gestión Intermedio Consolidado
Ejercicio 2019

(Junto con el Informe de Revisión Limitada)



KPMG Auditores, S.L.
Paseo de la Castellana, 259 C
28046 Madrid

Informe de Revisión Limitada sobre Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados

A los accionistas de Aena S.M.E., S.A. por encargo del Consejo de Administración

INFORME SOBRE LOS ESTADOS FINANCIEROS INTERMEDIOS RESUMIDOS CONSOLIDADOS

Introducción

Hemos realizado una revisión limitada de los estados financieros intermedios resumidos consolidados adjuntos (los "estados financieros intermedios") de Aena S.M.E., S.A. (la "Sociedad") y sociedades dependientes (en adelante el Grupo), que comprenden el estado de situación financiera al 30 de junio 2019, la cuenta de resultados, el estado del resultado global, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo y las notas explicativas, todos ellos resumidos y consolidados, correspondientes al periodo de seis meses terminado en dicha fecha. Los administradores de la Sociedad son responsables de la elaboración de dichos estados financieros intermedios de acuerdo con los requerimientos establecidos en la Norma Internacional de Contabilidad (NIC) 34, Información Financiera Intermedia, adoptada por la Unión Europea, para la preparación de información financiera intermedia resumida, conforme a lo previsto en el artículo 12 del Real Decreto 1362/2007. Nuestra responsabilidad es expresar una conclusión sobre estos estados financieros intermedios basada en nuestra revisión limitada.

Alcance de la revisión

Hemos realizado nuestra revisión limitada de acuerdo con la Norma Internacional de Trabajos de Revisión 2410, "Revisión de Información Financiera Intermedia realizada por el Auditor Independiente de la Entidad". Una revisión limitada de estados financieros intermedios consiste en la realización de preguntas, principalmente al personal responsable de los asuntos financieros y contables, y en la aplicación de procedimientos analíticos y otros procedimientos de revisión. Una revisión limitada tiene un alcance sustancialmente menor que el de una auditoría realizada de acuerdo con la normativa reguladora de la auditoría de cuentas vigente en España y, por consiguiente, no nos permite asegurar que hayan llegado a nuestro conocimiento todos los asuntos importantes que pudieran haberse identificado en una auditoría. Por tanto, no expresamos una opinión de auditoría de cuentas sobre los estados financieros intermedios adjuntos.

Conclusión

Como resultado de nuestra revisión limitada, que en ningún momento puede ser entendida como una auditoría de cuentas, no ha llegado a nuestro conocimiento ningún asunto que nos haga concluir que los estados financieros intermedios adjuntos del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2019 no han sido preparados, en todos sus aspectos significativos, de acuerdo con los requerimientos establecidos en la Norma Internacional de Contabilidad (NIC) 34, Información Financiera Intermedia, adoptada por la Unión Europea, conforme a lo previsto en el artículo 12 del Real Decreto 1362/2007, para la preparación de estados financieros intermedios resumidos.

Párrafo de énfasis

Llamamos la atención sobre la nota 2 adjunta, en la que se menciona que los citados estados financieros intermedios adjuntos no incluyen toda la información que requerirían unos estados financieros consolidados completos preparados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera, adoptadas por la Unión Europea, por lo que los estados financieros intermedios adjuntos deberán ser leídos junto con las cuentas anuales consolidadas del Grupo correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2018. Esta cuestión no modifica nuestra conclusión.

INFORME SOBRE OTROS REQUERIMIENTOS LEGALES Y REGLAMENTARIOS

El informe de gestión intermedio consolidado adjunto del período de seis meses terminado el 30 de junio de 2019 contiene las explicaciones que los administradores de la Sociedad consideran oportunas sobre los hechos importantes acaecidos en este período y su incidencia en los estados financieros intermedios presentados, de los que no forma parte, así como sobre la información requerida conforme a lo previsto en el artículo 15 del Real Decreto 1362/2007. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión concuerda con los estados financieros intermedios del período de seis meses terminado el 30 de junio de 2019. Nuestro trabajo se limita a la verificación del informe de gestión intermedio consolidado con el alcance mencionado en este mismo párrafo y no incluye la revisión de información distinta de la obtenida a partir de los registros contables de Aena S.M.E., S.A. y sociedades dependientes.

Párrafo sobre otras cuestiones

Este informe ha sido preparado a petición del Consejo de Administración de Aena S.M.E., S.A. en relación con la publicación del informe financiero semestral requerido por el artículo 119 del Real Decreto Legislativo 4/2015, de 23 de octubre por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Mercado de Valores desarrollado por el Real Decreto 1362/2007 de 19 de octubre.

KPMG Auditores, S.L.



Manuel Martín Barbón
30 de julio de 2019

INSTITUTO DE CENSORES
JURADOS DE CUENTAS
DE ESPAÑA

KPMG AUDITORES, S.L.

2019 Núm. 01/19/01981

30,00 EUR

SELLO CORPORATIVO:

Informe sobre trabajos distintos
a la auditoría de cuentas

AENA S.M.E., S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados e Informe de Gestión Intermedio consolidado correspondientes al período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2019

Índice

	Página
Estados financieros	3
Notas a los estados financieros intermedios resumidos consolidados	9
1 Información general.....	9
2 Bases de presentación.....	10
2.1 Cambios en políticas contables.....	10
2.2 Normas, interpretaciones y modificaciones a normas existentes que no han sido adoptadas por la UE o estando adoptadas por la UE no son de aplicación hasta ejercicios posteriores.....	17
2.3 Consolidación y variaciones en el perímetro.....	17
2.4 Comparación de la información.....	19
2.5 Estacionalidad de las transacciones del Grupo.....	19
3 Estimaciones y juicios contables.....	19
4 Información financiera por segmentos.....	21
5 Ingresos.....	25
6 Inmovilizado material.....	27
7 Activos intangibles.....	28
8 Instrumentos financieros	28
9 Capital social, reserva legal y reserva de capitalización.....	31
10 Deuda financiera.....	32
11 Provisiones y contingencias.....	35
12 Impuesto sobre las ganancias.....	38
13 Transacciones con partes vinculadas	38
14 Otra información.....	41
15 Hechos posteriores a la fecha de balance	42
Informe de gestión intermedio consolidado	

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Estado de situación financiera intermedio resumido consolidado a 30 de junio de 2019 y 31 de diciembre de 2018

	Nota	30 de junio de 2019	31 de diciembre de 2018 (*)
ACTIVOS			
Activos no corrientes			
Inmovilizado material	6	12.667.575	12.872.781
Activos intangibles	7	496.483	506.996
Inversiones Inmobiliarias		139.196	138.183
Activos por derecho de uso	2.1	60.130	-
Inversiones en empresas asociadas y con control conjunto		55.533	65.433
Otros activos financieros		77.840	72.854
Instrumentos financieros derivados	8.a, b	-	1.144
Activos por impuestos diferidos		115.969	124.944
Otras cuentas a cobrar		3.966	3.259
		13.616.692	13.785.594
Activos corrientes			
Existencias		7.211	7.258
Clientes y otras cuentas a cobrar		508.076	454.838
Instrumentos financieros derivados de cobertura	8.a, b	4.983	-
Efectivo y equivalentes al efectivo	8.a	176.040	651.380
		696.310	1.113.476
Total activos		14.313.002	14.899.070
PATRIMONIO NETO Y PASIVOS			
Patrimonio neto			
Capital ordinario	9	1.500.000	1.500.000
Prima de emisión		1.100.868	1.100.868
Ganancias/(pérdidas) acumuladas		3.055.264	3.534.635
Diferencias de conversión acumuladas		(18.510)	(20.301)
Otras reservas		(126.198)	(80.333)
Participaciones no dominantes		(19.133)	(11.064)
		5.492.291	6.023.805
Pasivos			
Pasivos no corrientes			
Deuda financiera	8.a, 10	6.316.647	6.573.078
Instrumentos financieros derivados	8.a, b	113.675	56.543
Subvenciones		477.863	495.594
Prestaciones a los empleados		51.759	46.622
Provisiones para otros pasivos y gastos	11	73.143	84.700
Pasivos por impuestos diferidos		57.689	70.995
Otros pasivos a largo plazo		27.360	49.241
		7.118.136	7.376.773
Pasivos corrientes			
Deuda financiera	8.a, 10	765.238	732.428
Instrumentos financieros derivados	8.a, b	34.143	32.740
Proveedores y otras cuentas a pagar		666.203	613.049
Pasivos por impuesto corriente		148.396	24.889
Subvenciones		34.373	35.217
Provisiones para otros pasivos y gastos	11	54.222	60.169
		1.702.575	1.498.492
Total pasivos		8.820.711	8.875.265
Total patrimonio neto y pasivos		14.313.002	14.899.070

Las Notas a los estados financieros resumidos consolidados adjuntas forman parte integrante de estos estados financieros intermedios resumidos consolidados.

(*) El Estado de situación financiera a 31 de diciembre de 2018 se presenta, única y exclusivamente, a efectos comparativos (véase Nota 2.1). El Grupo ha realizado la aplicación inicial de la NIIF 16 con fecha el 1 de enero de 2019 optando en la transición por el enfoque retroactivo modificado contemplado en dicha norma por lo que no se ha reexpresado la información comparativa.

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Cuenta de resultados intermedia resumida consolidada de los períodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2019 y el 30 de junio de 2018

	Nota	30 de junio de 2019	30 de junio de 2018 (*)
Actividades continuadas			
Ingresos ordinarios	5	2.073.507	1.936.334
Otros ingresos de explotación		4.575	6.255
Trabajos realizados por la empresa para su activo		2.636	2.575
Aprovisionamientos		(85.581)	(86.734)
Gastos de personal		(229.042)	(210.385)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales		(3.060)	7.238
Otros gastos de explotación		(589.916)	(545.946)
Amortización del inmovilizado		(393.464)	(401.551)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras		18.536	17.608
Excesos de provisiones		1.491	2.540
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado		(4.699)	(4.453)
Otras ganancias / (pérdidas) – netas		867	1.433
Resultado de explotación		795.850	724.914
Ingresos financieros		3.070	1.036
Gastos financieros		(70.426)	(60.878)
Otros ingresos/(gastos) financieros - netos		338	1.385
Ingresos (Gastos) financieros – netos		(67.018)	(58.457)
Resultado de entidades valoradas por el método de la participación		10.945	8.636
Resultado antes de impuestos		739.777	675.093
Impuesto sobre las ganancias	12	(180.699)	(162.822)
Resultado del período consolidado		559.078	512.271
Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes		87	(2.227)
Resultado del período atribuible a los accionistas de la dominante		558.991	514.498
Resultados por acción (Euros por acción)			
Resultados básicos por acción para el resultado del período		3,73	3,43
Resultados diluidos por acción para el resultado del período		3,73	3,43

Las Notas a los estados financieros resumidos consolidados adjuntas forman parte integrante de estos estados financieros intermedios resumidos consolidados.

(*) La Cuenta de resultados intermedia resumida consolidada del período de seis meses terminado el 30 de junio de 2018 se presenta, única y exclusivamente, a efectos comparativos (véase Nota 2.1). El Grupo ha realizado la aplicación inicial de la NIIF 16 con fecha el 1 de enero de 2019 optando en la transición por el enfoque retroactivo modificado contemplado en dicha norma por lo que no se ha reexpresado la información comparativa.

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Estado del resultado global intermedio resumido consolidado de los períodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2019 y el 30 de junio de 2018

	Nota	30 de junio de 2019	30 de junio de 2018 (*)
Resultado del periodo		559.078	512.271
Otro resultado global- Partidas que no se reclasifican al resultado del periodo		(3.979)	1.599
- Por revaloración/(reversión de la revalorización) del inmovilizado material y de activos intangibles			
- Por ganancias y pérdidas actuariales y otros ajustes		(4.793)	1.925
- Participación en otro resultado global reconocidos por las inversiones en negocios conjuntos y asociadas		(1)	1
- Efecto impositivo		815	(327)
Otro resultado global- Partidas que pueden reclasificarse posteriormente al resultado del periodo		(42.703)	2.096
2. Coberturas de los flujos de efectivo		(59.341)	(540)
-Ganancias/(Pérdidas) por su valoración		(76.174)	(19.430)
-Importes transferidos a la cuenta de pérdidas y ganancias		16.833	18.890
3. Diferencias de conversión		1.966	2.337
-Ganancias/(Pérdidas) por su valoración		1.966	2.337
6. Efecto impositivo		14.672	299
Resultado global total del periodo		512.396	515.966
- Atribuidos a la entidad dominante		514.917	516.504
- Atribuidos a participaciones no dominantes		(2.521)	(538)

Las Notas a los estados financieros resumidos consolidados adjuntas forman parte integrante de estos estados financieros intermedios resumidos consolidados.

(*) El Estado del resultado global intermedio resumido consolidado del período de seis meses terminado el 30 de junio de 2018 se presenta, única y exclusivamente, a efectos comparativos (véase Nota 2.1). El Grupo ha realizado la aplicación inicial de la NIIF 16 con fecha el 1 de enero de 2019 optando en la transición por el enfoque retroactivo modificado contemplado en dicha norma por lo que no se ha reexpresado la información comparativa.

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Estado de cambios en el patrimonio neto intermedio resumido consolidado de los períodos de seis meses terminados el 30 de junio 2019 y el 30 de junio de 2018 (*)

	Atribuibles a propietarios de la dominante							Total	Participaciones no dominantes	Total patrimonio neto
	Capital social (Nota 9)	Prima de emisión	Ganancias acumuladas	Reservas de cobertura	Ganancias y Pérdidas actuariales	Diferencias de conversión acumuladas	Participación en otro resultado global de asociadas			
Saldo a 1 de enero de 2018	1.500.000	1.100.868	3.179.229	(64.225)	(11.729)	(22.523)	23	5.681.643	5.426	5.687.069
Resultado del periodo	-	-	514.498	-	-	-	-	514.498	(2.227)	512.271
Participación en otro resultado global de asociadas	-	-	-	-	-	-	1	1	-	1
Otro resultado global del periodo	-	-	-	(1.080)	815	2.270	-	2.005	1.689	3.694
Resultado global total del período	-	-	514.498	(1.080)	815	2.270	1	516.504	(538)	515.966
Distribución de dividendos (Nota 9)	-	-	(975.000)	-	-	-	-	(975.000)	(8.898)	(983.898)
Otros movimientos	-	-	1.620	-	-	-	-	1.620	1.264	2.884
Total aportaciones de y distribuciones a propietarios reconocido directamente en patrimonio neto	-	-	(973.380)	-	-	-	-	(973.380)	(7.634)	(981.014)
Saldo a 30 de junio de 2018	1.500.000	1.100.868	2.720.347	(65.305)	(10.914)	(20.253)	24	5.224.767	(2.746)	5.222.021
Saldo a 1 de enero de 2019	1.500.000	1.100.868	3.534.635	(68.265)	(12.091)	(20.301)	23	6.034.869	(11.064)	6.023.805
Resultado del periodo	-	-	558.991	-	-	-	-	558.991	87	559.078
Participación en otro resultado global de asociadas	-	-	-	-	-	-	(1)	(1)	-	(1)
Otro resultado global del periodo	-	-	-	(43.836)	(2.028)	1.791	-	(44.073)	(2.609)	(46.682)
Resultado global total del período	-	-	558.991	(43.836)	(2.028)	1.791	(1)	514.917	(2.522)	512.395
Distribución de dividendos (Nota 9)	-	-	(1.039.500)	-	-	-	-	(1.039.500)	(5.547)	(1.045.047)
Otros movimientos	-	-	1.138	-	-	-	-	1.138	-	1.138
Total aportaciones de y distribuciones a propietarios reconocido directamente en patrimonio neto	-	-	(1.038.362)	-	-	-	-	(1.038.362)	(5.547)	(1.043.909)
Saldo a 30 de junio de 2019	1.500.000	1.100.868	3.055.264	(112.101)	(14.119)	(18.510)	22	5.511.424	(19.133)	5.492.291

Las Notas a los estados financieros resumidos consolidados adjuntas forman parte integrante de estos estados financieros intermedios resumidos consolidados.

(*) El Estado de cambios en el patrimonio neto resumido consolidado del período de seis meses terminado el 30 de junio de 2018 se presenta, única y exclusivamente, a efectos comparativos (véase Nota 2.1). El Grupo ha realizado la aplicación inicial de la NIIF 16 con fecha el 1 de enero de 2019 optando en la transición por el enfoque retroactivo modificado contemplado en dicha norma por lo que no se ha reexpresado la información comparativa..

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Estado de flujos de efectivo intermedio resumido consolidado de los períodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2019 y el 30 de junio de 2018

	Nota	30 de junio de 2019	30 de junio de 2018 (*)
Resultado antes de impuestos		739.777	675.093
Ajustes por:		452.895	444.479
- Depreciación y amortización		393.464	401.551
- (Beneficio)/pérdida por bajas de inmovilizado		4.699	4.453
- Imputación de subvenciones		(18.536)	(17.608)
- Correcciones valorativas por deterioro de créditos comerciales		3.060	(7.238)
- Variación de provisiones		14.973	12.523
- Ingresos financieros		(3.885)	(2.173)
- Gastos financieros		70.426	60.878
- Diferencias de cambio		477	(248)
- Otros Ingresos y gastos		(838)	977
- Participación en pérdida/(ganancia) entidades valoradas por el método de la participación		(10.945)	(8.636)
Variaciones en capital circulante:		17.135	(19.780)
- Existencias		47	168
- Deudores y otras cuentas a cobrar		(76.013)	(85.571)
- Otros activos corrientes		(32)	(333)
- Acreedores y otras cuentas a pagar		121.257	86.647
- Otros pasivos corrientes		(26.972)	(20.388)
- Otros activos y pasivos no corrientes		(1.152)	(303)
Otro efectivo generado por las operaciones		(98.220)	(90.005)
Intereses pagados		(52.437)	(55.058)
Cobros de intereses		53	63
Impuestos cobrados (pagados)		(45.043)	(35.178)
Otros cobros (pagos)		(793)	168
Efectivo neto generado por actividades de explotación		1.111.587	1.009.787

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Estado de flujos de efectivo intermedio resumido consolidado de los períodos de seis meses terminados al 30 de junio de 2019 y el 30 de junio de 2018

	Nota	30 de junio de 2019	30 de junio de 2018 (*)
Flujos de efectivo de actividades de inversión			
Adquisiciones de inmovilizado material		(263.032)	(264.399)
Adquisiciones de activos intangibles		(9.935)	(9.714)
Adquisiciones de inversiones inmobiliarias		(3.012)	(528)
Pagos por adquisiciones de otros activos financieros		(6.141)	(5.783)
Ventas de inmovilizado material		85	-
Cobros de desinversiones en Empresas del grupo y asociadas		5.635	5.045
Cobros de otros activos financieros		1.966	9.923
Dividendos recibidos		4.050	4.630
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión		(270.384)	(260.826)
Flujos de efectivo de actividades de financiación			
Ingresos por recursos ajenos (Subvenciones)		1.574	-
Aportaciones de socios		-	3.410
Ingresos de financiación de entidades de crédito	10	75.000	19.323
Otros cobros	10	38.291	19.865
Devoluciones de deudas con entidades de crédito	10	(9.157)	-
Devoluciones de financiación del Grupo	10	(362.320)	(360.493)
Pagos de pasivos por arrendamiento (2018: pagos de pasivo por arrendamiento financiero)	10	(3.798)	(1.538)
Dividendos pagados	9 y 13.c	(1.045.047)	(983.898)
Otros pagos	10	(11.099)	(3.813)
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación		(1.316.556)	(1.307.144)
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio		13	76
(Disminución)/aumento neto de efectivo y equivalentes al efectivo		(475.340)	(558.107)
Efectivo, equivalentes al efectivo al inicio del periodo		651.380	854.977
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del periodo		176.040	296.870

Las Notas a los estados financieros resumidos consolidados adjuntas forman parte integrante de estos estados financieros intermedios resumidos consolidados.

(*) El Estado de flujos de efectivo intermedio resumido consolidado del período de seis meses terminado el 30 de junio de 2018 se presenta, única y exclusivamente, a efectos comparativos (véase Nota 2.1). El Grupo ha realizado la aplicación inicial de la NIIF 16 con fecha el 1 de enero de 2019 optando por la transición retroactiva modificada contemplada en dicha norma por lo que no se ha reexpresado la información comparativa.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Notas a los estados financieros resumidos consolidados del período de seis meses terminado el 30 de junio de 2019

1. Información general

Aena S.M.E., S.A. (“la Sociedad”, o “Aena”) es la Sociedad dominante de un grupo de sociedades (el “Grupo”) que a 30 de junio de 2019 está integrado por 8 sociedades dependientes y 4 asociadas. Aena S.M.E., S.A. se creó como entidad legal independiente en virtud del artículo 7 del Real Decreto-ley 13/2010, de 3 de diciembre, por el que se habilitó al Consejo de Ministros para constituir la Sociedad. La autorización para la constitución efectiva tuvo lugar el 25 de febrero de 2011 en el acuerdo del Consejo de Ministros de dicha fecha en el que se autorizó la constitución de la sociedad mercantil estatal Aena Aeropuertos, S.A. de acuerdo con lo previsto en el artículo 166 de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas (LPAP).

El Grupo está controlado por la entidad pública empresarial “ENAIRES”.

Con fecha 5 de julio de 2014, en virtud del artículo 18 del Real Decreto-ley 8/2014, se cambia la denominación de Aena Aeropuertos, S.A. a Aena, S.A. y la entidad pública empresarial “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea” pasa a denominarse ENAIRES (“Sociedad dominante última” o “matriz”). Como consecuencia de lo dispuesto en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, en la Junta General de Accionistas de 25 de abril de 2017 se modifica la denominación social de la Sociedad a “Aena S.M.E., S.A.”.

El objeto social de la Sociedad, de acuerdo con sus Estatutos, es el siguiente:

- La ordenación, dirección, coordinación, explotación, conservación, administración y gestión de los aeropuertos de interés general y titularidad estatal, de los helipuertos y de los servicios afectos a ellos.
- La coordinación, explotación, conservación, administración y gestión de las zonas civiles de las bases aéreas abiertas al tráfico civil y de los aeropuertos de utilización conjunta.
- El diseño y elaboración de los proyectos, ejecución, dirección y control de las inversiones en infraestructuras e instalaciones a que se refieren los apartados anteriores y en bienes destinados a la prestación de los servicios de tránsito aéreo de aeródromo adscritos a dichas infraestructuras aeroportuarias.
- La evaluación de las necesidades y, en su caso, la propuesta de planificación de nuevas infraestructuras aeroportuarias y de las servidumbres aeronáuticas y acústicas vinculadas a los aeropuertos y servicios cuya gestión se atribuye a la sociedad.
- El desarrollo de los servicios de orden y seguridad en las instalaciones aeroportuarias que gestione, sin perjuicio de las atribuciones asignadas en esta materia al Ministerio de Interior.
- La formación en materias relacionadas con el transporte aéreo, incluida la formación de profesionales aeronáuticos sujetos a la obtención de licencias, títulos, autorizaciones o habilitaciones y la promoción, divulgación o fomento de la actividad aeronáutica o aeroportuaria.

Asimismo, la Sociedad podrá desarrollar cuantas actividades mercantiles estén directa o indirectamente relacionadas con su objeto social, incluida la gestión de instalaciones aeroportuarias fuera del territorio español y cualquier otra actividad anexa y complementaria que permita rentabilizar las inversiones.

A 30 de junio de 2019, la actividad principal de la Sociedad consiste en la mencionada en primer lugar de las actividades que constituyen su objeto social. El objeto social podrá realizarse por la sociedad directamente o mediante la creación de sociedades mercantiles y, concretamente, la gestión individualizada de aeropuertos podrá realizarse a través de sociedades filiales o por concesión de servicios.

El domicilio social de Aena S.M.E., S.A. está ubicado en Madrid (España), calle Peonías, 12, tras el cambio del mismo adoptado por su Consejo de Administración con fecha 30 de octubre de 2018.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

2. Bases de presentación

Las Cuentas anuales consolidadas correspondientes al ejercicio 2018 del Grupo fueron formuladas por los administradores de la Sociedad de acuerdo con lo establecido en las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea, aplicando las políticas contables descritas en la Nota 2 de la memoria de dichas Cuentas anuales consolidadas, de forma que muestran la imagen fiel del patrimonio consolidado y de la situación financiera consolidada del Grupo a 31 de diciembre de 2018, de los resultados consolidados de sus operaciones, de los cambios en el patrimonio neto consolidado y de sus flujos de efectivo consolidados correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha.

Estos estados financieros intermedios resumidos consolidados a 30 de junio de 2019 han sido sometidos a una revisión limitada de los auditores bajo la Norma ISRE 2410. Las cifras correspondientes a 30 de junio de 2018 (que también fueron sometidas al mismo tipo de revisión) y 31 de diciembre de 2018 (auditadas) se presentan únicamente a efectos comparativos.

Los presentes estados financieros intermedios resumidos consolidados se presentan de acuerdo con la NIC 34 sobre Información Financiera Intermedia y han sido formulados por los administradores del Grupo el 30 de julio de 2019.

De acuerdo con lo establecido en la NIC 34, la información financiera intermedia se presenta únicamente con la intención de actualizar el contenido de las últimas Cuentas anuales consolidadas formuladas por el Grupo, poniendo énfasis, a través de notas explicativas seleccionadas, en las nuevas actividades, sucesos, transacciones y circunstancias ocurridas que sean significativas para comprender los cambios habidos en la situación financiera y el rendimiento de la entidad desde el final del último ejercicio anual, no duplicando la información publicada previamente. Por tanto, no incluye toda la información requerida por las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea para un conjunto de estados financieros completos.

Por lo anterior, para una adecuada comprensión de la información que se incluye en estos estados financieros intermedios resumidos consolidados, los mismos deben leerse conjuntamente con las Cuentas anuales consolidadas del Grupo correspondientes al ejercicio 2018, que fueron formuladas el 26 de febrero de 2019 y aprobadas por la Junta General Ordinaria de Accionistas de Aena, celebrada el 9 de abril de 2019.

Los presentes estados financieros intermedios resumidos consolidados a 30 de junio de 2019 constituyen los primeros estados financieros en los que la NIIF 16 ha sido aplicada. Los cambios significativos en las políticas contables se describen en la Nota 2.1.

2.1 Cambios en políticas contables

Las políticas contables utilizadas en la preparación de estos estados financieros intermedios resumidos consolidados son las mismas que las aplicadas en las cuentas anuales consolidadas del ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2018, excepto por lo indicado a continuación.

Los cambios en las políticas contables se espera se vean reflejados también en las cuentas anuales consolidadas del Grupo a 31 de diciembre de 2019.

Durante el primer semestre de 2019 han sido adoptadas por parte de la Unión Europea las siguientes interpretaciones y modificaciones:

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Área	Requisitos fundamentales	Fecha efectiva
NIIF 16 Arrendamientos	En enero de 2016 fue aprobada la nueva normativa internacional relativa a los Arrendamientos (NIIF 16), que supone un significativo cambio de criterio respecto a la norma vigente (NIC 17).	1 de enero de 2019
Interpretación CINIIF 23 <i>Incertidumbres sobre el tratamiento del impuesto sobre las ganancias</i>	Esta Interpretación aclara cómo aplicar los requerimientos de reconocimiento y medición de la NIC 12 cuando existe incertidumbre frente a los tratamientos del impuesto a las ganancias.	1 de enero de 2019
Modificaciones a NIIF 9 <i>Características de pagos anticipados con compensación negativa</i>	Aclaración sobre la forma de clasificación y contabilización de este tipo de instrumentos financieros con cláusulas de pagos anticipados.	1 de enero de 2019
Mejoras a las NIIF, ciclo 2015-2017	Incluye cambios a la NIC 12 (Impuesto a las ganancias), NIC 23 (Costos por préstamos) y NIIF 3 (Combinación de negocios) y NIIF 11 (Acuerdos conjuntos).	1 de enero de 2019
Modificaciones a la NIC 19 <i>Modificación, reducción o liquidación de un plan</i>	Modificaciones a la orientación contenida en la NIC 19 “Beneficios a los empleados”, en relación con la contabilización de las modificaciones, reducciones y liquidación de un plan de beneficios definidos.	1 de enero de 2019
Modificaciones a la NIC 28 <i>Intereses de largo plazo en asociadas y negocios conjuntos</i>	Las modificaciones aclaran que la NIIF 9, incluyendo sus requerimientos de deterioro, aplican a los intereses de largo plazo en asociadas y negocios conjuntos que hacen parte de la inversión neta que la entidad tiene en esas entidades donde invierte.	1 de enero de 2019

Aunque ninguna de estas normas ha tenido un impacto significativo sobre los estados financieros intermedios resumidos consolidados del Grupo, la de mayor relevancia ha sido la NIIF 16 Arrendamientos. A continuación, se detalla el impacto y los cambios en las políticas contables que ha implicado la aplicación de la NIIF 16.

NIIF 16 Arrendamientos

Esta Norma es efectiva para los ejercicios anuales que comiencen a partir de 1 de enero de 2019 y establece los principios aplicables al reconocimiento, la valoración y la presentación de los arrendamientos para el arrendador y para el arrendatario, así como a la información a revelar al respecto. Sustituye a las siguientes Normas e Interpretaciones:

- (a) NIC 17 *Arrendamientos*;
- (b) CINIIF 4 *Determinación de si un acuerdo contiene un arrendamiento*;
- (c) SIC-15 *Arrendamientos Operativos—Incentivos*; y
- (d) SIC-27 *Evaluación de la esencia de las transacciones que adoptan la forma legal de un arrendamiento*.

El Grupo ha realizado la primera aplicación de la NIIF 16 con fecha el 1 de enero de 2019 optando en la transición por el enfoque retroactivo modificado contemplado en el párrafo C5.b del apéndice C de dicha Norma. De esta forma, no se ha reexpresado la información comparativa que es presentada de acuerdo a la normativa previa (NIC 17 e interpretaciones relacionadas). Dado que no se ha producido ningún efecto monetario acumulado consecuencia de la primera aplicación de la NIIF 16, no ha sido reconocido importe alguno en reservas en la fecha de primera aplicación.

A continuación, se detallan los principales cambios en las políticas contables que ha implicado la NIIF16.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

A. Definición de arrendamiento

Previamente, el Grupo determinaba al inicio de un contrato si un acuerdo contenía un arrendamiento aplicando la CINIIF 4 *Determinación de si un acuerdo contiene un arrendamiento*. Desde el 1 de enero de 2019, conforme a la NIIF 16, el Grupo considera que un contrato constituye, o contiene, un arrendamiento si transmite el derecho de controlar el uso de un activo identificado durante un determinado periodo de tiempo a cambio de una contraprestación.

Como estrategia de transición a la NIIF 16, el Grupo ha elegido la solución práctica del párrafo C3 del apéndice C de dicha Norma; por tanto:

— Aplica la NIIF 16 a los arrendamientos identificados previamente de conformidad con la NIC 17 y la CINIIF 4 “Determinación de si un acuerdo contiene un arrendamiento”;

— No aplica la NIIF 16 a los contratos identificados previamente como contratos que no contienen arrendamientos de conformidad con la NIC 17 y la CINIIF 4; y

— Aplica la definición de arrendamiento de la NIIF 16 para evaluar si los contratos suscritos tras la fecha de la aplicación inicial de la nueva norma son, o contienen, arrendamientos.

Conforme a lo establecido en el p. 17 de la NIIF 16, cuando el Grupo Aena actúa como arrendador, analiza los contratos formalizados en los que se incluyen arrendamientos y otros componentes diferenciados, con objeto de asignar el precio de la transacción a las distintas obligaciones de ejecución identificadas aplicando los párrafos 73 a 90 de la NIIF 15 *Ingresos ordinarios procedentes de contratos con clientes*.

B. Grupo Aena como arrendatario

El Grupo tiene formalizados contratos de arrendamiento sobre diversos activos como terrenos y las construcciones del negocio en el aeropuerto de Luton en el Reino Unido (ver Nota 7 de las Cuentas anuales consolidadas del Grupo del ejercicio 2018), diversas instalaciones y vehículos de transporte en los aeropuertos y las oficinas centrales del negocio en España (Edificio Piovera en Madrid), entre otros.

Hasta la entrada en vigor de la NIIF 16, el Grupo clasificaba estos contratos como contratos de arrendamiento financiero u operativo dependiendo de si se transferían o no sustancialmente todos los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad del activo objeto del contrato.

En comparación con la normativa previa, la NIIF 16 elimina la clasificación de los arrendamientos entre operativo y financiero.

El Grupo realizó un análisis detallado de todos los contratos de arrendamiento que tiene suscritos, tanto como arrendador como arrendatario. Con la adopción de la NIIF 16, en los contratos en los que actúa como arrendatario, el Grupo ha reconocido en el estado de situación financiera el derecho de uso de los activos arrendados y los pasivos derivados de la mayoría de los contratos de arrendamiento previamente clasificados como arrendamientos operativos bajo NIC 17, a excepción de los acuerdos a corto plazo, de los que tienen por objeto activos de bajo valor y, en la transición a la citada norma, también se han excluido los contratos de arrendamiento que vencían en el ejercicio 2019. El importe total de estos activos y pasivos ha ascendido a 49.437 miles de euros. Adicionalmente ha reconocido como “Activos por derechos de uso” el importe de los activos previamente clasificados como arrendamientos financieros por importe de 14.860 miles de euros, que al cierre del ejercicio 2018 figuraban clasificados por su naturaleza de inmovilizado. Por ello, el importe total inicial de estos “Activos por derechos de uso” asciende a 64.297 miles de euros.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

La valoración de estos derechos se presenta en el Estado de situación financiera adjunto a 30 de junio de 2019 en el epígrafe “Activos por derecho de uso”. El detalle de su composición es como sigue:

	Saldo a	
	01/01/2019	30/06/2019
Activos por derecho de uso - Terrenos y construcciones	48.769	45.668
Activos por derecho de uso - Instalaciones técnicas y maquinaria	14.744	13.814
Activos por derecho de uso - Otro inmovilizado	784	648
Total activos por derecho de uso	64.297	60.130

Los pasivos por arrendamiento se presentan dentro de los epígrafes de “Deuda financiera” del Pasivo no corriente y del corriente del Estado de situación financiera, según el siguiente detalle:

	Saldo a	
	01/01/2019	30/06/2019
Pasivos por arrendamiento no corrientes (Nota 10)	62.095	56.643
Pasivos por arrendamiento corrientes (Nota 10)	7.547	9.149
Total pasivos por arrendamiento	69.642	65.792

i. Normas de registro y valoración aplicadas

Cuando el Grupo Aena actúa como arrendatario reconoce en el estado de situación financiera los activos y pasivos derivados de todos los contratos de arrendamiento (a excepción de los acuerdos de arrendamiento a corto plazo y los que tienen por objeto activos de bajo valor).

Los activos por derechos de uso se valoran en la fecha de comienzo del contrato al coste, el cual comprende:

- el importe de la valoración inicial del pasivo por arrendamiento;
- cualquier pago por arrendamiento efectuado en la fecha de comienzo o antes, menos cualquier incentivo de arrendamiento recibido;
- cualquier coste directo inicial soportado como consecuencia del contrato de arrendamiento; y
- una estimación de los costes que el Grupo está obligado a asumir por su condición de arrendatario al dismantelar y eliminar el activo subyacente, rehabilitar el lugar en el que se ubique o devolver dicho activo a la condición exigida en los términos y condiciones del arrendamiento, cuando la obligación de soportar estos costes surge desde la fecha de comienzo del contrato o como consecuencia de haber utilizado el activo subyacente durante un periodo determinado.

Para las valoraciones posteriores del activo por derecho de uso, el Grupo aplica el modelo de coste, descontando al valor de coste del activo la amortización acumulada y los deterioros y, en su caso, ajustando su valoración para reflejar cualquier nueva valoración del pasivo por arrendamiento.

Los pasivos por arrendamiento se valoran en la fecha de comienzo del contrato por el valor actual de los pagos por arrendamiento que no estén abonados a dicha fecha. Los pagos por arrendamiento se descuentan utilizando el tipo de interés implícito en el arrendamiento o, cuando no es posible obtener esta tasa fácilmente, el tipo de interés incremental del endeudamiento de la entidad del Grupo que formaliza el contrato de arrendamiento.

