Informe de gestión intermedio consolidado

correspondiente al período de 6 meses finalizado el 30 de junio de 2017

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

Webcast / Conference-call:
Jueves 27 de julio de 2017
13:00 horas (hora local de Madrid)
http://edge.media-server.com/m/p/3vbfyzjt

Teléfonos:
España: +34 91 791 7146
Reino Unido: +44 (0) 203 427 1912
EE.UU.: +1212 444 0412

Código de acceso: 9544920

1. Resumen ejecutivo

El primer semestre de 2017 continúa reflejando el excelente desempeño de Aena[1] que ha estado caracterizado por los siguientes aspectos destacables:

- 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.

- El 22 de febrero de 2017, Aena publicó el nuevo esquema de incentivos comerciales para el periodo DORA 2017-2021 que persigue fomentar 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 una fuerte componente estacional. Este esquema se aplica desde el 1 de abril de 2017.

- Con fecha 3 de abril de 2017 el Tribunal Supremo dictó sentencia sobre el procedimiento relativo al sobrevuelo de aviones en el núcleo de población denominado Ciudad Santo Domingo, en virtud de la cual se devuelven las actuaciones al Tribunal Superior de Justicia de Madrid para que continúe con el proceso.

- El 25 de abril de 2017, la Junta General de Accionistas aprobó el reparto de un dividendo de 3,83 euros brutos por acción con cargo al resultado de 2016 que fue abonado el 4 de mayo. Este dividendo supone un incremento del 41,3% respecto al dividendo de 2,71 euros brutos por acción distribuido en 2016 con cargo al resultado de 2015.

- Con fecha 18 de mayo de 2017, la agencia de calificación crediticia Fitch Ratings, ha mejorado la calificación crediticia a Aena de “BBB+” a “A” revisando la perspectiva de positiva a estable.

- El 18 de julio de 2017 la agencia de calificación crediticia Moody’s Investors Service ha reiterado la calificación crediticia otorgada a Aena en 2016 (“Baa1” con perspectiva estable), manteniéndose un escalón por encima de la calificación asignada por esta agencia al Reino de España, si bien, en su informe destaca que ésta calificación está afectada por la del Reino de España, pudiendo ser superior si ésta se revisase al alza.

- En el ámbito operativo, en el primer semestre destaca el sólido y generalizado crecimiento del tráfico en la mayoría de los aeropuertos gestionados por Aena, impulsado en la red de España por los excelentes datos del sector turístico. El tráfico de pasajeros (incluyendo el aeropuerto de Luton) crece hasta 120,9 millones (+9,4%).

- Esta evolución positiva del tráfico ha contribuido al aumento de los ingresos totales hasta 1.861,6 millones de euros (+7,5% respecto al mismo periodo de 2016[2]) compensado parcialmente por la disminución tarifaria en España respecto al año anterior que afecta a los meses de enero y febrero (-1,9%) y desde el mes de marzo (-2,22%).

  Estas cifras de crecimiento del tráfico en España no se han visto afectadas negativamente por el Brexit. Así, durante los seis primeros meses de 2017, el crecimiento de pasajeros con origen/destino Reino Unido ha sido del 13,7% (2,5 millones de pasajeros adicionales). En cambio, en las ventas de los concesionarios sí se aprecia una menor tendencia al gasto del pasajero británico, si bien la existencia de las Rentas Mínimas Anuales Garantizadas en la mayoría de los contratos comerciales ha permitido minimizar el riesgo asociado.

  Durante el primer semestre, destaca el inicio del proceso de licitación de las concesiones para los servicios de restauración del Aeropuerto Barcelona-El Prat, así como el efecto positivo de los nuevos contratos de alquiler de vehículos en la red de aeropuertos, que entraron en vigor en noviembre de 2016.

- Adicionalmente, se mantienen los niveles de eficiencia de costes, resultando en un ligero incremento de los gastos totales (sin incluir amortizaciones) de 6,5 millones de euros (+0,8%), dado que la tendencia al alza del coste de algunos contratos por

servicios adjudicados desde finales de 2016 no se ha reflejado todavía en los gastos de explotación de este período, esperándose que este efecto se deje notar de forma progresiva.

- Estos factores han tenido su reflejo en la rentabilidad alcanzada por la Compañía, cuyo EBITDA ha aumentado hasta 1.054,3 millones de euros a 30 de junio de 2017, lo que supone un crecimiento del 13,2% frente al primer semestre de 2016.

- Aena ha alcanzado un beneficio antes de impuestos de 603,1 millones de euros frente a 646,5 millones de euros en el mismo período del año anterior y un beneficio neto de 460,9 millones de euros, un 6,4% inferior al registrado en el mismo período de 2016 (492,3 millones de euros). Esta caída se debe únicamente al efecto de la reversión en 2016 de provisiones por procedimientos judiciales relacionados con expropiaciones de terrenos del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas (153,7 millones de euros). Excluyendo este efecto, el beneficio neto habría aumentado un 36,1%.

- Por lo que se refiere al flujo de caja operativo, ha aumentado hasta 1.091,9 millones de euros, frente a los 999,9 millones de euros en el primer semestre de 2016 (aumento del 9,2%), afectando a la reducción de los niveles de endeudamiento que han llevado a reducir el ratio de Deuda Financiera Neta a EBITDA (según lo establecido en los contratos de novación de la deuda para el cálculo de los covenants) de 3,6x a 31 de diciembre de 2016 a 3,2x al cierre del primer semestre de 2017.

- En relación con la ejecución de las inversiones, en el primer semestre de 2017 la inversión pagada ascendió a 162,4 millones de euros, incluyendo 23,9 millones de euros invertidos en el aeropuerto de Luton, que está desarrollando una significativa transformación para alcanzar una capacidad de 18 millones de pasajeros en 2018. Las principales inversiones en la red de aeropuertos en España se centran en seguridad y en mejoras en mantenimiento.

- Este desempeño operativo y financiero ha tenido su reflejo en la evolución de la cotización de Aena durante el primer semestre, que ha sido muy positiva, con una revalorización del 30,9% hasta los 170,85 euros por acción frente a la evolución del IBEX35 en el mismo período, que aumentó un 11,7%. En el semestre, la acción de Aena alcanzó un máximo de 183,70 euros y un mínimo de 129,70 euros.

[1] Aena S.M.E., S.A. y Sociedades dependientes (“Aena” o “la Compañía”).

[2] En este resumen ejecutivo, los porcentajes de variación de las cifras económicas se han calculado tomando como base las cifras en miles de euros.

2. Entorno macroeconómico y datos de actividad

2.1. Situación macroeconómica y del sector

La economía española continúa la senda de crecimiento. Según datos publicados por el Instituto Nacional de Estadística, el PIB de España registró un crecimiento del 0,8% en el primer trimestre de 2017, ligeramente superior a la registrada en el cuarto trimestre de 2016.

Por lo que se refiere al entorno europeo, en el primer trimestre de 2017 la Unión Europea (UE-28) experimentó un crecimiento trimestral del 0,5%, tasa una décima menor que el trimestre anterior. Por su parte, la Eurozona (UEM-19) registra una variación del 0,5%, tasa similar a la registrada en el trimestre precedente.

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

Los indicadores relacionados con el turismo en España han continuado la evolución favorable mostrada durante los tres últimos años en los que se han alcanzado cifras récord de turistas extranjeros, aspecto de gran relevancia dado que el turismo representa el 10,9% del PIB español en 2016. De acuerdo con los datos publicados por el Instituto Nacional de Estadística, hasta mayo de 2017 visitaron España 27,9 millones de turistas internacionales, un 11,6% más que en el mismo período de 2016.

Por países, los principales emisores son Reino Unido (6,4 millones de turistas y un incremento del 10,9% respecto a los cinco primeros meses de 2016), Alemania (4,0 millones de turistas y un aumento del 7,6%) y Francia (3,9 millones de turistas y un crecimiento del 5,0%). En relación al crecimiento de la llegada de turistas del Reino Unido en el actual entorno de negociación de la salida del Reino Unido de la Unión Europea (Brexit), cabe señalar que en la red de aeropuertos de Aena en España, los pasajeros con origen/destino en el Reino Unido representan el 18,1% del tráfico total de pasajeros.

Por comunidades, Cataluña ha sido el primer destino de los turistas (más de 6,6 millones, +10,5% respecto al mismo período de 2016), seguida de Canarias (5,9 millones, +9,6%) y Andalucía (4,0 millones, +9,6%).

Por vías de acceso, la aeroportuaria es la utilizada por el mayor número de turistas extranjeros que viajaron a España durante los primeros cinco meses de 2017, 23,2 millones (el 83,2% del total), por carretera llegaron el 14,5% y el 2,3% utilizaron otros medios de transporte (puertos y tren). Dicho esto, conviene resaltar la posición relevante de España como puerta de entrada y salida de Latinoamérica por vía aérea.

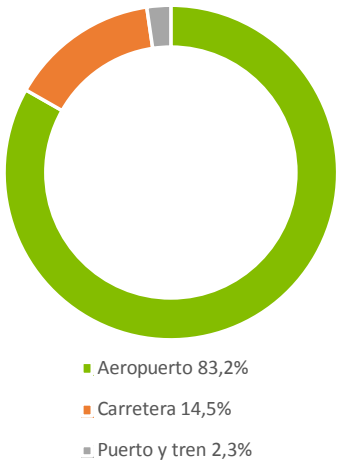


Figura 1. Distribución de turistas por vías de acceso en 2016

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

En el primer semestre de 2017 el tráfico de pasajeros creció un 9,1% hasta alcanzar 113,4 millones en la red española de aeropuertos de Aena. Este crecimiento continúa favorecido por factores como la inestabilidad geopolítica en destinos turísticos del Mediterráneo y el nivel del precio del combustible.

El aumento de los pasajeros internacionales (+10,4%) y del tráfico nacional (+6,3%) ha conducido a un mayor peso del tráfico internacional (70,0%) frente al nacional (30,0%) en comparación con las cifras del primer semestre de 2016 (69,2% y 30,8% respectivamente).

En número de aeronaves, se han registrado 1.011.577 operaciones, lo que supone un incremento del 6,2% respecto al mismo periodo de 2016.

Y el volumen de mercancías ha experimentado un incremento del 12,8% en el primer semestre de 2017, superando las 425.000 toneladas de carga.