Cabe destacar que dentro de los pagos futuros del arrendamiento (a efectos del cálculo del valor inicial del pasivo) no se incluyen los pagos que sean variables y que no dependan de un índice (como el IPC o un índice de precios de arrendamiento aplicable) o de un tipo (como el Euríbor). Básicamente, se incluyen: pagos fijos, precio de ejercicio de opciones de compra (si es razonablemente cierto que se ejercerán), valores residuales garantizados, penalizaciones en opciones de cancelación (si es razonablemente cierto que se ejercerán) y pagos variables referenciados a un índice o a un tipo (al IPC, al Euríbor o que se actualizan para reflejar el nuevo precio de mercado de los arrendamientos). En el reconocimiento inicial, tales pagos son medidos usando dicho índice o tasa a la

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

fecha del comienzo (sin estimar los cambios en el índice o tasa durante lo restante del término del arrendamiento).

Posteriormente, el pasivo por arrendamiento se incrementa por los gastos financieros devengados y disminuye por el importe de los pagos por arrendamiento efectuados. El valor del pasivo se recalcula cuando se producen cambios en los plazos del arrendamiento, en la valoración de la opción de compra, en los importes que se espera abonar en virtud de la garantía de valor residual o cuando se modifican los futuros pagos por arrendamiento como consecuencia de cambios en los índices o tipos utilizados para su cálculo.

El periodo de arrendamiento comienza cuando el arrendador pone el activo subyacente a disposición del arrendatario para su uso. Incluye los periodos libres de rentas.

El periodo de arrendamiento utilizado en la valoración es el periodo no cancelable del arrendamiento, además de:

- periodos renovables optativos si el arrendatario está razonablemente seguro de prorrogarlo; y
- periodos tras una fecha de cancelación optativa si el arrendatario está razonablemente seguro de no cancelarlo anticipadamente.

La opción de cancelación anticipada mantenida únicamente por el arrendador no es considerada en la determinación del periodo de arrendamiento.

Por todo ello, la determinación del periodo de arrendamiento requiere la aplicación de juicio por parte de la dirección del Grupo e impacta de forma significativa en la valoración de los activos por derecho de uso y los pasivos por arrendamiento.

En el caso de contratos de arrendamiento a corto plazo y contratos en los que el activo subyacente sea de escaso valor, el Grupo reconoce los pagos por arrendamiento correspondientes a estos contratos como gastos de forma lineal durante el plazo del arrendamiento.

ii. Transición

A modo de solución práctica, el Grupo ha optado por aplicar la NIIF 16 a los contratos que anteriormente habían sido identificados como arrendamientos de acuerdo a la NIC 17 y CINIIF 4 cuyo activo subyacente no se considera de escaso valor, y no aplicarla a los contratos con respecto a los cuales no se hubiera determinado anteriormente que contienen un arrendamiento de acuerdo a dichas normas.

Teniendo en cuenta lo anterior, la NIIF 16 se ha aplicado con fecha 1 de enero de 2019 para registrar los siguientes contratos de arrendamiento que previamente habían sido calificados como *arrendamientos operativos* conforme a lo establecido en la NIC 17: el alquiler del terreno y las construcciones del negocio en el aeropuerto de Luton en el Reino Unido, en donde existe un canon mínimo fijo a pagar de 3 millones de libras hasta el final de la concesión; los correspondientes a arrendamientos de vehículos de transporte en las instalaciones de dicho aeropuerto; y los edificios del negocio en España (Edificio Piovera en Madrid).

En la fecha de aplicación inicial de la NIIF 16, 1 de enero de 2019, el Grupo ha reconocido para cada uno de los contratos de arrendamiento anteriormente citados:

- un pasivo por arrendamiento por el valor actual de los pagos por arrendamiento restantes, descontado aplicando el tipo de interés incremental del endeudamiento de la entidad del Grupo arrendataria a 1 de enero de 2019;
- un activo por derecho de uso valorado por un importe igual al del pasivo por arrendamiento.

Adicionalmente, el Grupo ha aplicado las siguientes soluciones prácticas para la aplicación de la NIIF 16 a los contratos de arrendamiento previamente considerados como operativos bajo la NIC 17:

- No se ha reconocido un activo por derecho de uso ni un pasivo por arrendamiento para los contratos que a 1 de enero de 2019 vencían dentro de los doce meses siguientes, siendo contabilizados los pagos

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

por estos arrendamientos como un gasto de explotación de forma lineal durante el plazo del arrendamiento.

- Se han excluido los costes directos iniciales de la valoración del activo por derecho de uso en la fecha de aplicación inicial.

El Grupo también es titular de una serie de contratos para el arrendamiento de activos que previamente se habían clasificado como arrendamientos financieros conforme a la NIC 17, principalmente, la Central de cogeneración eléctrica del aeropuerto de Madrid-Barajas y la Plataforma de estacionamiento del aeropuerto de Luton. Estos activos figuraban clasificados como Inmovilizado Material en el estado de situación financiera a 31 de diciembre de 2018.

En el caso de los arrendamientos previamente considerados como *arrendamientos financieros*, el importe en libros del activo por derecho de uso y el pasivo por arrendamiento a 1 de enero de 2019 se corresponde con el importe en libros del activo y pasivo resultante de registrar los contratos de arrendamiento financiero conforme a la NIC 17 en la fecha inmediatamente anterior a la fecha de primera aplicación de la NIIF 16.

C. Grupo Aena como arrendador

La NIIF 16 apenas impacta a la contabilidad del arrendador, impacta principalmente a la contabilidad del arrendatario, por lo que la parte más significativa del Grupo relacionada con arrendamientos, considerando que se refiere a su papel de arrendador, no se ha visto afectada.

Las políticas contables aplicables a los contratos de arrendamiento en los que el Grupo actúa como arrendador no difieren respecto a las aplicadas bajo la antigua NIC 17, por lo que no se ha realizado ningún ajuste en la transición a la NIIF 16. El Grupo ha aplicado la NIIF 15 *Ingresos ordinarios procedentes de contratos con clientes* con objeto de asignar el precio de la transacción a los distintos componentes de arrendamiento y diferentes al arrendamiento que pudiera haber en cada contrato.

D. Impactos en los Estados financieros

i. Impactos derivados de la transición

La transición a la NIIF 16 ha implicado que con fecha 1 de enero de 2019 se reconozcan activos por derecho de uso por importe de 64.297 miles de euros y pasivos por arrendamiento por importe de 69.642 miles de euros en el estado de situación financiera según el siguiente detalle:

- a) En la fecha de transición, se han reconocidos importes adicionales de *Activos por derecho de uso* y *Pasivos por arrendamientos* correspondientes a contratos que anteriormente se consideraban como *contratos de arrendamiento operativo* conforme a la NIC 17:

	Valoración a 01/01/2019
Activos por derecho de uso - Terrenos y construcciones	48.769
Activos por derecho de uso - Otro inmovilizado	668
Total activos por derecho de uso	49.437
Pasivos por arrendamiento (Nota 10)	(49.437)
Reservas	-

Para el cálculo de los pasivos por arrendamiento, el Grupo ha utilizado una tasa de descuento del 2 % para valorar los contratos de arrendamiento formalizados por la matriz española y del 5,2 % en el caso de los formalizados por la subsidiaria del Reino Unido.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- b) En cuanto a los contratos que previamente se clasificaban como *contratos de arrendamiento financiero* conforme a la NIC 17, en la fecha de transición se han reclasificado del Inmovilizado material a Activos por derecho de uso y de Deuda por arrendamiento financiero a Pasivos por arrendamiento conforme al siguiente detalle:

	Valoración a 01/01/2019		Valor neto contable
	Coste	Amortización	
Activos por derecho de uso - Instalaciones técnicas y maquinaria	26.337	(11.593)	14.744
Activos por derecho de uso - Otro inmovilizado	127	(11)	116
Total activos por derecho de uso			14.860
Pasivos por arrendamiento (Nota 10)			(20.205)

- c) El detalle del cálculo de los pasivos por arrendamiento en la fecha de transición es el siguiente:

	A 1 de enero de 2019
Pagos futuros mínimos por arrendamientos operativos no cancelables a 31 de diciembre de 2018	61.870
Valor descontado al tipo de interés incremental del endeudamiento del Grupo	50.413
Pasivos por arrendamiento financiero a 31 de diciembre de 2018	20.205
- Exención de los arrendamientos de escaso valor	(621)
- Exención de los arrendamientos con vencimiento en los 12 meses siguientes a la fecha de transición	(355)
- Opciones de prórroga que razonablemente se van a ejercitar	-
Total pasivo reconocido a 1 de enero de 2019	69.642

ii. Impacto en el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2019

Como consecuencia de la aplicación de la NIIF 16 en el registro de contratos que previamente se habían contabilizado como arrendamientos operativos bajo NIC 17, al 30 de junio de 2019 en el Estado de situación financiera adjunto el Grupo presenta *Activos por derecho de uso* por importe de 46.211 miles de euros y *Pasivos por arrendamiento* por importe de 46.718 miles de euros.

Como consecuencia de registrar estos contratos bajo la NIIF 16 se han reconocido gastos financieros y de amortización en lugar de gastos de arrendamiento. Durante el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2019, el Grupo ha reconocido 3.192 miles de euros de gasto por amortización de los *Activos por derecho de uso* y 976 miles de euros de gasto financiero devengados por el *Pasivo por arrendamiento* asociado a estos contratos, minorándose el gasto por arrendamiento en 3.652 miles de euros.

Adicionalmente, dado que la nueva norma deroga también la SIC-15 “Arrendamientos Operativos—Incentivos”, que, al establecer un “método de reparto simple” del anticipo recibido de World Duty Free Group España, S.A. con ocasión del contrato suscrito con dicha sociedad para el alquiler de los locales comerciales de las tiendas duty free y duty paid de toda la red de aeropuertos de España, no tenía en cuenta el efecto financiero asociado, la Cuenta de resultados del primer semestre de 2019 incluye 5.926 miles de euros de ingresos comerciales por tiendas libres de impuestos y el mismo importe de gastos financieros derivados de dicho efecto financiero, importes que no habrían aparecido bajo la anterior normativa. Por tanto, al compensarse tales ingresos y gastos, no existe impacto en el resultado neto del período por esta causa.

En la Nota 4 se detalla el impacto de la aplicación de la NIIF 16 sobre la información segmentada y sobre el EBITDA.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

2.2 Normas, interpretaciones y modificaciones a normas existentes que no han sido adoptadas por la UE o estando adoptadas por la UE no son de aplicación hasta ejercicios posteriores

A la fecha de formulación de estos estados financieros intermedios resumidos consolidados, el Grupo no ha adoptado de forma anticipada ninguna otra norma, interpretación o modificación que todavía no haya entrado en vigor.

Adicionalmente, a la fecha de formulación de estos estados financieros intermedios resumidos consolidados, el IASB y el IFRIC habían publicado una serie de normas, modificaciones e interpretaciones que se detallan a continuación, que están pendientes de adopción por parte de la Unión Europea:

Área	Requisitos fundamentales	Fecha efectiva
Modificaciones a las referencias al marco conceptual en NIIF	Se actualizan algunas referencias al marco conceptual en las normas NIIF, para facilitar a los usuarios de las normas el uso de los nuevos conceptos del marco conceptual.	Emitida el 29 de marzo de 2018, esta Norma no ha sido todavía adoptada por la UE.
Modificaciones a la NIIF 3 “Combinaciones de negocios”	Clarifica la definición de “negocio”, con el objetivo de ayudar a las entidades a determinar si una transacción debería ser contabilizada como una “combinación de negocios”.	Emitida el 22 de octubre de 2018, esta Norma no ha sido todavía adoptada por la UE.
Modificaciones a la NIC 1 y NIC 8: Definición de Material o con importancia relativa	Modificaciones menores a la NIC 1 y la NIC 8 para aclarar la definición de "material o con importancia relativa".	Emitida el 31 de octubre de 2018, esta Norma no ha sido todavía adoptada por la UE.

Basándose en los análisis realizados hasta la fecha, el Grupo estima que la aplicación de estas normas y modificaciones no tendrá un impacto significativo sobre los estados financieros consolidados en el periodo de aplicación inicial.

2.3 Consolidación y variaciones en el perímetro

Los principios de consolidación utilizados en la elaboración de los estados financieros intermedios resumidos consolidados son consistentes con los utilizados en la elaboración de las Cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2018.

No han existido operaciones realizadas por el Grupo en el período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2019 que hayan conducido a variaciones en el perímetro respecto del existente a 31 de diciembre de 2018, con excepción de las siguientes:

- En el ámbito de los objetivos del Plan Estratégico 2018-2021, el 15 de marzo de 2019 Aena resultó declarada ganadora por la Agencia Nacional de Aviación Civil brasileña (ANAC) en la subasta celebrada en relación con la concesión para la explotación y mantenimiento de los aeropuertos de Recife, Maceió, Aracajú, Campina Grande, João Pessoa y Juazeiro do Norte en Brasil, agrupados en el denominado Grupo aeroportuario del Nordeste de Brasil.

De acuerdo con la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, el Consejo de Ministros aprobó, en su reunión de 12 de abril de 2019, autorizar a Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. la creación en Brasil de la sociedad mercantil estatal Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (en adelante, “ANB”) como entidad concesionaria de la gestión aeroportuaria de los citados aeropuertos. Con fecha 30 de mayo de 2019 se constituyó la nueva sociedad brasileña, participada en su totalidad por Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A., con un capital social de 10.000 reales brasileños y cuyo objeto social específico y exclusivo es la prestación de servicios públicos para la ampliación, conservación y explotación de la infraestructura aeroportuaria de los complejos aeroportuarios integrantes del bloque Nordeste de Brasil. El Consejo de Administración de la sociedad brasileña, en su reunión celebrada el 1 de julio de 2019, aprobó una ampliación de capital social por importe de 2.388.990.000 reales brasileños (aproximadamente, 537,8 millones de euros al tipo de cambio asegurado de 4,4425 EUR/BRL, conforme a lo comentado en la Nota

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

8.b), que ha sido totalmente suscrita por su accionista único. La forma y el plazo de efectuar este desembolso es la siguiente:

- El día 18 de julio de 2019: 488.894.033 reales brasileños (110,1 millones de euros al tipo de cambio asegurado mencionado con anterioridad) correspondientes a la aportación estipulada por el Gobierno de Brasil en concepto de gastos de la concesión a pagar a Infraero (asesores, gastos de la subasta y plan de desvinculación de trabajadores de Infraero) y caja remanente.
- El día 26 de agosto de 2019: 1.900.000.000 reales brasileños (427,7 millones de euros al tipo de cambio asegurado mencionado con anterioridad) reales brasileños correspondientes al importe de la oferta.

Con el objetivo de reducir la exposición a la variación del tipo de cambio BRL/EUR de dichos compromisos hasta dichas fechas, el Grupo ha llevado a cabo la estrategia de cobertura descrita en la Nota 8.b.

El grupo aeroportuario del Nordeste registró en 2018 un tráfico de más de 13,7 millones de pasajeros, el 6,5% del tráfico total brasileño. En concreto, el aeropuerto de Recife es el octavo de Brasil por tráfico de pasajeros totales y el quinto por tráfico de pasajeros internacionales.

Se prevé que los trámites administrativos para la formalización de la concesión finalicen el próximo mes de agosto, entrando en vigor el contrato en la segunda semana de octubre. A partir de ese momento se iniciaría una fase de transición, transcurrida la cual se estima que el Grupo Aena comenzaría a operar los aeropuertos objeto de la concesión a partir de enero de 2020.

Dadas las características del pliego de la licitación, cabe calificar este contrato como un contrato de gestión de servicios públicos en la modalidad de concesión, debiendo su adjudicatario prestar todos los servicios que a un gestor aeroportuario le correspondiere, si bien no incluye los servicios ATC (*Air Traffic Control*). Las líneas principales resumidas de este acuerdo son las siguientes:

- La concesión, que tiene un período de 30 años ampliable 5 años adicionales, es del tipo *BOT* (construir, operar y transferir). Una vez finalizado el plazo total de la concesión, la plena e ilimitada posesión de los terrenos y la totalidad de las instalaciones existentes (incluidos los gastos útiles realizados por el concesionario y las mejoras que hayan podido ser incorporadas por éste) revertirán a la Agencia Nacional de Aviación Civil de Brasil sin que exista derecho a indemnización alguna a favor del Concesionario.
- Los ingresos de la actividad aeronáutica están regulados bajo un modelo *dual-till*.
- La nueva Sociedad Concesionaria tendrá derecho a percibir una retribución en concepto de precio por la utilización de las instalaciones y por la prestación de servicios vinculadas con la gestión del aeropuerto.
- Por su parte, la Administración recibe un canon fijo de 1.900 millones de BRL (aproximadamente, 427,7 millones de euros) en la fecha de firma del contrato y un canon variable a partir del quinto año en función de los ingresos brutos del acuerdo de concesión. La contraprestación económica variable se fija en el 8,16 % sobre los ingresos brutos, con 5 años iniciales de carencia y 5 años progresivos que comenzarían en 2025 al 1,63 % y se incrementan gradualmente a 3,26 % en 2026, 4,90 % en 2027, 6,53 % en 2028, llegando al 8,16 % contractual aplicable en 2029 y en años sucesivos.
- La Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC) estimó en el pliego de licitación un importe de inversión de 2.153 millones de reales brasileños (equivalente a 486,6 millones de euros al tipo de cambio 4,4239 EUR/BRL) distribuido entre inversiones destinadas a adecuar las infraestructuras al tráfico (el 25,6% del total estimado por la autoridad brasileña); inversiones discrecionales (31,7%) no obligatorias, principalmente destinadas a las áreas comerciales; y de mantenimiento de infraestructuras, pistas y equipamientos (42,7%).

Teniendo en cuenta lo expuesto, el acuerdo de concesión de los Aeropuertos del Nordeste de Brasil está dentro del alcance de la CINIIF 12 *Acuerdos de Concesión de Servicios* y está previsto que en las cuentas anuales del Grupo del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2019 se refleje conforme al modelo del activo intangible. El principal impacto previsto en las citadas cuentas se corresponderá con el registro del activo intangible por el importe actualizado de los pagos previstos del canon fijo de 1.900 millones de BRL

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

señalados anteriormente (427,7 millones de euros) y el registro del Capital Social por el total de los 2.389 millones de BRL aportados (537,8 millones de euros).

- Por otro lado, el 7 de enero de 2019 en Asamblea General de Accionistas de la empresa participada Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A.P.I. de C.V. se aprobó la reducción del capital social en su parte variable por 60.000 miles de acciones, quedando establecido en un total de 1.608.400 miles de pesos mexicanos. Como consecuencia de esta operación el grupo ha reconocido una entrada de caja por 919 miles de euros, ha reducido la participación en la asociada en 917 miles de euros y ha registrado en patrimonio la diferencia como consecuencia de esta operación. Asimismo, el 14 de mayo de 2019 en Asamblea General de Accionistas de la empresa participada Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A.P.I. de C.V. se aprobó la reducción del capital social en su parte variable por 302.000 miles de acciones, quedando establecido en un total de 1.306.400 miles de pesos mexicanos. Como consecuencia de esta operación el grupo ha reconocido una entrada de caja por 4.716 miles de euros, ha reducido la participación en la asociada en 4.313 miles de euros y ha registrado en patrimonio la diferencia como consecuencia de esta operación. Estas operaciones no han generado cambios en el porcentaje de participación.

2.4 Comparación de la información

Durante el período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2019 no se han producido cambios en criterios contables significativos respecto a los criterios aplicados en el ejercicio 2018, con excepción de lo indicado en el punto 2.1 anterior relativo a la primera aplicación de la NIIF 16 con fecha 1 de enero de 2019. A efectos de comparación de la información, el Grupo ha optado por la transición retroactiva modificada contemplada en dicha norma por lo que no se ha reexpresado la información comparativa.

Las cifras en los estados financieros intermedios resumidos consolidados se expresan en miles de euros, salvo indicación en contrario.

2.5 Estacionalidad de las transacciones del Grupo

La actividad de los principales segmentos en términos de ingresos ordinarios del Grupo está sujeta a efectos estacionales, que se indican a continuación:

- Los ingresos aeronáuticos se ven afectados por el tráfico de pasajeros, cuyas mayores cifras se logran entre los meses de vacaciones y fechas festivas (Navidad, período estival, Semana Santa y festivos).
- Los ingresos por servicios comerciales también se ven afectados por el incremento en el tráfico de pasajeros y la mejor evolución de compras en las tiendas ubicadas en las terminales que suele producirse en la temporada de Navidad.

Asimismo, por aplicación de la CINIIF 21, el devengo anual del IBI y otros impuestos locales, por importe de 147 millones de euros (2018: 145 millones de euros), se recoge en su totalidad el 1 de enero, sin que haya surgido todavía la exigibilidad en el pago. Adicionalmente, los gastos del segmento aeropuertos están influenciados por las condiciones meteorológicas y, en particular, por las que existen en la temporada de invierno, lo que se traduce en la realización de planes de actuación para la prevención de contingencias invernales de hielo y nieve en aquellos aeropuertos con riesgo de sufrir estas condiciones climatológicas adversas.

3. Estimaciones y juicios contables

La preparación de los estados financieros intermedios resumidos consolidados bajo NIIF requiere la realización de asunciones y estimaciones que tienen un impacto sobre el importe reconocido de los activos, pasivos, ingresos, gastos y desgloses con ellos relacionados. Las estimaciones y las hipótesis realizadas se basan, entre otros, en la experiencia histórica, el asesoramiento de consultores expertos, y en previsiones y expectativas de sucesos futuros, considerados razonables bajo los hechos y circunstancias considerados a la fecha de balance. Los resultados reales podrían ser diferentes de los estimados.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Los juicios significativos hechos por la dirección en la aplicación de las políticas contables y las fuentes clave de incertidumbre en la estimación son los mismos que los descritos en las últimas Cuentas anuales consolidadas, excepto por los nuevos juicios y fuentes de incertidumbre relacionados con la aplicación de la NIIF 16, que han sido detallados en la Nota 2.1.

Estimación del valor razonable

La tabla que se muestra a continuación incluye un análisis de los instrumentos financieros que se valoran a valor razonable, clasificados por método de valoración. Se establece una jerarquía del valor razonable que clasifica en tres niveles los datos de entrada de técnicas de valoración utilizadas para medir el valor razonable, como sigue:

- Precios de cotización (no ajustados) en mercados activos para activos y pasivos idénticos (Nivel 1).
- Datos distintos a los precios de cotización incluidos dentro del nivel 1 que sean observables para el activo o el pasivo, tanto directamente (esto es, los precios), como indirectamente (esto es, derivados de los precios) (Nivel 2).
- Datos para el activo o el pasivo que no están basados en datos observables de mercado (esto es, datos no observables) (Nivel 3).

La siguiente tabla presenta los activos y pasivos del Grupo valorados a valor razonable a 30 de junio de 2019:

	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Saldo total
Activos				
Derivados (Nota 8)	-	4.983	-	4.983
Total activos	-	4.983	-	4.983
Pasivos				
Derivados (Nota 8)	-	147.818	-	147.818
Total pasivos	-	147.818	-	147.818

La siguiente tabla presenta los pasivos del Grupo valorados a valor razonable a 31 de diciembre de 2018:

	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Saldo total
Activos				
Derivados (Nota 8)	-	1.144	-	1.144
Total activos	-	1.144	-	1.144
Pasivos				
Derivados (Nota 8)	-	89.283	-	89.283
Total pasivos	-	89.283	-	89.283

No se han producido transferencias entre los instrumentos financieros de Nivel 1 y de Nivel 2 durante el período.

a) Instrumentos financieros en Nivel 1:

El valor razonable de los instrumentos financieros que se negocian en mercados activos se basa en los precios de cotización de mercado en la fecha de balance. Un mercado se considera activo cuando los precios de cotización están fácil y regularmente disponibles a través de una bolsa, de intermediarios financieros, de una institución sectorial, de un servicio de precios o de un organismo regulador, y esos precios reflejan transacciones de mercado actuales que se producen regularmente entre partes que actúan en condiciones de independencia mutua. El precio de cotización de mercado usado para los activos financieros mantenidos por el Grupo es el precio corriente comprador. Estos instrumentos se incluyen en el Nivel 1. No existen instrumentos financieros en el Nivel 1 en ninguna de las fechas.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

b) Instrumentos financieros en Nivel 2:

El valor razonable de los instrumentos financieros que no cotizan en un mercado activo (por ejemplo, derivados del mercado no oficial) se determina usando técnicas de valoración. Las técnicas de valoración maximizan el uso de datos observables de mercado que estén disponibles y se basan en la menor medida posible en estimaciones específicas de las entidades. Si todos los datos significativos requeridos para calcular el valor razonable de un instrumento son observables, el instrumento se incluye en el Nivel 2. Los instrumentos financieros que se incluyen en el Nivel 2 son los derivados de tipo de interés (*swaps*) para cubrir los préstamos a tipo variable y los contratos currency forward “NDF” descritos en la Nota 8.b., para cubrir el riesgo de tipo de cambio de las aportaciones de capital a la nueva Sociedad del Grupo ANB (ver Nota 2.3).

c) Instrumentos financieros en Nivel 3:

Si uno o más datos de los significativos no se basan en datos de mercado observables, el instrumento se incluye en el Nivel 3. No existen instrumentos financieros en el Nivel 3 en ninguna de las fechas.

Las técnicas específicas de valoración de instrumentos financieros incluyen:

- Precios de cotización de mercado o precios establecidos por intermediarios financieros para instrumentos similares.
- El valor razonable de permutas de tipo de interés se calcula como el valor actual de los flujos de efectivo futuros estimados basados en curvas de tipo de interés estimadas (ver Nota 8.b).
- Otras técnicas, como el análisis de los flujos de efectivos descontados, se usan para analizar el valor razonable del resto de instrumentos financieros.

4. Información financiera por segmentos

El Grupo venía desarrollando sus actividades de negocio a través de los siguientes segmentos: Aeropuertos, Servicios inmobiliarios e Internacional, de acuerdo con los criterios descritos en las últimas Cuentas anuales consolidadas de 2018. La información correspondiente a la nueva Sociedad del perímetro “Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A.” se incluyó dentro del segmento de Aeropuertos en dichas Cuentas, dado que sus ingresos ordinarios, su resultado y sus activos fueron significativamente inferiores al 10 % de los valores agregados del Grupo, al no haber tenido actividad durante dicho año.

Con fecha 15 de enero de 2019, se ha inaugurado el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM), habiendo comenzado el inicio de sus operaciones; con esta entrada en funcionamiento de AIRM, el Aeropuerto de Murcia San Javier queda destinado exclusivamente a la aviación militar. Tal y como se indicaba en las últimas Cuentas anuales consolidadas de 2018, el correspondiente acuerdo concesional se calificó como perteneciente al modelo de Activo Intangible de la CINIIF 12, considerándose la SCAIRM una única unidad generadora de efectivo en sí misma (ver Nota 2.8 de la Memoria de las citadas Cuentas Consolidadas). Por todo ello, se ha considerado conveniente informar del resultado de las operaciones de dicha Sociedad Concesionaria en un segmento diferenciado “SCAIRM”, que incluye ingresos y gastos por servicios de construcción por igual importe de 2,4 millones de euros, sin margen alguno por dichos servicios.

El Presidente y Consejero Delegado evalúa el rendimiento de los segmentos operativos en función del EBITDA (definido como el resultado de explotación antes del resultado financiero, del impuesto sobre las ganancias y de las amortizaciones, o *Earnings Before Interest, Tax, Depreciation and Amortization*). Durante los períodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2019 y de 2018, el EBITDA calculado de la manera explicada anteriormente, se ajustó por los deterioros y bajas de inmovilizado.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

La información financiera por segmentos a 30 de junio de 2019 es la siguiente (en miles de euros):

30 de junio de 2019	Aeropuertos		Servicios inmobiliarios	Sub-Total	SCAIRM	Internacional	Ajustes	Total consolidado
	Aeronáutico	Comercial						
Ingresos ordinarios- <i>Clientes externos</i>	1.330.947	571.433	35.693	1.938.073	7.858	128.426	(850)	2.073.507
<i>Intersegmentos</i>	1.330.865	571.433	35.693	1.937.991	7.858	127.658	-	2.073.507
Otros ingresos de explotación	82	-	-	82	-	768	(850)	0
Total Ingresos	22.333	4.886	607	27.826	35	100	(723)	27.238
Aprovisionamientos	1.353.280	576.319	36.300	1.965.899	7.893	128.526	(1.573)	2.100.745
Personal	(85.526)	-	-	(85.526)	(727)	0	672	(85.581)
Otros gastos de explotación	(175.878)	(22.275)	(5.302)	(203.455)	(2.176)	(23.411)	0	(229.042)
Amortizaciones	(412.740)	(102.587)	(14.334)	(529.661)	(7.072)	(57.127)	884	(592.976)
Deterioros y bajas de inmovilizado	(299.610)	(52.231)	(8.271)	(360.112)	(1.006)	(32.346)	-	(393.464)
Otros resultados	(3.991)	(554)	(148)	(4.693)	-	(6)	-	(4.699)
Total gastos	277	462	126	865	2	-	-	867
Resultado de explotación	(977.468)	(177.185)	(27.929)	(1.182.582)	(10.979)	(112.890)	1.556	(1.304.895)
Amortizaciones	375.812	399.134	8.371	783.317	(3.086)	15.636	(17)	795.850
EBITDA	299.610	52.231	8.271	360.112	1.006	32.346	-	393.464
Deterioros y bajas de inmovilizado	675.422	451.365	16.642	1.143.429	(2.080)	47.982	(17)	1.189.314
EBITDA ajustado	(3.991)	(554)	(148)	(4.693)	-	(6)	-	(4.699)
Resultado financiero	679.413	451.919	16.790	1.148.122	(2.080)	47.988	(17)	1.194.013
Resultado de entidades valoradas por el método de la participación	(34.346)	(9.825)	(922)	(45.093)	(776)	(21.149)	-	(67.018)
Resultado antes de impuestos	-	-	-	-	-	10.945	-	10.945
Total Activo a 30 de junio de 2019	341.466	389.309	7.449	738.224	(3.862)	5.432	(17)	739.777
Total Pasivo a 30 de junio de 2019				13.605.243	59.390	926.397	(278.028)	14.313.002
				8.204.501	52.610	666.692	(103.092)	8.820.711

En la información financiera por segmentos a 30 de junio de 2019 se han ajustado los costes de acuerdo con la Resolución del DORA de 27 de enero de 2017. De conformidad con dicho documento y con fines regulatorios, los costes de la actividad aeroportuaria deben reducirse anualmente en 38,5 millones de euros (incluyendo el Coste de capital al 6,98 %) con el siguiente desglose: Personal 1,6 millones de euros; Amortización 11,4 millones de euros; Otros Gastos de Explotación 12 millones de euros y Coste de Capital 13,5 millones de euros. Por tanto, se ha procedido a minorar en el semestre el coste de la actividad aeronáutica en 12,5 millones de euros en gastos de explotación por la citada reasignación de costes, traspasándose dichos gastos a los servicios sujetos a precio privado incluidos en la actividad "Comercial".

El Grupo ha realizado la aplicación inicial de la NIIF 16 con fecha del 1 de enero de 2019 lo que ha implicado el registro de *Activos por derecho de uso* y *Pasivos por arrendamiento* por importe de 49.437 miles de euros para registrar contratos que previamente se habían tratado como arrendamientos operativos (Nota 2.1). A 30 de junio de 2019, estos activos y pasivos se han asignado a los distintos segmentos del Grupo aplicando los criterios del sistema de contabilidad analítica descritos en la memoria consolidada de 2018.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

La información financiera por segmentos a 30 de junio de 2018 es la siguiente (en miles de euros):

30 de junio de 2018	Aeropuertos		Servicios inmobiliarios	Sub-Total	Internacional	Ajustes	Total consolidado
	Aeronáutico	Comercial					
Ingresos ordinarios-	1.273.801	519.139	33.208	1.826.148	111.472	(1.286)	1.936.334
<i>Clientes externos</i>	1.273.754	519.139	33.208	1.826.101	110.233	-	1.936.334
<i>Intersegmentos</i>	47	-	-	47	1.239	(1.286)	-
Otros ingresos de explotación	24.326	3.882	571	28.779	98	101	28.978
Total Ingresos	1.298.127	523.021	33.779	1.854.927	111.570	(1.185)	1.965.312
Aprovisionamientos	(87.844)	-	-	(87.844)	-	1.110	(86.734)
Personal	(162.256)	(18.587)	(4.508)	(185.351)	(25.034)	-	(210.385)
Otros gastos de explotación	(380.003)	(93.667)	(14.403)	(488.073)	(50.682)	47	(538.708)
Amortizaciones	(313.807)	(53.423)	(8.245)	(375.475)	(26.076)	-	(401.551)
Deterioros y bajas de inmovilizado	(3.896)	(372)	(145)	(4.413)	(40)	-	(4.453)
Otros resultados	270	1.155	8	1.433	-	-	1.433
Total gastos	(947.536)	(164.894)	(27.293)	(1.139.723)	(101.832)	1.157	(1.240.398)
Resultado de explotación	350.591	358.127	6.486	715.204	9.738	(28)	724.914
Amortizaciones	313.807	53.423	8.245	375.475	26.076	-	401.551
EBITDA	664.398	411.550	14.731	1.090.679	35.814	(28)	1.126.465
Deterioros y bajas de inmovilizado	(3.896)	(372)	(145)	(4.413)	(40)	-	(4.453)
EBITDA ajustado	668.294	411.922	14.876	1.095.092	35.854	(28)	1.130.918
Resultado financiero	(43.292)	(5.220)	(1.229)	(49.741)	(8.716)	-	(58.457)
Resultado de entidades valoradas por el método de la participación	-	-	-	-	8.636	-	8.636
Resultado antes de impuestos	307.299	352.907	5.257	665.463	9.658	(28)	675.093
Total Activo a 30 de junio de 2018				14.060.978	907.567	(275.438)	14.693.107
Total Pasivo a 30 de junio de 2018				8.920.939	654.583	(104.436)	9.471.086

En la información financiera por segmentos a 30 de junio de 2018 se ajustaron los costes de acuerdo con la Resolución del DORA de 27 de enero de 2017. De conformidad con dicho documento y con fines regulatorios, los costes de la actividad aeroportuaria deben reducirse anualmente en 38,8 millones de euros (incluyendo el Coste de capital al 6,98 %) con el siguiente desglose: Personal 1,6 millones de euros; Amortización 11,7 millones de euros; Otros Gastos de Explotación 11,7 millones de euros y Coste de Capital 13,8 millones de euros. Por tanto, se procedió a minorar en el semestre el coste de la actividad aeronáutica en 12,5 millones de euros en gastos de explotación por la citada reasignación de costes, traspasándose dichos gastos a los servicios sujetos a precio privado incluidos en la actividad "Comercial".

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

La conciliación del EBITDA y el EBITDA ajustado con el Resultado del período para los períodos de seis meses terminados a 30 de junio de 2019 y 30 de junio 2018 es la siguiente:

Concepto	30 de junio de 2019	30 de junio de 2018
Total EBITDA ajustado	1.194.013	1.130.918
Deterioros y bajas de inmovilizado	(4.699)	(4.453)
Total EBITDA segmentos	1.189.314	1.126.465
Amortización del inmovilizado	(393.464)	(401.551)
Resultado de explotación	795.850	724.914
Gastos financieros – netos	(67.018)	(58.457)
Participación en el resultado de asociadas	10.945	8.636
Impuesto sobre las ganancias	(180.699)	(162.822)
Resultado del periodo	559.078	512.271
Resultado atribuible a socios externos	87	(2.227)
Resultado del periodo atribuible al accionista de la dominante	558.991	514.498

Como consecuencia de la entrada en vigor de la NIIF 16 se han reconocido gastos financieros y de amortización en lugar de gastos de arrendamiento. Durante el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2019, el Grupo ha reconocido 3.192 miles de euros de gasto por amortización de los *Activos por derecho de uso* y 976 miles de euros de gasto financiero devengados por el *Pasivo por arrendamiento* asociado a estos contratos, minorando el gasto por arrendamiento en 3.652 miles de euros.

Adicionalmente, dado que la nueva norma deroga también la SIC-15 “Arrendamientos Operativos—Incentivos” (Nota 2.1), la Cuenta de resultados del primer semestre de 2019 del negocio comercial incluye 5.926 miles de euros de ingresos comerciales por tiendas libres de impuestos que no hubieran aparecido como tales en caso de vigencia de la NIC 17 y la SIC-15. Tales ingresos se ven compensados por un aumento de gastos financieros en la misma cantidad, no produciéndose, por tanto, impacto en el resultado neto del período por esta causa.

En consecuencia, el impacto total en la Cuenta de Resultados del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2019 derivado de todos los hechos anteriores es positivo en 516 miles de euros, en tanto que el EBITDA y EBITDA ajustado aumenta en 9.578 miles de euros.

La adopción de la NIIF 16 ha supuesto que el importe de las ganancias por acción haya aumentado en 0,00344 euros para el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2019.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

5. Ingresos

Las operaciones del Grupo y sus fuentes de ingresos son las descritas en sus últimas Cuentas anuales consolidadas.

A. Desglose de ingresos

El desglose de los ingresos ordinarios del Subtotal incluido en la Información financiera por segmentos (sin tener en cuenta el segmento Internacional, SCAIRM y los Ajustes) por tipología de servicios prestados es como sigue:

	30 de junio de 2019	30 de junio de 2018
Servicios Aeroportuarios	1.330.947	1.273.801
Prestaciones Patrimoniales	1.294.399	1.235.632
Aterrizajes	351.249	339.688
Estacionamientos	21.825	17.902
Pasajeros	597.092	564.261
Pasarelas telescópicas	48.337	51.719
Seguridad	203.371	194.901
<i>Handling</i>	51.174	46.365
Carburante	15.652	15.746
Servicio de comida a bordo	5.699	5.050
Resto servicios aeroportuarios ⁽¹⁾	36.548	38.169
Servicios Comerciales	571.433	519.139
Arrendamientos	17.163	16.696
Tiendas	52.877	48.264
Tiendas libres de impuestos	157.197	142.609
Restauración	97.169	87.858
Alquiler de vehículos	70.252	68.543
Aparcamiento	76.444	67.977
Publicidad	16.108	15.173
Servicios VIP ⁽²⁾	36.574	29.648
Resto ingresos comerciales ⁽³⁾	47.649	42.371
Servicios inmobiliarios	35.693	33.208
Arrendamientos	6.867	6.060
Terrenos	12.060	12.464
Almacenes y hangares	3.960	4.343
Centros logísticos de carga	8.605	7.237
Explotaciones Inmobiliarias	4.201	3.104
Total Importe Neto de la Cifra de Negocio	1.938.073	1.826.148

1) Incluye Mostradores, Utilización de pasarelas 400 Hz, Servicio Contraincendios, Consignas, y Otros Ingresos.

2) Incluye alquiler de salas VIP, paquetes VIP, resto de salas, *fast-track* y *fast-lane*.

3) Incluye Explotaciones Comerciales (Servicios bancarios, Máquinas de plastificado de equipajes, Telecomunicaciones, Máquinas *venta automática*, etc.), Suministros Comerciales y Filmaciones y Grabaciones.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

En aplicación de lo dispuesto en el artículo 34 de la Ley 18/2014 de 15 de octubre, tras la celebración del correspondiente proceso de consulta, con fecha 27 de enero de 2017, el Consejo de Ministros aprobó el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) para el período 2017-2021, en el que se establecen las condiciones mínimas de servicio que prevalecerán en los aeropuertos de la red de Aena en el próximo quinquenio, proporcionando un marco de regulación predecible a medio plazo que posibilitará la mejora de los niveles de eficiencia y competitividad de las operaciones aeroportuarias. En este sentido, y en relación con las tarifas aeroportuarias, el citado documento estableció una reducción del 2,22 % anual en el Ingreso Máximo Anual por Pasajero (IMAP) para dicho periodo, que entró en vigor el 1 de marzo de 2017, afectando a los meses de enero y febrero de 2018.

Igualmente, en aplicación del Documento citado, con fecha 1 de marzo de 2018 entró en vigor la reducción, sobre las tarifas en ese momento vigentes, del 2,22 % de las tarifas aeroportuarias.

Con fecha 1 de marzo de 2019 han entrado en vigor las tarifas aeroportuarias de 2019, basadas en la congelación del ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) de 2019 respecto al ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) de 2018. Dicha congelación es consecuencia de los ajustes que la regulación establece en relación al incentivo por el desempeño de los niveles de calidad, la ejecución de inversiones y por el factor de cumplimiento al 100 % del ingreso máximo anual por pasajero ajustado (IMAAJ), correspondientes al cierre de 2017.

Por otra parte, cabe señalar que el 10 de abril de 2019 ha sido publicado el Real Decreto 162/2019 de 22 de marzo, que desarrolla el mecanismo de cálculo del índice P de actualización de las tarifas aeroportuarias. El índice P contempla las variaciones anuales del precio de inputs fuera del control de operador, pero que afectan a su actividad, conforme a los principios de eficiencia económica y buena gestión empresarial. El valor del índice P no se concreta en el DORA puesto que su cuantía se determina anualmente durante el proceso de establecimiento de las tarifas aeroportuarias para el siguiente año. El real decreto citado establece el mecanismo de cálculo del índice P mediante una fórmula que depende de unos índices específicos aplicables para la revisión de los costes del gestor aeroportuario y que se definen en su texto, así como el procedimiento para la determinación de su valor anual.

Desde el 1 de abril de 2018, Aena, S.M.E., S.A. mantiene el actual esquema de incentivos comerciales para el período DORA 2017-2021, centrado en la apertura de nuevas rutas, el crecimiento de pasajeros de largo radio, incentivar el tráfico en los aeropuertos con menor volumen de pasajeros y reducir la estacionalidad de los aeropuertos con una fuerte componente estacional.

Una parte importante (44,1 %) de los ingresos por servicios aeroportuarios a 30 de junio de 2019 se concentra en tres clientes, con cifras de ingresos de 210,4 millones de euros, 198,4 millones de euros y 178 millones de euros, respectivamente (30 de junio de 2018: 201 millones de euros, 184,1 millones de euros y 169,4 millones de euros, respectivamente, un 43,5 % de la cifra de ingresos por servicios aeroportuarios).

B. Información geográfica

El Grupo desarrolla sus operaciones en España, excepto por el segmento de Internacional que mantiene sus inversiones principales en Reino Unido, México y Colombia. A 30 de junio de 2019 y de 2018, los ingresos ordinarios procedentes de clientes externos se distribuyen geográficamente de la siguiente manera (datos en miles de euros):

<i>País</i>	30 de junio de 2019	30 de junio de 2018
España	1.946.552	1.826.513
Reino Unido	122.131	106.289
Estados Unidos	28	-
Luxemburgo	284	-
Colombia	734	625
México	3.778	2.907
TOTAL	2.073.507	1.936.334

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

6. Inmovilizado material

Adiciones y bajas

Durante el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2019, las adiciones en inmovilizado material del Grupo han ascendido a 243.998 miles de euros (30 de junio de 2018: 210.890 miles de euros). Tales adiciones incluyen capitalización de intereses por importe de 393 miles de euros (30 de junio de 2018: 337 miles de euros). Las principales adiciones que se han registrado durante el primer semestre de 2019 se detallan a continuación:

Se han adquirido nuevos equipamientos para la adecuación de los sistemas de control y vigilancia de varios aeropuertos de la red, algunos de los cuales ya están en funcionamiento. En cuanto a las actuaciones en curso destacan los trabajos relacionados con la regeneración de la pista 32R-14L del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid Barajas, las actuaciones relacionadas con el plan de aislamiento acústico del aeropuerto de Bilbao, la ampliación del edificio terminal del aeropuerto y de las calles de rodaje de London Luton, y el nuevo solado del edificio terminal del aeropuerto de Palma de Mallorca.

Las actuaciones puestas en servicio más importantes han sido las desarrolladas en el aeropuerto de Palma de Mallorca relativas a la ampliación del anillo de climatización de los módulos C y D, el incremento de la capacidad punta del SATE y nuevas funcionalidades en la facturación del dique sur; en el aeropuerto de Barcelona El Prat las relacionadas con la nuevas cabinas de la central eléctrica; y en el aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid Barajas, el balizamiento de calles de rodaje.

Activos de inmovilizado material con un coste de adquisición de 178.418 miles de euros fueron dados de baja durante el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2019 (período de seis meses terminado el 30 de junio de 2018: 108.433 miles de euros), produciendo unos resultados por baja de inmovilizado material de 4.801 miles de euros (período de seis meses terminado el 30 de junio de 2018: 4.364 miles de euros). Las bajas más representativas están relacionadas con el cese de actividad en el aeropuerto de Murcia San Javier al entrar en funcionamiento el aeropuerto de Murcia-Corvera, que se refieren a activos que se encontraban completamente deteriorados a 31 de diciembre de 2018 (ver Nota 36 de la memoria de las cuentas anuales consolidadas del Grupo del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2018). Adicionalmente destacan las bajas en relación con reversiones de provisiones dotadas en su día con cargo al inmovilizado por contenciosos expropiatorios, al haberse producido sentencias favorables para Aena (ver Nota 11); y también se han producido bajas por reposición de diversas instalaciones y equipamiento de varios aeropuertos de la red.

Por último, durante el período activos de inmovilizado material con un coste de adquisición de 577 miles de euros fueron traspasados a inversiones inmobiliarias (período de seis meses terminado el 30 de junio de 2018: 1.592 miles de euros).

Deterioro de valor de inmovilizado material

A 31 de diciembre de 2018 la dirección del Grupo revisó los resultados de 2018 para evaluar si existían cambios significativos que pudieran llevar al deterioro de los activos intangibles, inmovilizado material e inversiones inmobiliarias, concluyendo que no existían indicios de deterioro. No obstante, de acuerdo con el procedimiento descrito en la Nota 2.8 de las últimas cuentas anuales consolidadas, y para la red de aeropuertos que constituye el segmento de Aeropuertos descrito también en dicha Nota, el Grupo efectuó el *test* de deterioro con las premisas y variables descritas en dichas Cuentas anuales consolidadas, no identificando impactos en los estados financieros consolidados a 31 de diciembre de 2018, inclusive después de aplicar sensibilidades sobre las variables utilizadas.

A 30 de junio de 2019, el Grupo no ha realizado el *test* de deterioro, sino que ha revisado los resultados del primer semestre y ha evaluado si hay cambios significativos que pudiesen indicar la existencia de indicios de deterioro del valor de los activos intangibles, inmovilizado material e inversiones inmobiliarias. En este sentido, durante los primeros seis meses del año se ha experimentado una mejora en la evolución del tráfico de pasajeros (+ 5,9 %) y de operaciones (+3,8 %) respecto del mismo período del ejercicio anterior. Los ingresos totales de Aena han aumentado un 6,9 % respecto a 2018, alcanzando el EBITDA los 1.189,3 millones de euros (+5,6 %). Tales incrementos superan a los que se contemplaron en el escenario considerado en el *test* de deterioro realizado al cierre de 2018. Todo ello ha tenido un impacto positivo en los resultados de los primeros seis meses de 2019.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

7. Activos intangibles

Las adiciones durante el período han ascendido a 14.108 miles de euros. La principal adición del primer semestre del ejercicio 2019 corresponde a la adquisición de diversas aplicaciones de gestión aeroportuaria.

Activos intangibles con un coste de adquisición de 1.547 miles de euros fueron dados de baja durante el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2019 (período de seis meses terminado el 30 de junio de 2018: 2.295 miles de euros), sin producir resultados (período de seis meses terminado el 30 de junio de 2018: - 1 miles de euros).

A 30 de junio de 2019 se ha activado un total de 24 miles de euros (30 de junio de 2018: 24 miles de euros) de gastos financieros asociados al inmovilizado intangible.

8. Instrumentos financieros

a) Instrumentos financieros por categoría

	30 de junio de 2019			
	A coste amortizado	Coberturas	Activos a valor razonable con cambios en resultados	Total
Activos en balance				
Instrumentos financieros derivados (Nota 3)	-	4.983	-	4.983
Otros activos financieros	77.493	-	347	77.840
Clientes y otras cuentas a cobrar (excluyendo pagos anticipados y activos no financieros)	502.915	-	-	502.915
Efectivo y equivalentes al efectivo	176.040	-	-	176.040
Total	756.448	4.983	347	761.778

	30 de junio de 2019			
	A coste amortizado	Coberturas	Pasivos a valor razonable con cambios en resultados	Total
Pasivos en balance				
Deuda financiera (excluidos los pasivos por arrendamiento) (Nota 10)	7.016.093	-	-	7.016.093
Pasivos por arrendamiento (Nota 10)	65.792	-	-	65.792
Derivados de cobertura (Nota 3)	-	147.818	-	147.818
Proveedores y otras cuentas a pagar (excluyendo pasivos no financieros)	387.740	-	-	387.740
Total	7.469.625	147.818	-	7.617.443

	31 de diciembre de 2018			
	A coste amortizado	Coberturas	Activos a valor razonable con cambios en resultados	Total
Activos en balance				
Activos financieros disponibles para la venta	-	-	347	347
Derivados de cobertura (Nota 3)	-	1.144	-	1.144
Clientes y otras cuentas a cobrar (excluyendo pagos anticipados y activos no financieros)	433.646	-	-	433.646
Otros activos financieros	72.507	-	-	72.507
Efectivo y equivalentes al efectivo	651.380	-	-	651.380
Total	1.157.533	1.144	347	1.159.024

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

	31 de diciembre de 2018(*)			Total
	A coste amortizado	Coberturas	Activos a valor razonable con cambios en resultados	
Pasivos en balance				
Deuda financiera (excluidos los pasivos por arrendamiento financiero) (Nota 10)	7.285.301	-	-	7.285.301
Pasivos por arrendamiento financiero (Nota 10)	20.205	-	-	20.205
Derivados de cobertura (Nota 3)		89.283	-	89.283
Proveedores y otras cuentas a pagar (excluyendo pasivos no financieros)	465.686	-	-	465.686
Total	7.771.192	89.283	-	7.860.475

(*) El Grupo ha realizado la aplicación inicial de la NIIF 16 con fecha el 1 de enero de 2019 optando por la transición retroactiva modificada contemplada en dicha norma por lo que no se ha reexpresado la información comparativa.

b) Medición de los valores razonables

Los únicos instrumentos financieros que son objeto de medición a valor razonable en el estado de situación financiera son los instrumentos financieros derivados siguientes:

	30 de junio de 2019		31 de diciembre de 2018	
	Activos	Pasivos	Activos	Pasivos
Contratos <i>currency forward</i> – Cobertura de valor razonable	4.983	-	-	-
Permutas tipo de interés - coberturas flujos efectivo Aena	-	147.818	-	89.283
Permutas tipo de interés - coberturas flujos efectivo LLAH III	-	-	1.144	-
Total	4.983	147.818	1.144	89.283
Parte corriente	4.983	34.143	-	32.740
Parte no corriente	-	113.675	1.144	56.543

El desglose de los instrumentos financieros derivados existente a 30 de junio de 2019 y 31 de diciembre de 2018 es el que se muestra en el cuadro anterior.

Durante los períodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2019 y 30 de junio de 2018 los derivados de cobertura cumplen con los requisitos necesarios para aplicar contabilidad de coberturas.

Contratos *currency forward*

Los contratos *currency forward* “NDF” son utilizados como cobertura de valor razonable del riesgo de tipo de cambio de la moneda extranjera de un compromiso en firme de adquisición de un negocio en determinados países. El Grupo ha adquirido el compromiso en firme de aportar 488.894.033 BRL (reales brasileños), en la fecha del 18 de julio de 2019, así como de aportar 1.900.000.000 BRL el día 26 de agosto de 2019 como consecuencia de su oferta económica ganadora en el concurso del grupo de aeropuertos del Nordeste de Brasil convocado por el gobierno brasileño (ver Nota 2.3). El proyecto contempla la creación de una sociedad concesionaria en Brasil, a la que se aportaría por Aena Desarrollo Internacional (ADI) como fondos propios la cuantía total de la citada oferta económica.

Como consecuencia de que el compromiso en firme citado está denominado en Reales brasileños (BRL), surge una exposición al riesgo de tipo de cambio EUR/BRL. La estrategia de cobertura establecida por el Grupo en esta operación se basa en la contratación de dos contratos *currency forward* “NDF”, con la entidad financiera SOCIÉTÉ GENERALE/PARIS para asegurar un tipo de cambio de 4,4425 BRL/EUR (lo que produce, aplicado a la cantidad de 2.388.894.033 BRL, la cantidad de 537.736.417 EUR), y que coinciden en todos sus términos económicos esenciales con dichos compromisos en firme:

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- Importe del compromiso en firme (en Euros) comparado con el importe notional de la pata EUR del instrumento de cobertura.
- Fecha esperada de vencimiento del compromiso en firme comparado con la fecha de vencimiento del instrumento de cobertura.
- Tipo de cambio EUR/BRL usado para determinar el valor razonable de a) el instrumento de cobertura y b) el compromiso cubierto.

Dada la situación de coincidencia en muchos de los términos críticos, se espera que la cobertura produzca una alta eficacia. Las únicas fuentes potenciales de ineficacia procederían del cambio de valor de los derivados contratados ante cambios en el riesgo de crédito de las contrapartes del contrato (que se consideran insignificantes dado el elevado rating de las dos partes contratantes y el muy corto plazo de las operaciones) y de la diferencia con el tipo fijo derivado hipotético (ya que los derivados contratados son *off market* (proviene de una reestructuración de derivados cuyo coste modifica su tipo fijo)).

El valor razonable del compromiso en firme (que al inicio de la cobertura, al tipo spot del 28 de mayo de 2019 - 4,4950 BRL/EUR - en que se contrataron los derivados, ascendía a 531.455.847 EUR) ha aumentado en 15.944 miles de euros hasta la fecha de cierre de estos estados financieros intermedios (tipo spot de 4,3641 BRL/EUR), lo que ha dado lugar a la contabilización de un pasivo por ese importe que figura en el epígrafe “Proveedores y otras cuentas a pagar”, con cargo a “Gastos financieros”. Por otra parte, el valor razonable de los derivados mencionados a dicha fecha de cierre ascendía a los 4.983 miles de euros señalados, que han compensado dicho efecto hasta un impacto neto negativo de 10.961 miles de euros, y que figura como gastos financieros en la cuenta de resultados intermedia resumida consolidada adjunta.

No obstante lo anterior, y con independencia de cómo evolucionen los tipos de cambio EUR/BRL a lo largo de la vida de los derivados contratados, el impacto final en la Cuenta de Resultados, una vez se ejecuten los compromisos en firme adquiridos y se cancelen dichos derivados, ascenderá a 6.280 miles de euros, que resultan de la diferencia entre el valor del compromiso en firme al inicio de la cobertura (los 531.455.847 EUR mencionados previamente) y los 537.736.417 EUR de importe asegurado a través de la contratación de los derivados.

Contratos de permutas de tipo de interés

Los contratos de permutas de tipo de interés son utilizados como cobertura de flujos de efectivo para reducir la exposición a las variaciones en el Euríbor. El valor razonable de las permutas financieras de intereses se ha obtenido actualizando los flujos netos de caja esperados durante el período contractual, utilizando en cada momento de valoración los factores de descuento obtenidos de la curva cupón cero. Para estimar los flujos de caja variables se utilizan los tipos *forward* o tipos implícitos obtenidos a partir de los tipos de interés cupón cero existentes en el mercado en el momento de realizar la valoración de la permuta de intereses. El valor razonable así obtenido se ajusta por el riesgo de crédito, entendiendo por riesgo de crédito tanto el riesgo de crédito de la contraparte como el riesgo de crédito propio cuando sea necesario. Con el objetivo de cuantificar el riesgo de crédito de un agente financiero existen tres metodologías comúnmente aceptadas en el mercado, que se aplican por el orden de prioridad siguiente: 1) Siempre y cuando existan *Credit Default Swap* (CDS) cotizados en mercado, el riesgo de crédito se cuantifica en función de su cotización en mercado. 2) Siempre y cuando existan emisiones de deuda aceptadas a cotización en los diferentes mercados financieros, la cuantificación del riesgo de crédito se puede obtener como el diferencial entre la tasa interna de retorno (*yield*) de los bonos y la tasa libre de riesgo. 3) Si no es posible obtener la cuantificación del riesgo siguiendo las dos metodologías anteriores, es generalmente aceptado el uso de comparables, es decir, tomar como referencia compañías o bonos de compañías del mismo sector que la que se desea analizar. Para mayor detalle respecto a este tipo de contratos, ver nota 12 de la memoria de las Cuentas anuales consolidadas del Grupo a 31 de diciembre de 2018.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

d) Concentración del riesgo de crédito

El Grupo ha determinado que la aplicación de los requerimientos de deterioro de la NIIF 9 a los activos financieros existentes ha producido la siguiente variación en la provisión por deterioro durante el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2019 y el 30 de junio de 2018:

	<i>Clientes y otras cuentas a cobrar</i>	<i>Otros activos financieros y tesorería</i>	<i>Total</i>
Saldo de la provisión por deterioro a 1 de enero de 2019	108.071	1.847	109.918
Variación de la provisión durante el primer semestre de 2019:			
Gasto/(Ingreso) por deterioro de clientes y otras cuentas a cobrar	2.446	-	2.446
Gasto/(Ingreso) por deterioro de otros activos financieros	-	(810)	(810)
Efectivo y equivalentes al efectivo	-	(5)	(5)
Saldo de la provisión por deterioro a 30 de junio de 2019	110.517	1.032	111.549

	<i>Clientes y otras cuentas a cobrar</i>	<i>Otros activos financieros y tesorería</i>	<i>Total</i>
Saldo de la provisión por deterioro a 1 de enero de 2018	115.902	1.618	117.520
Variación de la provisión durante el primer semestre de 2018:			
Gasto/(Ingreso) por deterioro de clientes y otras cuentas a cobrar	(13.434)	-	(13.434)
Gasto/(Ingreso) por deterioro de otros activos financieros	-	(1.125)	(1.125)
Efectivo y equivalentes al efectivo	-	(12)	(12)
Saldo de la provisión por deterioro a 30 de junio de 2018	102.468	481	102.949

9. Capital social, reserva legal y reserva de capitalización

Según la información disponible en CNMV, a 30 de junio de 2019 las participaciones superiores al 10% son las siguientes:

ENAIRE	51,00 %
--------	---------

Tras la aprobación por la Junta General de Accionistas, en su reunión celebrada el 9 de abril de 2019, de la propuesta de distribución del resultado del ejercicio 2018 efectuada por el Consejo de Administración, durante el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2019 se ha pagado el dividendo propuesto de 1.039.500 miles de euros (período de seis meses terminado el 30 de junio de 2018: 975.000 miles de euros).

La reserva legal ha sido dotada de conformidad con el artículo 274 del Texto Refundido de la Ley de Sociedades de Capital, que establece que, en todo caso, una cifra igual al 10 por 100 del beneficio del ejercicio se destinará a ésta hasta que alcance, al menos, el 20 por 100 del capital social. A 30 de junio de 2019, esta reserva se encuentra dotada por el mínimo legal. No puede ser distribuida y si es usada para compensar pérdidas, en el caso de que no existan otras reservas disponibles suficientes para tal fin, debe ser repuesta con beneficios futuros.

Igualmente, tras dicha aprobación, la Sociedad dota en 2019, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 25 de la Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del Impuesto sobre Sociedades, una reserva de capitalización por importe de 20.089 miles de euros (en 2018, 43.060 miles de euros), resultado de la aplicación de la reducción fijada en el citado artículo a la liquidación del Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2018, con el compromiso de mantener tanto la reserva indisponible dotada por este concepto como el incremento de fondos propios utilizado como base de esta reducción durante los próximos 5 años.

A 30 de junio de 2019 no existen ampliaciones de capital en curso, ni autorizaciones para operar con acciones propias.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

10. Deuda financiera

Los componentes de la deuda financiera a 30 de junio de 2019 y a 31 de diciembre de 2018 son los siguientes:

	30 de junio de 2019	31 de diciembre de 2018 (*)
No corriente		
Préstamos con ENAIRE	4.976.416	5.338.222
Préstamos con entidades de crédito Aena	649.925	649.913
Préstamos con entidades de crédito LLAH III	382.413	344.019
Préstamos con accionistas LLAH III	51.736	51.854
Pasivos por arrendamiento Aena (Nota 2.1)	23.110	10.697
Pasivos por arrendamiento LLAH III (Nota 2.1)	33.533	7.262
Entidad Pública Acreedora por Concesión SCAIRM	48.363	47.590
Otros pasivos financieros	151.151	123.521
	6.316.647	6.573.078
Corriente		
Préstamos con ENAIRE	647.374	647.654
Intereses devengados préstamo con ent. cdto Aena	435	1.841
Préstamos con entidades de crédito Aena	75.000	-
Préstamos con entidades de crédito LLAH III	3.356	51.419
Préstamos con accionistas LLAH III	397	398
Pasivos por arrendamiento Aena (Nota 2.1)	4.924	1.655
Pasivos por arrendamiento LLAHIII (Nota 2.1)	4.225	591
Otros pasivos financieros	29.527	28.870
	765.238	732.428
Total corriente y no corriente	7.081.885	7.305.506

(*) El Grupo ha realizado la aplicación inicial de la NIIF 16 con fecha el 1 de enero de 2019 optando por la transición retroactiva modificada contemplada en dicha norma por lo que no se ha reexpresado la información comparativa.

Los valores contables y los valores razonables de los recursos ajenos no corrientes son los siguientes:

	Importe en libros		Valor razonable	
	30 de junio de 2019	31 diciembre de 2018 (*)	30 de junio de 2019	31 diciembre de 2018
Préstamo con ENAIRE	4.976.416	5.338.222	5.145.371	5.347.229
Préstamos con entidades de crédito Aena	649.925	649.913	662.830	652.836
Préstamos con ent. crédito LLAH III	382.413	344.019	370.978	325.510
Préstamos con accionistas LLAH III	51.736	51.854	61.175	63.899
Pasivos por arrendamiento Aena	23.110	10.697	23.110	10.697
Pasivos por arrendamiento LLAH III	33.533	7.262	33.533	7.262
Ent. Pública acreed- por concesión SCAIRM	48.363	47.590	48.363	47.590
Otros pasivos financieros	151.151	123.521	151.150	123.521
Total	6.316.647	6.573.078	6.496.510	6.578.544

(*) El Grupo ha realizado la aplicación inicial de la NIIF 16 con fecha el 1 de enero de 2019 optando por la transición retroactiva modificada contemplada en dicha norma por lo que no se ha re-expresado la información comparativa.

El valor razonable de los recursos ajenos corrientes es igual a su valor en libros, ya que el impacto de aplicar el descuento no es significativo. Los valores razonables para la deuda con un plazo superior a un año se basan en los flujos de efectivo descontados a los tipos libre de riesgo (curva OIS) más un spread igual al CDS de AENA modelizado (56 bps) (2018: flujos de efectivo descontados a los tipos libre de riesgo (curva OIS) más un spread igual al CDS de AENA modelizado (81 bps), y están en el Nivel 2 de la jerarquía de valor razonable.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

La conciliación entre los saldos iniciales y finales en el estado de situación financiera de los componentes de la Deuda financiera es la siguiente:

	Flujos de efectivo				Ajustes saldo apertura por entrada en vigor NIIF16 (Nota 2.1 b)	Trasposos corto/largo plazo	Devengo intereses	Diferencias de cambio	30 de junio de 2019
	31 de diciembre de 2018 (*)	Actividades financiación Cobros	Actividades financiación Pagos	Actividades explotación Pagos intereses					
No corriente									
Préstamo con ENAIRE	5.338.222	-	-	-	-	(362.145)	339	-	4.976.416
Préstamos con ent. crédito Aena	649.913	-	-	-	-	-	12	-	649.925
Préstamos con ent. crédito Luton	344.019	-	-	-	-	40.063	135	(1.804)	382.413
Préstamos con accionistas LLAH III	51.854	-	-	-	-	-	-	(118)	51.736
Pasivos por arrendamientos Aena	10.697	-	-	-	14.909	(2.496)	-	-	23.110
Pasivos por arrendamientos LAHIII	7.262	-	-	-	29.227	(2.948)	-	(8)	33.533
Ent. Pública acreedora por concesión SCAIRM	47.590	-	-	-	-	-	773	-	48.363
Otros pasivos financieros	123.521	37.598	(11.048)	-	-	(16)	1.096	-	151.151
Total no corriente	6.573.078	37.598	(11.048)	-	44.136	(327.542)	2.355	(1.930)	6.316.647
Corriente									
Préstamos con ENAIRE	647.654	-	(362.320)	(22.020)	-	362.145	21.915	-	647.374
Intereses devengados deudas ent.cdto. Aena	1.841	-	-	(3.723)	-	-	2.317	-	435
Préstamos con entidades de crédito Aena	-	75.000	-	-	-	-	-	-	75.000
Préstamos con entidades de crédito LLAH III	51.419	-	(9.157)	(6.252)	-	(40.063)	6.268	1.141	3.356
Préstamos con accionistas LLAH III	398	-	-	(2.122)	-	-	2.106	15	397
Pasivos por arrendamiento Aena	1.655	-	(2.449)	(327)	3.222	2.496	327	-	4.924
Pasivos por arrendamiento LLAH III	591	-	(1.348)	(1.052)	2.079	2.948	1.052	(45)	4.225
Otros pasivos financieros	28.870	693	(52)	-	-	16	-	-	29.527
Total corriente	732.428	75.693	(375.326)	(35.496)	5.301	327.542	33.985	1.111	765.238
Total Deuda Financiera	7.305.506	113.291	(386.374)	(35.496)	49.437	-	36.340	(819)	7.081.885

(*) El Grupo ha realizado la aplicación inicial de la NIIF 16 con fecha el 1 de enero de 2019 optando por la transición retroactiva modificada contemplada en dicha norma por lo que no se ha re-expresado la información comparativa.

Deuda financiera con matriz

	30 de junio de 2019	31 de diciembre de 2018
No corriente		
Préstamo de Aena, S.M.E., S.A. con ENAIRE	4.980.013	5.342.187
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(3.597)	(3.965)
Subtotal deuda a largo plazo de Aena, S.M.E., S.A. con ENAIRE	4.976.416	5.338.222
Corriente		
Préstamo de Aena, S.M.E.,S.A. con ENAIRE	633.305	633.159
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(387)	(401)
Intereses devengados por préstamos con ENAIRE	14.456	14.896
Subtotal Préstamos con partes relacionadas	647.374	647.654
Total	5.623.790	5.985.876

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

La conciliación entre los saldos iniciales y finales en el estado de situación financiera de los componentes de la Deuda financiera con matriz es la siguiente:

	31 de diciembre de 2018	Flujos de efectivo			Traspasos corto/largo plazo	Devengo intereses	30 de junio de 2019
		Actividades financiación Cobros	Actividades financiación Pagos	Actividades explotación Pagos intereses			
No corriente							
Préstamo de Aena S.M.E., S.A. con ENAIRE	5.342.187	-	-	-	(362.174)	-	4.980.013
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(3.965)	-	-	-	29	339	(3.597)
Subtotal deuda a largo plazo de Aena S.M.E., S.A. con ENAIRE	5.338.222	-	-	-	(362.145)	339	4.976.416
Corriente							
Préstamo con ENAIRE	633.159	-	(362.320)	-	362.174	292	633.305
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(401)	-	-	-	(29)	43	(387)
Intereses devengados por préstamos con ENAIRE	14.896	-	-	(22.020)	-	21.580	14.456
Subtotal deuda a corto plazo de Aena S.M.E., S.A. con ENAIRE	647.654	-	(362.320)	(22.020)	362.145	21.915	647.374
Total	5.985.876	-	(362.320)	(22.020)	-	22.254	5.623.790

A la fecha de formulación de estos Estados financieros, ni ENAIRE como titular de los contratos de financiación, ni Aena ni ninguna de sus filiales se encuentran en situación de incumplimiento de sus obligaciones financieras o de cualquier otro tipo que pudiera dar lugar al vencimiento anticipado de sus compromisos financieros, por lo que la existencia de los *covenants* indicados en la Nota 20 de las Cuentas anuales consolidadas de 2018 no afecta a la clasificación de la deuda entre corriente y no corriente que recogen los Estados de situación financiera intermedios resumidos consolidados adjuntos. Asimismo, a dicha fecha de formulación, el Grupo ha cumplido con los ratios exigidos.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

11. Provisiones y contingencias

a) Provisiones

El movimiento de este epígrafe durante el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2019 es el siguiente:

	Actuaciones medioambientales	Responsabilidades	Impuestos	Expropiaciones e intereses de demora	Otras provisiones de explotación	Provisión reposición infraestructura SCAIRM	Total
Saldo a 1 de enero de 2019	71.961	21.698	10.577	13.251	27.382	-	144.869
Dotaciones	9.787	2.587	41	1.821	14.473	707	29.416
Reversiones/Excesos	(6.697)	(1.330)	(107)	(6.921)	(1.160)	-	(16.215)
Aplicaciones	(2.973)	(712)	(633)	(681)	(25.698)	-	(30.697)
Diferencias de cambio	(3)	(5)	-	-	-	-	(8)
A 30 de junio de 2019	72.075	22.238	9.878	7.470	14.997	707	127.365

Análisis del total de provisiones:

	30 de junio de 2019	31 de diciembre de 2018
No corriente	73.143	84.700
Corriente	54.222	60.169
Total	127.365	144.869

Provisiones para actuaciones medioambientales

La dotación por 9.787 miles de euros en la provisión para actuaciones medioambientales durante el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2019 se ha debido a la actualización de huellas acústicas de algunos Planes de aislamiento, lo que se ha traducido en el aumento de viviendas que pudieran requerir aislamiento acústico. La contrapartida de dichas dotaciones se encuentra recogida en el “Inmovilizado material”.

Asimismo, se han producido reversiones durante los primeros seis meses de 2019 por importe de 6.697 miles de euros, relacionadas, fundamentalmente, con un descenso en el importe medio ponderado del coste estimado de aislamiento por vivienda hasta un importe de 6.824 euros (excepto para el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, para el que se estima un coste de 19.450 euros debido a la tipología de las viviendas y edificios pendientes de aislar en este aeropuerto), frente a los 8.956 euros utilizado en las Cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2018 (excepto para el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, para el que se estimó un coste de 16.743 euros debido a la tipología de las viviendas y edificios pendientes de aislar en este aeropuerto; y para otros tres aeropuertos, cuyo importe medio estimado es de 5.567 euros/vivienda). Tal reversión se ha efectuado contra el valor del inmovilizado contra el que se dotó en su día la provisión.

Provisiones para responsabilidades

Durante el primer semestre de 2019 las dotaciones efectuadas por el Grupo, por un importe total de 2.587 miles de euros, han correspondido, principalmente, a reclamaciones de origen laboral por importe de 1.644 miles de euros.

Durante el período enero-junio de 2019, las reversiones por importe de 1.330 miles de euros se corresponden, principalmente, con la resolución favorable al Grupo de contenciosos laborales por importe de 711 miles de euros. El resto de las reversiones se ha abonado en la cuenta de resultados intermedia consolidada, principalmente en el epígrafe “Exceso de provisiones”.

Provisiones por expropiaciones e intereses de demora

Las reversiones realizadas durante el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2019 son consecuencia principalmente de una Providencia del Tribunal Supremo acordando la inadmisión a trámite de un recurso de casación interpuesto por la parte expropiada. De los 6.921 miles de euros revertidos, 4.346 miles de euros se han abonado al valor del inmovilizado contra el que se dotaron en su día, y el resto, por importe de 2.575 miles de

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

euros, se han abonado a resultados (en su día se dotaron contra gasto por intereses de demora de expropiaciones).

Otras provisiones de explotación

De acuerdo con lo indicado en el apartado 3.9.2 del DORA, en 2019 se mantiene el esquema de incentivos comerciales aprobado en febrero de 2017, con el objeto de seguir fomentando la apertura de nuevas rutas, el incremento de pasajeros de largo radio, incentivar el tráfico en los aeropuertos con menor volumen de tráfico y reducir la estacionalidad de los aeropuertos con un fuerte componente estacional.

El efecto de los incentivos al tráfico ha supuesto una dotación de 13.313 miles de euros en el primer semestre de 2019 (neta de la reversión de 1.160 miles de euros de provisiones de años anteriores) frente a 12.911 miles de euros en el mismo período de 2018 (neta de la reversión de 4.457 miles de euros de dotaciones de ejercicios anteriores). Se han producido pagos de 25.698 miles de euros contra esta provisión durante el período (30 de junio de 2018: 44.223 miles de euros).

b) Contingencias

En la Nota 23 de las Cuentas Anuales consolidadas del ejercicio 2018 se desglosaban de forma detallada los principales litigios que las diferentes sociedades del grupo tenían abiertos a dicha fecha. A continuación, se explican los principales cambios que se han producido durante el primer semestre de 2019 sobre la situación de dichos pleitos:

Actuaciones medioambientales

Como consecuencia del sobrevuelo de aviones en el núcleo de población denominado Ciudad Santo Domingo (Algete, Madrid), algunos habitantes de esta zona consideraron vulnerados sus derechos fundamentales debido a niveles de ruido excesivo en sus viviendas. Estos vecinos interpusieron recurso contencioso-administrativo contra Aena, ENAIRE y el Ministerio de Fomento reclamando el cese en la presunta vulneración de su derecho, que para ellos se traduciría en la paralización en la utilización de la pista 18R (una de las cuatro con las que cuenta el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas). Posteriormente, tuvieron lugar diversos pronunciamientos e incidentes de ejecución que fueron recurridos por todas las partes personadas en el procedimiento.