Figura 2. Tráfico de la red de aeropuertos de Aena

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

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

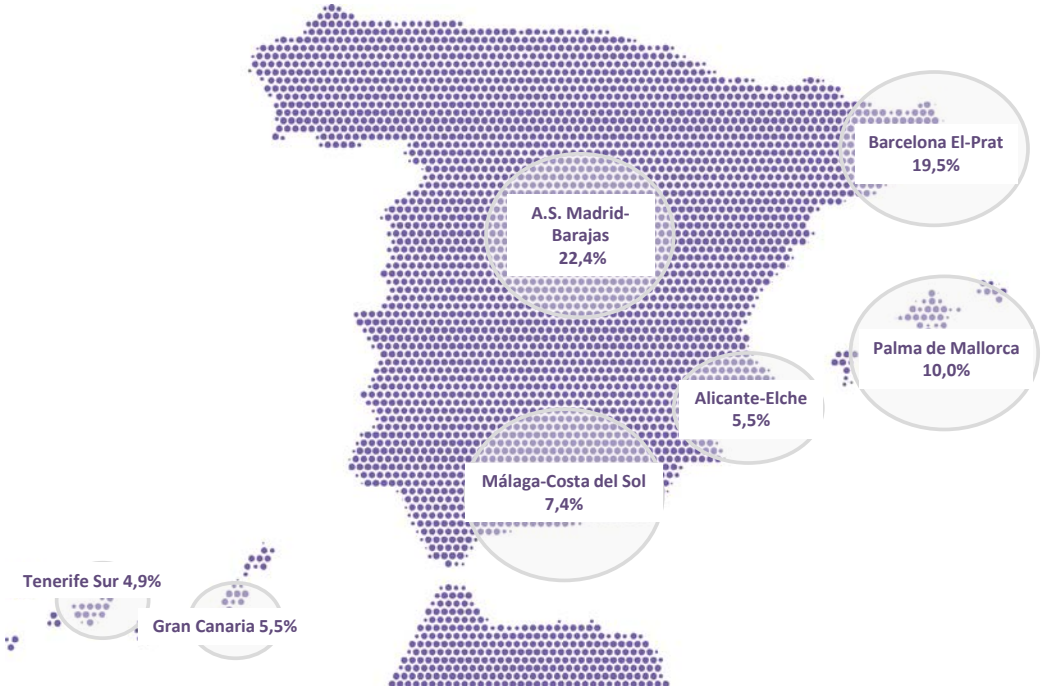


Figura 3. Cuota del tráfico de pasajeros en los principales aeropuertos en España

Aeropuertos y Grupos de aeropuertos	Pasajeros			Aeronaves			Mercancías		
	Millones	Variación 1S 2017 / 1S 2016	Cuota s/Total	Miles	Variación 1S 2017 / 1S 2016	Cuota s/Total	Toneladas	Variación 1S 2017 / 1S 2016	Cuota s/Total
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	25.4	7.5%	22.4%	188.9	2.7%	18.7%	222,182	12.5%	52.3%
Barcelona-El Prat	22.1	8.5%	19.5%	153.5	4.9%	15.2%	71,998	13.5%	16.9%
Palma de Mallorca	11.4	7.2%	10.0%	88.3	6.8%	8.7%	4,885	-4.0%	1.1%
Total Grupo Canarias	21.0	8.0%	18.5%	181.3	4.2%	17.9%	18,799	-0.5%	4.4%
Total Grupo I	27.2	12.6%	24.0%	234.0	8.3%	23.1%	18,957	11.5%	4.5%
Total Grupo II	5.7	11.1%	5.1%	85.4	5.4%	8.4%	59,109	21.9%	13.9%
Total Grupo III	0.6	1.9%	0.5%	80.2	16.2%	7.9%	29,071	10.4%	6.8%
TOTAL	**113.4**	**9.1%**	**100.0%**	**1,011.6**	**6.2%**	**100.0%**	**425,001**	**12.8%**	**100.0%**

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

El Aeropuerto **Adolfo Suárez Madrid-Barajas** es el primer aeropuerto de la red por tráfico de pasajeros, operaciones y carga, representando un 22,4% del total de pasajeros (25,4 millones). En el primer semestre de 2017, el número de pasajeros ha aumentado un 7,5% respecto al mismo período del año anterior (4,5% en el tráfico nacional y 8,7% en el internacional).

En cuanto al número de operaciones, en el citado periodo han operado un total de 188.861 aeronaves, un 2,7% más que en el mismo periodo año anterior. También la carga, que supone más de la mitad del volumen total que pasa por la red, ha registrado un incremento del 12,5% hasta las 222.182 toneladas transportadas.

Imagen 1. Terminal T4 - Aeropuerto Adolfo Suarez Madrid-Barajas

En el Aeropuerto **Barcelona-El Prat**, los pasajeros crecen un 8,5% respecto al primer semestre de 2016 (7,5% el tráfico nacional y 9,0% el internacional), hasta alcanzar 22,1 millones.

Se han registrado 153.524 operaciones de aeronaves, que supone un incremento del 4,9% con respecto al mismo periodo de 2016, y la carga ha consolidado la tendencia creciente con un significativo aumento del volumen de mercancía del 13,5%, hasta 71.998 toneladas.

Imagen 2. Torre de control del aeropuerto de Barcelona-El Prat

El aeropuerto de **Palma de Mallorca** ha alcanzado durante los seis primeros meses de 2017 un tráfico de 11,4 millones de pasajeros (crecimiento del 7,2%) y un incremento significativo del tráfico nacional e internacional del 8,8% y del 6,7% respectivamente.

El tráfico de aeronaves ha aumentado un 6,8%, hasta alcanzar la cifra de 88.275.

Imagen 3. Terminal del aeropuerto de Palma de Mallorca

Respecto al **Grupo Canarias**, el número de pasajeros que ha pasado por los aeropuertos canarios ascendió a 21,0 millones (subida del 8,0% respecto al mismo periodo de 2016), de los cuales 14,2 millones corresponden a pasajeros de vuelos internacionales (9,8% de incremento) y 6,5 millones de vuelos nacionales (aumento del 4,8% respecto al mismo periodo del año anterior).

Imagen 4. Terminal del aeropuerto de Tenerife-Sur

El conjunto de los 8 aeropuertos del **Grupo I**, creció un 12,6% durante el primer semestre de 2017, hasta los 27,2 millones de pasajeros, destacando los crecimientos registrados en Valencia (15,4%), Alicante-Elche (14,0%) y Málaga-Costa del Sol (13,7%). Al crecimiento de este grupo de aeropuertos ha contribuido tanto el tráfico nacional (8,9%) como el internacional (14,1%).

Imagen 5. Terminal del aeropuerto de Málaga-Costa del Sol

Los 11 aeropuertos del **Grupo II** han registrado un crecimiento global del tráfico de pasajeros del 11,1%, hasta un total de 5,7 millones de pasajeros. Este crecimiento se ha producido gracias a la evolución del tráfico internacional (+24,7%) y en menor medida al tráfico nacional (+4,0%).

Por su parte, los aeropuertos del **Grupo III**, los de menor volumen de tráfico, han registrado 571.753 pasajeros, lo que supone un incremento del 1,9% respecto al mismo periodo del año anterior.

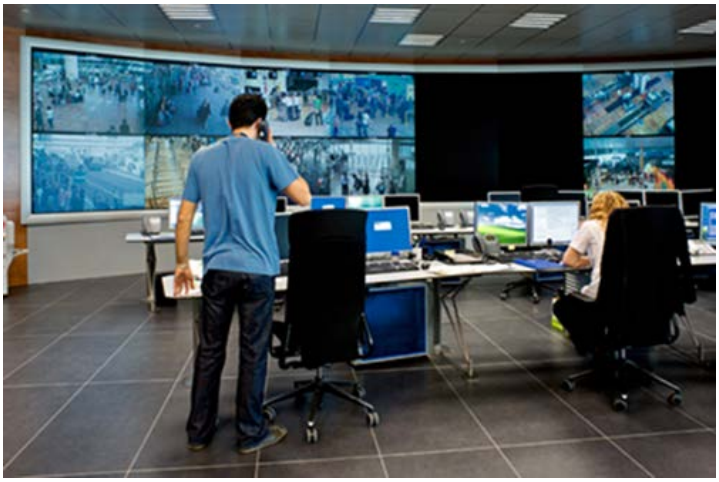


Imagen 6. Centro de Gestión Aeroportuaria del aeropuerto de Barcelona-El Prat

La actividad de marketing aeroportuario ha tenido un impacto muy positivo durante el primer semestre de 2017 con la apertura de 164 nuevas rutas desde los aeropuertos de la red de Aena: 22 con destinos domésticos, 124 europeos y 19 intercontinentales.

Los aeropuertos con mayor número de nuevas rutas han sido Palma de Mallorca (34 nuevas rutas), Barcelona-El Prat (20), Adolfo Suárez Madrid-Barajas (14) y Málaga-Costa del Sol (13 nuevas rutas).

Las compañías con un mayor número de nuevas rutas son Niki (43), Ryanair (37), Jet2 (16) y Eurowings (11).

En cuanto a las rutas abiertas, cabe destacar las siguientes desde el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas: San Pedro de Sula, Córdoba (Argentina) y Boston (sólo en la temporada verano) con Air Europa y las rutas de Plus Ultra a Santiago de Chile y La Habana.

Desde Barcelona-El Prat, Cathay Pacific conecta Hong Kong, Korean Air opera de forma regular la ruta con Seúl, Mahan Air abre la ruta con Teherán, Air China establece una conexión con Shanghái, SATA con Boston (vía Ponta Delgada), American Airlines con Chicago y Plus Ultra con La Habana. Además, en junio del 2017 se establecen por primera vez conexiones low cost de largo radio con las compañías LEVEL y Norwegian. LEVEL conecta el Aeropuerto Barcelona-El Prat con Buenos Aires, Punta Cana, Los Ángeles (Los Ángeles LAX) y San Francisco (Oakland). Por su parte, Norwegian lo hace con Los Ángeles (Los Ángeles LAX), Nueva York (Newark) y San Francisco (Oakland).

Esta tendencia podría tener cierto impacto en el futuro, si bien a día de

hoy se ha alcanzado el número de 30.000 pasajeros.

Por otra parte, durante el primer semestre del 2017 en el aeropuerto de Palma de Mallorca se han abierto cuatro bases de las compañías Easyjet, Jet2, Germania y Eurowings.

Respecto a la distribución del tráfico por áreas geográficas, se producen aumentos generalizados en todas las regiones, y en las cuotas de tráfico se observa una mayor representatividad del tráfico de Europa respecto al primer semestre de 2016.

Cabe destacar el impacto de las acciones de marketing aeroportuario en el incremento del de pasajeros bajo la categoría "Asia y otros", si bien en términos absolutos continúa siendo un volumen reducido.

Región	Pasajeros 1S 2017	Variación %
Europa[1]	70.648.326	10,2%
España	33.998.465	6,1%
Latinoamérica	3.446.781	10,3%
Norteamérica[2]	2.151.174	10,8%
África	1.386.865	6,2%
Oriente medio	1.336.939	9,6%
Asia y Otros	389.591	124,8%
TOTAL	**113.358.141**	**9,1%**

[1] Excluye España

[2] Incluye EE.UU., Canadá y México

Tabla 2. Distribución del tráfico por áreas geográficas

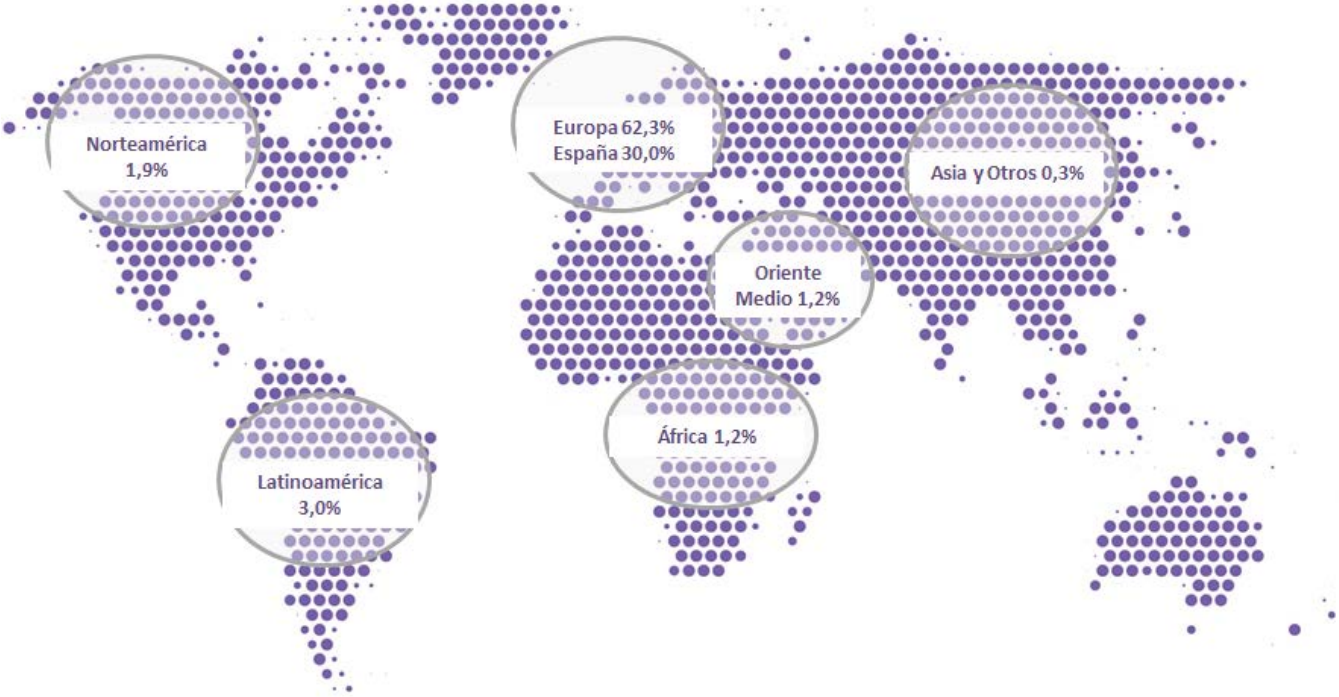


Imagen 7. Mapa de la distribución del tráfico por área geográfica

El ranking por países se mantiene prácticamente estable, con España, Reino Unido, Alemania, Italia y Francia (cinco países) concentrando el 70% del tráfico total. Cabe destacar, el excelente comportamiento del tráfico con el Reino Unido, que sigue sin verse afectado por el Brexit y que acumula un aumento del 13,7% (casi 2.500.000 pasajeros más) con respecto al primer semestre de 2016, ligeramente superior al crecimiento experimentado en el primer trimestre de 2017 (13,5%) pero por debajo del incremento del primer semestre de 2016 (16,2%):

País	Pasajeros		Variación		Cuota (%)	
	1S 2017	1S 2016	%	Pasajeros	1S 2017	1S 2016
España	33.998.465	32.035.294	6,1%	1.963.171	30,0%	30,8%
Reino Unido	20.545.431	18.068.457	13,7%	2.476.974	18,1%	17,4%
Alemania	12.845.620	12.465.613	3,0%	380.007	11,3%	12,0%
Italia	6.306.474	5.806.417	8,6%	500.057	5,6%	5,6%
Francia	5.782.461	5.543.094	4,3%	239.367	5,1%	5,3%
Holanda	3.933.955	3.300.397	19,2%	633.558	3,5%	3,2%
Suiza	2.919.556	2.733.949	6,8%	185.607	2,6%	2,6%
Belgica	2.770.025	2.524.605	9,7%	245.420	2,4%	2,4%
Portugal	1.944.242	1.557.489	24,8%	386.753	1,7%	1,5%
Suecia	1.903.027	1.595.774	19,3%	307.253	1,7%	1,5%
Irlanda	1.876.465	1.765.758	6,3%	110.707	1,7%	1,7%
Dinamarca	1.604.349	1.437.658	11,6%	166.691	1,4%	1,4%
Estados Unidos	1.581.185	1.447.486	9,2%	133.699	1,4%	1,4%
Noruega	1.455.510	1.342.775	8,4%	112.735	1,3%	1,3%
Polonia	1.055.982	906.108	16,5%	149.874	0,9%	0,9%
Total Top 15	**100.522.747**	**92.530.874**	**8,6%**	**7.991.873**	**88,7%**	**89,1%**
Resto de países	**12.835.394**	**11.369.010**	**12,9%**	**1.466.384**	**11,3%**	**10,9%**
Total Pasajeros	**113.358.141**	**103.899.884**	**9,1%**	**9.458.257**	**100,0%**	**100,0%**

Tabla 3. Distribución del tráfico aéreo por países

En cuanto a la distribución del tráfico de pasajeros por tipo de compañía aérea, las compañías de bajo coste han aumentado su cuota y representan el 53,8% (51,0% en el primer semestre de 2016), y el restante 46,2% corresponde a compañías tradicionales (49,0% en el mismo periodo de 2016). Las dos principales aerolíneas clientes de Aena son el Grupo IAG (Iberia, Iberia Express, Vueling, British Airways, Aer Lingus y Level) con una cuota del 26,2% del total de tráfico de pasajeros en el primer semestre de 2017 (26,6% en el mismo período de 2016) y Ryanair, con una cuota del 18,0% (17,6% en el mismo periodo de 2016).

Compañía	Pasajeros		Variación		Cuota (%)	
	1S 2017	1S 2016	%	Pasajeros	1S 2017	1S 2016
Ryanair	20.410.695	18.327.228	11,4%	2.083.467	18,0%	17,6%
Vueling	15.597.357	14.475.726	7,7%	1.121.631	13,8%	13,9%
Iberia	8.294.774	7.924.431	4,7%	370.343	7,3%	7,6%
Air Europa	7.412.914	7.786.781	-4,8%	-373.867	6,5%	7,5%
Easyjet(1)	7.087.039	6.265.547	13,1%	821.492	6,3%	6,0%
Norwegian Air (2)	4.453.166	3.192.948	39,5%	1.260.218	3,9%	3,1%
Iberia Express	3.980.858	3.449.349	15,4%	531.509	3,5%	3,3%
Air Nostrum	3.600.999	3.550.802	1,4%	50.197	3,2%	3,4%
Grupo Binter (3)	2.692.753	2.595.973	3,7%	96.780	2,4%	2,5%
Jet2.Com	2.299.312	1.486.766	54,7%	812.546	2,0%	1,4%
Total Pasajeros	**75.829.867**	**69.055.551**	**9,8%**	**6.774.316**	**66,9%**	**66,5%**
Total Pasajeros Bajo Coste(4)	**60.958.163**	**52.943.140**	**15,1%**	**8.015.023**	**53,8%**	**51,0%**

(1) Incluye Easyjet Switzerland, S.A. y Easyjet Airline Co. LTD.

(2) Incluye Norwegian Air International y Norwegian Air Shuttle A.S.

(3) Incluye Binter Canarias, Naysa y Canarias Airlines

(4) Incluye el tráfico de las compañías de bajo coste en vuelos regulares. Datos provisionales.

Tabla 4. Distribución del tráfico aéreo por aerolíneas

Por último, cabe señalar que la oferta de asientos realizada por las compañías aéreas en los aeropuertos de la red española para la temporada de verano 2017 supone un incremento del 8,7%. A estos efectos, la temporada de verano 2017 comenzó el 1 de abril de 2017 y finalizará el 31 de octubre de 2017.

Presencia internacional

Aena tiene participación directa en 15 aeropuertos fuera de España (doce en México, dos en Colombia y uno en Reino Unido) e indirecta a través de GAP en el aeropuerto de Montego Bay en Jamaica. La evolución del tráfico en dichos aeropuertos ha sido la siguiente:

Millones de pasajeros	1S 2017	1S 2016	Variación[1] %	Participación de Aena %
Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP)[2] (México)	20,1	17,8	12,8%	5,8%
London Luton (Reino Unido)	7,5	6,7	13,3%	51,0%
Aerocali (Cali, Colombia)	2,7	2,7	0,1%	50,0%
SACSA (Cartagena de Indias, Colombia)	2,4	2,1	11,6%	37,9%
TOTAL	**32,7**	**29,3**	**11,6%**	**-**

[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 de Luton** ha registrado en la primera mitad de 2017 un significativo incremento del tráfico (+13,3%) alcanzando 7,5 millones de pasajeros y más de 66.000 operaciones de aeronaves (+7,0%). Las cifras acumuladas de los últimos doce meses muestran un record histórico en la actividad del aeropuerto, alcanzando los 15,4 millones de pasajeros.

Imagen 8. Aeropuerto de Luton

2.4. Actividad comercial

Aena enfoca sus esfuerzos en la satisfacción de las necesidades y demandas de los diversos usuarios de los aeropuertos de la red y la actividad comercial es una parte fundamental de esas necesidades. Por ello, se busca la mejora continua en la oferta comercial, haciéndola cada vez más atractiva para los clientes. Esta mejora, además, contribuye al aumento de los ingresos comerciales, tanto en el segmento comercial (actividades aeronáuticas comerciales), como en el segmento de servicios inmobiliarios.

En el primer semestre de 2017, los ingresos ordinarios de la actividad comercial, han alcanzado la cifra de 477,2 millones de euros (un 26,1% del total de los ingresos ordinarios). Esto supone un incremento del 11,5% respecto al mismo periodo del año 2016, destacando la aportación de los siete primeros aeropuertos de la red, que han supuesto el 80,2% del total. Este resultado se debe a las condiciones contractuales que incluyen las rentas mínimas garantizadas (RMGA), a las condiciones contractuales de la licitación de los diferentes concursos y a la entrada en los aeropuertos de nuevos operadores de reconocida experiencia y prestigio.