Finalmente, el Tribunal Supremo dictó sentencia el 3 de abril de 2017 exigiendo realizar una comprobación del nivel del ruido existente en el exterior y el interior de las viviendas siguiendo la metodología a la que se refiere el Reglamento (UE) 598/2014.

Desde entonces, tanto Aena como ENAIRE y el Ministerio de Fomento han ido ejecutando las actuaciones necesarias para realizar la comprobación de los niveles de ruido.

Por Providencia de fecha 22 de marzo de 2018, se confirió a las partes y al Ministerio Fiscal el plazo de un mes para realizar alegaciones sobre la documentación presentada por el Abogado del Estado, con fecha 15 de marzo de 2018, relativas a todas las actuaciones e informes que se han realizado hasta este momento para el cumplimiento del mandato del Tribunal Supremo.

Por sucesivas peticiones de las partes se ha ido ampliando el plazo para presentar alegaciones, terminando el pasado día 15 de junio de 2018, tras el cual, el TSJ de Madrid dictó Auto con fecha 30 de julio de 2018 que acordaba:

- (i) Desestimar la alegación de falta de legitimación de un vecino.
- (ii) Declarar ejecutada la sentencia del Tribunal Supremo de 13 de octubre de 2008.

Posteriormente, varios de los residentes de la Ciudad Santo Domingo presentaron recurso de reposición contra el Auto del TSJ de 30 de julio de 2018, sobre el que con fecha 14 de septiembre de 2018, AENA presentó escrito de impugnación.

Mediante Auto de fecha 21 de diciembre de 2018 el TSJ desestimó el recurso de reposición contra el que cabe recurso de casación. El 1 de febrero de 2019 los vecinos anunciaron recurso de casación contra los Autos de fecha

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

30 de julio de 2018 y 21 de diciembre de 2018. Con fecha 26 de febrero de 2019, el TSJ admitió el recurso de casación y emplazó a las partes a comparecer en el plazo de treinta días ante la Sala de lo Contencioso-administrativo del Tribunal Supremo. Con fecha 8 de abril, Aena presentó ante el Tribunal escrito de personación y oposición al recurso de casación.

Ministerio de Defensa

Tal y como se indicaba en la Nota 23 de la memoria de las Cuentas Anuales Consolidadas del Grupo a 31 de diciembre de 2018, el Ministerio de Defensa ha instado el cumplimiento del apartado sexto del Acuerdo Marco entre los Ministerios de Defensa y Fomento sobre transferencia de recintos aeroportuarios para su adscripción a AENA, de fecha 28 de junio de 1998, y en consecuencia, obtener el pago de la compensación presupuestaria acordada por el Consejo de Estado, en su dictamen de fecha 8 de octubre de 1998. También en dicha Nota se informaba de que en ese momento solo existía una reclamación relativa al aeropuerto de Son Bonet, si bien podría ampliarse a otras instalaciones. En el marco de reuniones mantenidas recientemente con el Ministerio de Defensa ha surgido una nueva reclamación de abono de compensación relativa al aeródromo de Cuatro Vientos. A diferencia del aeródromo de Son Bonet, que nunca tuvo uso militar, el de Cuatro Vientos se constituyó como aeródromo militar prácticamente desde su construcción. A pesar de lo anterior, actualmente no existe concreción sobre el abono que correspondería efectuar al Ministerio de Defensa.

Otros hechos

Tal como se informaba en el Informe de gestión intermedio consolidado correspondiente al primer trimestre de 2019, la entidad concedente de la concesión del aeropuerto de Luton (London Luton Airport Limited “LLAL”) comunicó a la sociedad concesionaria, London Luton Airport Operations Limited “LLAOL”, que, en su opinión, algunas de las obras de ampliación del edificio terminal no habían sido completadas conforme a su definición en el acuerdo de concesión y que por tanto, LLAOL debería pagar una indemnización de 25 millones de libras.

En todo momento el Grupo, basado en su interpretación del acuerdo y en asesoramiento legal independiente, ha considerado que la base de la evaluación utilizada por LLAL es incorrecta y las obras han cumplido con lo establecido en el acuerdo. En este sentido, recientemente se ha recibido acta de recepción de las obras llevadas a cabo en la que el concedente manifiesta su conformidad con las obras realizadas por lo que la contingencia se considera resuelta definitivamente de manera favorable sin coste alguno para el Grupo.

Activo contingente: déficit de tarifa

a) Recursos de Aena 318/2015 contra el Acuerdo de la CNMC de 23 de abril 2015

Esta contingencia ha sido resuelta por la Sentencia de la Audiencia Nacional de 3 de junio de 2019, notificada el pasado día 6 de junio.

El Acuerdo de la CNMC de 23 de abril de 2015 (Acuerdo de 23 de abril), relativo las tarifas de 2016 establecía que la contabilidad que debería utilizarse de base para la actualización de tarifas para el año 2016 debería reflejar de un modo distinto a cómo se había hecho en el ejercicio anterior los “costes derivados de los ingresos comerciales generados por un mayor volumen de tráfico”. De conformidad con el Acuerdo de 23 de abril, esa consecuencia derivaría de que parte de los costes que se realizan en las terminales aeroportuarias, y que venían contabilizándose como costes de la actividad aeroportuaria regulada, aprovecharían a las actividades comerciales y deberían considerarse costes de estas.

El recurso 318/2015 que ahora resuelve la Audiencia Nacional se dirigía contra el Acuerdo de la CNMC de 23 de abril de 2015, así como contra una Resolución de 30 de junio de 2015. La Resolución de 30 de junio de 2015 se había dictado ya dentro de la primera fase del procedimiento de aprobación de las tarifas aeroportuarias. En esta última Resolución, la CNMC había requerido a AENA para que modificara su propuesta de tarifas para 2016, con vistas a acatar los criterios del Acuerdo de 23 de abril de 2015.

El criterio de la Audiencia Nacional es que esas dos resoluciones son correctas. Por un lado, porque considera que el Acuerdo de 23 de abril de 2015 no habría tenido efecto vinculante para AENA y se habría dictado en un procedimiento puramente preparatorio del posterior sin mayor efecto. Y, en cuanto a la Resolución de 30 de junio de 2015, se considera que formaba parte del procedimiento de revisión tarifaria en donde la CNMC puede indicar

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

a AENA qué cambios debería introducir en su propuesta sin perjuicio de que al final la decisión corresponda al legislador al aprobar la Ley de Presupuestos Generales del Estado.

b) Recurso 355/2015 contra la Resolución de la CNMC de 23 de julio de 2015

Con fecha 23 de julio de 2015, la CNMC dictó la Resolución por la que se aprueba la Propuesta de modificación tarifaria de AENA para 2016 y se establecen medidas que deberán adoptarse en futuros procedimientos de consulta.

Con fecha 17 de junio de 2019 se dictó sentencia desestimatoria del recurso contencioso – administrativo interpuesto por Aena. La Sentencia confirma la tesis de la CNMC según la cual el déficit a compensar sería exclusivamente el déficit real producido en cada ejercicio y no el déficit prospectivo estimado al comienzo de cada periodo tal y como pretendía AENA.

12. Impuesto sobre las ganancias

El gasto por impuesto de sociedades de los seis primeros meses del ejercicio 2019 ha sido calculado en función de la tasa impositiva que se estima será aplicable a los resultados del ejercicio anual de las sociedades consolidadas. El tipo impositivo implícito resultante antes de aplicar deducciones y activación de deducciones ha sido del 25 % (2018: 25 %), salvo por los resultados correspondientes al grupo LLAH III, cuyo gravamen impositivo es del 19 % (2018: 19 %). Estos tipos se corresponden con los tipos impositivos nominales del Impuesto de Sociedades de los principales países en los que el Grupo Aena lleva a cabo sus operaciones. La tasa impositiva efectiva resultante para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2018 ha sido de un 24,43% (24,12% para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2018).

En Reino Unido se aprobó con fecha 6 de septiembre de 2016 una reducción progresiva del tipo de gravamen del impuesto sobre las ganancias que pasará del 19% al 17% a partir del 1 de abril de 2020.

Según establece la legislación vigente, los impuestos no pueden considerarse definitivamente liquidados hasta que las declaraciones presentadas hayan sido inspeccionadas por las autoridades fiscales o haya transcurrido el plazo de prescripción de cuatro años. A 30 de junio de 2019, con carácter general las sociedades del Grupo mantienen abierto el período de prescripción comprendido entre 2015 y 2018 para todos los impuestos, con excepción del Impuesto sobre Sociedades que se encuentra abierto para los ejercicios 2014 y siguientes.

Los administradores de Aena consideran que se han practicado adecuadamente las liquidaciones de los impuestos, por lo que, aún en caso de que surgieran discrepancias en la interpretación de la normativa vigente por el tratamiento fiscal otorgado a las operaciones, los eventuales pasivos resultantes, en caso de materializarse, no afectarían de manera significativa a los Estados financieros intermedios resumidos consolidados adjuntos.

Asimismo se encuentran abiertos a inspección los impuestos por los seis meses transcurridos de 2019.

Los impuestos de los últimos 6 años de las sociedades del Reino Unido que componen el grupo LLAH III están también abiertos a inspección por su autoridad fiscal.

Con efectos 1 de enero de 2018, el grupo fiscal del que Aena S.M.E., S.A. es cabecera ha visto modificada su composición, incluyéndose en el mismo la sociedad Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.

13. Transacciones con partes vinculadas

El Grupo está controlado por la entidad pública empresarial “ENAIRES”.

Todas las operaciones con vinculadas se realizan a valores de mercado. Adicionalmente, los precios de transferencia se encuentran adecuadamente soportados, por lo que los administradores del Grupo consideran que no existen riesgos significativos por este aspecto de los que puedan derivarse pasivos de consideración en el futuro.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

A continuación se indican las transacciones realizadas con las empresas del Grupo y asociadas:

(a) Venta de bienes y prestación de servicios

	30 de junio de 2019	30 de junio de 2018
Prestación de servicios:		
- Entidad pública empresarial "ENAIRES"	859	562
- Empresas asociadas	4.512	3.532
- Empresas vinculadas:	2.092	93
- INECO	7	10
- Otras empresas vinculadas	2.085	83
Total	7.463	4.187

(b) Compra de bienes y servicios

	30 de junio de 2019	30 de junio de 2018
Servicios recibidos:		
- Entidad pública empresarial "ENAIRES"	65.683	68.693
- Empresas asociadas	383	-
- Empresas vinculadas	14.506	14.573
- AEMET	5.089	5.000
- INECO	4.671	7.222
- Otras empresas vinculadas	4.746	2.351
Total	80.572	83.266
Adquisición de bienes (inmovilizado)		
- Empresas grupo	79	101
- Empresas vinculadas	3.547	1.190
- INECO	640	582
- Otras empresas vinculadas	2.907	608
Total	3.626	1.291

El importe del servicio recibido de ENAIRES corresponde principalmente a servicios recibidos de control de tránsito aéreo de aeródromo (servicios ATM y CNS). A tal efecto, se ha formalizado el oportuno Acuerdo de prestación de servicios entre el gestor aeroportuario y el proveedor de servicios de tránsito aéreo para determinar la correspondiente contraprestación a abonar por dichos servicios. El coste de dichos servicios se contabiliza en el epígrafe "Aprovisionamientos" de la cuenta de resultados consolidada adjunta. Durante el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2019 los servicios prestados por la Sociedad dominante última por servicios ATM y CNS ascendieron a 65.624 miles de euros (30 de junio de 2018: 68.220 miles de euros). También se recoge en este epígrafe la contraprestación abonada por Aena en concepto de autorización especial de uso temporal de la planta donde se ubica el Centro de Proceso de Datos (CPD) del edificio de oficinas sito en Arturo Soria, titularidad de ENAIRES, por importe de 57 miles de euros por el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2019, frente al uso temporal de la totalidad del edificio en el mismo periodo de 2018 (30 de junio de 2018: 471 miles de euros).

El resto de contratos que existen entre Aena S.M.E., S.A. y sus empresas vinculadas para el 2019 y 2018, se relacionan en la Nota 34.b) de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2018.

(c) Ingresos por participación en empresas vinculadas

	30 de junio de 2019	30 de junio de 2018
- Empresas vinculadas	417	500
Total	417	500

En el primer semestre de 2019 el Grupo recibió un dividendo de *European Satellite Services Provider SAS* (ESSP SAS) de 417 miles de euros (30 de junio de 2018: 500 miles de euros).

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Durante el primer semestre de 2019 los ingresos financieros por dividendos de asociadas han ascendido a 17.946 miles de euros (30 de junio de 2018: 15.247 miles de euros). A 30 de junio de 2019, el Grupo presenta un saldo de 15.546 miles de euros (30 de junio de 2018: 13.916 miles de euros), correspondientes a dividendos a cobrar de dichas asociadas.

Durante el primer semestre de 2019 la sociedad dependiente LLAH III ha repartido a sus accionistas dividendos por importe de 10.000 miles de GBP (11.320 miles de euros al tipo de cambio de transacción), de los cuales Aena Desarrollo Internacional ha percibido 5.773 miles de euros, y el resto, 5.547 miles de euros, han sido percibidos por socios externos (primer semestre de 2018: dividendos por importe de 16.000 miles de GBP -18.159 miles de euros al tipo de cambio de transacción-, de los cuales Aena Desarrollo Internacional percibió 9.261 miles de euros, y el resto, 8.898 miles de euros, fueron percibidos por socios externos).

(d) Remuneración del personal clave de la dirección

Ver Nota 14. Otra Información.

(e) Saldos al cierre derivados de la venta y compra de bienes y servicios

	30 de junio de 2019	31 de diciembre de 2018
Cuentas a cobrar a partes vinculadas:		
- Asociadas	2.628	3.943
- Empresas vinculadas	1.516	179
- AEMET	1	1
- INECO	-	139
- Otras empresas vinculadas	1.515	39
- Entidad pública empresarial "ENAIRE"	373	790
Total cuentas a cobrar de partes vinculadas	4.517	4.912
Cuentas a pagar a partes vinculadas:		
- Asociadas	1.160	782
- Empresas vinculadas	7.327	6.307
- AEMET	1.027	833
- INECO	1.783	4.453
- Otras empresas vinculadas	4.517	1.021
- Entidad pública empresarial "ENAIRE"	23.894	25.099
Total cuentas a pagar de partes vinculadas	32.381	32.188

Las cuentas a cobrar con partes vinculadas surgen, principalmente, de las transacciones de prestación de servicios. Las cuentas a cobrar no están garantizadas por naturaleza y no devengan intereses.

Las cuentas a pagar a empresas vinculadas surgen, principalmente, de las transacciones de compra de inmovilizado, y prestación de servicios ATM y CNS mencionados en el epígrafe b). Los saldos anteriores se incluyen en el epígrafe "Acreedores con partes relacionadas".

(f) Préstamos con partes vinculadas

Véase Nota 10. Deuda financiera.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

14. Otra información

Plantilla media

El número medio de empleados durante los primeros seis meses de los ejercicios 2019 y 2018 por categorías y sexos de las sociedades que se integran en el Grupo por integración global ha sido la siguiente:

Categoría Profesional	30 de junio de 2019 ^(*)			30 de junio de 2018 ^(*)		
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
Alta Dirección	3	8	11	10	1	11
Directivos y titulados	751	987	1.738	945	709	1.654
Coordinadores	334	832	1.166	816	318	1.134
Técnicos	1.457	3.055	4.512	3.014	1.414	4.428
Personal de apoyo	540	601	1.141	559	494	1.053
	3.085	5.483	8.568	5.344	2.936	8.280

(*) En las cifras anteriores se incluyen los empleados temporales, que en el primer semestre 2019 ascendió a 799 (primer semestre 2018: 968)

La integración en los estados financieros intermedios resumidos consolidados a 30 de junio de 2019 de las cifras de LLAH III aporta a la plantilla media 838 empleados (30 de junio de 2018: 741 empleados) y SCAIRM 84 empleados.

En cuanto al Consejo de Administración de la Sociedad dominante, a 30 de junio de 2019, estaba formado por 11 hombres y 4 mujeres (primer semestre 2018: 12 hombres y 3 mujeres).

A 30 de junio de 2019 el Grupo cuenta con una plantilla media de 114 empleados con discapacidad (primer semestre 2018: 112).

Retribución de la Alta Dirección y de los administradores

Las retribuciones percibidas durante el primer semestre de 2019 y 2018 por la Alta Dirección y los administradores del Grupo clasificadas por conceptos, han sido las siguientes (en miles de euros):

Concepto	30 de junio de 2019			30 de junio de 2018		
	Alta Dirección	Consejo de Administración	Total	Alta Dirección	Consejo de Administración	Total
Sueldos	631	-	631	605	-	605
Dietas	21	86	107	16	75	91
Planes de pensiones	-	-	-	-	-	-
Primas de seguros	3	-	3	3	-	3
Total	655	86	741	624	75	699

Las retribuciones del primer semestre de 2019, se corresponden con las percibidas en Aena S.M.E., S.A. por 10 puestos de Alta Dirección y por el Presidente-Consejero Delegado.

No existen anticipos, saldos ni créditos concedidos a 30 de junio de 2019, ni a 30 de junio de 2018. Asimismo, no existen obligaciones en materia de pensiones contraídas con antiguos o actuales administradores.

Situaciones de conflictos de interés de los administradores

En el deber de evitar situaciones de conflicto con el interés de la Sociedad, durante el ejercicio los administradores que han ocupado cargos en el Consejo de Administración han cumplido con las obligaciones previstas en el artículo 228 del Texto Refundido de la Ley de Sociedades de Capital. Asimismo, tanto ellos como las personas a ellos vinculadas, se han abstenido de incurrir en los supuestos de conflicto de interés previstos en el artículo 229 de dicha ley.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Participaciones, cargos y actividades de los miembros del Consejo de Administración análogas

A 30 de junio de 2019 y a 31 de diciembre de 2018 los miembros del Consejo de Administración no han mantenido participaciones en el capital de sociedades que directamente mantengan actividades con el mismo, análogo o complementario, género al que constituye el objeto social de la Sociedad. Asimismo, no han realizado ni realizan actividades por cuenta propia o ajena del mismo, análogo o complementario género de actividad el que constituye el objeto social de la Sociedad.

Ninguna de las personas vinculadas a los miembros del Consejo de Administración ostenta participación alguna en el capital social de Sociedades, ni ejerce cargo o función alguna en ninguna/s Sociedad/es con el mismo, análogo o complementario objeto social de la Sociedad.

Compromisos de compra de activos fijos

Las inversiones comprometidas a 30 de junio de 2019 ascienden a 1.005,8 millones de euros (31 de diciembre de 2018: 829,7 millones de euros).

Avales y Garantías

Los avales bancarios presentados ante diversos Organismos a 30 de junio de 2019 ascienden a 10.205 miles de euros (31 de diciembre de 2018: 10.372 miles de euros). Los administradores consideran que no se derivarán pasivos significativos derivados de la prestación de estas garantías.

15. Hechos posteriores a la fecha del balance

Con posterioridad al 30 de junio de 2019 y hasta la fecha de publicación del presente informe, se han producido los siguientes hechos que se consideran de relevancia:

- El Consejo de Administración de la sociedad mercantil estatal Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A., en su reunión celebrada el 1 de julio de 2019, aprobó una ampliación de capital social por importe de 2.388.990.000 reales brasileños que ha sido totalmente suscrita por su accionista único Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. según se explica en la nota 2.3 de la Memoria.

Con fecha 18 de julio de 2019 se ha producido la aportación de capital social por importe de 488,9 millones de reales brasileños señalada en dicha nota.

- El 30 de julio de 2019, el Consejo de Administración de Aena ha aprobado la propuesta tarifaria aplicable a partir del 1 de marzo de 2020, fijando el ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) para 2020 en 10,2997 euros por pasajero, lo que supone una reducción del -1,17% respecto al IMAAJ de 2019 (10,42 euros por pasajero) como consecuencia de los ajustes que el DORA establece en relación al incentivo por el desempeño de los niveles de calidad, la estructura de tráfico correspondientes al cierre de 2018 y el efecto del índice P calculado conforme a la metodología establecida en el RD 162/2019 de 22 de marzo.

Esta propuesta será objeto de revisión y validación por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) en su resolución de supervisión de las tarifas aeroportuarias aplicables por Aena, S.M.E., S.A. en el ejercicio 2020.

- Con fecha 26 de julio de 2019, la agencia de calificación crediticia Moody's ha confirmado la calificación "A3" con Perspectiva Estable a AENA S.M.E., S.A.



Informe de gestión intermedio consolidado

correspondiente al período de 6 meses finalizado el 30 de junio de 2019

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

Webcast / Conference-call:

31 de julio de 2019

13:00 horas (hora local)

<https://edge.media-server.com/mmc/p/gupxv6um>

**Teléfonos:**

España: +34 914 146 280

Reino Unido: +44 (0) 8003 767 922

+44 (0) 8445 718 892

EE.UU.: +1 866 966 1396

+ 1631 510 7495

Código de acceso: 2379218

1. Resumen ejecutivo

El primer semestre de 2019 muestra el positivo desempeño del Grupo Aena⁽¹⁾ tanto en términos de actividad como de resultados.

De dicho período, cabe señalar los siguientes aspectos principales:

- En relación al Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) para el período 2017-2021, en virtud de la aplicación del citado documento, con fecha 1 de marzo de 2019 han entrado en vigor las tarifas aeroportuarias de 2019, basadas en la congelación del ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) de 2019 respecto al ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) de 2018.

Por otra parte, cabe señalar que el 10 de abril de 2019 ha sido publicado el Real Decreto 162/2019 de 22 de marzo, que desarrolla el mecanismo de cálculo del índice P de actualización de las tarifas aeroportuarias que se aplicará en 2020 por primera vez.

En relación a la fijación de las tarifas aeroportuarias aplicables a partir del 1 de marzo de 2020, durante los meses de mayo, junio y julio ha tenido lugar el proceso de consulta entre Aena y las asociaciones de compañías aéreas usuarias de los aeropuertos, según lo establecido en la normativa (Ley 18/2014 y Directiva 2009/12/CE sobre tasas aeroportuarias).

Como resultado de este proceso, el Consejo de Administración de Aena en su reunión celebrada el 30 de julio de 2019, ha aprobado la propuesta tarifaria aplicable a partir del 1 de marzo de 2020, fijando el ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) para 2020 en 10,2997 euros, lo que supone una reducción del -1,17% respecto al IMAAJ de 2019 (10,42 euros por pasajero).

Esta propuesta será objeto de revisión y validación por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) en su resolución de supervisión de las tarifas aeroportuarias aplicables por Aena, S.M.E. S.A. en el ejercicio 2020.

- A nivel operativo, destaca que el tráfico en los aeropuertos del Grupo Aena continúa registrando nuevos records, con un volumen de 136,4 millones de pasajeros en el período (+5,9% respecto al año anterior), incluyendo el aeropuerto de Luton.

En los aeropuertos de la red española, el tráfico creció un 5,7%, hasta alcanzar un nuevo record histórico de 127,9 millones de pasajeros, impulsado por los buenos datos en el sector turístico y el comportamiento del tráfico nacional. Este crecimiento es compatible con la previsión de tráfico de pasajeros de Aena para el ejercicio 2019, estimada en un aumento del 3,7% (con una variación de $\pm 0,5\%$) en los aeropuertos de la red de España.

Por lo que se refiere al tráfico internacional, éste ha aumentado un 4,9%, y el volumen de los pasajeros con origen/destino Reino Unido crece +3,2%, reflejando la tendencia positiva observada desde octubre de 2018.

Por su parte, el tráfico nacional ha aumentado un 7,3%, favorecido por la positiva evolución que sigue experimentando la economía española y por el efecto del aumento de la bonificación estatal al tráfico interislas y a los trayectos a la Península de los residentes en las islas, Ceuta y Melilla que se elevaron del 50% al 75%, desde el 28 de junio de

2017 y desde el 16 de julio de 2018 respectivamente.

- La evolución positiva del tráfico en los aeropuertos de Aena ha contribuido al aumento de los ingresos totales en un 6,9%⁽²⁾ respecto a 2018, hasta 2.100,7 millones de euros, afectados por la reducción del 2,22% de las tarifas aeroportuarias desde el 1 de marzo de 2018. A partir del 1 de marzo de 2019 no se produce variación en las tarifas.

- En la actividad comercial, es relevante señalar el progreso de los proyectos de renovación de la oferta de restauración de los aeropuertos de Alicante y Palma de Mallorca, como pone de manifiesto la adjudicación de los nuevos contratos de 18 locales en el Aeropuerto Alicante-Elche (5.600 m² que representa un incremento del 15% respecto a la superficie existente), así como el proceso de licitación de 33 locales en el aeropuerto de Palma de Mallorca (que ocuparán más de 10.600 m²).

En cuanto a la actividad publicitaria, con fecha 14 de junio comenzó la actividad de las nuevas licencias adjudicadas por un período de 7 años. El resultado de esta adjudicación representa un incremento de los ingresos estimados para el primer año del 12,8% en concepto de renta variable y de un 12,6% por renta mínima anual garantizada, respecto a las condiciones mínimas de licitación fijadas en los concursos convocados.

En base a los nuevos términos económicos, la renta mínima anual garantizada disminuye de 32,5 millones de euros en 2018 a 21,0 millones en 2020 (primera anualidad), por lo que se espera que estos contratos operen en variable con unos ingresos estimados de aproximadamente 27 millones de euros anuales en el primer año completo.

⁽¹⁾ Aena S.M.E., S.A. y Sociedades dependientes ("Aena" o "la Sociedad")

⁽²⁾ Los porcentajes de variación de las cifras económicas se han calculado tomando como base las cifras en miles de euros.

El EBITDA del período ha alcanzado 1.189,3 millones de euros que supone un incremento del 5,6% respecto a 2018, debiendo señalar que, como es habitual en el primer semestre, está afectado por el devengo de los impuestos locales del ejercicio completo y por la estacionalidad del negocio. Asimismo, refleja el alza de los costes de servicios prestados por terceros puesto de manifiesto en los contratos, que con mayores costes asociados, entraron en vigor a partir del segundo trimestre de 2018.

El resultado antes de impuestos ha alcanzado 739,8 millones de euros frente a 675,1 millones de euros en 2018 y el resultado neto del período asciende a 559,0 millones de euros, un 8,6% superior al registrado al 30 de junio de 2018 (514,5 millones de euros).

Por lo que se refiere al flujo de caja operativo, ha alcanzado 1.111,6 millones de euros al cierre del período, lo que supone un aumento del 10,1% frente a 1.009,8 millones de euros en el mismo período de 2018.

La ratio de deuda financiera neta contable consolidada a EBITDA del Grupo Aena (calculada como Deuda financiera corriente más Deuda financiera no corriente menos Efectivo y equivalentes al efectivo) se ha mantenido en 2,5x a 30 de junio de 2019 respecto al 31 de diciembre de 2018.

Esta solidez financiera se ha reflejado en la confirmación por Fitch Ratings de la calificación crediticia "A" con perspectiva estable, con fecha 9 de mayo de 2019, así como por Moody's de la calificación crediticia "A3" con perspectiva estable, con fecha 26 de julio de 2019

Asimismo, la agencia de calificación Fitch Ratings ha

asignado por primera vez la calificación de corto plazo situándola en "F1".

En relación con la ejecución de las inversiones, el importe pagado en el período ascendió a 276,0 millones de euros (263,3 millones de euros invertidos en España), 1,4 millones de euros superior a la inversión pagada en el mismo período del año anterior. Las principales inversiones en la red de aeropuertos siguen centradas en seguridad y en mantenimiento de acuerdo con el programa de inversión regulada establecido en el DORA.

En el ámbito de los objetivos del Plan Estratégico 2018-2021, el 15 de marzo de 2019 Aena resultó declarada ganadora por la Agencia Nacional de Aviación Civil brasileña (ANAC) en la subasta celebrada en relación con la concesión, por un plazo de 30 años con 5 años adicionales de prórroga opcional, para la explotación y mantenimiento de los aeropuertos de Recife, Maceió, Aracajú, Campina Grande, João Pessoa y Juazeiro do Norte en Brasil, agrupados en el denominado Grupo aeroportuario del Nordeste de Brasil.

El Grupo, registró en 2018 un tráfico anual de 14,0 millones de pasajeros, que representa un aumento del 3,7% respecto a 2017.

El Consejo de Ministros aprobó, en su reunión de 12 de abril de 2019, autorizar a Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. la creación en Brasil de la sociedad mercantil estatal Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (en adelante, "ANB") como entidad concesionaria de la gestión aeroportuaria de los citados aeropuertos. La

sociedad se constituyó el 30 de mayo de 2019.

El Consejo de Administración de Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A., en su reunión celebrada el 1 de julio de 2019, aprobó una ampliación de capital social por importe de 2.389,0 millones de reales brasileños que ha sido totalmente suscrita por su accionista único Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A.

Con fecha 18 de julio de 2019 se ha producido la primera aportación de capital social por importe de 488,9 millones de reales brasileños.

Se prevé que los trámites administrativos para la formalización de la concesión finalicen el próximo mes de agosto, entrando en vigor el contrato en la segunda semana de septiembre. A partir de ese momento se iniciaría una fase de transición, transcurrida la cual se estima que el Grupo Aena comenzaría a operar los aeropuertos de la concesión a partir de enero de 2020

Con esta adquisición, Aena consolida el liderazgo mundial como operador aeroportuario.

Durante el primer semestre de 2019 la cotización de la acción ha fluctuado entre un mínimo de 137,00 euros y un máximo de 178,05 euros, cerrando el período en 174,30 euros, lo que implica una revalorización del 28,4%, superior a la evolución del IBEX35 que en el mismo período acumuló una subida del 7,7%.

2. Datos de actividad

2.1. Situación macroeconómica y del sector

La economía de España continúa la senda de crecimiento y el transporte aéreo constituye una de sus principales industrias.

Según los datos publicados por el Instituto Nacional de Estadística, el crecimiento interanual del PIB se situó en el 2,4% en el primer trimestre de 2019, tasa una décima superior a la del cuarto trimestre de 2018.

Por su parte, la contribución del transporte aéreo es de especial relevancia (según ACI-Entrevistas en España genera aproximadamente el 5,9% del PIB) y está fuertemente vinculado a una de las principales industrias, el turismo, que según Exceltur, tuvo una contribución al PIB español de un 11,8% en 2018, y cuyos indicadores continúan evolucionando favorablemente, alcanzando cifras récord de turistas extranjeros.

Así, los datos avanzados por el Instituto Nacional de Estadística, reflejan que en los primeros cuatro meses de 2019 visitaron España 21,4 millones de turistas, un 4,4% más que el año anterior, siendo los

principales países emisores: Reino Unido (con cerca de 4,3 millones de turistas y un aumento del 0,1% respecto a los cuatro primeros meses de 2018), Alemania (con casi 3,0 millones y un incremento del 6,5%) y Francia (con más de 2,7 millones de turistas, un 2,0% menos).

Estos mercados han mostrado crecimientos inferiores a los experimentados en los últimos años, debido, entre otras razones, a la recuperación de destinos turísticos alternativos a España y, adicionalmente, en el caso de los turistas del Reino Unido (que en la red de Aena representan el 16,0% del tráfico de pasajeros del primer semestre de 2019) por el actual entorno de negociación de la salida del Reino Unido de la Unión Europea (Brexit).

Por comunidades, Cataluña fue la principal comunidad autónoma de destino en el primer cuatrimestre de 2019, con un 22,9% del total de turistas, seguida de las Islas Canarias con el 22,4% y Andalucía con el 14,9%.

Y lo que es más destacable desde la perspectiva de Aena: la vía

aeroportuaria es la que sirvió de entrada al mayor número de turistas hasta el mes de abril, con más de un 83,3% de los turistas, los cuales accedieron a España utilizando por alguno de los aeropuertos de la red.

Asimismo, hay que resaltar la posición relevante de España también como puerta de entrada y salida de Latinoamérica por vía aérea.



Figura 1. Distribución de turistas por vías de acceso

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

En el primer semestre de 2019 el tráfico en los aeropuertos de la red de España creció un +5,7%, batiendo un nuevo record al alcanzar 127,9 millones de pasajeros.

Este aumento, se ha visto favorecido por la positiva evolución del tráfico nacional, +7,3% que ha registrado un volumen de 40,8 millones de pasajeros, impulsado por la positiva evolución de la economía española y por el aumento de la bonificación estatal al

tráfico interislas y a los trayectos a la Península de los residentes en las islas, Ceuta y Melilla, elevados del 50% al 75%, desde el 28 de junio de 2017 y desde el 16 de julio de 2018 respectivamente.

El tráfico internacional ha crecido un 4,9%, situándose en 87,1 millones de pasajeros y su contribución al tráfico total ha disminuido ligeramente al 68,1% (68,6% en el mismo período de 2018). Al 30 de junio de 2019 los pasajeros con origen/destino Reino Unido han

aumentado +3,2%, reflejando la recuperación observada desde octubre de 2018.

En número de movimientos de aeronaves, se han registrado 1.125.242 operaciones, lo que supone un incremento del 4,8% respecto al mismo período del año anterior.

El volumen de mercancías ha alcanzado 499.562 toneladas, +3,7% superior al primer semestre de 2018.



Figura 2. Tráfico de la red de aeropuertos de Aena

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

El reparto porcentual de pasajeros muestra que el volumen se mantiene concentrado en los siete principales aeropuertos de la red que representan el 75,2% del total:

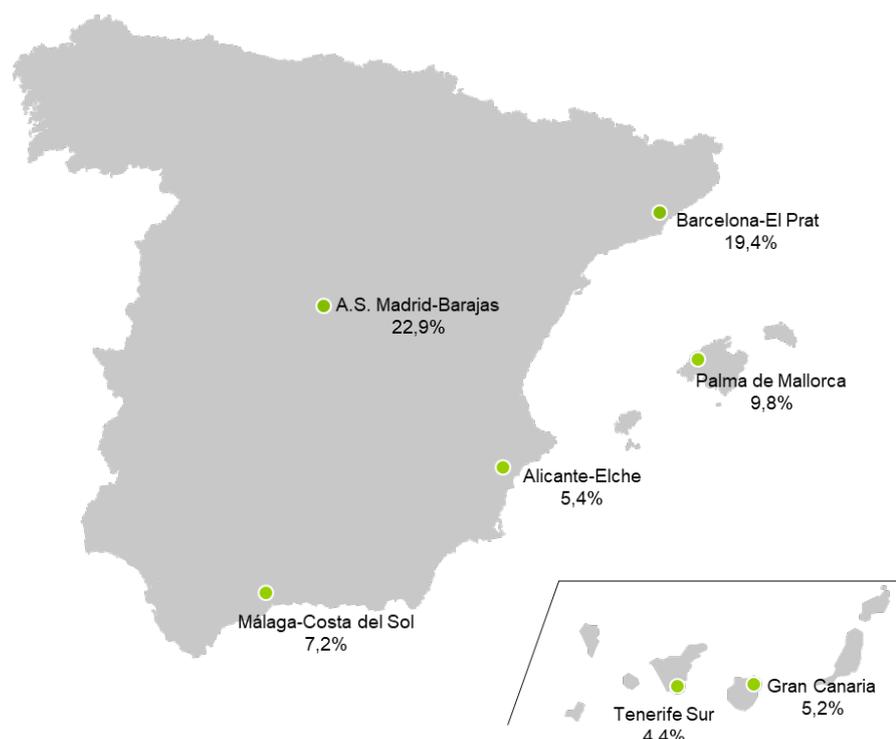


Figura 3. Cuota del tráfico de pasajeros en los principales aeropuertos en España

La evolución del tráfico por aeropuertos en el primer semestre de 2019 se detalla a continuación:

Aeropuertos y Grupos de aeropuertos	Pasajeros			Aeronaves			Mercancías		
	Millones	Variación ⁽¹⁾ 1S 2019 / 1S 2018	Cuota s/Total	Miles	Variación ⁽¹⁾ 1S 2019 / 1S 2018	Cuota s/Total	Toneladas	Variación ⁽¹⁾ 1S 2019 / 1S 2018	Cuota s/Total
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	29,3	6,6%	22,9%	207,4	4,5%	18,4%	262.407	5,2%	52,5%
Josep Tarradellas Barcelona-El Prat	24,8	5,5%	19,4%	165,7	3,5%	14,7%	83.680	3,1%	16,8%
Palma de Mallorca	12,6	5,9%	9,8%	95,1	2,9%	8,5%	4.521	-10,3%	0,9%
Total Grupo Canarias	22,2	1,3%	17,4%	204,0	0,8%	18,1%	18.414	0,1%	3,7%
Total Grupo I	31,8	8,3%	24,9%	260,5	5,2%	23,2%	17.120	-11,8%	3,4%
Total Grupo II ⁽²⁾	6,4	2,9%	5,0%	92,4	5,2%	8,2%	81.772	6,9%	16,4%
Total Grupo III	0,8	17,8%	0,7%	100,0	17,9%	8,9%	31.648	0,0%	6,3%
TOTAL	127,9	5,7%	100,0%	1.125,0	4,8%	100,0%	499.562	3,7%	100,0%

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

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

⁽²⁾ Incluye los datos del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM): 487.225 pasajeros y 3.625 movimientos de aeronaves.

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

El crecimiento del tráfico de pasajeros en el **Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas** se ha distribuido entre un aumento del 4,7% el tráfico nacional (hasta 8,1 millones de pasajeros) y del 7,2% el internacional (hasta 21,2 millones de pasajeros).

En el **Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat** el tráfico nacional ha aumentado un 4,3% y un 6,0% el internacional (alcanzando 6,8 y 18,0 millones de pasajeros respectivamente).

El **Aeropuerto de Palma de Mallorca** ha registrado un crecimiento de pasajeros nacionales del 6,9%, superior al aumento del 5,6% del

tráfico internacional, situando el volumen de pasajeros en 3,5 y 9,1 millones respectivamente.

Respecto a los 8 aeropuertos del **Grupo Canarias**, el número de pasajeros nacionales aumentó un 8,8% (hasta 8,5 millones) y los pasajeros internacionales retrocedieron un 2,5% (situándose en 13,5 millones).

En el crecimiento del tráfico de pasajeros de 8 aeropuertos del **Grupo I** han destacado los aeropuertos de: Sevilla (+21,4%), Valencia (+12,4%) y Bilbao (+9,1%). El tráfico en el Aeropuerto Alicante-Elche aumentó un 8,3% (hasta 6,8 millones de pasajeros) y en Málaga-

Costa del Sol un 6,4% (hasta 9,2 millones de pasajeros). El tráfico nacional en este grupo de aeropuertos ha crecido un 9,4 y el internacional un 8,1%.

Los aeropuertos del **Grupo II** han registrado un crecimiento global de pasajeros del 2,9%, hasta 6,4 millones de pasajeros, impulsado por el aumento del 8,5% del tráfico nacional, frente al tráfico internacional que ha retrocedido un 6,3%. En este grupo cabe destacar el aumento del volumen de mercancía operado en el aeropuerto de Zaragoza (+7,1%), 79.896 toneladas de carga, en su mayoría internacional.



Como parte del resultado de la actividad de **marketing aeroportuario**, durante el primer semestre de 2019 se han abierto 203 nuevas rutas⁽¹⁾ desde los aeropuertos de la red de Aena: 58 con destinos domésticos, 136 rutas de medio radio⁽²⁾ y 9 de largo radio⁽³⁾.

Los aeropuertos con mayor número de nuevas rutas han sido: Palma de Mallorca (27), A.S. Madrid-Barajas (25), Alicante-Elche (17), J.T. Barcelona-El Prat (15) y Málaga-Costa del Sol (15).

Por aerolíneas, han destacado por su mayor número de nuevas rutas abiertas: Vueling (36), Ryanair (34) y easyJet (13).

Cabe destacar la apertura de las siguientes rutas de largo radio:

- Aeropuerto J.T. Barcelona-El Prat: Santiago de Chile con Level, Toronto con WestJet, Chicago con Norwegian, Sialkot con Pakistán Airlines y México con Aeromexico.
- Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas: Boston con Norwegian y Medellín y Panamá con Air Europa.

- Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol a Bahrain con Gulf Air.

Por otra parte, es reseñable que durante el primer semestre del 2019 la aerolínea Laudamotion ha incrementado su base operativa en el Aeropuerto de Palma de Mallorca, con 4 aviones que operarán durante la temporada de verano, y Vueling, ha incorporado 1 nueva aeronave en cada una de sus bases en Barcelona, Bilbao, Sevilla, Alicante, Valencia y Santiago.

Respecto a la distribución del tráfico **por áreas geográficas**, cabe destacar el significativo crecimiento del tráfico de largo radio con Norteamérica (+15,3%), África (+15,5%), Oriente medio (+12,7%) y Asia (+28,8%) que, aunque en términos absolutos son mercados con un peso reducido (5,4% en conjunto sobre el volumen total de pasajeros), pone de manifiesto el impacto positivo que están teniendo las acciones de marketing aeroportuario implementadas.

Región	Pasajeros 1S 2019	Variación %
Europa ⁽¹⁾	76.315.647	4,0%
España	40.768.882	7,3%
Latinoamérica	3.868.535	5,6%
Norteamérica ⁽²⁾	2.923.454	15,3%
África	1.763.775	15,5%
Oriente medio	1.611.541	12,7%
Asia y Otros	664.710	28,8%
TOTAL	127.916.544	5,7%

⁽¹⁾ Excluye España

⁽²⁾ Incluye EE.UU., Canadá y México

Tabla 2. Distribución del tráfico por áreas geográficas



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

⁽¹⁾ Rutas con más de 5.000 pasajeros en 2019 y menos de 1.000 en 2018.

⁽²⁾ Rutas de menos de 4.000 Km y destino EEE (excluyendo España)

⁽³⁾ Rutas de más de 4.000 Km y destino no perteneciente al EEE.

Por países, el tráfico total de la red de aeropuertos se concentra en España (31,9%) y en Reino Unido, Alemania, Italia y Francia, países que representan en conjunto una cuota del 37,7% (38,2% en 2018).

De estos países, es reseñable como ya se ha comentado, el aumento del número de pasajeros con origen/destino en el Reino Unido (3,2%) que refleja la recuperación del tráfico impactado en el mismo período de 2018 por la quiebra de Monarch en octubre de 2017, si bien sigue afectado por la recuperación de destinos turísticos alternativos a España, así como por la incertidumbre provocada por el Brexit.

País	Pasajeros		Variación		Cuota (%)	
	1S 2019	1S 2018	%	Pasajeros	1S 2019	1S 2018
España	40.768.882	38.008.856	7,3%	2.760.026	31,9%	31,4%
Reino Unido	20.530.127	19.883.942	3,2%	646.185	16,0%	16,4%
Alemania	13.666.884	13.246.106	3,2%	420.778	10,7%	10,9%
Italia	7.488.893	6.925.587	8,1%	563.306	5,9%	5,7%
Francia	6.551.214	6.224.239	5,3%	326.975	5,1%	5,1%
Holanda	4.120.158	4.113.040	0,2%	7.118	3,2%	3,4%
Suiza	2.969.682	2.958.848	0,4%	10.834	2,3%	2,4%
Bélgica	2.961.139	2.876.269	3,0%	84.870	2,3%	2,4%
Portugal	2.590.083	2.259.420	14,6%	330.663	2,0%	1,9%
Estados Unidos	2.213.014	1.916.280	15,5%	296.734	1,7%	1,6%
Irlanda	2.129.779	1.972.958	7,9%	156.821	1,7%	1,6%
Suecia	1.804.119	1.921.464	-6,1%	-117.345	1,4%	1,6%
Dinamarca	1.505.724	1.691.590	-11,0%	-185.866	1,2%	1,4%
Noruega	1.378.736	1.484.127	-7,1%	-105.391	1,1%	1,2%
Austria	1.238.852	626.318	97,8%	612.534	1,0%	0,5%
Total Top 15	111.917.286	106.109.044	5,5%	5.808.242	87,5%	87,6%
Resto de países	15.999.258	14.958.982	7,0%	1.040.276	12,5%	12,4%
Total Pasajeros	127.916.544	121.068.026	5,7%	6.848.518	100,0%	100,0%

Tabla 3. Distribución del tráfico aéreo por países

En cuanto a la distribución del tráfico de pasajeros **por compañía aérea**, se observa que las aerolíneas de bajo coste incrementan su cuota en el primer semestre de 2019 al 57,4% (56,0% en 2018), correspondiendo el restante 42,6% a compañías de servicio completo (44,0% en 2018), lo que refleja que el grado de concentración continúa manteniéndose en un nivel moderado.

Por aerolíneas, los principales clientes de Aena siguen siendo el Grupo IAG y Ryanair. El primero, que engloba a Iberia, Iberia Express, Vueling, British Airways, British Airways City Flyer, Aer Lingus y la marca Level, ha aumentado su cuota sobre el total del tráfico de pasajeros al 28,7% (27,9% en 2018), y la cuota de Ryanair se ha situado en el 18,4%, en línea con el mismo período de 2018 (18,3%). Entre el resto de aerolíneas es relevante mencionar el inicio de actividad de Laudamotion, el sostenido crecimiento de Jet2.com (pasajeros procedentes principalmente de Reino Unido hacia destinos turísticos en España), el crecimiento de Air Europa, principalmente alimentado al Aeropuerto de Madrid-Barajas.

En cuanto a la actividad de largo radio de las compañías de bajo coste iniciada por Norwegian y Level en junio de 2017 Barcelona, cabe indicar que, siendo aún incipiente en España, continúa su tendencia creciente y desde su inicio ha registrado más de 1,6 millones de pasajeros, alcanzando en el primer semestre 0,6 millones de pasajeros, un crecimiento del 49,1% respecto a 2018.

Compañía aérea	Pasajeros		Variación		Cuota (%)	
	1S 2019	1S 2018	%	Pasajeros	1S 2019	1S 2018
Ryanair ⁽¹⁾	23.570.983	22.144.088	6,4%	1.426.895	18,4	18,3
Vueling	19.568.700	17.884.266	9,4%	1.684.434	15,3	14,8
Iberia	9.875.818	9.239.666	6,9%	636.152	7,7	7,6
Air Europa	9.103.559	8.088.262	12,6%	1.015.297	7,1	6,7
Easyjet ⁽²⁾	8.319.151	7.669.836	8,5%	649.315	6,5	6,3
Iberia Express	4.813.421	4.478.247	7,5%	335.174	3,8	3,7
Norwegian Air ⁽³⁾	4.548.126	4.745.730	-4,2%	-197.604	3,6	3,9
Air Nostrum	4.276.177	4.053.414	5,5%	222.763	3,3	3,3
Grupo Binter ⁽⁴⁾	3.571.274	3.295.576	8,4%	275.698	2,8	2,7
Jet2.Com	3.301.830	2.988.280	10,5%	313.550	2,6	2,5
Eurowings	2.585.386	2.525.160	2,4%	60.226	2,0	2,1
Lufthansa	2.130.870	1.980.949	7,6%	149.921	1,7	1,6
Thomson Airways	1.993.424	2.113.462	-5,7%	-120.038	1,6	1,7
Transavia	1.781.509	1.711.983	4,1%	69.526	1,4	1,4
Condor	1.564.969	1.477.143	5,9%	87.826	1,2	1,2
Total Top 15	101.005.197	94.396.062	7,0%	6.609.135	79,0%	78,0%
Resto de compañías aéreas	26.911.347	26.671.964	0,9%	239.383	21,0%	22,0%
Total Pasajeros	127.916.544	121.068.026	5,7%	6.848.518	100,0%	100,0%
Total Pasajeros Bajo Coste ⁽⁵⁾	73.429.696	67.849.352	8,2%	5.580.344	57,4%	56,0%

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

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

⁽³⁾ Incluye Norwegian Air International, Norwegian Air Shuttle A.S. y Norwegian Air UK.

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

⁽⁵⁾ Incluye el tráfico de las compañías de bajo coste en vuelos regulares.

Tabla 4. Distribución del tráfico aéreo por aerolíneas

2.4. Presencia internacional

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

Millones de pasajeros	1S 2019	1S 2018	Variación ⁽¹⁾ %	Participación de Aena %
London Luton (Reino Unido)	8,5	7,7	10,3%	51,0%
Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP) ⁽²⁾ (México)	24,1	22,4	7,5%	5,8%
Aerocali (Cali, Colombia)	2,6	2,3	14,3%	50,0%
SACSA (Cartagena de Indias, Colombia)	2,8	2,5	12,5%	37,9%
TOTAL	38,1	35,0	8,9%	-

⁽¹⁾ Porcentajes de variación calculados en pasajeros

⁽²⁾ GAP incluye el tráfico del aeropuerto de Montego Bay, MBJ (Jamaica)

Tabla 5. Tráfico de pasajeros en los aeropuertos participados

El **Aeropuerto London Luton** ha incrementado su tráfico de pasajeros en un significativo 10,3% debido, sobre todo, a la aportación de Wizz Air y Ryanair. Este crecimiento está impulsado por el excelente comportamiento del tráfico internacional que ha aumentado un 10,9%.

El tráfico total de pasajeros de **GAP** (Grupo Aeroportuario del Pacífico) ha crecido un 7,5% en el período. Los pasajeros nacionales presentaron un aumento del 7,1% y los internacionales un 7,7%, siendo destacable el buen comportamiento del tráfico en los principales aeropuertos mexicanos del grupo: Guadalajara, Puerto Vallarta, San José del Cabo y Tijuana, éste último impulsado por el incremento de los usuarios del CBX (*Cross Border Xpress*).

Adicionalmente, es relevante mencionar que el 10 de octubre de 2018 GAP cerró con el Gobierno de Jamaica el acuerdo para operar, modernizar y expandir el Aeropuerto Internacional Norman Manley en la ciudad de Kingston, mediante la firma de un Contrato de Concesión por 25 años con una posible extensión de 5 años. Con esta operación, GAP ha pasado a operar los dos aeropuertos comerciales de Jamaica (Montego Bay y Kingston) que gestionan y operan el 99% del tráfico del país.

Con respecto al **Aeropuerto de Cali**, su tráfico ha crecido un 14,3%. Este significativo incremento está ligado a la recuperación del efecto de la huelga de Avianca en septiembre 2017 que lastró 2018, así como a la apertura de nuevas rutas tanto nacionales como internacionales. La recuperación de Avianca de todas las frecuencias con Bogotá y las nuevas rutas punto a punto operadas por EasyFly con varios destinos no servidos hasta el momento, ha impulsado el aumento del tráfico doméstico en un 14,3%. Por su parte, el tráfico internacional ha crecido un 14,0% debido principalmente a las rutas iniciadas a finales de 2018 y a la nueva ruta de Latam a Lima.

El **Aeropuerto de Cartagena de Indias** ha tenido un incremento del 12,5% con crecimientos del tráfico doméstico e internacional del 12,8% y del 11,2% respectivamente derivados de la introducción de nuevas rutas y de las nuevas aerolíneas que iniciaron su operativa con este aeropuerto en el último trimestre de 2018, tendencia que se mantiene positiva con el anuncio de nuevas rutas y frecuencias internacionales programadas. Así, Viva Air iniciará en junio una nueva ruta con Lima y KLM incrementará las frecuencias en el vuelo con Ámsterdam a partir de octubre. Avianca, como consecuencia de su plan de reestructuración está reorganizando rutas y desde el 1 de mayo dejó de operar sus rutas con Nueva York y desde el 1 de junio con San Salvador.

Por otro lado, es reseñable que se mantienen las negociaciones con la Agencia Nacional de Infraestructuras (ANI) para el desarrollo de las dos iniciativas privada (APP) cuyo objetivo es suscribir sendos contratos de concesión una vez finalice la concesión actual en 2020, habiéndose presentado en el mes de marzo las últimas modificaciones solicitadas por la ANI.

Concesión del grupo aeroportuario del Nordeste de Brasil

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

El grupo registró en 2018 un tráfico de 14,0 millones de pasajeros:

Millones de pasajeros	2018
Recife	8,4
Maceió	2,2
Joao Pessoa	1,4
Aracajú	1,2
Juazeiro do Norte	0,6
Campina Grande	0,2
TOTAL	14,0

Con fecha 30 de mayo de 2019 se constituyó la nueva sociedad brasileña, participada en su totalidad por Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A., con un capital social de 10.000 reales brasileños y cuyo objeto social específico y exclusivo es la prestación de servicios públicos para la ampliación, conservación y explotación de la infraestructura aeroportuaria de los complejos aeroportuarios integrantes del bloque Nordeste de Brasil. El Consejo de Administración de la sociedad brasileña, en su reunión celebrada el 1 de julio de 2019, aprobó una ampliación de capital social por importe de 2.389,0 millones de reales brasileños (aproximadamente 537,8 millones de euros al tipo de cambio asegurado de 4,4425 EUR/BRL) que ha sido totalmente suscrita por su accionista único. La forma y el plazo de efectuar este desembolso es la siguiente:

- El día 18 de julio de 2019: 488,9 millones de reales brasileños (110,1 millones de euros al tipo de cambio asegurado) correspondientes a la aportación estipulada por el Gobierno de Brasil en concepto de gastos de la concesión a pagar a Infraero (asesores, gastos de la subasta y plan de desvinculación de trabajadores de Infraero) y caja remanente.
- El día 26 de agosto de 2019: 1.900,0 reales brasileños (427,7 millones de euros al tipo de cambio asegurado) correspondientes al importe de la oferta.

Se prevé que los trámites administrativos para la formalización de la concesión finalicen el próximo mes de agosto, entrando en vigor el contrato en la segunda semana de septiembre. A partir de ese momento se iniciaría una fase de transición, transcurrida la cual se estima que el Grupo Aena comenzaría a operar los aeropuertos objeto de la concesión a partir de enero de 2020.

La concesión, que tiene un período de 30 años ampliable 5 años adicionales, es del tipo *BOT* (Construir, operar y transferir), no incluye los servicios ATC (*Air Traffic Control*) y sigue un modelo *Dual-Till*, en el que los ingresos de la actividad aeronáutica están regulados (el ingreso máximo por pasajero para los aeropuertos con más de 1 millón de pasajeros es de aproximadamente 8 euros y para el resto de aeropuertos se establecen por acuerdo con las aerolíneas) y la actividad comercial no está regulada.

La Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC) estimó en el pliego de licitación un importe de inversión de 2.153 millones de reales brasileños (equivalente a 486,6 millones de euros al tipo de cambio 4,4239 EUR/BRL) distribuido entre inversiones obligatorias destinadas a adecuar las infraestructuras al tráfico (el 25,6% del total estimado por la autoridad brasileña que deberán ser ejecutadas en los primeros 3/4 años); inversiones discrecionales (31,7%) no obligatorias, principalmente destinadas a las áreas comerciales; y de mantenimiento de infraestructuras, pistas y equipamientos (42,7%).

La contraprestación económica variable se fija en el 8,16% sobre los ingresos brutos, con 5 años iniciales de carencia y 5 años progresivos que comenzarían en 2025 al 1,63% y se incrementan gradualmente a 3,26% en 2026, 4,90% en 2027, 6,53% en 2028, llegando al 8,16% contractual aplicable en 2029 y en años sucesivos.

Respecto a las cuatro últimas rondas de privatización, la oferta realizada por Aena representa 141 reales brasileños por pasajero (31,9 euros), un valor inferior a la media pagada anteriormente (188 reales brasileños por pasajero), y el importe de la inversión por pasajero se sitúa en 159 reales brasileños por pasajero (35,9 euros), el más bajo de todas las rondas.

2.5. Actividad comercial

Dentro de los distintos servicios que Aena presta a sus usuarios (pasajeros, acompañantes, empleados) se incluye la actividad comercial, para lo que la Sociedad adapta su oferta comercial a las demandas de los distintos perfiles de usuarios, con el objetivo de hacerla más variada y atractiva.

Los ingresos comerciales acumulados durante el primer semestre de 2019 alcanzaron los 578,1 millones de euros, lo que supone un incremento del 10,5% respecto al mismo periodo del año anterior. Dicho crecimiento se debe, entre otros factores, a la mejora de las condiciones contractuales de las nuevas licitaciones, al incluir rentas mínimas garantizadas (RMGA) más altas, los incrementos de las mismas en los contratos en vigor y a la favorable evolución de los dos negocios gestionados en propio, aparcamientos y servicios VIP.

En términos de ingresos comerciales por pasajero, la ratio acumulada en el primer semestre del año ha sido de 4,5 euros, un 4,5% superior al mismo periodo de 2018 (4,3 euros). Esta ratio contempla los ingresos ordinarios de las distintas actividades comerciales, tanto dentro del terminal, como de los aparcamientos, sin incluir los provenientes de los servicios inmobiliarios, que constituyen un segmento de negocio diferenciado.

En relación a las condiciones contractuales, cabe señalar que la mayoría de los contratos comerciales de Aena contemplan una renta variable sobre las ventas realizadas (porcentaje que varía en función de las categorías de productos y servicios) y una renta mínima garantizada anual (RMGA) que asegura un importe mínimo a abonar por el arrendatario, al comprometer un porcentaje de su plan de negocio. En el siguiente gráfico se muestra para cada línea de negocio la evolución hasta 2023 de las rentas mínimas garantizadas correspondientes a los contratos en vigor al 30 de junio de 2019:

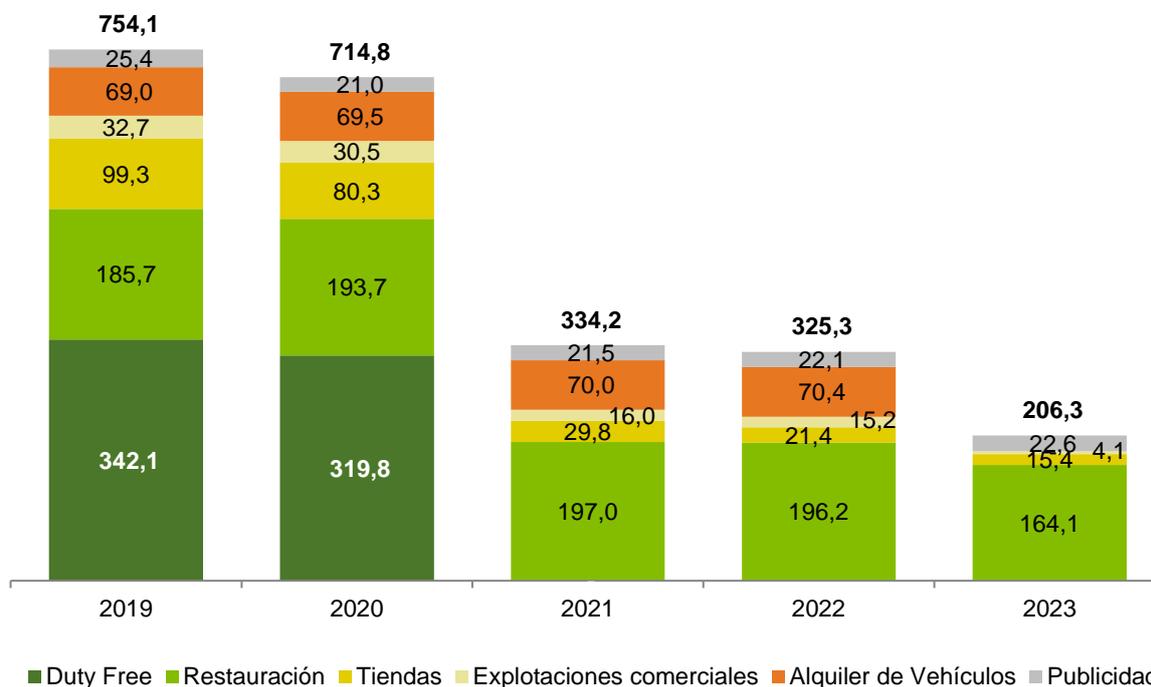


Figura 5. Rentas Mínimas Garantizadas Anuales (RMGA) por líneas de negocio

Las RMGA se han prorrateado a los días reales de comienzo y fin de contrato. Incluye la RMGA de los contratos del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, así como una actualización de las RMGA de Duty Free en Gran Canaria.

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

Duty Free: el contrato actualmente en vigor finaliza en octubre de 2020.

Publicidad: RMGA correspondientes a la prórroga del contrato anterior hasta el 13 de junio y a partir del 14 de junio a las RMGA de las nuevas licencias.

3. Áreas de negocio

Las principales magnitudes de resultados de Aena del primer semestre de 2019 desglosadas por áreas de negocio muestran la contribución de los distintos segmentos en términos de ingresos y de EBITDA. El segmento Aeropuertos representa el 92,1% de los ingresos totales y el 94,6% del total del EBITDA, el segmento Servicios inmobiliarios aporta un 1,7% y un 1,4% respectivamente, y el segmento Internacional el 6,1% y 4,0%.

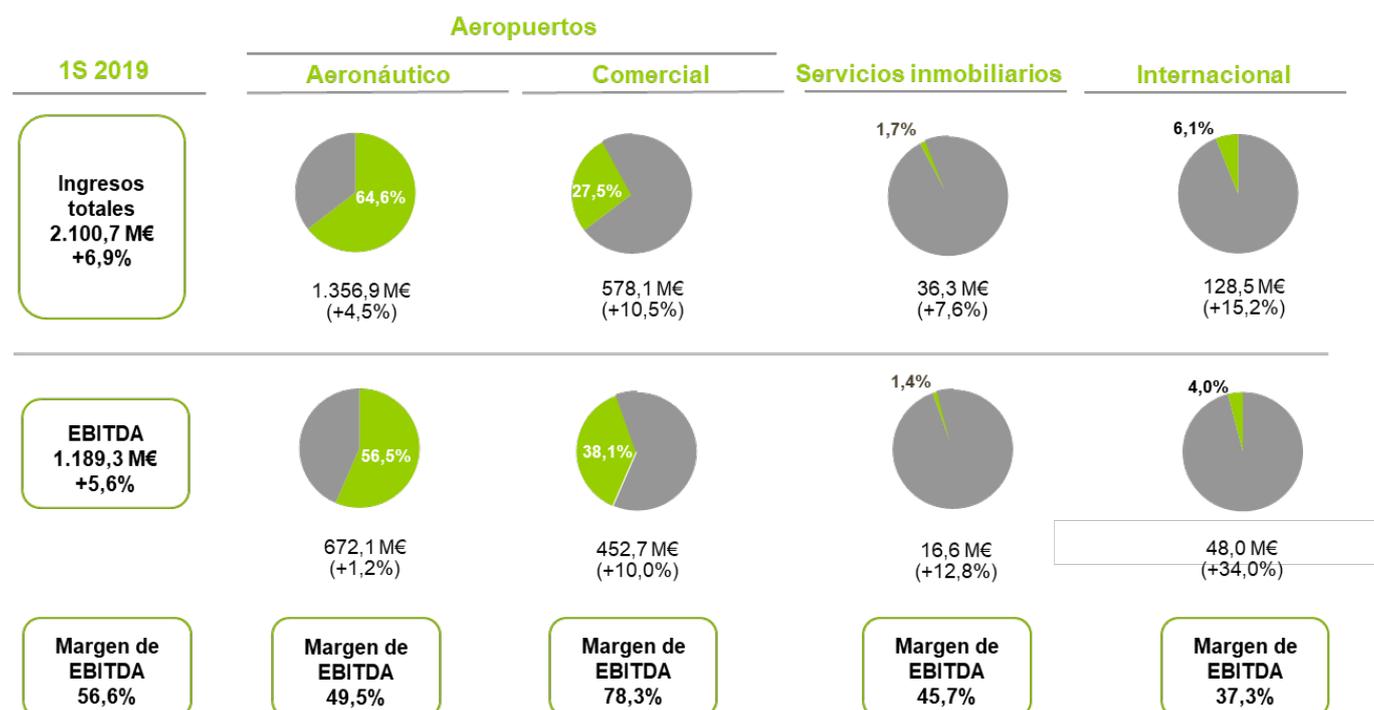


Figura 6. Principales resultados de Aena por área de negocio

3.1 Segmento Aeropuertos

3.1.1 Aeronáutico

Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA 2017-2021)

En relación al Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) para el período 2017-2021 y en virtud de la aplicación del citado documento, con fecha 1 de marzo de 2019 han entrado en vigor las tarifas aeroportuarias de 2019, basadas en la congelación del ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) de 2019 respecto al ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) de 2018.

Respecto a la base de activos regulados, se ha situado en 10.103 millones de euros al 31 de diciembre de 2018.

Por otra parte, cabe señalar que el 10 de abril de 2019 ha sido publicado el Real Decreto 162/2019, de 22 de marzo, que desarrolla el mecanismo de cálculo del índice P de actualización de las tarifas aeroportuarias mediante una fórmula que depende de unos índices específicos aplicables para la revisión de determinados costes que se definen en este real decreto junto con el procedimiento para la determinación de su valor anual.

Proceso de consulta tarifas aeroportuarias 2020

Según lo establecido en la normativa (Ley 18/2014 y Directiva 2009/12/CE sobre tasas aeroportuarias), y para la actualización o modificación de las tarifas aeroportuarias de 2020 se ha celebrado durante los meses de mayo, junio y julio el proceso de consulta, entre Aena y las asociaciones de compañías aéreas usuarias de los aeropuertos.

En el transcurso de dicho proceso, Aena ha facilitado a los usuarios y a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia

(CNMC), que ejerce las funciones de Autoridad de Supervisión Independiente, la información requerida por la normativa y una propuesta de tarifas que cumple con los requisitos establecidos en el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA).

La primera reunión del proceso de consulta se mantuvo el 13 de mayo, la segunda se celebró el 17 de junio, y una tercera reunión con fecha 16 de julio, en la que se presentó la propuesta definitiva de las tarifas para 2020, que han sido aprobadas por el Consejo de Administración de Aena (30 de julio) y deberán ser comunicadas a la CNMC, a las asociaciones de usuarios y a la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) con anterioridad al 31 de julio.

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

- IATA: International Air Transport Association
- A4E: Airlines for Europe
- AIRE: Airlines International Representation in Europe
- ACETA: Asociación de Compañías Españolas de Transporte Aéreo
- ALA: Asociación de Líneas Aéreas
- AECA: Asociación Española de Compañías Aéreas
- AOC España: Comité de Operadores de Líneas Aéreas
- RACE: Real Aeroclub de España
- RFAE: Real Federación Aeronáutica Española
- AOPA: Asociación de Pilotos Propietarios de Aeronaves
- Ryanair
- Norwegian
- Jet2.com

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

Como resultado de este proceso, el Consejo de Administración de Aena en su reunión celebrada el 30 de julio de 2019, ha aprobado la propuesta tarifaria aplicable a partir del 1 de marzo de 2020, fijando el ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) para 2020 en 10,2997 euros por pasajero, lo que supone una reducción del -1,17% respecto al IMAAJ de 2019 (10,42 euros por pasajero) como consecuencia de los ajustes que el DORA establece en relación al incentivo por el desempeño de los niveles de calidad, la estructura de tráfico correspondientes al cierre de 2018 y el efecto del índice P calculado conforme a la metodología establecida en el RD 162/2019 de 22 de marzo.

Esta propuesta será objeto de revisión y validación por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) en su resolución de supervisión de las tarifas aeroportuarias aplicables por Aena, S.M.E. S.A. en el ejercicio 2020.

Actividad aeronáutica

En el ámbito de la actividad aeronáutica es reseñable que el 15 de enero inició su actividad el **Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM)**. Este aeropuerto es gestionado en régimen de concesión por un período de 25 años por parte de la Sociedad "Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de

Murcia S.M.E., S.A." (propiedad al 100% de Aena S.M.E., S.A.) y su información operativa y financiera se incluye dentro del segmento Aeropuertos.

En lo que se refiere a los **servicios prestados al pasajero**, en el primer semestre de 2019 es importante destacar la participación de Aena en el lanzamiento del programa de Tablets de ASQ (*Airport Service Quality*), mejora tecnológica destinada al seguimiento en tiempo real de los resultados de las encuestas, el cual permitirá a los aeropuertos actuar de forma inmediata si se detecta un problema o riesgo.

En cuanto a los **servicios prestados a las aerolíneas**, es destacable el inicio del proyecto piloto de prueba del reconocimiento facial en el proceso de embarque del Aeropuerto de Menorca.

Por su parte, en el apartado de **operaciones**, Aena ha trabajado en grupos relacionados con la operación de drones y la elaboración de procedimientos de actuación. Finalmente, cabe señalar que la seguridad aeroportuaria, el control de fronteras y el control aduanero son los tres aspectos básicos afectados a nivel operacional por el **Brexit**, sobre los cuales Aena ha trabajado con todos los agentes involucrados participando en el Comité Nacional de Seguridad. La implementación de las medidas correspondientes está sujeta a las decisiones que adopte el Parlamento británico.

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

Miles de euros	1S 2019	1S 2018	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	1.334.533	1.273.801	60.733	4,8%
Prestaciones Patrimoniales ⁽¹⁾	1.297.905	1.235.632	62.273	5,0%
Pasajeros	598.199	564.261	33.938	6,0%
Aterrizajes	352.576	339.688	12.887	3,8%
Seguridad	204.233	194.901	9.332	4,8%
Pasarelas Telescópicas	48.337	51.719	-3.382	-6,5%
Handling	51.332	46.365	4.968	10,7%
Carburante	15.694	15.746	-52	-0,3%
Estacionamientos	21.834	17.902	3.932	22,0%
Servicio de comida a bordo	5.699	5.050	649	12,8%
Resto de Servicios Aeroportuarios ⁽²⁾	36.629	38.169	-1.540	-4,0%
Otros ingresos de explotación	22.365	24.326	-1.961	-8,1%
Total Ingresos	1.356.898	1.298.127	58.772	4,5%
Total gastos (incluye amortización)	-985.341	-947.536	37.805	4,0%
EBITDA ⁽³⁾	672.062	664.398	7.664	1,2%

⁽¹⁾ Los importes de las líneas de ingresos de Pasajeros, Aterrizajes y Seguridad se muestran netas de los incentivos comerciales: 10,7 millones de euros en 2019 (9,6 millones de euros en 2018).

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

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

Tabla 6. Cifras más significativas de la actividad aeronáutica

Los ingresos totales de la actividad aeronáutica aumentaron hasta 1.356,9 millones de euros (+4,5% respecto al primer semestre de 2018), impulsados por la positiva evolución del tráfico (5,7% de incremento en el tráfico de pasajeros y 4,8% en el número de aeronaves).

La reducción de las tarifas en -2,22% desde el 1 de marzo de 2018 ha supuesto 6,3 millones de euros de menores ingresos. A partir del 1 de marzo de 2019 la tarifa no varió.

El efecto de los incentivos al tráfico ha supuesto 10,7 millones de euros en el período (neto de la regularización de 1,3 millones de euros de provisiones de años anteriores) frente a 9,6 millones de euros en 2018 (neto de la regularización de 3,0 millones de euros).

La bonificación por pasajero en conexión ha alcanzado 35,7 millones de euros, 0,6 millones de euros superior al mismo período de 2018. El tráfico en conexión ha crecido un 2,3%.

En lo que respecta al total de gastos de la actividad aeronáutica, han crecido un 4,0% respecto al mismo período de 2018. Excluyendo amortizaciones (300,5 millones de euros) el total de gastos ha aumentado un 8,1% debido al incremento de los gastos de personal y de otros gastos de explotación explicado en el apartado 4. Cuenta de Resultados.

Los anteriores efectos han situado el EBITDA del período en 672,1 millones de euros, que supone un incremento de 7,7 millones de euros respecto a 2018 (+1,2%).

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

Servicios al pasajero

Para mejorar la experiencia del pasajero, Aena presta especial atención a los servicios que presta en sus aeropuertos.

En este período, se ha dado continuidad a la licitación de los servicios de limpieza iniciada en el año 2018 en el marco del Plan Estratégico de Limpieza, durante el cual se licitó la prestación de este servicio en 21 aeropuertos de la red, adjudicándose y entrando en vigor los servicios de 19 aeropuertos.

Los servicios de limpieza de los aeropuertos de Madrid y Barcelona han sido licitados por un importe de 134,8 millones de euros por un período de 3 años, prorrogable 2 anualidades.

El contrato correspondiente al servicio de limpieza del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas todavía no se ha adjudicado, estimándose que tendrá lugar en el tercer trimestre. Esta licitación se ha dividido en tres lotes, que totalizan 75,9 millones de euros, contempla un

incremento estimado del 16,3% respecto al anterior expediente (en la primera anualidad) y del 17% del personal destinado a realizar las tareas de limpieza.