En cuanto a los negocios operados en propio, aparcamientos y salas VIP, las actuaciones de marketing llevadas a cabo y las estrategias de precios implantadas han impactado de forma muy positiva en los resultados.

El ratio de ingresos comerciales por pasajero se sitúa en el primer semestre de 2016 en 4,2€ (4,1€ en el mismo período de 2016), de acuerdo al nuevo criterio de imputación de los ingresos comerciales implementado en 2016, que engloba en la actividad comercial dentro del terminal los aparcamientos, y que no tiene en cuenta los ingresos por servicios inmobiliarios que forman un segmento de negocio diferenciado. En el apartado “3.1.2 Actividad comercial”, del presente informe se realiza un análisis más detallado de cada una de las líneas de negocio de la actividad comercial.

En el ámbito contractual, se ha mantenido la mejora continua en las condiciones obtenidas a través de la licitación de los diferentes concursos y la entrada en los aeropuertos de nuevos operadores. Además, se siguen generando crecimientos derivados de las mejoras interanuales en las rentas mínimas garantizadas.

En este sentido, los contratos comerciales de Aena establecen, en su mayor parte, una renta variable sobre las ventas realizadas (porcentajes que pueden variar por categorías de productos y/o servicios) y una renta mínima garantizada anual (RMGA) que asegura un importe mínimo a abonar por el arrendatario independientemente del nivel de ventas alcanzado.

El siguiente gráfico muestra la evolución para los próximos 5 años, de las rentas mínimas garantizadas contractuales en vigor por líneas de negocio:

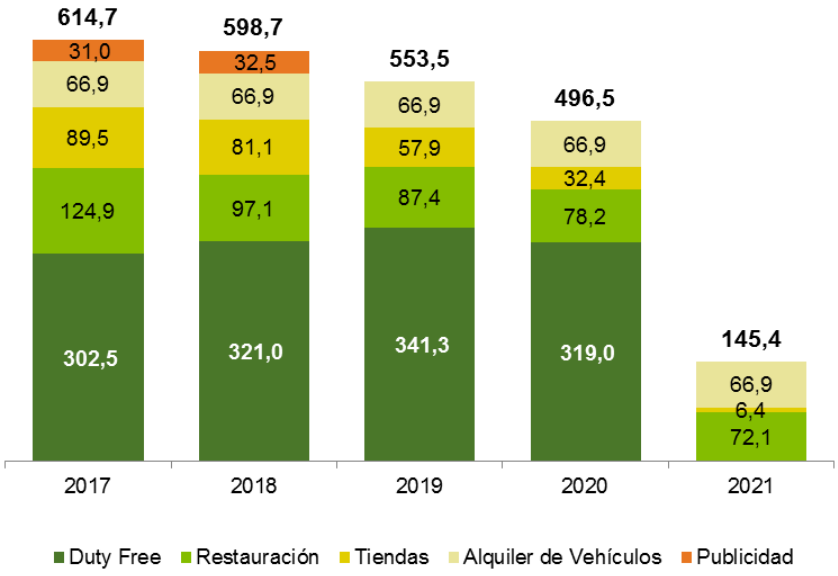


Figura 4. Rentas Mínimas Garantizadas Anuales (RMGA) por líneas de negocio

Cifras en millones de euros de los contratos existentes a 30 de junio de 2017. No se consideran los posibles nuevos contratos. Las RMGA se han prorrateado a los días reales de comienzo y fin de contrato. Los servicios comerciales de tiendas incluyen contratos de otras explotaciones comerciales: servicios financieros y regulados (cambio de moneda, farmacias, estancos, etc.).

3. Áreas de negocio

A continuación, se muestran los principales resultados de Aena al 30 de junio de 2017 desglosados por segmentos: el segmento aeropuertos representa el 96,5% del total del EBITDA (la actividad aeronáutica representa el 60,5% y la actividad comercial contribuye con un 35,9%), el segmento de servicios inmobiliarios aporta un 1,1%, mientras que el negocio internacional supone el 2,4%.

Figura 5. Principales resultados de Aena por área de negocio

3.1. Segmento aeropuertos

3.1.1 Actividad aeronáutica

En aplicación de la Ley 48/2015 de 29 de octubre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2016, las tarifas aeroportuarias disminuyeron un 1,9% a partir del 1 de marzo de 2016, afectando a los meses de enero y febrero de 2017.

Con fecha 27 de enero de 2017, el Consejo de Ministros aprobó el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) para el período 2017-2021, que constituye el instrumento básico que define las condiciones mínimas necesarias para garantizar la accesibilidad, suficiencia e idoneidad de las infraestructuras aeroportuarias y la adecuada prestación de los servicios aeroportuarios básicos de la red de aeropuertos españoles de Aena.

El DORA ha sido elaborado por la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), modificando la propuesta presentada por Aena y aprobada por su Consejo de Administración el 8 de marzo de 2016, y 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, y 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 en 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 ±2% del IMAP.

El DORA también fija un mecanismo de caja doble o dual till por el que los costes de los servicios aeroportuarios básicos, sujetos a prestaciones públicas patrimoniales se cubrirán exclusivamente con los ingresos generados por dichos servicios.

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

Nuevo esquema de incentivos comerciales

Por otra parte, y de acuerdo a lo indicado en el apartado 3.9.2 del Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) 2017-2021, en el que se establece que Aena podrá establecer un esquema de incentivos que, siendo compatibles con la Ley 18/2014, tengan un efecto positivo sobre la demanda y fomenten, entre otros, el establecimiento de nuevas rutas o el fortalecimiento de las ya existentes, Aena, aprobó con fecha 22 de febrero de 2017 el nuevo esquema de incentivos comerciales para el periodo DORA:

- Incentivo por la apertura de una ruta a nuevo destino desde todos los aeropuertos de la red de Aena, consistente en un descuento en la prestación pública patrimonial de salida de pasajeros, con un descuento adicional en la temporada equivalente siguiente, si la compañía aérea mantiene al menos el número de pasajeros de salida operados en dicha ruta.

- Incentivo de crecimiento en el número de pasajeros en las rutas de corto y medio radio que se operan desde los aeropuertos de la red de menos de 2 millones de pasajeros anuales y en las rutas de largo radio operadas desde todos los aeropuertos de la red. Aena podrá decidir aplicar este incentivo también a aquellos aeropuertos que estando por encima de este umbral tengan un desempeño inferior al de los aeropuertos con estructura de tráfico similar. El incentivo consistirá en un descuento en la cuantía media de la prestación pública patrimonial de salida de pasajeros de la compañía aérea en la ruta y se aplicará exclusivamente al número de pasajeros de salida adicionales de la ruta en cuestión con respecto a la temporada previa equivalente. El incentivo será proporcional a la contribución de cada compañía aérea al crecimiento generado en cada ruta por el conjunto de las aerolíneas que operen en la misma. Se abonará un descuento adicional en la temporada equivalente siguiente, si la compañía aérea mantiene al menos el número de pasajeros de salida operados en dicha ruta.

- Incentivo por crecimiento en el número de pasajeros en los aeropuertos estacionales recogidos en la Ley 21/2003 (Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla) durante su temporada baja, consistente en un descuento en la cuantía media de la prestación pública patrimonial de salida de pasajeros de la compañía en la ruta y se aplicará al número de pasajeros adicionales en la ruta con respecto a la temporada baja anterior del aeropuerto. El incentivo al que tendrá derecho cada compañía aérea que opere la ruta en cuestión será proporcional a su contribución al crecimiento generado en dicha ruta por el conjunto de las compañías aéreas que operan en la misma. Se abonará un descuento adicional en la temporada equivalente siguiente, si la compañía aérea mantiene al menos el número de pasajeros de salida operados en dicha ruta.

En aplicación de este esquema de incentivos, el Consejo de Administración de Aena acordó que para la temporada de verano de 2017 (primera temporada en la que el nuevo esquema de incentivos es de aplicación), que a estos efectos comenzó el 1 de abril de 2017 y finalizará el 31 de octubre de 2017, así como para la temporada de invierno de 2017 que igualmente a estos efectos va del 1 de noviembre de 2017 al 31 de marzo de 2018, el descuento aplicable en el caso de los dos primeros incentivos (por nuevas rutas y por crecimiento del número de pasajeros en rutas existentes) será del 75% de la prestación pública patrimonial de salida de pasajeros en la primera temporada y del 25% en la temporada equivalente siguiente.

En estas dos primeras temporadas el incentivo de crecimiento en el número de pasajeros en las rutas ya existentes de corto y medio radio se aplicará a aquéllos aeropuertos con un tráfico anual inferior a 3 millones de pasajeros.

En el caso del incentivo por crecimiento en los aeropuertos estacionales, el descuento será del 5% en las dos primeras temporadas bajas sucesivas en las que será de aplicación.

A continuación, se resumen las cifras más significativas de la actividad aeronáutica durante el primer semestre de 2017:

Miles de euros	1S 2017	1S 2016	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	1.217.829	1.140.535	77.294	6,8%
Prestaciones Patrimoniales[1]	1.181.322	1.106.804	74.518	6,7%
Pasajeros	537.990	488.509	49.481	10,1%
Aterrizajes	323.061	314.048	9.013	2,9%
Seguridad	189.808	176.984	12.824	7,2%
Pasarelas Telescópicas	51.828	52.624	-796	-1,5%
Handling	41.616	39.149	2.467	6,3%
Estacionamientos	16.932	15.900	1.032	6,5%
Carburante	15.380	14.590	791	5,4%
Catering	4.707	5.000	-293	-5,9%
Resto de Servicios Aeroportuarios[2]	36.507	33.731	2.776	8,2%
Otros ingresos de explotación	28.972	24.226	4.746	19,6%
Total Ingresos	1.246.801	1.164.761	82.040	7,0%
Total gastos (incluye amortización)[3]	-920.405	-947.283	-26.878	-2,8%
EBITDA[4]	639.373	546.778	92.595	16,9%

[1] Los importes de las líneas de ingresos de Pasajeros, Aterrizajes y Seguridad se muestran netas de los incentivos comerciales que en el primer semestre de 2017 ascienden a 14,4 millones de euros (31,0 millones de euros en el mismo periodo de 2016).

[2] Incluye Consumos Aeroportuarios, Utilización 400 Hz, Servicio Contra Incendios, Mostradores y Otros Ingresos.

[3] De conformidad al DORA aprobado el 27 de Enero de 2017 y con fines regulatorios, los costes de la actividad aeroportuaria deben reducirse anualmente en 39,4 millones de euros incluyendo el Coste de capital al 6,98 % con el siguiente desglose: Personal 1,5 M€, Otros Gastos de Explotación 11,6 M€, Amortización 12,2 M€ y Coste de Capital 14,1 M€ . Por tanto, se ha procedido a minorar en el semestre el coste de la actividad aeroportuaria en 12,7 millones de euros en gastos de explotación por la citada reasignación de costes, traspasándose dichos gastos a los servicios sujetos a precio privado.