Por lo que respecta al expediente del aeropuerto de Barcelona, ha sido adjudicado a Sacyr Facilities por un importe de 57,8 millones de euros, con fecha de inicio 4 de julio de 2019 y un período de 3 años. Este expediente contempla un incremento estimado del 37,8% respecto al anterior expediente (en la primera anualidad) y del 34% del personal

destinado a realizar las tareas de limpieza.

Los nuevos contratos tienen como principal objetivo, la mejora de los niveles de calidad ofrecida a los pasajeros, cumpliendo con los estándares de calidad establecidos en el Documento de Regulación Aeroportuaria 2017-2021 (DORA). Establece un modelo que potencia los valores de calidad, eficiencia y flexibilidad, además de modernizar el servicio a través de una plataforma digital de resolución de incidencias en tiempo real.

Asimismo, para mejorar la atención al pasajero, el aeropuerto de Málaga-Costa del Sol está participando en el lanzamiento del programa internacional de utilización de Tablets de ASQ (*Airport Service Quality*). Esta mejora tecnológica de seguimiento en tiempo real de los resultados de las encuestas, permitirá a los aeropuertos actuar de forma inmediata en caso de detectarse un problema o riesgo en los servicios prestados.

Servicios a las compañías aéreas

Entre las actuaciones que Aena lleva a cabo de forma regular para ofrecer un mejor servicio a las aerolíneas, destacan las iniciadas en el primer semestre de 2019, junto con la aerolínea Air Europa, para probar el reconocimiento facial en el proceso de embarque en el Aeropuerto de Menorca. Este proyecto piloto de mejora del flujo de pasajeros y aumento de capacidad del servicio de handling, permite al pasajero embarcar sin necesidad de mostrar su documentación y convertirá al Aeropuerto de Menorca en el primer aeropuerto europeo en integrar filtro de seguridad y embarque en un solo proceso.

Del mismo modo, siguiendo el proyecto iniciado en 2018 para la creación de un nuevo servicio de auto-facturación de equipaje (*Self BagDrop*), se han puesto en funcionamiento nuevos mostradores de auto-facturación en el Aeropuerto J.T. Barcelona-El Prat, estando previsto que también se instalen en el

Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas a finales de este año. Este servicio proporciona a los pasajeros un sistema automatizado para realizar el proceso completo de facturación sin requerir la intervención de personal externo.

Por otro lado, y siguiendo con novedades relacionadas con los servicios de asistencia en tierra, es reseñable la incorporación a los equipos de handling empleados en los aeropuertos de la red del primer autobús de pasajeros 100% eléctrico en el Aeropuerto de Sevilla.

Servicios de navegación aérea

En el ámbito de los servicios de tránsito aéreo de aeródromo ATS (*Air Traffic Services*), el 15 de enero de 2019 se comenzó a prestar servicio de control desde la Torre del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM), tras la puesta en marcha de todas las instalaciones y sistemas de navegación aérea, y la supervisión y autorización del inicio del servicio por parte de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).

A lo largo del mes de marzo se ha realizado el cambio de proveedor de servicios ATS, tanto en la modalidad ATC (*Air Traffic Control*) como AFIS (*Aerodrome Flight Information System*), en las Torres de los aeropuertos de El Hierro, La Gomera, Burgos y Huesca. El servicio ha sido adjudicado por un importe similar al contrato anterior, siendo su duración de 7 años más una prórroga adicional de un año.

Sistemas operacionales

Durante 2019 se continuará avanzando en la integración de los aeropuertos de la red de Aena en los programas "A-CDM" (*Airport-Collaborative Decision Making*) y Torre Avanzada auspiciados por Eurocontrol, los cuales fomentan el intercambio de información entre todos los agentes involucrados en la operación de un vuelo con el objetivo de favorecer la toma de decisiones conjunta, la mejora de la puntualidad,

la reducción del coste de los movimientos y la atenuación del impacto ambiental.

Asimismo, está previsto que los aeropuertos de Tenerife Norte y Valencia obtengan la Certificación de Torre Avanzada en el tercer y cuarto trimestre, respectivamente con la que los datos operativos de dichos aeropuertos quedarán integrados en la red europea de información en tiempo real que gestiona Eurocontrol, alcanzando al final de 2019 cerca del 75% del tráfico de operaciones de la red en España. Así mismo, está previsto que durante el cuarto trimestre se inicien los trabajos de migración desde Torre Avanzada a A-CDM en el aeropuerto de Málaga Costa del Sol, con el objeto de que pueda estar certificado a principios de 2020.

Operaciones

En el área de seguridad operacional, se han llevado a cabo nueve supervisiones internas, dentro del plan de mantenimiento anual de ejecución de certificaciones/verificaciones. Además, se ha proporcionado soporte a los nueve aeropuertos que AESA (Agencia Estatal de Seguridad Aérea) ha inspeccionado en dicho trimestre.

Asimismo, en este periodo se ha realizado la revisión anual de la Categoría del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SSEI) de los aeropuertos de Aena. Esta revisión se realiza para garantizar que el nivel de protección del SSEI de cada aeropuerto es suficiente para dar respuesta a las operaciones del mismo.

Por otro lado, es relevante señalar que, durante el segundo trimestre, Aena ha continuado participado en jornadas sobre los peligros de fauna para las operaciones aeronáuticas, como la 1ª Reunión del grupo de Trabajo de Aviación y Colombofilia, organizado por AESA, que se ha celebrado en el Aeropuerto de Gran Canaria, con el objetivo de buscar soluciones colaborativas que minimicen el peligro que esta actividad ocasiona a las operaciones

aeronáuticas de los aeropuertos próximos.

Se han llevado a cabo un total de 6 simulacros generales aeronáuticos, en los aeropuertos de Jerez, Almería, Logroño-La Rioja, Girona, Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Badajoz.

Seguridad física

En cuanto a las actuaciones relacionadas con la seguridad física, es destacable señalar que se está en la finalización del primer año del contrato de los expedientes de seguridad adjudicados a lo largo de 2018. Estos expedientes están basados en indicadores de calidad de la seguridad y del servicio al pasajero, estando alineados con los objetivos establecidos en el DORA, siendo el resultado hasta el momento positivo. Destacar que en Madrid Barajas ha habido un periodo de huelga desde el 12 de abril hasta el 22 de mayo, estando aún pendiente la resolución por un arbitraje externo. En términos generales no tuvo gran afección en la operativa ni generó importantes colas o pérdidas de vuelos en los pasajeros, pues los servicios mínimos fueron del 90%. Aunque la huelga no tuvo impacto económico como tal, se han propuesto sanciones (aún por determinar la cuantía final) por bajar la calidad del servicio respecto al estándar.

Por otra parte, durante 2019, AESA ha continuado su actividad auditora en distintos aeropuertos de la red en materia de seguridad aeroportuaria con resultados satisfactorios. Desde Aena se continúa trabajando en el

control de calidad interno para conseguir la mejora continua en la operativa y los procesos.

- Equipamiento de seguridad

Con el fin de mejorar los procesos de seguridad, durante 2018 se inició la automatización en el filtro de conexiones de la T4 del aeropuerto de Madrid, que ya se encuentra en funcionamiento. Estas actuaciones han finalizado en el aeropuerto de Sevilla y continúan en el aeropuerto de Ibiza.

En relación al suministro e instalación del Equipamiento de Inspección de Equipaje de Bodega (Estándar 3), durante el primer trimestre se instalaron máquinas en el aeropuerto de Menorca y el suministro al resto de aeropuertos está en proceso de adjudicación. Los estándares o normas de detección para equipos EDS son definidos por la Comisión Europea y quedan recogidos en la normativa europea (Reglamentos y Decisiones) y en la normativa española (Programa Nacional de Seguridad – PNS). El Estándar 3 implica una mayor capacidad en la detección de explosivos, con respecto al anterior (Estándar 2).

Por otra parte, ya ha sido adjudicada la segunda fase de despliegue de equipos ABC (*Automatic Border Control*) correspondiente a los aeropuertos de Gran Canaria, Fuerteventura, Lanzarote, Sevilla, Bilbao y Valencia. Las empresas adjudicatarias han sido IECISA (Fuerteventura, Bilbao y Valencia) y EVERIS (Gran Canaria, Lanzarote y

Sevilla), por un importe total de 16,3 millones de euros.

Asimismo, se encuentra en proceso de contratación la tercera fase, correspondiente a los aeropuertos de Tenerife Sur, Reus, y Girona.

Instalaciones y Mantenimiento

En 2019, se sigue ejecutando el Plan Estratégico de Mantenimiento Aeroportuario (PEMA) que tiene como objetivo racionalizar y homogeneizar los servicios de mantenimiento en todos los aeropuertos de la red de Aena, en un horizonte temporal de 3 años.

Su ejecución se centra en la agrupación de expedientes con el fin de reducir el número de contratos, generar sinergias en la ejecución de los servicios y mayor eficiencia en su gestión. Asimismo, el plan contempla: la finalización de los manuales de mantenimiento preventivo de instalaciones e infraestructuras aeroportuarias (en diciembre de 2019) para estandarizar componentes y elaborar sus planes de trabajo en base a las diferentes legislaciones y normativas; iniciar el proceso de digitalización de los servicios de mantenimiento introduciendo dispositivos de movilidad, reconocimiento y geolocalización; así como el desarrollo de una APP para movilidad y mejora de la eficiencia del proceso de gestión de datos y migración a una nueva base de datos para la gestión del mantenimiento que finalizará en el verano de 2020.

3.1.2 Actividad comercial

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

Miles de euros	1S 2019	1S 2018	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	573.240	519.139	54.101	10,4%
Otros ingresos de explotación	4.888	3.882	1.006	25,9%
Total Ingresos	578.128	523.021	55.107	10,5%
Total gastos (incluye amortización)	-177.789	-164.894	12.895	7,8%
EBITDA ⁽¹⁾	452.666	411.550	41.116	10,0%

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

Tabla 7. Cifras más significativas de la actividad comercial

En el primer semestre de 2019, los ingresos totales de la actividad comercial aumentaron un 10,5% respecto a 2018, hasta 578,1 millones de euros.

Los ingresos ordinarios, que han pasado a representar el 27,6% del total de los ingresos ordinarios del Grupo (26,8% en 2018), alcanzaron 573,2 millones de euros que supone un incremento del 10,4% respecto a 2018.

Este crecimiento se debe principalmente a la evolución positiva del tráfico, a la mejora en las condiciones contractuales de las nuevas licitaciones que incluyen mayores rentas mínimas garantizadas (RMGA), al incremento de las mismas recogido en los contratos en vigor, así como a la evolución favorable de los dos negocios gestionados por Aena (aparcamientos y servicios VIP).

En lo que respecta al total de gastos de esta actividad, han aumentado un 7,8% y, excluyendo amortizaciones, un 12,6%. Este aumento está impactado por el incremento de costes que ha afectado a la Sociedad según se explica en el apartado 4. Cuenta de Resultados.

El EBITDA del negocio comercial ha aumentado 41,1 millones de euros respecto a 2018, alcanzado 452,7 millones de euros.

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

Miles de euros	Ingresos		Variación		Renta Mínima Garantizada	
	1S 2019	1S 2018	Miles de €	%	1S 2019	1S 2018
Tiendas libres de impuestos ⁽¹⁾	157.693	142.609	15.084	10,6%		
Tiendas	52.958	48.264	4.693	9,7%		
Restauración	97.446	87.858	9.588	10,9%		
Alquiler de vehículos	70.921	68.543	2.378	3,5%		
Aparcamientos	76.630	67.977	8.653	12,7%		
Servicios VIP	36.576	29.648	6.928	23,4%		
Publicidad	16.120	15.173	947	6,2%		
Arrendamientos	17.203	16.696	507	3,0%		
Resto ingresos comerciales ⁽²⁾	47.694	42.371	5.323	12,6%		
Ingresos ordinarios comerciales	573.240	519.139	54.101	10,4%	69.668	55.942

⁽¹⁾ Por aplicación de la NIIF 16 en 2019, los gastos derivados del efecto financiero de la contabilización del anticipo recibido de World Duty Free Group España, S.A. con ocasión del contrato suscrito con dicha sociedad que hasta el 31 de diciembre de 2018 se mostraban minorando los ingresos comerciales se muestran en el epígrafe "Gastos financieros" de la cuenta de resultados. Excluyendo este efecto, los ingresos de Tiendas libres de impuestos del primer semestre de 2019 ascienden a 151,8 millones de euros, que representa un incremento LFL de 9,2 millones de euros (+6,4%).

⁽²⁾ Incluye actividades comerciales diversas que se realizan en los aeropuertos, como son los servicios bancarios, las máquinas de plastificado de equipajes, otras máquinas expendedoras y los servicios regulados (farmacias, estancos, loterías).

Tabla 8. Análisis de las líneas de negocio comercial

En la línea de negocio de tiendas especializadas, se han licitado en varios aeropuertos de Aena locales comerciales con reconocidas marcas de moda y complementos, complementando la actual oferta.

De forma singular, en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas se han adjudicado en los terminales T4 y T4S locales de reconocido prestigio como TOUS, Tag Heuer (marca líder a nivel mundial en el sector de la relojería de lujo) y dos pequeñas superficies en el terminal T1 para la empresa Nails Factory, dedicada a la actividad de manicura. Esta nueva oferta supone un importante salto cualitativo en cuanto a la oferta comercial disponible para los pasajeros.

La oferta de restauración sigue siendo objeto de mejora continua, como se pone de manifiesto con el proceso de licitación de 33 locales de restauración en el aeropuerto de Palma de Mallorca (más de 10.600 m²) y la adjudicación de los nuevos contratos e inicio de actividad de 18 locales del Aeropuerto Alicante-Elche. Asimismo, en el aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat a finales del primer semestre de 2019 hay 40 puntos de venta abiertos y reformados con las nuevas marcas, los nuevos locales ocuparán una superficie de cerca de 16.000 m².

El servicio de Alquiler de vehículos, de gran relevancia en nuestros aeropuertos turísticos, ha estrenado un nuevo vestíbulo en el Aeropuerto de Málaga Costa del Sol que concentra los mostradores de las empresas de alquiler de vehículos, mostradores modernos y de concepto abierto.

La línea de negocio de aparcamientos, operada por Aena, ha continuado incorporando mejoras de gestión, abriéndose aparcamientos de larga estancia, parking exprés, e impulsando el servicio de pago por matrícula. Entre otras acciones, se han potenciado campañas de marketing enfocadas al aumento de la cuota de clientes y el número de reservas y al posicionamiento de nuestra marca propia "Aena Parking".

La cifra de ingresos de la actividad de las salas VIP gestionadas por Aena ascendió a 32,5 millones de euros, un aumento del 25,3%, derivado del aumento de usuarios en un 14,4%, fruto de las acciones de marketing y política de precios implementadas por Aena. También se están acometiendo ampliaciones y rediseños de Salas VIP en varios aeropuertos, y se están implantando servicios adicionales y tarifas para mejorar la oferta del segmento *Premium*.

Adicionalmente, la cifra de ingresos comerciales proveniente de las rentas mínimas garantizadas representa el 18,8% de los ingresos de las actividades con contratos que incluyen dichas cláusulas, frente al 16,6% en el primer semestre de 2018. Esta diferencia es debida principalmente a la propia evolución de las ventas en los contratos existentes (5,7 millones de euros), a las mejores condiciones de los nuevos contratos (3,6 millones de euros) y al incremento de RMAG recogido en los contratos vigentes (1,2 millones de euros).

Por líneas de actividad, destacan más concretamente las siguientes acciones comerciales llevadas a cabo en el período:

Tiendas Libres de Impuestos

Los ingresos de las tiendas libres de impuestos han crecido en el período un 10,6%⁽¹⁾, hasta 157,7 millones de euros respecto a 2018 y representan el 27,5% de los ingresos de la actividad comercial.

Esta actividad es gestionada por Dufry, con el nombre comercial de World Duty Free Group (WDFG) a través de los contratos suscritos con Aena (distribuidos en tres lotes), y genera unos ingresos asegurados a través de la aplicación de las rentas mínimas garantizadas reconocidas en los contratos suscritos.

En junio de 2018, Dufry en colaboración con Aena, puso en marcha un proyecto en 5 aeropuertos piloto (T2 de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Málaga-Costa del Sol, Alicante-Elche, Gran Canaria y Bilbao) con el fin de identificar acciones para optimizar su desempeño comercial. Asimismo, Dufry ha llevado a cabo acciones de marketing y de mejora de superficies para reforzar las ventas y la oferta en las tiendas de los aeropuertos.

El proyecto de análisis, diagnóstico y plan de acción en las tiendas de los 5 aeropuertos se inició en agosto de 2018 y las actuaciones puestas en marcha se han extendido durante el

primer semestre de 2019, articuladas en torno a cinco palancas. Posteriormente se realizará un análisis de las iniciativas con mayor impacto para desarrollarlas en el resto de aeropuertos.

(1) Por aplicación de la NIIF 16 en 2019, los gastos derivados del efecto financiero de la contabilización del anticipo recibido de World Duty Free Group España, S.A. con ocasión del contrato suscrito con dicha sociedad que hasta el 31 de diciembre de 2018 se mostraban minorando los ingresos comerciales se muestran en el epígrafe "Gastos financieros" de la cuenta de resultados. Excluyendo este efecto, los ingresos de Tiendas libres de impuestos del primer semestre de 2019 ascienden a 157,7 millones de euros, que representa un incremento LFL de 9,2 millones de euros (+6,4%).

En el primer semestre se han puesto en marcha las siguientes acciones dentro de cada palanca:

- Optimización de la política de precios: reposicionamiento, ampliación de surtido y promociones de determinadas categorías de producto.
- Mejora de los diseños y *layouts* de las tiendas actuales: cambio de *layout* y *sense of place* (Bilbao), finalización de las obras en tienda principal (Alicante, Barcelona y Gran Canaria), nuevo concepto de tienda (llegadas Málaga), introducción del *beach concept* (tienda de llegadas de Alicante), inicio de la construcción de la nueva tienda en zona no Schengen en Málaga.
- Optimización del surtido y marcas: trabajando sobre las categorías de alimentación de pequeño gramaje, bebidas, parafarmacia, bisutería y accesorios de viaje, entre otras.
- Marketing y desarrollo digital: *partnership* entre Aena y Dufry (en la sala VIP de Alicante y Málaga y en el parking de Bilbao), lanzamiento del servicio *Reserve & Collect* en todos los aeropuertos de España y digitalización de la tienda principal de Málaga como tienda *New Generation Store*.
Adicionalmente, se ha alcanzado un acuerdo colaborativo para la fidelización conjunta de nuevos usuarios de los programas de *Red by Dufry* y *Aena Club Cliente*, y se ha iniciado el desarrollo de la asistencia a las ventas con utilización de tablets.
- Acciones sobre fuerza de ventas, como incentivos ligados al desempeño en (Barcelona y Alicante) y concurso entre aeropuertos del piloto para incrementar las ventas.

Por su parte, Aena también ha realizado acciones de marketing y de mejora de superficies en el periodo de las que cabe destacar:

- Apertura de las nuevas tiendas remodeladas en los aeropuertos

J.T.Barcelona-El Prat (módulos M0 por cambio de ubicación, M1 y M2) y en Palma de Mallorca las tiendas del Módulo C en su nueva ubicación y del Módulo A.

- Finalización de la remodelación de la tienda de la T1 No Schengen del aeropuerto de A.S. Madrid-Barajas.
- Promociones orientadas a reforzar la compra de las categorías de productos con mayor atractivo para los pasajeros británicos, con el objetivo de compensar el efecto de la devaluación de la libra, que parece continuar afectando a las compras de dichos pasajeros.
- Acciones promocionales sobre productos de bebidas, especialmente en los principales aeropuertos turísticos.

Adicionalmente, cabe señalar la apertura al público del local Duty Free del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.

Tiendas

Los ingresos generados por esta línea de negocio en el primer semestre de 2019 ascendieron a 53,0 millones de euros, un 9,7% más con respecto al mismo periodo de 2018.

Esta línea de negocio ha experimentado un impulso de sus ingresos comerciales, siguiendo la tendencia de mejora continua en la oferta comercial, gracias a las nuevas iniciativas de renovación de locales en distintos aeropuertos en el primer semestre de 2019.

En este sentido han destacado las siguientes actuaciones:

- Los nuevos locales comerciales de tiendas en el Aeropuerto Málaga-Costa del Sol, se están abriendo paulatinamente a lo largo del periodo, a medida que van venciendo los contratos de los existentes. Esta oferta renovada, contará con marcas como Victoria's Secret, Adolfo Domínguez, TOUS, Vidal&Vidal y, un local de Koninklijke Capi-Lux

Holding B.V., marca de referencia a nivel europeo de artículos de electrónica, que por primera vez tendrá presencia en Aena.

- En el Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, en el primer trimestre se renovó la oferta comercial de la T2 con la adjudicación de 6 locales para actividades de prensa y varios, electrónica, merchandising oficial de club de fútbol y otras que ocupan en total una superficie superior a 600 m². En el segundo trimestre, además se ha complementado la oferta desarrollada en el T2, con la licitación de 5 locales en la terminal T1. Estos locales estarán operativos con las nuevas marcas a partir del primer trimestre de 2020. Se trata de grandes superficies en las que se pretende contar con reconocidas marcas de Moda y Complementos y una gran multitienda que ofrezca una amplia gama de productos.

- En el Aeropuerto de Palma de Mallorca, y como complemento a la actual oferta, se han licitado 3 locales pequeños de temporada, denominados *Pop Up*.
- En el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas se han adjudicado 4 superficies de pequeño tamaño (15-30 m²) para marcas de reconocido prestigio como TOUS, Tag Heuer y dos pequeñas superficies en el terminal T1 para la empresa Nails Factory, dedicada a la actividad de manicura. Esta nueva oferta supone un importante salto cualitativo en cuanto a la oferta comercial disponible para los pasajeros. Es la primera vez que se cuenta con un espacio exclusivo para la marca Tag Heuer, una de las marcas líderes a nivel mundial en el sector de la relojería de lujo.

Además de estas actuaciones comerciales, con el fin de continuar mejorando la experiencia del pasajero, Aena ya cuenta con el servicio de *Personal Shopper* en 4 de sus principales aeropuertos. Este

servicio gratuito se ofrece en los aeropuertos de Madrid (T1, T4 y T4S), Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y Málaga-Costa del Sol desde 2018, y desde febrero de 2019 en Alicante-Elche.

Por otro lado, destacar que ha finalizado la fase previa de estudio de detección de necesidades específicas del pasajero asiático, que, como indicamos en el anterior

ejercicio, cuentan con alto potencial de expansión y gasto. Continúa el apoyo por parte de la empresa especializada, con la elaboración y publicación de contenidos para la Red Social más implantada en China (WE CHAT).

En este periodo Aena ha puesto en marcha dos perfiles sociales en Instagram y Facebook (@enjoyaena) con la finalidad de realizar campañas

de comunicación y marketing a través de las principales redes sociales.

La captación de nuevas marcas y posibles oportunidades de negocio es otra de las palancas que impulsan este 2019 en materia comercial, en el que se ha conectado de nuevo con el sector de Retail para conseguir renovar la cartera de posibles licitadores de nuestros espacios.



Apertura de las tiendas Victoria's Secret y Deaigual Aeropuerto de Tenerife Sur

Restauración

Los ingresos de restauración han ascendido a 97,4 millones de euros y han crecido un 10,9%.

En este período es destacable la adjudicación de los nuevos contratos de 18 locales del Aeropuerto Alicante-Elche, así como las obras de renovación llevadas a cabo por los nuevos arrendatarios de los locales de los aeropuertos de Barcelona, Málaga y Gran Canaria, así como la licitación de la oferta de restauración de 33 locales en el aeropuerto de Palma de Mallorca.

- ▶ En el Aeropuerto de Gran Canaria, a finales del primer semestre de 2019 ya estaban operativos 15 locales nuevos con marcas renovadas, estando pendientes a esa misma fecha un local en obra y tres locales en fase de proyecto.
- ▶ Respecto a la renovación en 2018 de la oferta de restauración del aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat a finales del primer semestre de 2019 hay 40 puntos de venta abiertos. Los nuevos locales ocuparán una superficie de cerca de 16.000 m², que supondrá un incremento del

19% respecto a la superficie anterior al proceso de licitación.

- ▶ En relación a la actividad de los nuevos arrendatarios en el aeropuerto de Málaga (25 puntos de venta adjudicados en junio de 2018), a finales del primer semestre de 2019 ya disponemos de 22 puntos de restauración abiertos.

Los nuevos establecimientos mantendrán una superficie total ocupada de más de 6.500 m².

- ▶ En el Aeropuerto de Alicante, se han formalizado los nuevos

contratos de los 18 locales adjudicados en el mes de enero.

La renovación de la oferta de restauración se compone de una superficie de cerca de 5.600 m².

Los nuevos espacios se adjudicaron a los siguientes operadores "Áreas", "Select Service Partner (SSP)", "Grupo EatOut (Pansfood)" y "Airfoods". En el mes de junio ya se han abierto las nuevas marcas Eat, Costa Coffee y Lavazza. El resto de locales realizarán sus obras en el segundo semestre de 2019, al objeto de que la mayoría de los operadores inicien la actividad con las nuevas marcas a finales de año.

- ▶ En cuanto a la renovación de la oferta de restauración del Aeropuerto de Palma de Mallorca, el proceso de licitación se completará con la subasta electrónica en el mes de julio. Los nuevos espacios ocuparán una superficie total de más de 10.600 m² y se prevé que comiencen a dar servicio a partir de noviembre de 2019.
- ▶ En el Aeropuerto de Girona-Costa Brava los 5 nuevos puntos de venta y las máquinas expendedoras de alimentos y bebidas, adjudicados a la empresa Areas a principios de año, han comenzado su actividad las siguientes marcas: Burger King, La Pausa y Carlsberg, Exploring the World y Lavazza.

- ▶ En el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas a finales de mayo se inició el servicio de las 250 máquinas expendedoras de alimentos y bebidas instaladas por el nuevo arrendatario "Selecta Vending".

Adicionalmente, cabe señalar que en el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia se han inaugurado la nueva oferta de restauración que se adjudicaron al operador Airfoods a finales de 2018: entre la oferta se encuentran las conocidas marcas Costa Coffee y Subway, Food&Goods, Semba y 13 máquinas expendedoras de alimentos y bebidas.



Restaurante La Place. Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat

Alquiler de vehículos

Esta línea de negocio ha generado unos ingresos de 70,9 millones de euros que representan un incremento interanual del 3,5%, reflejo del positivo incremento del número de contratos, que han crecido un 7,3%, así como del aumento de las ventas en un 2,3%.

El alquiler de vehículos en Aena mantiene su tendencia favorable, impulsada por el incremento del volumen de pasajeros. Asimismo, en los aeropuertos con mayor segmento de negocios, se aprecia una buena tendencia del cliente de empresa.

El 1 de abril de 2019 comenzó la actividad de alquiler de vehículos sin conductor de la empresa SIXT en el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.

Asimismo, en el Aeropuerto de Málaga Costa del Sol se ha puesto en funcionamiento el nuevo vestíbulo que concentra los mostradores de las empresas de alquiler de vehículos, mostradores modernos y de concepto abierto.

Aparcamientos

Aena gestiona esta importante línea de negocio, englobando el control de los ingresos y de los procesos operativos, al igual que las actividades de marketing asociadas, la política de precios y la estructuración de las diversas tipologías de aparcamientos.

En el primer semestre los ingresos de esta actividad han aumentado hasta 76,6 millones de euros, un crecimiento del 12,7% que refleja su tendencia creciente, impulsada principalmente por la mejora del segmento sin reserva y de las reservas on line en los principales aeropuertos (una mejora del 25% sobre 2018), así como por la apertura del parking exprés en Adolfo Suárez Madrid-Barajas (junio 2018) y en Josep Tarradellas Barcelona-El Prat (mayo 2018).

El ingreso por número de reservas por los diferentes canales de venta alcanzó la cifra de 26 millones de euros, un 27,9% de incremento con respecto al primer semestre de 2018.

En este primer semestre de 2019 se ha abierto un nuevo aparcamiento de larga estancia en el aeropuerto de Tenerife Norte y se ha puesto en marcha el servicio de pago por matrícula en los aparcamientos del aeropuerto de Valencia. Actualmente, este servicio está funcionando en los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Bilbao, Alicante y

Valencia. Asimismo, se han puesto en funcionamiento los aparcamientos exprés de los aeropuertos de Palma de Mallorca y Vigo.

Se ha continuado con las campañas de marketing enfocadas al aumento de la cuota de clientes y el número de reservas en los aeropuertos de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Alicante-Elche y Bilbao. Asimismo, se han realizado esfuerzos para impulsar el conocimiento y posicionamiento de la marca propia Aena Parking, reforzando acciones promocionales para dar a conocer el servicio de pago por matrícula.

Servicios VIP

Los ingresos de esta línea de negocio provienen de la explotación de 24 salas VIP y una sala Premium, así como de los accesos preferentes de seguridad: Fast Lane (servicio en los controles de seguridad en 8 aeropuertos de la red). Durante este semestre se ha abierto este servicio en el aeropuerto de A Coruña y un Fast Track (control de seguridad independiente) en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

La actividad de servicios VIP ha alcanzado la cifra de 36,6 millones de euros de ingresos en el período, que representa un crecimiento del 23,4% respecto al mismo periodo del año anterior.

La cifra de ingresos correspondiente a las salas VIP gestionadas por

Aena, ascendió a 32,5 millones de euros, un aumento del 24,7%, consecuencia del aumento de usuarios en un 14,4%, reflejo de las acciones de marketing y política de precios desarrolladas por Aena en la gestión de este servicio.

A lo largo del primer semestre, Aena ha continuado la remodelación de las salas VIP en Palma de Mallorca y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y ha terminado la ejecución de las obras de la nueva sala de Menorca. Se están acometiendo ampliaciones y rediseños de las salas VIP de los aeropuertos de Madrid, Gran Canaria, Málaga y Alicante. En los aeropuertos de Fuerteventura y Vigo se están realizando obras de nuevas salas.

Asimismo, se han ampliado acuerdos de uso con compañías aéreas.

Se ha adjudicado el servicio de gestión integral en las salas de los aeropuertos de Tenerife Sur, Fuerteventura, Bilbao, Gran Canaria y Valencia, estando en fase de licitación en los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Tenerife Norte y Vigo.

Dado el carácter dinámico de esta actividad, Aena está desarrollando servicios adicionales y tarifas para mejorar la oferta del segmento Premium y se está trabajando en un nuevo servicio de *meet & assist* previsto para el tercer trimestre del 2019.



Sala VIP Canudas en la Terminal T2 Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat

Publicidad

Con fecha 14 de junio, ha comenzado la actividad de las nuevas empresas adjudicatarias de la actividad publicitaria y promocional en los aeropuertos de Aena.

Las nuevas licencias se han adjudicado en ocho lotes, por un período de 7 años, a cuatro proveedores diferentes, resultando: "Exterior Plus S.L. y Sistemas e Imagen Publicitaria S.L.U." (5 aeropuertos correspondientes al lote de Madrid/Centro peninsular y 4 al

lote de Cataluña), "JFT Comunicación", (8 aeropuertos del lote de Canarias y 10 del lote de Andalucía), "Promedios" (8, 5 y 4 aeropuertos de los lotes Norte, Noroeste y Levante, respectivamente) y la UTE "New Business Media Ceco Centros Comerciales" (4 aeropuertos del lote de Baleares).

Durante el primer año, el incremento de ingresos estimados, debido a la renta variable, es del 12,8%, mientras que los derivados de la renta mínima garantizada anual (RMGA) se estima que se incrementen en un 12,6%. Ambos

incrementos son respecto a las condiciones mínimas de licitación fijadas en los concursos convocados.

Como consecuencia de las nuevas condiciones económicas, la renta mínima anual garantizada disminuye de 32,5 millones de euros en 2018 a 21,0 millones en 2020 (primera anualidad), por lo que se espera que estos contratos operen con la renta variable, representando unos ingresos estimados de aproximadamente 27 millones de euros.

3.2 Segmento de servicios inmobiliarios

Dentro de este segmento de actividad, se incluye la prestación de servicios de arrendamiento o cesión de uso de terrenos (urbanizados y sin urbanizar), edificios de oficinas, almacenes, hangares y naves de carga, a compañías aéreas, operadores de carga aérea, agentes de handling y otros proveedores de servicios aeroportuarios, destinados al apoyo de la actividad y al desarrollo de servicios complementarios, tales como las 24 estaciones de servicio (15 en el lado tierra y 9 en el lado aire) en 12 aeropuertos o las terminales para aviación ejecutiva “FBOs” (Fixed Base of Operations) en 5 de los aeropuertos más importantes de la red, terminales en donde se atiende a la aviación ejecutiva.

Por lo que respecta a los planes de **desarrollo inmobiliario de los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat**, continúan los trabajos de asesoramiento externo para definir los modelos de comercialización de los terrenos aeroportuarios disponibles en ambos aeropuertos.

- En el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, tras las primeras valoraciones realizadas con los expertos contratados, a lo largo de los próximos años está previsto desarrollar hasta un máximo de 2,2 millones de m² para diversos usos. Con estas actuaciones el principal aeropuerto de la red de Aena se acercará al moderno concepto de *Airport City*.
- Por su parte, el Plan Inmobiliario del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat contempla una máximo de 1,1 millones de nuevos m² edificables en un proyecto de desarrollo global que tiene muy presente aspectos medioambientales y etnográficos del Delta del Llobregat.

Estos dos desarrollos inmobiliarios en los principales aeropuertos de Aena permitirán definir la estrategia e implantación del modelo de negocio a aplicar. A partir de dicha estrategia, se procederá a la selección de socios mediante concurso público, que se estima que podría iniciarse a largo del primer trimestre de 2020.

De forma paralela, Aena está trabajando en la definición de los planes de desarrollo inmobiliario en los aeropuertos de Palma de Mallorca, Málaga-Costa del Sol, Valencia y Sevilla, en los que hay disponibilidad de suelos y activos con alto potencial para el desarrollo de actividades aeroportuarias complementarias. En este sentido, está pendiente de adjudicación de la contratación de un consultor que apoye a Aena en la definición de los planes de desarrollo inmobiliario en estos aeropuertos.

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

Miles de euros	1S 2019	1S 2018	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	35.723	33.208	2.515	7,6%
Servicios Inmobiliarios ⁽¹⁾	35.723	33.208	2.515	7,6%
Otros ingresos de explotación	607	571	36	6,4%
Total Ingresos	36.331	33.779	2.552	7,6%
Total gastos (incluye amortización)	-27.998	-27.293	705	2,6%
EBITDA ⁽²⁾	16.620	14.731	1.889	12,8%

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

⁽²⁾ Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones.

Tabla 9. Cifras más significativas del segmento de servicios inmobiliarios

Los ingresos por Servicios inmobiliarios han ascendido a 36,3 millones de euros, reflejando un crecimiento del 7,6%.

Los gastos totales han aumentado un 2,6% y excluyendo amortizaciones, un 3,5%.

En cuanto a las principales actuaciones llevadas a cabo en el período en relación a los activos existentes, cabe señalar:

Actividad de hangares:

- En el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, se han iniciado las obras de adecuación de un hangar de 8.800 m² situado en la Antigua Zona Industrial, estimando que iniciará su actividad en el tercer trimestre de 2019.
- En el Aeropuerto de Sevilla, en el mes de enero se inició la operación en el hangar de aproximadamente 6.000 m² construidos para dar soporte al mantenimiento de las aeronaves de un operador aéreo relevante.
- En el Aeropuerto de Palma de Mallorca se ha contratado una parcela de 5.000 m² para la construcción de un hangar de 3.500 m². De igual forma, en el Aeropuerto de Valencia, se ha contratado otra parcela de 15.600 m² para un hangar de 4.750 m².
- Destacan asimismo las adjudicaciones de hangares en los aeropuertos de Madrid-Cuatro Vientos (2.498 m²), otro en el de Sabadell (562 m²), y

uno más en el de Sevilla (966 m²).

Aviación ejecutiva:

- ▶ En los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat se ha iniciado la actividad de los nuevos adjudicatarios de las terminales para aviación ejecutiva (FBOs). Consecuencia de esta nueva adjudicación, se renovará el servicio que se viene prestando desde hace más de 5 años, un servicio que los usuarios perciben con altos niveles de calidad.
- ▶ Desde mediados de junio está plenamente operativo en el FBO del Aeropuerto de Ibiza un nuevo filtro exclusivo para los usuarios de estas instalaciones,

con el que se mejora muy significativamente la experiencia de nuestros clientes.