[4] Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones

Tabla 6. Cifras más significativas de la actividad aeronáutica

Los Ingresos totales de la actividad aeronáutica aumentaron hasta 1.246,8 millones de euros (+7,0% respecto al primer semestre de 2016), debido a la positiva evolución del tráfico (9,1% de incremento en el tráfico de pasajeros y 6,2% de incremento en el número de aeronaves) y por el menor impacto de los incentivos al tráfico (14,4 millones de euros en el primer semestre de 2017 frente a 31,0 millones de euros en el mismo periodo de 2016) que corresponden a la segunda anualidad de los incentivos aprobados en 2016, y a los nuevos incentivos aplicados desde el 1 de abril de 2017.

Estos incrementos, se han visto parcialmente compensados por la reducción de las tarifas aeroportuarias del 1,9% desde el 1 de marzo de 2016 y del 2,22% desde el 1 de marzo de 2017 (25,6 millones de menor ingreso), por el incremento de la bonificación por pasajero en conexión (1,4 millones de euros), que pasó del 35% al 40% desde marzo de 2016 y por los abonos en concepto de aterrizajes por penalización de ruidos (1,7 millones euros).

En lo que respecta a los gastos de la actividad aeronáutica, éstos han ascendido a 920,4 millones de euros, un 2,8% inferiores a los registrados en el primer semestre de 2016. Este descenso se debe a la disminución de los gastos de aprovisionamientos debido a las nuevas condiciones tanto del Acuerdo ATM/CNS con ENAIRE (-3,0 millones de euros) y a la reasignación de costes de la actividad aeronáutica según lo establecido en el DORA (-12,7 millones de euros). Estas disminuciones se han visto parcialmente compensadas por el incremento de los gastos de personal. Para un mayor detalle de los gastos de explotación ver apartado 4. Cuenta de Resultados.

Los anteriores efectos han permitido mejorar el EBITDA en un 16,9% (92,6 millones de euros).

Aparte del incremento de tráfico, desde el punto de vista operativo, los aeropuertos han seguido inmersos en el proceso de certificación de aeródromo y se han incorporado los nuevos agentes de handling. Además, se ha cumplido con el objetivo principal de Aena de mantener la calidad de servicio prestado a pasajeros y compañías.

Adicionalmente, hay que señalar que el 7 de abril se aprobó el Reglamento Europeo 2017/458 relativo al refuerzo de los controles de pasaportes mediante la comprobación en las bases de datos pertinentes en las fronteras exteriores, cuya aplicación ha generado que en varios aeropuertos de la red se hayan producido mayores tiempos de espera en el control fronterizo de llegadas y salidas, afectando a la gestión del tráfico de pasajeros e impactando negativamente en la actividad comercial de los aeropuertos más afectados.

Para mejorar la gestión eficaz del tráfico, el Ministerio del Interior (a quién corresponde el cumplimiento de esta normativa) junto con Aena, han llevado a cabo acciones con carácter inmediato como el suministro de equipos verificadores y dotación de personal auxiliar por parte de Aena, y la dotación por parte de la Policía Nacional de mayor número de funcionarios para atender la mayor actividad del control de la frontera.

Dado el volumen de pasajeros en los aeropuertos españoles, y especialmente el tráfico internacional extra Schengen, a medio y largo plazo podrían adoptarse otras acciones, que podrían requerir la necesidad de adecuar las instalaciones y los diseños funcionales de las infraestructuras a los requerimientos del RE 2017/458, para garantizar una gestión eficaz del tráfico de pasajeros en la red de aeropuertos de Aena.

A continuación, se resumen las actuaciones más significativas que se han llevado a cabo en los aeropuertos durante el primer semestre de 2017 relacionadas con la actividad aeronáutica:

Pasajeros

Con el objeto de mejorar la experiencia del pasajero en los aeropuertos, de forma continua se llevan a cabo actuaciones tanto en los edificios terminales como en los accesos. Se destacan por servicios las más relevantes:

Información al pasajero

Mejora de la orientación dentro de la terminal con actuaciones en señalización estática y en el servicio de información al público:

- Mejora de las pantallas de información al pasajero con la sustitución de equipos informáticos con más de 7 años de antigüedad en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

Imagen 9. Mejora de las pantallas. Aeropuerto de AS Madrid/Barajas

- Renovación de la señalización en la terminal T2 del aeropuerto de Barcelona-El Prat para reordenar el flujo de pasajeros y adaptarlo a los cambios de la infraestructura. Las nuevas señales disponen de tecnología LED, que ahorra energía y mejora la visibilidad a larga distancia.
- Mejora de la señalización operativa en zonas de embarque en los módulos C y D del aeropuerto de Palma de Mallorca. Señales de gran formato, señalética iluminada y vinilos en pasillos rodantes y escaleras.
- Nuevas pantallas de información al pasajero (SIPA) en zonas de embarque del aeropuerto de Alicante y en el edificio terminal del aeropuerto de A Coruña. Renovación de los monitores de todos los mostradores de facturación y de todas las puertas de embarque en el aeropuerto de Bilbao.
- Instalación de tres mostradores de información para los pasajeros dentro de la sala de embarque, para que las compañías aéreas puedan asistir e informar a los pasajeros a través de sus agentes handling en caso de incidencias en el embarque en el aeropuerto de Valencia.
- Instalación de tres nuevos puntos de información en el aeropuerto de Vigo y adecuación del punto de información en los aeropuertos de Gran Canaria y Girona.

Imagen 10. Punto de información aeropuerto de Girona

Limpieza

Las actuaciones llevadas a cabo para mejorar la experiencia del pasajero en esta área se han centrado en la remodelación de aseos, el tratamiento superficial de suelos, en limpiezas de fachadas y en la instalación de dispositivos de medición de percepción de la calidad a la salida de los aseos, entre otras acciones.

Se destaca la renovación y modernización de aseos en los aeropuertos de Málaga-Costa del Sol, Valencia, Girona, Tenerife Norte, Tenerife Sur, Fuerteventura, Lanzarote, Granada, Asturias, Santiago y Almería.

Imagen 11. Renovación y modernización de aseos. Aeropuerto de Valencia

Para la medición de la calidad percibida por el pasajero, se han instalado dispositivos “Happy or not” a la salida de los aseos en 33 aeropuertos de la red.

En el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, se ha desarrollado una nueva aplicación para el control de afluencia de los aseos y la gestión de las valoraciones obtenidas en los dispositivos “Happy or not”.

Como actuaciones de limpiezas singulares encaminadas a mejorar las terminales, se destacan la pintura de la estructura metálica del edificio del aeropuerto de Bilbao y la limpieza e hidrofugado de la fachada del edificio terminal de Tenerife Norte.

Imagen 12. Pintura estructura metálica. Aeropuerto Bilbao

Confort

Actuaciones encaminadas a garantizar el confort del pasajero a lo largo de su estancia en el aeropuerto, con especial atención en las zonas de espera. Se incluyen aquí desde actuaciones en iluminación, climatización, instalaciones electromecánicas, hasta bancadas, parques infantiles y estaciones de trabajo. Se destacan:

- Mejora de la climatización con instalación de ventiladores de ultra baja velocidad en facturación de la T2 el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas y en el Aeropuerto Málaga-Costa del Sol.

Imagen 13. Ventiladores HLVS. Aeropuerto de AS Madrid/Barajas

- Adecuación de la fachada lado aire y lado tierra del Módulo A del edificio terminal del aeropuerto de Palma de Mallorca con el objeto de mejorar el aislamiento térmico y ofrecer unas instalaciones más modernas y acogedoras.
- Nueva instalación de aire acondicionado en zona de preembarque para mejorar el confort ambiental del aeropuerto de Gran Canaria.
- Mejora del confort térmico en pre-pasarelas del aeropuerto de Alicante con la colocación de revestimiento de lamas.
- Instalación de láminas de control solar en el muro cortina de la Terminal T3 del Aeropuerto Málaga-Costa del Sol, para aumentar el confort de los usuarios evitando deslumbramientos por reflejos solares.
- Impermeabilización de la cubierta del terminal del aeropuerto de Fuerteventura. Renovación del sistema de climatización en el terminal T1 del aeropuerto de Lanzarote y en la sala de embarque de la terminal de Almería.
- Mejora de la climatización del terminal del aeropuerto de Sevilla con la puesta en servicio de tres nuevas climatizadoras de nueva generación e impermeabilización de las salas de embarque y mejora del aislamiento térmico de las mismas.
- Renovación de suelos en el hall de facturación de la terminal T2 del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, de la terminal T2B del Aeropuerto Barcelona-El Prat y en los aeropuertos de Málaga-Costa del Sol, Sevilla, Tenerife Norte, Lanzarote y Reus, y renovación de falsos techos en el aeropuerto de Asturias.

Imagen 14. Sustitución de solería en terminal T2. Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol

- Reordenación de la zona de espera de los pasajeros en colas de facturación en el Aeropuerto Alicante-Elche.
- Ampliación del vestíbulo de llegadas Schengen del aeropuerto de Gran Canaria para facilitación de espera de pasajeros que llegan al edificio terminal desde estacionamientos remotos, generándose un hall de 200 m^2.
- Nuevas estaciones de trabajo con tomas de corriente para la carga de equipos en las dos terminales del aeropuerto de Barcelona y en las zonas de embarque de las terminales de los aeropuertos de Palma de Mallorca, Girona, Menorca y Zaragoza. Prueba piloto de estaciones y puntos de carga de dispositivos electrónicos en Dique Sur y zona de embarques B en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

Imagen 15. Nuevas estaciones de trabajo. Aeropuerto de Girona

Imagen 16. Nueva zona de trabajo. Aeropuerto de Menorca

- Renovación e incremento del número de bancadas en varios aeropuertos. Destaca Palma de Mallorca con un total de 2.553 nuevas bancadas, que representan 11.105 asientos, un 11% de incremento. También en los aeropuertos de Málaga, Valencia, Bilbao y Menorca.

Imagen 17. Nuevas bancadas. Aeropuerto Palma de Mallorca

- Área de descanso con vistas a la pista de vuelos con mesas auxiliares dotadas de tomas de corriente para mejorar el confort durante la espera al embarque en el aeropuerto de Girona-Costa Brava.