Carga:

En relación a los espacios dedicados a la carga aérea:

- ▶ En el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas se ha adjudicado el arrendamiento de una nave de 7.500 m² construidos. Este contrato contempla la posibilidad de arrendar en un plazo máximo de 10 años otra nave de carga de 19.500 m² construidos.

Asimismo, es reseñable que el desarrollo de nuevas instalaciones para carga en la zona denominada "Rejas" sigue progresando, habiéndose

adjudicado en este semestre, a la empresa Correos, la ejecución material de la obra de construcción de una nave para la importación de 12.500 m² construidos.

- ▶ En el Aeropuerto de Zaragoza se ha adjudicado la ejecución de las obras de construcción de una nueva nave de carga de más de 3.500 m² construidos, lo que dotará al aeropuerto de mayor capacidad para atender el fuerte crecimiento de mercancías transportadas que se está produciendo en este aeropuerto de forma sostenida en los últimos años.

3.3 AIRM

Con fecha 15 de enero de 2019 inició su actividad el **Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM)**. Este aeropuerto es gestionado por la Sociedad "Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A." (propiedad al 100% de Aena S.M.E., S.A.) en régimen de concesión por un período de 25 años.

En el primer semestre de 2019, AIRM registró un volumen de 487.225 pasajeros, en su mayoría internacionales, y 3.625 movimientos de aeronaves. La información operativa y financiera del período se incluye dentro de la actividad aeronáutica, comercial y de servicios inmobiliarios del presente Informe de gestión (ver información adicional descrita en la nota 4 de la Memoria).

3.4 Segmento internacional

En el segmento internacional se incluyen principalmente los datos económicos procedentes de la consolidación del aeropuerto de Luton en Londres (5º aeropuerto en el Reino Unido por número de pasajeros), así como los derivados de servicios de asesoramiento a aeropuertos internacionales. En total, los ingresos del negocio internacional han mejorado en el primer semestre de 2019 un 15,2%, alcanzando 128,5 millones de euros.

Miles de euros	1S 2019	1S 2018	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	128.426	111.472	16.954	15,2%
Otros ingresos de explotación	100	98	2	2,0%
Total Ingresos	128.526	111.570	16.956	15,2%
Total gastos (incluye amortización)	-112.890	-101.832	11.058	10,9%
EBITDA ⁽¹⁾	47.982	35.814	12.168	34,0%

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

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

Respecto a la consolidación del **Aeropuerto London Luton**, ha supuesto una contribución de 45,7 millones de euros a nivel de EBITDA, cifra que ha aumentado un 37,8% respecto a 2018, reflejando el crecimiento del tráfico del período (10,3%), así como la positiva evolución de los ingresos comerciales.

Miles de euros ⁽¹⁾	1S 2019	1S 2018	Variación	% Variación
Ingresos aeronáuticos	55.408	48.038	7.370	15,3%
Ingresos comerciales	66.723	58.251	8.472	14,5%
Total Ingresos	122.131	106.289	15.842	14,9%
Personal	22.452	24.073	-1.621	-6,7%
Otros gastos de explotación	53.989	49.016	4.973	10,1%
Amortizaciones y deterioros	32.176	25.855	6.321	24,4%
Total gastos	108.617	98.944	9.673	9,8%
EBITDA ⁽²⁾	45.684	33.160	12.524	37,8%
Resultado de explotación	13.514	7.345	6.169	84,0%
Resultado financiero	-12.407	-11.673	-734	-6,3%
Resultado antes de impuestos	1.107	-4.328	-5.435	-125,6%

⁽¹⁾ Tipo de cambio Euro/Libra: 0,8736 en 1S 2019 y 0,8798 en 1S 2018.

⁽²⁾ Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones.

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

Los ingresos de Luton en GBP, han crecido en el período hasta alcanzar 106,7 millones (14,1% frente a 2018). Este crecimiento ha sido posible gracias al incremento del tráfico, acompañado de un buen desempeño de los ingresos comerciales.

- Los ingresos aeronáuticos en GBP han aumentado un 14,8% y los ingresos comerciales un 13,5%.

En el apartado de ingresos comerciales, destaca el buen comportamiento de las actividades de *retail* (tiendas y restauración) que crecieron un 26,7% en el período como consecuencia de la apertura de nuevos locales (con mejores cánones de concesión), resultado de la ampliación del terminal, en el que también se ha mejorado el flujo de pasajeros. Gracias a las actuaciones llevadas a cabo, el aeropuerto dispone de una oferta más atractiva y variada para los pasajeros.

- La cifra de EBITDA se ha incrementado en el primer semestre un 36,7% con respecto al mismo período de 2018, alcanzando 39,9 millones de GBP. Asimismo, el margen de EBITDA ha mejorado hasta el 37,4% frente a 31,2% en 2018.

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

Miles de euros	Resultado por puesta en equivalencia				Tipos de cambio ⁽¹⁾			
	1S 2019	1S 2018	Variación	% Variación	Tipo de cambio	1S 2019	1S 2018	% Variación
AMP (México)	7.153,7	6.427,8	725,9	11,3%	€ - MXN	21,65	23,09	6,2%
SACSA (Colombia)	2.621,0	1.721,2	899,8	52,3%	€ - COP	3.602,08	3.448,55	-4,5%
AEROCALI (Colombia)	1.170,4	487,5	682,9	140,1%	€ - COP	3.602,08	3.448,55	-4,5%
Total participación en el resultado de asociadas	10.945,1	8.636,5	2.308,6	26,7%				

⁽¹⁾ Tipo medio del período

Tabla 12. Puesta en equivalencia de las empresas participadas

4. Cuenta de resultados

Miles de euros	1S 2019	1S 2018	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	2.073.507	1.936.334	137.173	7,1%
Otros ingresos de explotación	27.238	28.978	-1.740	-6,0%
Total ingresos	2.100.745	1.965.312	135.433	6,9%
Aprovisionamientos	-85.581	-86.734	-1.153	-1,3%
Gastos de personal	-229.042	-210.385	18.657	8,9%
Otros gastos de explotación	-589.916	-545.946	43.970	8,1%
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	-3.060	7.238	-10.298	-142,3%
Amortizaciones	-393.464	-401.551	-8.087	-2,0%
Deterioro y bajas de inmovilizado	-4.699	-4.453	246	5,5%
Otros resultados	867	1.433	-566	-39,5%
Total gastos	-1.304.895	-1.240.398	64.497	5,2%
EBITDA ⁽¹⁾	1.189.314	1.126.465	62.849	5,6%
Resultado de explotación	795.850	724.914	70.936	9,8%
Ingresos financieros	3.070	1.036	2.034	196,3%
Gastos financieros	-70.426	-60.878	9.548	15,7%
Otros ingresos/(gastos) financieros - netos	338	1.385	-1.047	-75,6%
Resultado financiero neto	-67.018	-58.457	8.561	14,6%
Participación en el resultado de asociadas	10.945	8.636	2.309	26,7%
Resultado antes de impuestos	739.777	675.093	64.684	9,6%
Impuesto sobre las ganancias	-180.699	-162.822	17.877	11,0%
Resultado del período consolidado	559.078	512.271	46.807	9,1%
Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes	87	-2.227	2.314	103,9%
Resultado del período atribuible a los accionistas de la dominante	558.991	514.498	44.493	8,6%

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

Tabla 13. Cuenta de resultados

Como resultado de la positiva evolución del negocio en todas sus líneas, los **ingresos totales** de Aena han aumentado un 6,9% respecto a 2018, alcanzando 2.100,7 millones de euros.

Los **ingresos ordinarios** han crecido un 7,1%, hasta 2.073,5 millones de euros. Este incremento de 137,2 millones de euros se ha explicado con anterioridad en el análisis de los diferentes segmentos del negocio.

Por lo que respecta a la variación del **total de gastos**, en este período refleja un aumento del 5,2% (64,5 millones de euros), que se sitúa en un 8,7% excluyendo las amortizaciones, debido a las

variaciones de los siguientes conceptos:

Los aprovisionamientos han disminuido un 1,3% (1,2 millones de euros) debido principalmente al descenso del coste del servicio ATM/CNS (Tránsito aéreo y Comunicaciones, navegación y vigilancia) por el acuerdo suscrito con ENAIRE hasta 2021 (-2,4 millones de euros), compensado parcialmente por el incremento del Convenio con el Ministerio de Defensa (+0,8 millones de euros) y por la adquisición de repuestos.

Los gastos de personal muestran un aumento del 8,9% (18,7 millones de euros) derivado principalmente de la revisión salarial correspondiente al personal de Aena S.M.E., S.A. prevista según RD 24/2018 de 21 de diciembre (en 2018 se estimó contablemente el 1% hasta que se aprobó la subida del 2,75% que quedó regularizada en el mes de septiembre; en 2019 se ha devengado un 2,4%), a las nuevas incorporaciones y al efecto que se produce por la reversión en mayo de 2018 de un exceso de provisión de 2017.

- ▶ Otros gastos de explotación aumentan 8,1% (44,0 millones de euros) debido principalmente al efecto de la entrada en vigor, a partir de junio de 2018, de los nuevos contratos de servicios de seguridad privada en los aeropuertos de la red con mayores costes asociados (17,2 millones de euros; +23,9%), al incremento del gasto de energía eléctrica (3,6 millones de euros; +10,1%), a mayores costes de servicios profesionales (4,6 millones de euros; 20,4%), así como, por servicios de las salas VIP gestionadas por Aena (2,1 millones de euros; +21,5%) que reflejan el incremento de usuarios y los nuevos contratos iniciados en 2018, por el aumento de los gastos de tributos (1,5 millones de euros; +1,0%), de apoyo al control de pasaportes (1,5 millones de euros; +253,0%), de limpieza (1,8 millones de euros; +6,2%), por servicios a pasajeros con movilidad reducida (1,8 millones de euros; +7,1%) y adicionalmente, por la variación de provisiones para insolvencias de clientes (9,0 millones de euros; +151,9%).
- ▶ La amortización del inmovilizado ha disminuido 8,1 millones de euros (2,0%) debido fundamentalmente al efecto del fin de la amortización de ciertos activos, parcialmente compensado por la amortización de la nueva inversión asociada

al proyecto de ampliación de la terminal de aeropuerto de Luton y al aparcamiento en altura, así como de las inversiones en pistas, calles de rodaje y otras actuaciones en la red de Aena.

El **EBITDA** (beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones) ha aumentado hasta 1.189,3 millones de euros (incluyendo 45,7 millones de euros de la consolidación de Luton), que representa un incremento del 5,6%, y sitúa el margen de EBITDA en el 56,6% (57,3% en el mismo período de 2018). Como es habitual, el margen del primer semestre está impactado por la contabilización de los impuestos locales cuyo devengo se produce íntegramente al inicio del ejercicio en aplicación del CINIIF 21 (146,9 millones de euros en 2019 y 145,2 millones de euros en 2018).

Por su parte, los **Gastos financieros** crecen 9,5 millones de euros (15,7%). Este incremento se debe a la reclasificación del efecto financiero del anticipo recibido de World Duty Free Group España, S.A., desde menores ingresos comerciales a mayor gasto financiero por aplicación de la NIIF 16 (5,9 millones de euros sin efecto en caja) y, a la evolución del valor razonable (10,9 millones de euros) del instrumento de cobertura de tipo de cambio contratado, al objeto de cubrir el riesgo de la exposición a las fluctuaciones del tipo de cambio euro/real brasileño, para hacer

frente a los pagos correspondientes a la concesión de los aeropuertos del Grupo Nordeste en Brasil (ver la nota 8.b de la Memoria).

Estos incrementos se han visto parcialmente compensados por la disminución de los intereses de la deuda debida tanto a la reducción de los tipos de interés como del volumen de deuda (-8,2 millones de euros).

En cuanto al **Impuesto sobre las ganancias**, el gasto resultante se ha situado en 180,7 millones de euros, un incremento del gasto de 17,9 millones de euros consecuencia del mayor resultado del período. La tasa efectiva de período se sitúa en el 24,4% (24,1% en el mismo período de 2018).

El **Resultado consolidado del período** ha alcanzado 559,1 millones de euros. El resultado del período atribuible a participaciones no dominantes asciende a 0,1 millones de euros (correspondiente al 49% del resultado neto de Luton), lo que sitúa el **Resultado del ejercicio atribuible a los accionistas de la dominante** en 559,0 millones de euros, un 8,6% superior al alcanzado al cierre del primer semestre de 2018.

5. Inversiones

El importe total de la inversión pagada en el período (inmovilizado material, activos intangibles e inversiones inmobiliarias) ha ascendido a 276,0 millones de euros, incluyendo 12,7 millones de euros de Luton y 1,4 millones de euros del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.

En la **red de aeropuertos**, los pagos por las inversiones materiales del período han ascendido a 261,8 millones de euros, cifra que supone un aumento de 7,8 millones de euros (3,1%) respecto al mismo período de 2018, que fue de 254,0 millones de euros. Este importe se ha destinado fundamentalmente al pago de inversiones en el ámbito del mantenimiento de las infraestructuras.

En lo que respecta a las **actuaciones puestas en servicio** durante el período, cabe señalar las que se han centrado principalmente en el campo de vuelos y destacar entre ellas, la adecuación de las plataformas de Palma de Mallorca, Girona-Costa Brava, Ibiza, Fuerteventura, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y Adolfo Suárez Madrid-Barajas. La adecuación de la pista de Bilbao y de Tenerife Norte.

En cuanto a las actuaciones en instalaciones, es reseñable la mejora de la capacidad punta del sistema automático de transporte de equipajes en Palma de Mallorca, el suministro de pasarelas en Málaga-Costa del Sol y el suministro de equipos de climatización de aeronaves en Josep Tarradellas Barcelona-El Prat.

En mantenimiento, destacan las actuaciones desarrolladas en la central eléctrica del Josep Tarradellas Barcelona-El Prat.

Destaca también el nuevo edificio SEI (Servicio de Extinción de Incendios) en Ibiza.

Respecto a las **inversiones en ejecución** cuya duración se extenderá a los próximos meses, cabe resaltar las especialmente centradas en el área terminal, en la remodelación y ampliación del edificio del dique sur del Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, en actuaciones derivadas del diseño funcional del Reus y de la remodelación de la terminal Picasso en Málaga-Costa del Sol.

En el ámbito del campo de vuelos destacan fundamentalmente las actuaciones de mejora o ampliación de las plataformas de los Aeropuertos de Tenerife Sur, Ibiza, Lanzarote y Zaragoza. Asimismo, están en ejecución la regeneración de pista en Sevilla y de la pista 32R-14L Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

En edificios, destacan los trabajos de renovación del solado en la terminal de Palma de Mallorca, la ampliación de las salas vips y construcción del nuevo edificio del punto de inspección fronterizo del Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y las actuaciones de balizamiento en Málaga-Costa del Sol.

En cuanto a las instalaciones, destaca el suministro con instalación de pasarelas en Adolfo Suárez Madrid-Barajas y en Josep Tarradellas Barcelona-El Prat. Y en

el capítulo de seguridad de personas, destaca la mejora de equipamiento de seguridad en pasarelas del Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

También son reseñables las actuaciones que se están llevando a cabo en el área del medio ambiente, destinadas al aislamiento acústico de viviendas en zonas colindantes de varios aeropuertos y al aislamiento térmico del edificio terminal y de los módulos en Palma de Mallorca.

Por lo que se refiere a **actuaciones importantes iniciadas** en el primer semestre de 2019 son reseñables, en edificios terminales, las mejoras funcionales según diseño funcional de Tenerife Sur y de Sevilla.

En el campo de vuelo, destacan actuaciones en diversas calles de rodaje de los aeropuertos de Alicante, Zaragoza e Ibiza.

También destacan la adaptación del sistema de inspección de equipaje en bodega al último estándar existente y el suministro de equipamiento de control de pasaportes en varios aeropuertos y el suministro de equipos de asistencia a aeronaves en Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

Finalmente cabe reseñar que en este período se ha iniciado el proceso de licitación pública de la construcción de una planta fotovoltaica para el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid Barajas.

En el **Aeropuerto de Luton**, las inversiones han continuado centradas en el mantenimiento y renovación de equipamientos, así como en el *Proyecto Curium* que tiene como objetivo aumentar la capacidad hasta 18 millones de pasajeros y una inversión aproximada de 160 millones de libras.

En 2019, continúan en curso las obras del nuevo edificio de estacionamiento en altura (*Multi Storage Car Park 2*) y los trabajos de construcción de la nueva calle de rodaje Foxtrot, y se estima que finalizarán a mediados de 2019.

Adicionalmente, se están llevando a cabo las obras de conexión del edificio terminal con la estación de tren *Luton Airport Parkway*, que son financiadas y ejecutadas por el ayuntamiento de Luton.

El aeropuerto continúa explorando, con el Municipio de Luton, opciones para dotar de nueva capacidad al aeropuerto una vez este está próximo a alcanzar el límite actualmente autorizado.

Tal como se informaba en el Informe de gestión intermedio consolidado correspondiente al primer trimestre de 2019, la entidad concedente de la concesión del aeropuerto de Luton (London Luton Airport Limited "LLAL") comunicó a la sociedad concesionaria, London Luton Airport Operations Limited "LLAOL", que, en su opinión, algunas de las obras de ampliación del edificio terminal no habían sido completadas conforme a su definición en el acuerdo de concesión.

En este sentido, en el mes de junio se ha recibido acta de recepción de la primera fase, y principal, de las obras de ampliación del Aeropuerto London Luton (Proyecto Curium) finalizadas en diciembre de 2018, en la que el concedente manifiesta su conformidad con las obras realizadas, quedado resueltas las discrepancias comunicadas y retirada la reclamación de la entidad concedente de la concesión del aeropuerto de Luton a la sociedad concesionaria "London Luton Airport Operations Limited "LLAOL" sin coste alguno para el Grupo.

En cuanto a las **inversiones de participaciones no mayoritarias**, cabe destacar que el 13 de mayo se produjo la cesión parcial de la licencia medioambiental de parte de la Aerocivil (autoridad reguladora de Colombia) al **Aeropuerto de Cartagena de Indias** con resultado de asignación de riesgos medioambientales favorable para SACSA.

En los **aeropuertos de GAP**, durante el primer semestre de 2019 se ha finalizado la ampliación del edificio terminal del aeropuerto de Tijuana con una inversión total de más de 600 millones de Pesos Mexicanos, se ha realizado la rehabilitación de la pista 18-36n en el aeropuerto de La Paz y está en curso la ampliación de los edificios terminales de Los Cabos y Morelia, así como las inversiones en Bajío (en márgenes de pista) y en Los Mochis (la rehabilitación del campo de vuelo).

5.1 Análisis de inversiones por ámbitos de actuación

A continuación, se muestra la distribución de los pagos por la inversión en la red de aeropuertos españoles a 30 de junio de 2019 y su comparativa con el mismo período de 2018:



Figura 7. Análisis de inversiones por ámbitos de aplicación

- La inversión destinada para garantizar el **mantenimiento del servicio** ha descendido su representatividad sobre el total, del 40% en el primer semestre de 2018 al 36% en 2019. Se ha situado en 95,4 millones de euros en este período (100,9 millones de euros en 2018). Entre las actuaciones realizadas, destacan las mejoras en el campo de vuelos de los aeropuertos de Tenerife Sur, Valencia y Girona, así como actuaciones en el drenaje del sistema aeroportuario de Alicante y mejora de las cubiertas del Adolfo Suárez Madrid-Barajas.
- En el ámbito de la **seguridad** las inversiones representan el 22% del total (21% del mismo periodo de 2018) y se sitúan en 58,9 millones de euros (53,5 millones de euros en 2018). Entre las actuaciones llevadas a cabo en seguridad operacional, son reseñables las destinadas a la mejora de pavimentos de diversas zonas del campo de vuelos en los aeropuertos de Madrid, Ibiza, Tenerife-Norte, Lanzarote y Girona, así como las destinadas a la mejora del balizamiento en Málaga, Sevilla y Madrid, todas ellas en la zona de movimiento de aeronaves. En el área de seguridad de personas e instalaciones, las actuaciones se han centrado en dotar a los terminales con sistemas de control de accesos, equipos automatizados de equipaje de mano y sistemas de detección de explosivos a un estándar superior.
- Las inversiones en **capacidad** han ascendido a 25,0 millones de euros (15,9 millones de euros en 2018), aumentando su representatividad del 6% al 10%. En cuanto a las desarrolladas en las terminales, destacan: la mejora del sistema automático de transporte de equipajes en Palma de Mallorca, la adaptación del edificio terminal al diseño funcional en Reus y la ampliación del dique sur del aeropuerto de Barcelona. En el campo de vuelos: los nuevos puestos de estacionamiento en T4S en Madrid y la remodelación de la plataforma del dique sur de Barcelona.
- En la categoría de **medio ambiente**, la inversión ha ascendido a 15,6 millones de euros (4,9 millones superior al primer semestre de 2018). Este importe corresponde principalmente a los trabajos de aislamiento térmico en el aeropuerto de Palma de Mallorca, a los trabajos de aislamiento acústico de viviendas en zonas colindantes a varios aeropuertos, a la instalación de sistemas de iluminación con tecnología eficiente en diversos aeropuertos de la red, a la nueva acometida de agua caliente procedente de la planta de cogeneración en Madrid, a la instalación de placas solares fotovoltaicas en los aeropuertos canarios y, a la mejora de aprovechamiento del agua en Alicante.
- En **otras inversiones** se reflejan actuaciones por importe de 66,9 millones de euros (72,4 millones de euros en 2018) que incluyen las realizadas en tecnologías de la información, especialmente las destinadas a mejorar infraestructuras de comunicaciones en varios aeropuertos y a servidores y redes de almacenamiento. También son reseñables las destinadas a las actividades comerciales, entre las que destacan la adecuación de salas VIP en Barcelona y las diversas mejoras llevadas a cabo en aparcamientos de los aeropuertos de Málaga, Palma de Mallorca, y Madrid.

6. Balance

6.1 Activo neto y estructura de capital

Miles de euros	1S 2019	2018	Variación	% Variación
ACTIVO				
Activo no corriente	13.616.692	13.785.594	-168.902	-1,2%
Activo corriente	696.310	1.113.476	-417.166	-37,5%
Total activo	14.313.002	14.899.070	-586.068	-3,9%
PATRIMONIO NETO Y PASIVO				
Patrimonio neto	5.492.291	6.023.805	-531.514	-8,8%
Pasivo no corriente	7.118.136	7.376.773	-258.637	-3,5%
Pasivo corriente	1.702.575	1.498.492	204.083	13,6%
Total patrimonio neto y pasivo	14.313.002	14.899.070	-586.068	-3,9%

Tabla 14. Resumen de estado de situación financiero consolidado

Impactos derivados de la entrada en vigor de la nueva Norma Contable NIIF 16

El ejercicio 2019 es el primero en el que se aplica la NIIF 16 en la elaboración de los estados financieros, según se informa en la nota 2.1 de la Memoria consolidada del ejercicio 2018. Esta norma sustituye a la NIC 17 *Arrendamientos*. El Grupo Aena ha optado por no reexpresar los períodos anteriores, y ha reconocido activos por derechos de uso y pasivos por arrendamiento por un importe aproximado de 46 millones de euros a 30 de junio de 2019. Adicionalmente, en el epígrafe “Activos por derechos de uso” del estado de situación financiera se incluye el importe en libros (13,9 millones de euros) de los activos de los arrendamientos previamente clasificados como arrendamientos financieros bajo la norma previa NIC 17, que figuraban como Inmovilizado material en el estado de situación financiera a 31 de diciembre de 2018. Con ello, el total de dicho epígrafe alcanza la cifra de 60,1 millones de euros.

Los impactos en la cuenta de resultados del primer semestre del ejercicio 2019 se detallan en la nota 2.1. de la Memoria, y su efecto no es significativo.

Principales variaciones

El **Activo no corriente** ha disminuido 168,9 millones de euros debido principalmente al efecto de las siguientes variaciones:

- ◀ Descenso en 205,2 millones de euros del epígrafe “Inmovilizado material”, y de 10,5 millones de euros en el saldo de “Activo intangible” explicado por la evolución de la inversión en la red española que implica que el importe de las altas de inmovilizado del periodo sea inferior a las amortizaciones practicadas.

Asimismo, el importe del epígrafe “Inversiones en empresas asociadas y con control conjunto” se ha reducido en 9,9 millones de euros como consecuencia principalmente de la aprobación de distribución de dividendos por importe de 17,9 millones de euros y la reducción de capital de la asociada AMP (véase nota 2.3 de la Memoria); estos factores se han visto compensados parcialmente por el importe de 10,9 millones del epígrafe “Participación en el resultado de asociadas” que figura en la Cuenta de Resultados al 30 de junio de 2019 y que ha incrementado el valor de dichas inversiones.

- ◀ En sentido contrario, se ha producido un aumento por el reconocimiento en “Activos por derecho de uso” de activos por importe de 60,1 millones de euros derivados de la entrada en vigor de la NIIF 16, según se explicaba con anterioridad.
- ◀ Por último, la partida de “Otros activos financieros” aumenta en 5,7 millones de euros por la constitución neta de depósitos consignados por mandato legal en diferentes instituciones públicas de Comunidades Autónomas, correspondientes a fianzas previamente recibidas de arrendatarios de los espacios comerciales de AENA S.M.E., S.A., en cumplimiento de la Ley 29/1994, de 24 de noviembre, de Arrendamientos Urbanos.

Por su parte, el **Activo corriente** ha disminuido 417,2 millones de euros debido principalmente a la reducción del saldo de “Efectivo y equivalentes al efectivo” en 475,3 millones de euros (cuya variación se explica en el apartado 7. Estado de flujos), compensado parcialmente por el aumento del saldo de “Clientes y otras cuentas a cobrar” en 58,2 millones de euros por el devengo de ingresos no facturados, principalmente debido a las rentas mínimas garantizadas (RMGA) del primer semestre de 2019.

La reducción en 531,5 millones de euros del **Patrimonio neto** se debe al pago de dividendos por importe de 1.045,1 millones de euros, y, en sentido contrario, al resultado positivo del período por importe de 559,1 millones de euros (ver Estado de cambios de patrimonio neto de la Memoria).

Adicionalmente, el epígrafe “Otras reservas” ha disminuido en 45,9 millones de euros, como consecuencia de la puesta a valor razonable al 30 de junio de 2019 de los derivados de cobertura, que dieron lugar a un aumento de 57,3 millones de euros en el Pasivo de dichos instrumentos financieros, como consecuencia de la evolución de la curva de tipos de interés.

La disminución del **Pasivo no corriente** en 258,6 millones de euros se debe esencialmente a la reducción de la “Deuda financiera” en 256,4 millones de euros, explicada en la nota 8 a de la Memoria, principalmente por el traspaso a corto plazo de 362,1 millones de euros que corresponde a la amortización del principal de la deuda de Aena con ENAIRE (como entidad co-prestataria con diversas entidades financieras) de acuerdo al calendario de amortización establecido. En sentido contrario, se ha producido el alta asociada a los pasivos derivados de la entrada en vigor de la NIIF 16 por

importe de 44 millones de euros, la reclasificación a largo plazo de aproximadamente 40 millones de euros de la deuda bancaria de la subsidiaria de Luton y, a cobros de nuevas fianzas por importe de 37,6 millones de euros.

Asimismo, el aumento de 57,1 millones de euros de la partida de “Instrumentos financieros derivados” tiene su origen en, tal y como se indicó anteriormente, la puesta a valor razonable de los derivados, con contrapartida (en un 75%) en la Reserva por cobertura de flujos de efectivo, y el resto (25 %) en impuestos diferidos.

El aumento de 204,1 millones de euros en el **Pasivo corriente** refleja principalmente el efecto neto de las siguientes partidas:

- ◀ Aumento en la partida “Proveedores y otras cuentas a pagar” en 53,1 millones de euros, debido al devengo anual del IBI y otros impuestos locales que en aplicación de la CINIIF 21 se reconocen íntegramente al inicio del período por 146,9 millones de euros (de los que permanecían 98,5 millones de euros por pagar a 30 de junio de 2019), y aumento de 35,6 millones de euros de “Anticipos de clientes” por la estacionalidad del periodo. Todo lo anterior ha sido compensado

por el pago a contratistas de obras y proveedores de servicios de la deuda acumulada al cierre del ejercicio 2018, que hacen disminuir su saldo en unos 90 millones de euros durante el período.

- ◀ Aumento de 123,5 millones de euros en la partida “Pasivos por impuesto corriente”, por el devengo del Impuesto de Sociedades del período, disminuido en un pago anticipado de 41,3 millones de euros.
- ◀ Variación del epígrafe “Deuda financiera” en 32,8 millones de euros explicada en detalle en la nota 8 de la Memoria, principalmente por razón de la reclasificación a largo plazo de la deuda de Luton mencionada con anterioridad.

El **fondo de maniobra**, calculado como la diferencia entre los activos y los pasivos corrientes, que es habitualmente negativo en la Compañía por su operativa y su estructura de financiación, se sitúa en -1.006.3 millones de euros al cierre del período (-385,0 millones de euros al 31 de diciembre de 2018), por las variaciones en el Activo y Pasivo corrientes comentadas anteriormente.

6.2 Evolución de la deuda financiera neta

La deuda financiera neta contable consolidada del Grupo Aena (calculada como Deuda financiera corriente más Deuda financiera no corriente menos Efectivo y equivalentes al efectivo), se sitúa a 30 de junio de 2019 en 6.905,8 millones de euros (incluyendo 462,7 millones de euros procedentes de la consolidación de la deuda del aeropuerto de Luton y 40,7 millones de euros de AIRM) frente a 6.654,1 millones de euros a 31 de diciembre de 2018, manteniéndose las ratios asociadas:

Miles de euros	1S 2019	2018
Deuda Financiera Bruta contable	7.081.886	7.305.506
Efectivo y equivalentes al efectivo	176.040	651.380
Deuda Financiera Neta contable	6.905.846	6.654.126
Deuda Financiera Neta contable / EBITDA ⁽¹⁾	2,5x	2,5x

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

Tabla 15. Deuda financiera neta contable del Grupo

La solidez financiera de Aena se ha reflejado en la confirmación por Fitch Ratings de la calificación crediticia "A" con perspectiva estable, con fecha 9 de mayo de 2019, así como por Moody's de la calificación crediticia "A3" con perspectiva estable, con fecha 26 de julio de 2019.

Asimismo, la agencia de calificación Fitch Ratings ha asignado por primera vez la calificación de corto plazo situándola en "F1".

Durante el período, se ha amortizado deuda por importe de 362,3 millones de euros, atendiendo al calendario de pagos establecido según contrato, y el tipo de interés medio de la deuda de Aena se ha situado en un 1,25% (1,30% a 31 de diciembre de 2018).

Adicionalmente, en el primer semestre de 2019 se han convertido 25,6 millones de euros de régimen tipo revisable a régimen tipo fijo a vencimiento, pasando de un tipo de interés de 1,630% a 0,719%, y manteniéndose la composición de deuda por tipos en 88% de deuda a tipo fijo, frente a un 12 % variable, respecto a la de 31 de diciembre de 2018.

A 30 de junio, Aena tiene disponible 725 millones de una póliza de 800 millones de euros correspondientes a la línea de crédito sindicada sostenible ("ESG-linked RCF"), así como 636 millones de euros correspondiente a tres préstamos de 150 millones de euros, 400 millones de euros y 86 millones de euros cada uno, con fechas de finalización del periodo de disposición: 31 de diciembre de 2019, 1 de diciembre de 2019 y 16 de abril de 2021, respectivamente.

El préstamo de 86 millones de euros mencionado anteriormente se corresponde con el acuerdo de financiación entre Aena y el Banco Europeo de Inversiones (BEI) firmado el 16 de abril, por el cual el BEI ha concedido a la Sociedad ese préstamo a largo plazo con un

periodo de disponibilidad de dos años. Este préstamo está destinado a financiar el 75% de las inversiones para mejorar la eficiencia energética y a fomentar el consumo de energía renovable en los 46 aeropuertos y 2 helipuertos de la red de Aena en España, previstas en el DORA 2017-2021.

En relación al capital a aportar en la sociedad concesionaria de los aeropuertos del Nordeste de Brasil, Aena Desarrollo Internacional contrató un instrumento de cobertura de tipo de cambio (*non-deliverable forward*) con opción de cancelación anticipada (para el caso de que no se ejecutara la operación). El objeto es cubrir el riesgo de la exposición a las fluctuaciones del tipo de cambio euro/real brasileño en el periodo comprendido entre el día de la adjudicación, 15 de marzo, y las fechas en las que se realizarán los pagos de capital obligados por la concesión (julio y septiembre 2019).

Si bien desde el punto de vista financiero a 30 de junio la cobertura ha logrado el objetivo de cubrir los efectos de la apreciación del real brasileño, a nivel contable la cobertura ha impactado en los gastos financieros de la cuenta de resultados en 10,9 millones de euros.

6.3 Información sobre el periodo medio de pago

A 30 de junio las ratios de pago a proveedores de Aena S.M.E., S.A. y Aena Desarrollo Internacional, S.M.E., S.A son:

Días	1S 2019
Periodo medio de pago a proveedores	44
Ratio de operaciones pagadas	51
Ratio de Operaciones pendientes de pago	19

Tabla 16. Periodo medio de pago a proveedores

Estos parámetros han sido calculados de acuerdo a lo establecido en el Art. 5 de la Resolución de 29 de enero de 2016 del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, sobre la información a incorporar en la memoria de las cuentas anuales en relación con el periodo medio de pago a proveedores en operaciones comerciales, en base al saldo de los proveedores que por su naturaleza son suministradores de bienes y servicios, de modo que incluye los datos relativos a las partidas "Acreedores comerciales" del balance.

Miles de euros	1S 2019
Total pagos realizados	465.533
Total pagos pendientes	131.831

Tabla 17. Saldo referente a proveedores

En el acumulado del período, los plazos medios de pago se adaptan a los plazos que marca la Ley 15/2010. Los casos en que se ha producido un pago fuera del plazo máximo legal responden, principalmente, a causas ajenas a la Sociedad: facturas no recibidas a tiempo, certificados caducados de la AEAT y falta de certificados justificativos de las cuentas bancarias de los proveedores, entre otras.

7. Flujo de caja

Miles de euros	1S 2019	1S 2018	Variación	% Variación
Efectivo neto generado por actividades de explotación	1.111.587	1.009.787	101.800	10,1%
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión	-270.384	-260.826	-9.558	-3,7%
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación	-1.316.556	-1.307.144	-9.412	-0,7%
Efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio	651.380	854.977	-203.597	-23,8%
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio	13	76	-63	82,9%
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	176.040	296.870	-120.830	-40,7%

Tabla 18. Resumen del estado de flujos de efectivo consolidado

En el primer semestre de 2019, las necesidades de financiación del Grupo se han cubierto con los flujos de efectivo generados por las operaciones de explotación (1.111,6 millones de euros) y la amplia liquidez existente al inicio del período, que han permitido financiar el programa de inversiones de inmovilizado no financiero (276,0 millones de euros) y la amortización de la deuda según el calendario establecido (362,3 millones de euros), sin apenas recurrir a la financiación externa (solo se ha dispuesto de pólizas de crédito por importe de 75 millones de euros).

Flujos netos de efectivo de actividades de explotación

Los principales cobros de las operaciones corresponden a los realizados a clientes, tanto compañías aéreas como arrendatarios comerciales, y los principales pagos operativos corresponden a pagos a proveedores por prestación de servicios diversos, personal e impuestos locales y estatales. El efectivo generado por las actividades de explotación antes de variaciones en capital circulante y otro efectivo generado por las operaciones (intereses e impuestos sobre beneficios pagados y cobrados), se ha incrementado en el período un 6,5 %, hasta 1.192,7 millones de euros, frente a 1.119,6 millones de euros en 2018, principalmente como consecuencia de la mejora en la operativa del Grupo que se refleja también en la cifra de EBITDA (Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y

amortizaciones) de 1.189,3 millones de euros al cierre del período, frente a 1.126,5 millones de euros en 2018.

Una vez tenidas en cuenta las variaciones de circulante, los pagos por intereses e impuestos y otros pagos y cobros operativos menores, el efectivo neto generado por las actividades de explotación asciende a 1.111,6 millones de euros, un 10,1% superior al del mismo período del ejercicio anterior (1.009,8 millones de euros).

Flujos netos de efectivo de actividades de inversión

El efectivo neto utilizado en actividades de inversión en este período ha ascendido a 270,4 millones de euros frente a 260,8 millones de euros en 2018 y recoge principalmente pagos relativos a adquisiciones y reposiciones de inmovilizado no financiero relativos a la infraestructura aeroportuaria por importe de 276,0 millones de euros (274,6 millones de euros en 2018).