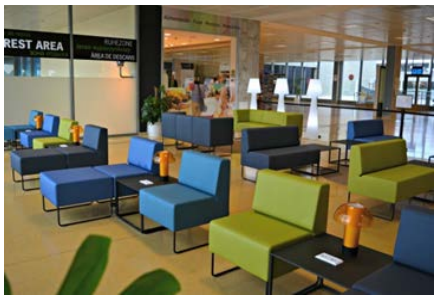


Imagen 18. Área de descanso. Aeropuerto de Girona-Costa Brava

- Instalación de fuentes de agua potable en facturación y en diferentes puntos de la zona de embarque de los aeropuertos de Alicante, Tenerife Sur, Fuerteventura, Zaragoza y El Hierro.
- Para los pasajeros con movilidad reducida (PMR):
  - En el aeropuerto de Palma de Mallorca: instalación de 2 nuevos ascensores en el extremo oeste del módulo A, para uso exclusivo de PMR's, con el fin de cubrir las necesidades que este tipo de tráfico requiere.
  - En el aeropuerto de Fuerteventura: creación de nuevo punto de atención a PMR en zona de embarque.
  - En el aeropuerto de Menorca: refuerzo de asientos para personal PMR en zonas de espera junto a monolitos.

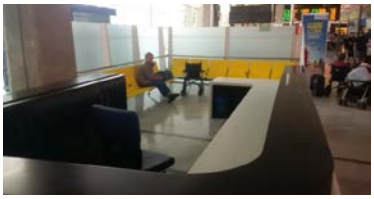


Imagen 19. Punto atención PMR. Aeropuerto de Fuerteventura

- Para los pasajeros que viajan con niños y bebés: nuevas salas de lactancia en el aeropuerto de Santiago, instalación de cambiadores de bebés y sillas para lactancia en diferentes aseos del aeropuerto de Menorca e instalación de parques infantiles en las zonas de embarque de los aeropuertos de Tenerife Norte y Tenerife Sur.

Imagen 20. Zona infantil. Aeropuerto de Tenerife Sur

- En las zonas de recogida de equipajes se destacan diversas actuaciones tales como:
  - Instalación de dispositivos de medición de la calidad percibida “Happy or not” en 33 aeropuertos de la red.

Imagen 21. Dispositivo “Happy or not” en cinta 19 de la sala de recogida de la terminal T4 del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas

- Desarrollo de nuevas aplicaciones para la gestión de las valoraciones obtenidas en los dispositivos “Happy or not”.

- Nuevo hipódromo de recogida de equipajes en el aeropuerto de La Gomera y plan de renovación de los hipódromos de la terminal T1 del aeropuerto de Lanzarote.

- En los accesos:

  - Coordinación con Metro de Madrid para organizar los flujos de pasajeros con motivo del cierre de la línea 8 de metro en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

  - Mejoras del sistema de alumbrado del vial de acceso al aeropuerto de Tenerife Sur.

  - Mejoras en urbanización y viales y creación de una bolsa para taxis en el aeropuerto de Gran Canaria y nueva rotonda de acceso en el aeropuerto de Zaragoza.

  - En el Aeropuerto Barcelona El-Prat, ADIF ha sustituido la antigua pasarela de RENFE que comunicaba la terminal T2 con la estación de trenes, reacondicionando también la zona de conexión con la terminal.

Imagen 22. Renovación pasarela RENFE. Aeropuerto de Barcelona

En el aeropuerto de Málaga, ejecución del Plan Integral de reorganización de viales para mejorar la circulación en el recinto, descongestionando las vías y proporcionando más fluidez al tráfico rodado e implantación de dos nuevos aparcamientos: Preferente de llegadas y Drop off de salidas.

En el aeropuerto de Alicante, mejora de los accesos con el desdoblamiento de carriles de entrada, mejora de la señalización vertical y monolitos de bienvenida.

Imagen 23. Mejora accesos. Aeropuerto de Alicante

En el aeropuerto de Gran Canaria, ampliación del área de autobuses para la recogida de pasajeros en la zona de tráfico internacional, aprovechando la reubicación de otros parkings y de la bolsa de taxis.

Aterrizajes

Aena se encuentra inmersa en un proceso de certificación de aeródromos conforme a la normativa europea, que exige un gran esfuerzo de adaptación de las infraestructuras.

Con el objeto de prestar el mejor servicio a las compañías en su actividad en el aeropuerto, se llevan a cabo regularmente actuaciones en el campo de vuelos y plataforma. Se destacan:

- En el aeropuerto de Palma de Mallorca, la ejecución de dos nuevas calles de acceso a cabecera 24R en pista norte y de tres nuevas calles de acceso a cabecera 06R en pista sur para la mejora de la gestión de las operaciones de aeronaves de gran envergadura.

Imagen 24. Nuevas calles de acceso. Aeropuerto de Palma de Mallorca

- Actuaciones derivadas del cambio de la designación de pista del aeropuerto de Tenerife Sur (señalización vertical y horizontal y modificación del sistema de mando y presentación de balizamiento).

- Actuaciones en línea de costa en cabecera 03 del aeropuerto de Lanzarote para dotarla de RESA (área de seguridad de extremo de pista). Asociado al desplazamiento, adaptación de la franja de pista, área libre de obstáculos y punto de espera en rodaje.

- Regeneración de pavimento de calle de rodaje T0 en el aeropuerto de Reus, con dotación de luces de borde para permitir su uso tanto nocturno como diurno. Adecuación de apartaderos de espera en cabecera 25 e instalación de vallado normativo frangible en cabecera 07.

- Dotación de RESAs y desplazamiento de umbrales dentro de la obra de adecuación del campo de vuelos del aeropuerto de La Palma.

- Regeneración de la pista de vuelos en el aeropuerto de Son Bonet.

Imagen 25. Regeneración pista. Aeropuerto Son Bonet

- Ejecución de una marquesina peatonal en el lado aire de conexión entre el edificio de salidas y el nuevo control C para proteger a los usuarios de las inclemencias meteorológicas en el aeropuerto de Tenerife Norte.

- Acondicionamiento de sendas peatonales de embarque a pie en la plataforma en los aeropuertos de Vigo y Murcia San Javier.

- Radioayudas: sistema de iluminación de aproximación a pista 25 del aeropuerto de Almería. Primer sistema LED en la red de Aena en un sistema de aproximación. En el aeropuerto de Jerez, adecuación de ayudas visuales en campo de vuelos con el cambio de luces existentes por luces LED en barras de paradas, además de instalación de nuevas luces de eje en calles de salida de pista y letreros de despegue desde intersección.

- Instalación del sistema RVR (Runway Visual Range) en cada una de las cabeceras de la pista del aeropuerto de Almería para la medición de la distancia de visibilidad.

Añadido a esto, desde el punto de vista de la seguridad operacional, se destacan las siguientes actuaciones:

- Renovación del antiguo vallado de zonas críticas en el aeropuerto de Palma de Mallorca, concretamente del localizador 24R, localizador 06L, localizador 24 L y Senda 24 L por un vallado más seguro, como medida para disminuir el indicador de Incursiones en Pista.

- Con el fin de reducir la antigüedad media de la flota de autoextintores de la red, y enmarcado dentro del Plan de renovación de auto extintores, en el primer semestre de 2017 se ha realizado el suministro de 7 de estos vehículos para los aeropuertos de Sevilla, Vigo, Madrid Cuatro Vientos, Sabadell, Córdoba y Valladolid (2), respectivamente.

Imagen 26. Vehículos auto extintores. Aeropuerto Valladolid

- En otro orden de cosas, se ha llevado a cabo la ampliación del horario operativo en el aeropuerto de Vitoria en un 55%.

- Nuevo centro de coordinación aeroportuario en el aeropuerto de Santiago.

Seguridad

Adicionalmente a las acciones adoptadas con carácter inmediato para mejorar la gestión del tráfico que en aplicación de la nueva normativa de control de fronteras ha generado mayores tiempos de espera en algunos aeropuertos de la red, Aena ha continuado llevando a cado a lo largo de este período actuaciones que optimizan los procesos de seguridad, con el objeto de mejorar la experiencia del pasajero en el aeropuerto. Entre ellas, que cabe destacar:

- Ampliación del filtro norte y del filtro Fast-Track en la terminal T1 en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas y del filtro norte de la T2.

- Nuevo mobiliario, señalización dinámica e incorporación de bandejas con mayor profundidad en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

- Instalación de puertas automáticas para el control de acceso a los filtros de seguridad de la terminal T1, T2 y en el corredor Barcelona-Madrid de la T1 así como separación de flujos de pasajeros con familias y PMR del resto de pasajeros en filtros de la terminal T2B del aeropuerto de Barcelona.

  Por otro lado, se ha instalado un asistente virtual que recibe a los pasajeros en los filtros de seguridad de salidas de P30 en terminal T1 y en terminal T2B. Se trata de un holograma que da indicaciones a los pasajeros para facilitarles el paso por los filtros de seguridad en cinco idiomas: castellano, catalán, inglés, chino y ruso.

Imagen 27. Nuevas puertas automáticas de lectura de tarjetas de embarque. Aeropuerto de Barcelona

- Nuevo diseño interior de las zonas de filtros de Seguridad Norte y Sur del terminal del aeropuerto de Palma de Mallorca, de modo que se consiga disponer de una zona diferenciada, moderna y atractiva para el

pasajero. Se ha instalado un nuevo falso techo con nueva iluminación más impactante y se han rediseñado los paramentos verticales y cerramientos laterales, ofreciendo comodidad y modernización de las infraestructuras.

Imagen 28. Nuevas puertas automáticas de lectura de tarjetas de embarque. Aeropuerto de

- Puesta en marcha en el aeropuerto de Málaga de dos filtros dobles en la terminal T3 y adecuación de los controles de la terminal T2. Además, nuevo filtro de seguridad para familias con bebés. Se han realizado mejoras en el filtro de PMR-T2, donde se ha destinado un acceso exclusivo para empleados, otro acceso para buggys y un tercero para PMR.

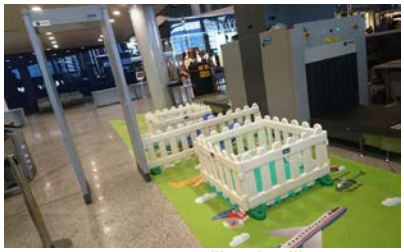


Imagen 29. Nuevo filtro familias. Aeropuerto de Málaga

- Ampliación del filtro de pasajeros y de la zona de llegadas internacional en el aeropuerto de Alicante. Aumento de la capacidad en un 13% pasando de 7 a 8 filtros y mejora del filtro PMR.

- Nuevo control de seguridad de pasajeros con acceso diferenciado para PMRs y familias, puertas automáticas de acceso al filtro, amplia zona de formación de colas, mayor espacio para el pasajero para la preparación de bandejas y la recomposición, suelo de madera más cálido y mayor longitud de las mesas de rodillos en el aeropuerto de Bilbao. En el mismo aeropuerto, nuevo control de pasaportes.