Estas inversiones se han centrado principalmente en la mejora de las instalaciones y de la seguridad operacional de los aeropuertos de la red, así como en el proyecto de expansión del Aeropuerto London Luton en el Reino Unido (ver apartado "5. Inversiones").

Adicionalmente, dentro de las actividades de inversión también se recogen los cobros de dividendos de las entidades participadas por importe de 4,1 millones de euros (4,6 millones

de euros en el mismo período de 2018), y determinadas desinversiones en empresas asociadas (ver nota 2.3 de la Memoria).

Flujos de efectivo de actividades de financiación

Las principales salidas de flujos de financiación corresponden al pago de dividendos y a la devolución del principal de la deuda correspondiente a la deuda espejo con Enaire, como entidad co-acreditada en cumplimiento del calendario de pagos establecidos según contrato. El importe de los dividendos pagados ha ascendido a 1.045,1 millones de euros, de los cuales 1.039,5 millones de euros se han pagado a los accionistas de Aena y el resto a los accionistas minoritarios de Luton (primer semestre de 2018: 983,9 millones de euros, de los cuales 975,0 millones de euros se pagaron a los accionistas de Aena y el resto a los accionistas minoritarios de Luton). Por su parte, la devolución del principal de la deuda correspondiente a la deuda espejo con Enaire como entidad co-acreditada ha sido de 362,3 millones de euros (primer semestre de 2018: 360,5 millones de euros).

Por el lado de las entradas de financiación, se ha dispuesto de 75 millones de las pólizas de crédito existentes, y se han cobrado 20,0 millones de euros en concepto de fianzas ("Otros cobros").

8. Riesgos operativos y financieros

1.1. Descripción de los principales riesgos operativos

Riesgos regulatorios

AENA S.M.E., S.A. opera en un sector regulado y cambios o desarrollos futuros en la normativa aplicable pueden tener impactos negativos en los ingresos, resultados operativos y posición financiera de AENA. En particular, dicha regulación afecta a:

- Gestión de la red de aeropuertos con criterios de servicio público.
- Régimen de tarifas aeroportuarias.
- Medidas de seguridad aeroportuaria (*security*).
- Seguridad operativa (*safety*).
- Asignación de franjas horarias (*slots*).

La Ley 18/2014 introduce el mecanismo que rige la determinación de las tarifas aeroportuarias para el primer Documento de Regulación Aeroportuaria ("DORA").

Con fecha 27 de enero de 2017, el Consejo de Ministros aprobó el DORA para el período 2017-2021, en el que se establecen las condiciones mínimas de servicio que prevalecerán en los aeropuertos de la red de AENA en el quinquenio, proporcionando un marco de regulación predecible a medio plazo que posibilitará la mejora de los niveles de eficiencia y competitividad de las operaciones aeroportuarias.

El DORA, elaborado por la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) tras la propuesta presentada por AENA que fue aprobada por su Consejo de Administración el 8 de marzo de 2016, se ha ajustado a las condiciones y principios establecidos en la Ley 18/2014, de 15 de octubre, recogiendo las obligaciones de AENA durante un periodo de 5 años, fijando entre otros, los siguientes aspectos:

- ▶ La senda tarifaria, con el establecimiento de un ingreso máximo por pasajero anual

(IMAP) que permita a AENA la recuperación de los costes asociados a la prestación de los servicios aeroportuarios básicos, costes que además responden a criterios de eficiencia establecidos por el regulador. El IMAP de AENA sufrirá una bajada anual del 2,22 % durante el periodo 2017-2021, a partir del 1 de marzo de 2017.

- ▶ Las inversiones que Aena deberá realizar, y que han de responder a los estándares de capacidad y a los niveles de servicio establecidos, siendo también acordes a las previsiones de tráfico. La inversión regulada, vinculada a los servicios aeroportuarios básicos, asciende en los 5 años a un total de 2.185 millones de euros (437,1 millones de euros de media anual). Adicionalmente, se definen un conjunto de proyectos de inversión considerados como estratégicos cuyo retraso en la ejecución supondrá una penalización el IMAP.
- ▶ Los niveles de calidad de servicio, así como un sistema de incentivos y de penalizaciones para asegurar su cumplimiento. La penalización/bonificación máxima anual aplicable a Aena por este concepto supondría un $\pm 2\%$ del IMAP.
- ▶ La cuantía de los costes operativos reconocidos en el DORA 2017-2021 se ha estimado sin efecto precio y con carácter prospectivo, debiendo ser actualizados a través del índice P, por lo que cualquier desviación no excepcional como la actual presión inflacionista que puedan trasladar los proveedores de servicios, se considera riesgo del operador.

En aplicación de la Ley 18/2014, el Consejo de Administración de AENA aprobó el 24 de julio de 2018 la propuesta tarifaria efectiva partir del 1 de marzo de 2019, consistente en la congelación del ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) de 2019 respecto al ingreso máximo anual (IMAP) que fija el DORA en

10,42 euros por pasajero para 2018, como consecuencia de los ajustes que el DORA establece en relación al incentivo por el desempeño de los niveles de calidad y a la estructura de tráfico correspondientes al cierre de 2017.

La Comisión Europea inició un procedimiento de infracción al Reino de España para evaluar si se ha producido una transposición incorrecta de la Directiva 2009/12/CE, o una aplicación incorrecta del Reglamento (CE) nº1008/2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad. La resolución de dicho procedimiento podría dar lugar a cambios en el marco regulatorio aplicable a las tarifas aeroportuarias.

La Generalitat de Cataluña solicitó a la Comisión Europea pronunciamiento sobre la adecuación o no al derecho comunitario del régimen aeroportuario recogido en la Ley 18/2014.

Adicionalmente, la actividad de AENA está regulada por normativa tanto nacional como internacional en materia de seguridad operacional, de personas o bienes y medioambiental, lo que podría limitar las actividades o el crecimiento de los aeropuertos de AENA, y/o requerir importantes desembolsos. AENA es una sociedad mercantil estatal y, como tal, su capacidad de gestión puede verse condicionada. Asimismo, la alta dirección de AENA, por sus características de sociedad mercantil estatal, está sujeta al régimen retributivo público.

El principal accionista de AENA es una compañía perteneciente al Estado Español. El Estado Español continuará teniendo el control de las operaciones de AENA, y sus intereses podrían diferir de los de los demás accionistas.

Riesgos de explotación

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

- ▶ Desarrollos (económicos, financieros u otros) negativos en España y otros países, tanto aquellos que son origen / destino del tráfico (Reino Unido, Alemania, Francia e Italia, entre otros), como otros que son destinos turísticos competidores. En este sentido, la recuperación de la estabilidad geopolítica que otros destinos turísticos competidores empiezan a experimentar, afecta al número de pasajeros de la red de aeropuertos de AENA, que pueden regresar a dichos destinos.
- ▶ Opera en un entorno competitivo, tanto respecto de otros aeropuertos, como respecto de otros medios de transporte que pueden afectar a sus ingresos.
- ▶ Se enfrenta a riesgos derivados de la concentración de las aerolíneas y depende de los ingresos de sus dos principales aeropuertos.
- ▶ Los ingresos de la actividad comercial están vinculados a las ventas de las empresas arrendatarias de los espacios comerciales, que pueden verse afectadas tanto por el volumen de pasajeros como por el mayor o menor capacidad de gasto de éstos.
- ▶ En las operaciones de sus aeropuertos, el Grupo depende de los servicios prestados por terceros, que pueden tener un impacto en su actividad.
- ▶ Sucesos como atentados terroristas, guerras o epidemias globales podrían tener un impacto negativo en el tráfico aéreo internacional. En este sentido, la recuperación de la estabilidad geopolítica que otros destinos turísticos competidores empiezan a experimentar, afecta al número de pasajeros de la red de aeropuertos de AENA que

puedan regresar a dichos destinos.

- ▶ Los conflictos laborales podrán tener un impacto en las actividades de AENA.
- ▶ AENA depende de las tecnologías de la información y comunicaciones, y los sistemas e infraestructuras se enfrentan a ciertos riesgos incluidos los riesgos propios de la ciberseguridad.
- ▶ AENA está expuesta a riesgos relacionados con la operación en los aeropuertos (seguridad operacional y física).
- ▶ AENA está expuesta al riesgo de un accidente importante de aviación.
- ▶ Los desastres naturales y las condiciones meteorológicas podrían afectar de forma adversa al negocio.
- ▶ La cobertura de los seguros podría ser insuficiente.
- ▶ Por otra parte, la actividad internacional del Grupo está sujeta a riesgos asociados al desarrollo de operaciones en terceros países y al hecho de que las perspectivas de rentabilidad puedan no ser las esperadas.
- ▶ La rentabilidad de AENA podría verse afectada si no es capaz de mantener sus actuales niveles de eficiencia.
- ▶ AENA está expuesta a riesgos relacionados con su endeudamiento, cuyas obligaciones pueden llegar a limitar la actividad de AENA y la posibilidad de acceder a financiación, distribuir dividendos o realizar sus inversiones, entre otros.
- ▶ Cambios en la legislación fiscal podrían dar lugar a impuestos adicionales u otros perjuicios para la situación fiscal de AENA.
- ▶ El Grupo está, y podrá continuar estando en el futuro, expuesta a un riesgo de pérdida en los procedimientos judiciales o administrativos en los que está incurso (véase nota 11. B de la Memoria).
- ▶ AENA está expuesta a los efectos del cambio climático, por cambios en la normativa que puedan suponer un aumento del precio de las emisiones de carbono, y por la necesidad de acometer actuaciones de adaptación en los

aeropuertos en el medio-largo plazo.

Riesgos relativos al Brexit

En el presente ejercicio 2019, se presentan riesgos específicos derivados del resultado del referéndum en Reino Unido a favor de su salida de la Unión Europea (Brexit). En este sentido, se consideran los siguientes riesgos, cuya concreción final está sujeta al proceso de negociación que el gobierno británico tiene que iniciar con la Unión Europea para determinar las condiciones finales de su salida.

- ▶ Actualmente, el 16,0% de los pasajeros de la red de aeropuertos de AENA S.M.E., S.A. en España, tiene su origen/ destino en el Reino Unido. La evolución económica adversa del Reino Unido podría reducir el turismo con origen en ese país.
- ▶ Desde el punto de vista operativo, el riesgo se centra en las compañías aéreas, ya que harían falta acuerdos que posibilitaran el movimiento de aeronaves entre la Unión Europea y el Reino Unido. En lo referido a la operativa de control de fronteras, Reino Unido ya tenía un tratamiento específico al no pertenecer al Tratado de Schengen por lo que no se produciría un impacto adicional. Dicho esto, el volumen de pasajeros con destino o procedencia Reino Unido ha aumentado un 3,2% en el primer semestre de 2019 respecto al mismo período de 2018. Por otra parte, la legislación europea impide operar entre países de la Unión Europea a las compañías aéreas sin una mayoría de propiedad y control de titularidad comunitaria, por lo que se podría cuestionar la titularidad europea de Iberia y Vueling para operar en España, tanto en rutas domésticas como europeas.
- ▶ Desde el punto de vista de los ingresos comerciales, una depreciación de la libra frente al euro implica una pérdida de poder adquisitivo de los pasajeros británicos, que podría afectar a las ventas de los concesionarios

comerciales en los aeropuertos y, por lo tanto, a los ingresos de AENA S.M.E., S.A., si bien una parte importante de la actividad comercial de AENA S.M.E., S.A. está asegurada por los Mínimos Anuales Garantizados.

- La actividad del aeropuerto de Luton podría verse reducida como consecuencia de las limitaciones a la libre circulación de personas o por la evolución económica de Reino Unido, teniendo en cuenta que un alto porcentaje de su tráfico es internacional.
- Inversiones, gastos y dificultades operativas causados por la reconfiguración de los flujos de pasajeros en los aeropuertos.
- El Grupo ha evaluado los posibles escenarios derivados del Brexit concluyendo que es remoto el riesgo de que surja un deterioro.

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

1.2. Descripción de los principales riesgos financieros

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

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

derivados e inversión del exceso de liquidez.

Existe un contrato de reconocimiento de deuda financiera entre AENA S.M.E., S.A. y su matriz ENAIRE, con origen en la Aportación no dineraria que dio lugar a la creación de Aena Aeropuertos, S. A., por el cual se asumió inicialmente el 94,9 % de la deuda bancaria de la matriz. Con fecha 29 de julio de 2014 dicho contrato fue novado.

Riesgo de mercado Riesgo de tipo de cambio

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

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

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

En el primer semestre de 2019 se ha registrado una pérdida por importe de 122 miles de euros (2018: ganancia de 73 miles de euros) por diferencias de cambio asociada a un préstamo entre compañías del grupo denominado en libras.

Adicionalmente, según indica en el apartado 6 y se detalla en la nota 8.b de la Memoria, Aena Desarrollo Internacional contrató un instrumento de cobertura de tipo de cambio (*non-deliverable forward*) con opción de

cancelación anticipada (para el caso de que no se ejecutara la operación). El objeto es cubrir el riesgo de la exposición a las fluctuaciones del tipo de cambio euro/real brasileño en el periodo comprendido entre el día de la adjudicación, 15 de marzo, y las fechas en las que se realizarán los pagos de capital obligados por la concesión (julio y septiembre 2019).

Si bien desde el punto de vista financiero a 30 de junio la cobertura ha logrado el objetivo de cubrir los efectos de la apreciación del real brasileño, a nivel contable la cobertura ha impactado en los gastos financieros de la cuenta de resultados en 10,9 millones de euros.

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

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

El objetivo del Grupo en la gestión de tipo de interés es la optimización del gasto financiero dentro de los límites de riesgo establecidos, siendo las variables de riesgo el Euríbor a tres y seis meses, principal referencia para la deuda a largo plazo.

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

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

El Grupo gestiona el riesgo de tipo de interés en los flujos de efectivo mediante permutas de tipo de interés variable a fijo (véase nota 8 de la Memoria). El 10 de junio 2015 la Sociedad contrató una operación de cobertura de tipo de interés de tipo variable a tipo fijo, por un importe nominal de 4.195 millones de euros

para cubrir parte de su exposición a dicha deuda con la matriz ENAIRE. El diferencial (spread) medio sobre Euríbor a tres y seis meses de esos préstamos es de 1,0379 %. El tipo fijo de ejecución fue 1,9780 %. El objetivo de la operación fue disponer de un marco estable de tipos de interés en el período DORA 2017-2021.

A 30 de junio de 2019, el importe total del pasivo por estas permutas de tipo de interés asciende a 147.818 miles de euros (2018: 85.260 miles de euros) (véase nota 8 de la Memoria).

El tipo de interés revisable, que es aplicable, principalmente, a la deuda con el Banco Europeo de Inversiones, es un tipo de interés fijo que se mantiene durante un período (normalmente de 4 años). Al vencimiento de este período, se revisa por el Grupo y se decide si se quiere continuar con el mismo régimen o cambiarlo por un régimen a tipo fijo a vencimiento o variable. A este respecto, en el primer semestre de 2019 se han convertido 25,6 millones de euros (préstamos BEI), de régimen tipo revisable a régimen tipo fijo a vencimiento, manteniéndose la composición de deuda por tipos a 30 de junio de 2019 en 88% de deuda a tipo fijo, frente a un 12 % variable, similar a la de 31 de diciembre de 2018, (si se considera el efecto derivado de las permutas de tipo de cambio contratadas).

Riesgo de crédito

El riesgo de crédito del Grupo se origina por el efectivo y otros activos líquidos equivalentes, los instrumentos financieros derivados y depósitos en bancos e instituciones

financieras, así como por la exposición al crédito de las cuentas comerciales a cobrar y las transacciones acordadas.

El riesgo de crédito relativo a las cuentas comerciales es reducido, puesto que los principales clientes son las compañías aéreas, y se suele cobrar al contado o por anticipado. En cuanto a los clientes comerciales, que mantienen arrendados locales en los distintos aeropuertos, se gestiona el riesgo a través de la obtención de avales y fianzas. El Grupo tiene, a 30 de junio de 2019, adicionalmente a las fianzas y otras garantías impuestas en metálico que figuran en el Estado de situación financiera consolidado, avales y otras garantías relacionadas con el curso normal del negocio por importe de 10.205 miles de euros.

El 5 de marzo de 2011 se publica en el BOE la Ley 1/2011 de 4 de marzo, por la que se modifica la Ley 21/2003 de 7 de julio, de Seguridad Aérea, por la que se aprueba que, para la gestión, liquidación y el cobro de todas las prestaciones patrimoniales de carácter público de AENA o sus filiales podrán utilizar para la efectividad del cobro la vía de apremio, cuya gestión se realizará por los órganos de recaudación de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

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

Riesgo de liquidez

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

La política de riesgo de crédito descrita en el apartado anterior conduce a períodos medios de cobro reducidos. Adicionalmente, la eficiencia de costes del Grupo y la reducción del ciclo, han tenido un efecto positivo en su generación de caja. Aunque a 30 de junio de 2019 el Grupo presenta un fondo de maniobra (calculado como el total de activos corrientes menos el total de pasivos corrientes) negativo de 1.006,3 millones de euros (31 de diciembre de 2018: 385,0 millones de euros), tiene un EBITDA, calculado como la suma del resultado de explotación y de la amortización del inmovilizado, en el período de 2019 de 1.189,3 millones de euros (2018: 1.126,5 millones de euros), y no se considera que exista un riesgo para hacer frente a sus compromisos a corto plazo dados los flujos de caja operativos que el Grupo prevé que sigan siendo positivos a corto plazo.

Adicionalmente, la Sociedad dominante Aena dispone de 725 millones de euros disponibles en una línea de crédito ESG con vencimiento a largo plazo, y 636 millones de euros de financiación a largo plazo disponible correspondientes a un préstamo de 150 millones de euros con Unicaja y 486 millones de euros con BEI.

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

9. Principales litigios

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

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

El Auto de 2 de diciembre de 2014 fue recurrido en reposición ante la misma Sala del TSJ de Madrid y

posteriormente en casación ante el TS, solicitándose la suspensión de su ejecución, sin que fuese necesario iniciar la reducción del número de sobrevuelos que se producían hasta que los mismos fuesen un 30 % inferiores a los existentes en el año 2004.

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

Tras el pronunciamiento de la citada sentencia, el TSJ de Madrid debe continuar con la ejecución. Así, este Tribunal solicitó información técnica sobre comprobaciones de nivel de ruido, que ha sido comunicada por la Secretaría General Técnica del Ministerio de Fomento. El plazo previsto de finalización de esas comprobaciones y presentación de resultados al TSJ era finales de noviembre de 2017, pero tras diversas solicitudes de ampliaciones de plazo realizadas por la Abogacía del Estado, este concluyó el 22 de febrero de 2018.

Por Providencia de fecha 22 de marzo de 2018, se confirió, a las partes y al Ministerio Fiscal, plazo para realizar alegaciones sobre la documentación presentada por el Abogado del Estado. Tras recibir las alegaciones, el TSJ de Madrid dictó Auto con fecha 30 de julio de 2018 que acordaba: (i) desestimar la alegación de falta de legitimación de un vecino, y (ii) declarar ejecutada la sentencia del Tribunal Supremo de 13 de octubre de 2008.

Posteriormente, varios de los residentes de la Ciudad Santo

Domingo presentaron recurso de reposición contra el Auto del TSJ de 30 de julio de 2018, sobre el que con fecha 14 de septiembre de 2018, Aena presentó escrito de impugnación.

Mediante Auto de fecha 21 de diciembre de 2018 el TSJ desestimó el recurso de reposición contra el que cabe recurso de casación. El 1 de febrero de 2019 los vecinos anunciaron recurso de casación contra los Autos de fecha 30 de julio de 2018 y 21 de diciembre de 2018.

El 26 de febrero se notificó a Aena Auto del TSJ de Madrid mediante el cual se tiene por preparado el recurso de casación por la parte contraria y se emplaza a Aena para que comparezca ante el Tribunal Supremo. Con fecha 8 de abril, Aena presentó ante el Tribunal escrito de personación y oposición al recurso de casación.

En cuanto a los recursos de Aena (ver nota 11.c de la Memoria) contra el Acuerdo de la CNMC de 23 de abril 2015 relativo a la aplicación en la actualización de las tarifas de 2016, de un criterio distinto a cómo se había hecho en el ejercicio anterior la asignación de los costes, que derivaría en que parte de los costes de las terminales aeroportuarias que venían contabilizándose como costes de la actividad regulada, aprovecharían las actividades comerciales y deberían considerarse costes de estas, esta contingencia ha sido resuelta por la Sentencia de la Audiencia Nacional de 3 de junio de 2019, considerando correctas las resoluciones con las que se actualizaron las tarifas en 2016.

Respecto al recurso contra la Resolución de la CNMC de 23 de julio de 2015 en relación al déficit a compensar, con fecha 17 de junio de 2019 se dictó sentencia desestimatoria de la reclamación de Aena, confirmando que el déficit compensable sería el déficit real producido en cada ejercicio y no el déficit prospectivo reclamado.

9. Evolución bursátil

Durante el primer semestre de 2019 la cotización de la acción ha fluctuado entre un mínimo de 137,00 euros y un máximo de 178,05 euros, cerrando el período en 174,30 euros, lo que implica una revalorización del 28,4%, muy superior a la evolución del IBEX35 que en el mismo período acumuló una subida del 7,7%.



Figura 8. Evolución bursátil

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

28/06/2019	AENA.MC
Volumen Total operado (Nº de acciones)	40.011.356
Volumen medio diario operado del período (Nº de acciones)	320.091
Capitalización (€)	26.145.000.000
Precio de cierre (€)	174,30
Nº de acciones	150.000.000
Free Float (%)	49%
Free Float (acciones)	73.500.000

Tabla 19. Principales datos de la evolución de Aena

En relación con la adquisición y enajenación de acciones propias, a 30 de junio de 2019 Aena no dispone de acciones propias, por lo que no se ha producido ningún impacto por este motivo ni en el rendimiento obtenido por los accionistas ni en el valor de las acciones.

10. Otros hechos

Con posterioridad al 30 de junio de 2019 y hasta la fecha de publicación del presente informe, se han producido los siguientes hechos que se consideran de relevancia:

- El Consejo de Administración de la sociedad mercantil estatal Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A., en su reunión celebrada el 1 de julio de 2019, aprobó una ampliación de capital social por importe de 2.388.990.000 reales brasileños que ha sido totalmente suscrita por su accionista único Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. según se explica en la nota 2.3 de la Memoria.

Con fecha 18 de julio de 2019 se ha producido la primera aportación de capital social por importe de 488,9 millones de reales brasileños señalada en dicha nota.

- El 30 de julio de 2019, el Consejo de Administración de Aena ha aprobado la propuesta tarifaria aplicable a partir del 1 de marzo de 2020, fijando el ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) para 2020 en 10,2997 euros por pasajero, lo que supone una reducción del -1,17% respecto al IMAAJ de 2019 (10,42 euros por pasajero) como consecuencia de los ajustes que el DORA establece en relación al incentivo por el desempeño de los niveles de calidad, la estructura de tráfico correspondientes al cierre de 2018 y el efecto del índice P calculado conforme a la metodología establecida en el RD 162/2019 de 22 de marzo.

Esta propuesta será objeto de revisión y validación por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) en su resolución de supervisión de las tarifas aeroportuarias aplicables por Aena, S.M.E. S.A. en el ejercicio 2020.

- Con fecha 26 de julio de 2019, la agencia de calificación crediticia Moody's ha confirmado la calificación "A3" con Perspectiva Estable a AENA S.M.E., S.A.

ANEXOS:

- I. Estados financieros intermedios consolidados
- II. Resumen de Hechos Relevantes publicados

ANEXO I: Estados financieros intermedios consolidados

Estado de situación financiera intermedio consolidado a 30 de junio de 2019 y 31 de diciembre de 2018

Miles de euros	30 de junio de 2019	31 de diciembre de 2018
ACTIVOS		
Activos no corrientes		
Inmovilizado material	12.667.575	12.872.781
Activos intangibles	496.483	506.996
Inversiones Inmobiliarias	139.196	138.183
Activos por derecho de uso	60.130	-
Inversiones en empresas asociadas y con control conjunto	55.533	65.433
Otros activos financieros	77.840	72.854
Instrumentos financieros derivados	-	1.144
Activos por impuestos diferidos	115.969	124.944
Otras cuentas a cobrar	3.966	3.259
	13.616.692	13.785.594
Activos corrientes		
Existencias	7.211	7.258
Clientes y otras cuentas a cobrar	508.076	454.838
Instrumentos financieros derivados de cobertura	4.983	-
Efectivo y equivalentes al efectivo	176.040	651.380
	696.310	1.113.476
Total activos	14.313.002	14.899.070
PATRIMONIO NETO Y PASIVOS		
Patrimonio neto		
Capital ordinario	1.500.000	1.500.000
Prima de emisión	1.100.868	1.100.868
Ganancias/(pérdidas) acumuladas	3.055.264	3.534.635
Diferencias de conversión acumuladas	-18.510	-20.301
Otras reservas	-126.198	-80.333
Participaciones no dominantes	-19.133	-11.064
	5.492.291	6.023.805
Pasivos		
Pasivos no corrientes		
Deuda financiera	6.316.647	6.573.078
Instrumentos financieros derivados	113.675	56.543
Subvenciones	477.863	495.594
Prestaciones a los empleados	51.759	46.622
Provisiones para otros pasivos y gastos	73.143	84.700
Pasivos por impuestos diferidos	57.689	70.995
Otros pasivos a largo plazo	27.360	49.241
	7.118.136	7.376.773
Pasivos corrientes		
Deuda financiera	765.238	732.428
Instrumentos financieros derivados	34.143	32.740
Proveedores y otras cuentas a pagar	666.203	613.049
Pasivos por impuesto corriente	148.396	24.889
Subvenciones	34.373	35.217
Provisiones para otros pasivos y gastos	54.222	60.169
	1.702.575	1.498.492
Total pasivos	8.820.711	8.875.265
Total patrimonio neto y pasivos	14.313.002	14.899.070

ANEXO I: Estados financieros intermedios consolidados

Cuenta de resultados intermedia consolidada del período de 6 meses terminado el 30 de junio de 2019 y 2018

Miles de euros	30 de junio de 2019	30 de junio de 2018
Actividades continuadas		
Ingresos ordinarios	2.073.507	1.936.334
Otros ingresos de explotación	4.575	6.255
Trabajos realizados por la empresa para su activo	2.636	2.575
Aprovisionamientos	-85.581	-86.734
Gastos de personal	-229.042	-210.385
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	-3.060	7.238
Otros gastos de explotación	-589.916	-545.946
Amortización del inmovilizado	-393.464	-401.551
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	18.536	17.608
Excesos de provisiones	1.491	2.540
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado	-4.699	-4.453
Otras ganancias / (pérdidas) – netas	867	1.433
Resultado de explotación	795.850	724.914
Ingresos financieros	3.070	1.036
Gastos financieros	-70.426	-60.878
Otros ingresos/(gastos) financieros - netos	338	1.385
Ingresos/(Gastos) financieros – netos	-67.018	-58.457
Resultado de entidades valoradas por el método de la participación	10.945	8.636
Resultado antes de impuestos	739.777	675.093
Impuesto sobre las ganancias	-180.699	-162.822
Resultado del período consolidado	559.078	512.271
Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes	87	-2.227
Resultado del período atribuible a los accionistas de la dominante	558.991	514.498
Resultados por acción (Euros por acción)		
Resultados básicos por acción para el resultado del período	3,73	3,43
Resultados diluidos por acción para el resultado del período	3,73	3,43

ANEXO I: Estados financieros intermedios consolidados

Estado de flujos de efectivo intermedio consolidado del período de 6 meses terminado el 30 de junio de 2019 y 30 de junio de 2018

Miles de euros	30 de junio de 2019	30 de junio de 2018
Resultado antes de impuestos	739.777	675.093
Ajustes por:	452.895	444.479
Depreciación y amortización	393.464	401.551
(Beneficio)/pérdida por bajas de inmovilizado	4.699	4.453
Imputación de subvenciones	-18.536	-17.608
Correcciones valorativas por deterioro de créditos comerciales	3.060	-7.238
Variación de provisiones	14.973	12.523
Ingresos financieros	-3.885	-2173
Gastos financieros	70.426	60.878
Diferencias de cambio	477	-248
Otros Ingresos y gastos	-838	977
Participación en pérdida/(ganancia) de entidades valoradas por el método de la participación	-10.945	-8.636
Variaciones en capital circulante:	17.135	-19.780
Existencias	47	168
Deudores y otras cuentas a cobrar	-76.013	-85.571
Otros activos corrientes	-32	-333
Acreedores y otras cuentas a pagar	121.257	86.647
Otros pasivos corrientes	-26.972	-20.388
Otros activos y pasivos no corrientes	-1.152	-303
Otro efectivo generado por las operaciones	-98.220	-90.005
Intereses pagados	-52.437	-55.058
Cobros de intereses	53	63
Impuestos cobrados (pagados)	-45.043	-35.178
Otros cobros (pagos)	-793	168
Efectivo neto generado por actividades de explotación	1.111.587	1.009.787
Flujos de efectivo de actividades de inversión		
Adquisiciones de inmovilizado material	-263.032	-264.399
Adquisiciones de activos intangibles	-9.935	-9.714
Adquisiciones de inversiones inmobiliarias	-3.012	-528
Pagos por adquisiciones de otros activos financieros	-6.141	-5.783
Ventas de inmovilizado material	85	-
Cobros por desinversiones en Empresas del grupo y asociadas	5.635	5.045
Cobros otros activos financieros	1.966	9.923
Dividendos recibidos	4.050	4.630
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión	-270.384	-260.826

ANEXO I: Estados financieros intermedios consolidados

Estado de flujos de efectivo intermedio consolidado del período de 6 meses terminado el 30 de junio de 2019 y 30 de junio de 2018 (continuación)

Miles de euros	30 de junio de 2019	30 de junio de 2018
Flujos de efectivo de actividades de financiación		
Ingresos por recursos ajenos (Subvenciones)	1.574	-
Aportaciones de socios	-	3.410
Ingresos de financiación de entidades de crédito	75.000	19.323
Otros cobros	38.291	19.865
Devoluciones de deudas con entidades de crédito	-9.157	-
Devoluciones de financiación del Grupo	-362.320	-360.493
Pagos de pasivos por arrendamiento (2018: pagos de pasivo por arrendamiento financiero)	-3.798	-1.538
Dividendos pagados	-1.045.047	-983.898
Otros pagos	-11.099	-3.813
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación	-1.316.556	-1.307.144
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio	13	76
(Disminución)/aumento neto de efectivo y equivalentes al efectivo	-475.340	-558.107
Efectivo, equivalentes al efectivo al inicio del período	651.380	854.977
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del período	176.040	296.870

ANEXO II: Resumen de Hechos Relevantes publicados 1S 2019

Registro	Fecha	Tipo de hecho	Descripción
273536	04/01/2019	Composición del consejo de administración	La sociedad comunica cambios en la composición del Consejo de Administración, en la Comisión de Ejecutiva y en la Comisión de Nombramientos y Retribuciones
274244	29/01/2019	Composición del consejo de administración	La Sociedad comunica cambios en la composición del Consejo de Administración de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones
274582	07/02/2019	Otros sobre gobierno corporativo	La Sociedad comunica el cambio del Presidente de la Comisión de Auditoría
274937	20/02/2019	Convocatorias de reuniones o actos informativos	Aena, S.M.E, S.A. procede a anunciar la celebración de la presentación de resultados correspondiente al ejercicio 2018
275161	26/02/2019	Informe anual de gobierno corporativo	La sociedad remite el Informe Anual de Gobierno Corporativo del ejercicio 2018
275164	26/02/2019	Información financiera intermedia	La sociedad remite información sobre los resultados del segundo semestre de
275165	26/02/2019	Información sobre resultados	Presentación de resultados e Informe de Gestión Consolidado del ejercicio 2018
275167	26/02/2019	Convocatorias y acuerdos de Juntas y Asambleas generales	La Sociedad comunica la aprobación de la convocatoria de la Junta General de
275168	26/02/2019	Informe anual de remuneraciones de los consejeros	La Sociedad remite el Informe Anual sobre remuneraciones de los consejeros
275170	26/02/2019	Información sobre dividendos	Propuesta dividendo correspondiente al ejercicio 2018
275672	05/03/2019	Convocatorias y acuerdos de Juntas y Asambleas generales	La Sociedad comunica la convocatoria de la Junta General de Accionistas 2019
276121	15/03/2019	Principio del formulario Transmisiones y adquisiciones de participaciones societarias Final del formulario	La sociedad comunica que ha resultado adjudicataria en la licitación para la concesión del grupo aeroportuario del Nordeste de Brasil
276523	28/03/2019	Colocación de grandes paquetes accionariales (block trades)	Merrill Lynch informa que está realizando por cuenta de Talos Capital Designated Activity Company, entidad gestionada por TCI Fund Management Limited, una colocación privada entre inversores cualificados de un paquete de acciones de AENA representativas de aproximadamente 0.8% de su capital social.
276543	29/03/2019	Colocación de grandes paquetes accionariales (block trades)	Merrill Lynch remite detalles de la colocación privada entre inversores cualificados de un paquete de acciones de AENA representativas de aproximadamente 0.8% de su capital social.
276946	09/04/2019	Información sobre dividendos	La Sociedad comunica la aprobación por la Junta General de Accionistas del pago del dividendo.
276947	09/04/2019	Convocatorias y acuerdos de Juntas y Asambleas generales	La Sociedad comunica la aprobación de Acuerdos de la Junta General de Accionistas.
276948	09/04/2019	Composición del consejo de administración	La Sociedad comunica cambios en la composición del Consejo de Administración y sus Comisiones.
277143	15/04/2019	Convocatorias de reuniones o actos informativos	Aena, S.M.E, S.A. procede a anunciar la celebración de la presentación de resultados correspondiente al 1T 2019
277144	15/04/2019	Convocatorias de reuniones o actos informativos	Aena, S.M.E, S.A. procede a anunciar la celebración de la presentación de resultados correspondiente al 1T 2019
277145	15/04/2019	Convocatorias de reuniones o actos informativos	Aena, S.M.E, S.A. procede a anunciar la celebración de la presentación de resultados correspondiente al 1T 2019
277415	25/04/2019	Planes estratégicos, previsiones y presentaciones	La Sociedad comunica la revisión de la previsión de tráfico de pasajeros para el año 2019.
277681	30/04/2019	Información financiera intermedia	La sociedad remite información sobre los resultados del primer trimestre de 2019
277989	09/05/2019	Calificaciones crediticias	Fitch confirma la calificación crediticia a largo plazo "A" estable y asigna a Aena la calificación a corto plazo "F1"

FORMULACIÓN DE LOS ESTADOS FINANCIEROS INTERMEDIOS RESUMIDOS CONSOLIDADOS E INFORME DE GESTIÓN INTERMEDIO CONSOLIDADO A 30 DE JUNIO DE 2019

El Consejo de Administración de la sociedad Aena, S.M.E., S.A. en fecha 30 de julio de 2019, y en cumplimiento de lo establecido en la normativa aplicable vigente, procede a formular los Estados Financieros intermedios resumidos consolidados y el Informe de Gestión intermedio consolidado del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2019, los cuales vienen constituidos por los documentos anexos que preceden a este escrito y, constan extendidos los primeros en ___ folios de papel común, y el segundo en ___ folios de papel común.

Cargo	Nombre	Firma
Presidente:	D. Maurici Lucena Betriu	
Consejera:	D ^a . Pilar Arranz Notario	
Consejero:	D. Francisco Javier Martín Ramiro	
Consejero:	D. Angel Luis Arias Serrano	
Consejera:	D ^a . Angélica Martínez Ortega	
Consejero:	D. Francisco Ferrer Moreno	
Consejero:	D. Juan Ignacio Díaz Bidart	
Consejera:	D ^a . Marta Bardón Fernández-Pacheco	
Consejero:	TCI Advisory Services, LLP, representado por D. Christopher Anthony Hohn	
Consejero:	D. Jaime Terceiro Lomba	
Consejero:	D. Amancio López Seijas	
Consejero:	D. José Luis Bonet Ferrer	
Consejero:	D. Josep Antoni Durán i Lleida	
Consejera:	D ^a . Leticia Iglesias Herraiz	
Consejero:	D. Jordi Hereu Boher	
Secretario no consejero:	D. Juan Carlos Alfonso Rubio	