- Instalación en el aeropuerto de Menorca de un nuevo arco de seguridad con dos máquinas de rayos X, así como de mesas con rodillos tras todos los arcos para alargar la zona de recogida de equipaje de mano y lograr que el paso de los pasajeros se haga más cómodo.

- Nuevo equipamiento de seguridad más moderno y acondicionamiento de techos y suelo para mejorar el confort y la estética del filtro de seguridad del aeropuerto de Tenerife Norte.

- Remodelación y ampliación de los filtros de seguridad para la mejora de los flujos en los aeropuertos de Granada, A Coruña, Jerez, Murcia San Javier, San Sebastián y Valladolid.

- Instalación de 4 cabinas de pasaportes en T4S del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, 2 en llegadas y 2 en salidas, para aumentar la capacidad de la infraestructura y minimizar los tiempos de espera.

  En el aeropuerto de Bilbao, incorporación de una segunda cabina en el control de pasaportes de llegadas, con disposición de dos puestos de trabajo.

  En el aeropuerto de Valencia, reubicación de las cabinas de los controles de pasaportes con el objeto de permitir mayor número de controles simultáneos y reducir el tiempo de espera de los pasajeros.

Imagen 30. Nueva cabina para control de pasaportes en llegadas. Aeropuerto de Bilbao

A lo largo de 2017 se revisará el diseño funcional de los aeropuertos más afectados por la nueva normativa de control de fronteras con el fin de optimizar los flujos de pasajeros.

Pasarelas

Entre las actuaciones llevadas a cabo en este período relacionadas con el servicio de pasarelas destacan:

- Sustitución de la pasarela T20 en la terminal T2 del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas

- Actuaciones varias en pasarelas del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas: sustitución de máquinas de climatización de cabina en pasarelas T4 y T4S de bajo rendimiento y aumento de las frecuencias y mejora de los procedimientos de limpieza de pasarelas.

- Renovación del sistema de aire acondicionado en pasarelas, acondicionamiento de los fingers, renovación de las puertas de conexión con la aeronave y colocación de segunda lectora en 8 puertas de embarque. Todo ello en el aeropuerto de Bilbao.

- Instalación de puertas automáticas en el desembarque de cada una de las pasarelas del aeropuerto de Tenerife Norte.

Handling

En cuanto a actuaciones a destacar en handling durante el primer semestre de 2017:

- Instalación de 30 nuevos kioscos de la compañía Vueling en terminal T1 del aeropuerto de Barcelona para asegurar y agilizar la correcta facturación, sobre todo, en el periodo de máxima operación.

- Se ha construido un nuevo patio de carritos en llegadas internacionales en el aeropuerto de Gran Canaria con tres hipódromos, que recortará los tiempos de entrega de maletas por renovación de los mismos, y eliminación de recorridos innecesarios.

  En el mismo aeropuerto se han instalado elementos que reducen los tiempos de escala y tiempos de rodaje en plataforma, al simplificar las maniobras de puesta en marcha y retroceso de las aeronaves en la misma.

Imagen 31. Barreras anti-chorro. Aeropuerto de Gran Canaria

- En el aeropuerto de Palma de Mallorca, sustitución de los servidores instalados en el control del Sistema Automatizado de Tratamiento de Equipajes (SATE) por nuevos servidores con tecnología actualizada, que darán redundancia 100% al sistema incrementando la fiabilidad de la instalación y minimizando las posibles incidencias. Así mismo, sustitución de sistemas informáticos de control de clasificadores del SATE permitiendo la gestión de datos en tiempo real.

- Instalación del equipamiento UCA en el aeropuerto de Girona (estaciones de trabajo y periféricos a disposición de las compañías aéreas y agentes de *handling* para llevar a cabo las actividades de facturación, embarque y tránsito de pasajeros) en 8 nuevos mostradores de facturación y en puertas de embarque.

- Señalización de vial de servicio en el aeropuerto de Reus para acceso a nuevos puestos de estacionamiento de vehículos de servicios, así como señalización de vial peatonal para acceso a pie de plataforma de personal de rampa.

- Nuevo procedimiento de coordinación con los agentes handling de pasaje para la asignación de stands de los aviones para acortar las distancias de embarque para los pasajeros en el aeropuerto de Zaragoza.

Estacionamientos

Entre las actuaciones a destacar:

- Reparaciones en plataforma y repintado de la señalización horizontal en el aeropuerto de Menorca.

Imagen 32. Reparaciones en plataforma. Aeropuerto de Menorca

- Ejecución de mejoras en la pintura de la plataforma y reconfiguración de la señalización e instalación de nuevos letreros y carteles en el área de movimientos en el aeropuerto de Tenerife Norte.

- Rediseño de puestos de estacionamiento en la plataforma de aviación general del aeropuerto de Almería incrementando el número de posiciones de 13 a 19.

- Mejora de la iluminación en plataforma con la instalación de nueva torre con proyectores Led y sustitución de proyectores en otra torre en el aeropuerto de Sevilla.

- Repintado de la plataforma de Aviación Comercial, General y Deportiva y pintado de nuevas posiciones para helicóptero en el aeropuerto de La Gomera.

Carburante

Como actuaciones destacadas, es reseñable la puesta en marcha del proceso de renovación de las licencias de handling de combustible con la fase I que engloba a los 21 aeropuertos de la red con menor tráfico para un periodo de duración de siete años. El aumento de la competencia, la mejora de la calidad del servicio y la limitación de precios son puntos clave del nuevo concurso

En el aeropuerto de Zaragoza cabe destacar el acuerdo con CLH para mejorar los tiempos de respuesta para el inicio del servicio.

Otros servicios

Destacar la construcción del nuevo terminal de carga para dos operadores y construcción de un puesto de inspección fronterizo en el aeropuerto de Tenerife Norte.

En el aeropuerto de Tenerife Sur, la nueva sala multifuncional que servirá también como sala de atención a familiares de víctimas dentro del Plan de Autoprotección.

3.1.2 Actividad comercial

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

Miles de euros	1S 2017	1S 2016	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	477.221	427.929	49.292	11,5%
Otros ingresos de explotación	5.437	4.106	1.331	32,4%
Total Ingresos	482.658	432.035	50.623	11,7%
Total gastos (incluye amortización)	-157.752	-145.214	12.538	8,6%
EBITDA [1]	378.197	334.261	43.936	13,1%

[1] Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones.

Tabla 7. Cifras más significativas de la actividad comercial

En el primer semestre de 2017, los Ingresos totales de la actividad comercial aumentaron 11,7% respecto al mismo periodo de 2016, hasta 482,7 millones de euros. Los Ingresos ordinarios alcanzaron la cifra de 477,2 millones de euros (el 26,1% del total de los ingresos ordinarios del Grupo) lo que supone un incremento del 11,5% respecto al mismo periodo del año 2016 (427,9 millones de euros).

Este resultado se debe a las condiciones contractuales que incluyen las rentas mínimas garantizadas (RMGA), a la mejora en las condiciones para Aena a través de la licitación de los diferentes concursos y a la entrada en los aeropuertos de nuevos operadores de reconocida experiencia y prestigio. En cuanto a los negocios operados en propio, aparcamientos y salas VIP, las actuaciones de marketing llevadas a cabo y las estrategias de precios implantadas han impactado de forma muy positiva en los resultados.

Los contratos comerciales de Aena establecen, en su mayor parte, una renta variable sobre las ventas realizadas (porcentajes que pueden variar por categorías de productos y/o servicios) y una renta mínima garantizada anual (RMGA) que asegura un importe mínimo a abonar por el arrendatario independientemente del nivel de ventas alcanzado.

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

Servicios Comerciales Miles de euros	Ingresos		Variación		Renta Mínima Garantizada	
	1S 2017	1S 2016	Miles de €	%	1S 2017	1S 2016
Tiendas libres de impuestos [1]	137.897	124.924	12.973	10,4%		
Restauración	76.465	67.062	9.403	14,0%		
Alquiler de vehículos	66.068	50.171	15.897	31,7%		
Aparcamientos	62.730	58.374	4.356	7,5%		
Tiendas [1]	42.120	41.756	364	0,9%		
Publicidad	15.750	13.881	1.869	13,5%		
Arrendamientos [2]	15.792	12.856	2.936	22,8%		
Resto ingresos comerciales [2][3]	**60.399**	**58.905**	**1.494**	**2,5%**		
Ingresos ordinarios comerciales	**477.221**	**427.929**	**49.292**	**11,5%**	**35.221**	**30.979**

[1] En el 1S 2017 los ingresos de la Multi-tienda del aeropuerto de Fuerteventura, que hasta agosto de 2016 se registraron en la línea de Tiendas, han pasado a formar parte de la línea de Tiendas libres de impuestos al haberse incorporado al Contrato General de Tiendas Libres de Impuestos en dicha fecha. En base comparable, el aumento de los ingresos de Tiendas libres de impuestos asciende a +7,9% y a +8,5% el crecimiento de los ingresos de Tiendas.

[2] Los ingresos por arrendamientos de superficies para estaciones de telefonía móvil se han reclasificado a Arrendamientos (antes en Resto ingresos comerciales). En base comparable, los ingresos de Arrendamientos descienden un 2,9% y los ingresos de resto de ingresos comerciales aumentan un 8,2%.

[3] Incluye: Explotaciones Comerciales, Suministros Comerciales, Utilización de Salas y Filmaciones y Grabaciones, Fast-Track y Albergue de aeronaves.

Tabla 8. Análisis de las líneas de negocio comercial

En el primer semestre de 2017, el importe registrado en ingresos por rentas mínimas garantizadas representa el 10,6% de los ingresos de líneas con contratos que incorporan dichas cláusulas (10,1% en el mismo periodo de 2016).

El total de gastos (incluyendo amortización) crece un 8,6%. Este incremento se ve afectado por la aplicación del DORA que reasigna costes entre la actividad aeronáutica y la actividad comercial por un importe de 12,7 millones de euros (incluyendo amortizaciones). Sin incluir las amortizaciones, el importe reasignado en el período asciende a 6,6 millones de euros.

El EBITDA se sitúa en 378,2 millones de euros, un 13,1% superior al del primer semestre de 2016.

Estas cifras han sido posibles gracias a la continuación de diferentes acciones comerciales, destacando por línea de negocio:

Tiendas Libres de Impuestos

Aena dispone de tiendas libres de impuestos en 26 aeropuertos, agrupadas en 3 contratos: dos de ellos con World Duty Free y uno con Canariensis.

Esta actividad genera unos ingresos asegurados a través de la aplicación de las rentas mínimas garantizadas. Los Lotes I y II mantienen los crecimientos derivados de las mejoras interanuales en sus rentas mínimas garantizadas. En el Lote III (aeropuertos canarios), que presenta una evolución positiva, no ha sido de aplicación la renta mínima garantizada desde 2013 y se estima que no entrará en mínimos a final del año.

En el segundo trimestre de 2017, la actividad de las tiendas libres de impuestos se ha visto más afectada que en el primer trimestre por un comportamiento más prudente del pasajero con origen/destino en el Reino Unido. Sin embargo, en términos absolutos, los ingresos han ascendido a 137,9 millones de euros lo que supone una variación del 10,4% respecto al mismo periodo de 2016.

Cabe destacar en este primer semestre, los siguientes aspectos.

- El efecto Brexit ha sido significativo sobre las compras de los pasajeros británicos en las categorías de perfumería y cosmética y bebidas alcohólicas, principalmente en los aeropuertos turísticos tales como Málaga-Costa del Sol, Alicante-Elche, Tenerife Sur, Gran Canaria e Ibiza. Esto ha significado en concreto una ralentización del crecimiento de las ventas del lote III que incluye los aeropuertos canarios.

  A pesar de esto, el aeropuerto de Fuerteventura continúa incrementado sus ventas después de la implantación de la tienda pasante que se incorporó al contrato general de tiendas libres de impuestos en agosto 2016. El efecto de esta incorporación en la variación de los ingresos de esta línea supone que en base comparable el aumento de los ingresos de Tiendas libre de impuestos asciende a +7,9%.

- En este primer semestre se han definido los proyectos de remodelación de las tiendas del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas (Atrio y Milenium) así como la configuración de un nuevo layout como tienda pasante en el aeropuerto de Bilbao.

Imagen 33. Aeropuerto de Bilbao

- Se han puesto en marcha las obras de remodelación de la tienda de la T4 Satélite del Aeropuerto Adolfo Suarez Madrid-Barajas para convertirla en una tienda digital (Next Generation Store).

Restauración

En el primer semestre de 2017, los más de 320 puntos de venta de restauración, han tenido un buen comportamiento, con unos ingresos que han ascendido a 76,5 millones de euros, lo que supone un crecimiento del 14,0% respecto al mismo periodo de 2016.

El crecimiento de ingresos de esta actividad se debe principalmente, a la mejora en las cifras de ventas de nuestros operadores de restauración, consecuencia de los buenos datos de tráfico, del crecimiento del gasto por pasajero en los aeropuertos turísticos y de la consolidación de la oferta completa de restauración, adaptándose a los distintos perfiles de los pasajeros, a través de las diversas marcas ofrecidas.

Destacan, en este semestre, las siguientes actuaciones:

- La publicación de la licitación de la práctica totalidad de la oferta de restauración del aeropuerto de Barcelona-El Prat. Incluye la licitación de 50 puntos de venta en 23 expedientes. Con esta licitación se pretende conseguir

una mejora de la calidad y variedad de la oferta, incrementar la presencia de marcas internacionales, nacionales y locales, así como el incremento de los ingresos.

Imagen 34. Restauración en el aeropuerto de Barcelona-El Prat

- La pre comercialización y licitación de la oferta de restauración del aeropuerto de Gran Canaria, que incluye 19 puntos de venta. Igualmente con esta licitación se pretende mejorar la calidad y variedad de la oferta, así como un incremento de los ingresos.
- La puesta en servicio de la práctica totalidad de la nueva oferta de restauración de los aeropuertos de Bilbao (5 locales), Ibiza (6 locales, quedando 3 para la temporada de verano de 2018), Fuerteventura (6 locales), así como 2 nuevos puntos en el módulo C del aeropuerto de Palma de Mallorca.
- Tras el acuerdo alcanzado con el operador AREAS para llevar a cabo un plan de acción para la mejora de la calidad de sus puntos de venta en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, a lo largo del mes de mayo se implantó una política de alineamiento de precios con los del centro ciudad, lo que ha supuesto una bajada de los precios en los productos de varias marcas, con el fin de que mejore la oferta, sin descuidar la calidad y mejora de ventas e ingresos.
- Entre el 17 de abril y el 5 de mayo se ha llevado a cabo una campaña de posicionamiento de la oferta gastronómica en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, que incluyó la emisión de un programa de Top Chef grabado en el Gatrohub de la T4.
- En materia de calidad, durante este semestre se ha continuado con el seguimiento de la implantación de planes de mejora. Los resultados de las encuestas ASQ muestran una mejora en este sentido, habiendo alcanzado en el primer trimestre de 2017 una puntuación de IR de 3,38 mientras que en el mismo periodo del año anterior fue de 3,18.

Alquiler de vehículos

La actividad de alquiler de vehículos sin conductor en los aeropuertos se opera en modelo de arrendamiento.

Aena cuenta con clientes líderes del sector, como son las empresas multinacionales Europcar, Sixt, Avis, Enterprise, Hertz o Goldcar, así como empresas nacionales, con gran peso en el mercado, o emergentes que han apostado por la mejora del servicio a los clientes desde dentro del terminal.

El negocio ha crecido en volumen de contratos totales en la red un 12% y en ingresos un 34,3%.

Los principales puntos de actuación del período son:

- El nuevo modelo de contrato, basado en una mayor renta variable pero con menores rentas fijas por los espacios ocupados, ha permitido mejorar los ingresos por esta actividad, en el primer semestre, en un 31,7% sobre el año anterior.
- Se han ampliado las instalaciones puestas a disposición de las empresas con el objetivo de potenciar las ventas. En concreto, 26 nuevos locales de atención a los clientes se han puesto a disposición dentro de los terminales y se han alquilado 600 plazas de aparcamiento y 100.000 m^2 destinados al stock de coches adicionales a los adjudicados en el contrato. Estas instalaciones han repercutido en un mejora de las ventas de las empresas, favoreciendo los ingresos variables de Aena (derivados de la renta del 8% estipulada en los contratos), así como de ingresos fijos provenientes del alquiler de espacios y plazas de aparcamiento, cercano al millón de euros anuales.
- Durante el mes de enero se han licitado 12 posiciones vacías en los aeropuertos de Asturias, Girona-Costa Brava, Santander, A Coruña, Jerez, Granada, Murcia y Santiago, para completar la oferta en los aeropuertos aumentando el número de empresas operando dentro del terminal de pasajeros.

Imagen 35. Alquiler de vehículos. Aeropuerto Santander-Seve Ballesteros

Aparcamientos

En el primer semestre de 2017, la facturación por esta actividad ha continuado una tendencia de crecimiento positivo, con un incremento del 7,5% en sus ingresos (62,7 millones de euros).

Las principales actuaciones de este período son las siguientes:

- El segmento de reservas continua una tendencia de crecimiento muy favorable con variaciones superiores al 30% en ingresos y en número de reservas. Este segmento está comportándose de manera muy positiva, consiguiendo captar cuota de mercado.

- Se han aumentado las ventajas en aparcamientos para los socios del "Aena Club Cliente", con descuentos directos en puerta y a través de las reservas online, con el objetivo de fidelizar a los clientes. En los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat se ha puesto en marcha la posibilidad de Pago por Matricula para que los clientes del club que lo deseen puedan entrar y salir del aparcamiento sin necesidad de coger y validar el ticket.

Imagen 36. Aena Club cliente

- En este semestre se ha lanzado la modalidad de reservas en prepago, con la ventaja de realizar el pago en el momento de la reserva, evitando el paso por el cajero automático antes de la salida. La modalidad de prepago se encuentra disponible actualmente en los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Barcelona El-Prat, Bilbao, Alicante-Elche, Palma de Mallorca, Tenerife Norte, Gran Canaria, Sevilla y Santiago de Compostela.

- Adicionalmente se han ejecutado nuevos productos de aparcamiento en los aeropuertos de Valencia y Málaga-Costa del Sol, con zonas de estacionamiento más próximas al terminal que introducen más variedad de productos de estacionamiento.

- Se ha llevado a cabo una campaña de posicionamiento de los aparcamientos del Aeropuerto Adolfo Suárez durante los casi tres meses que han durado las obras de mejora del acceso de la línea de metro al aeropuerto.

- Se ha consolidado el envío de mailings a bases de datos para comunicación de ofertas y promociones en momentos clave.

Tiendas

En el primer semestre de 2017, la actividad de retail, con más de 350 locales, de los que 22 pertenecen a la categoría de lujo, ha generado unos ingresos de 42,1 millones de euros, lo que supone variación del 0,9% respecto al mismo periodo de 2016, fundamentalmente como consecuencia de que los ingresos correspondientes al expediente de la Multitienda de Fuerteventura (2,9 millones de euros) se han pasado en 2017 a la línea de negocio de tiendas libres de impuestos. En base comparable, el aumento de los ingresos de Tiendas es del +8,5%.

Destacan en este semestre las siguientes actuaciones:

- La adjudicación de la segunda fase de la renovación de tiendas de la T123 del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas (10 locales), que unida a la primera fase adjudicada a finales de 2016 (23 locales) supondrá la renovación total de la T123, cuyas obras se espera que se desarrollen en el último trimestre del año.

- Renovación y ampliación de la oferta en aeropuertos canarios: adjudicación de la renovación de 4 locales en el aeropuerto de Tenerife Sur, adjudicación de 3 nuevos locales en el aeropuerto de Gran Canaria en la zona del aeropuerto ampliada y adjudicación de 3 locales en el aeropuerto de Fuerteventura.

- La renovación y ampliación de la oferta en aeropuertos de las Islas Baleares: apertura de 6 nuevos locales y adjudicación de otros 4 en el módulo C del aeropuerto de Palma de Mallorca y adjudicación de un nuevo local en el aeropuerto de Menorca.

- En el mes de enero se inició el servicio de Personal Shopper en las terminales T4, T4S y T1 (no Schengen) del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, con el fin de mejorar la experiencia del cliente siguiendo las tendencias implantadas en aeropuertos internacionales. Asimismo, se ha licitado y adjudicado este servicio en las 2 terminales del aeropuerto de Barcelona-El Prat, estando previsto que se inicie el servicio en septiembre de 2017.

Imagen 37. Personal Shopper. Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas

- Se ha implantado una campaña de señalización de la oferta comercial en los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Palma de Mallorca, Málaga, Alicante, Ibiza, Lanzarote, que se engloba dentro del plan de marketing repercutible, con el objetivo de mejorar la penetración de cada línea de negocio.

Publicidad

La publicidad en los aeropuertos se gestiona en modelo de arrendamiento, siendo las empresas responsables de la gestión JFT en Canarias y JCDecaux en la Península y Baleares. El sector, muy afectado por la pasada crisis y por los recortes en inversión publicitaria exterior, se recupera lentamente, lo que permite observar mejoras en las ventas del primer semestre.

Los ingresos generados por esta actividad han crecido en el primer semestre de 2017 un 13,5% con respecto al mismo periodo de 2016, alcanzando 15,8 millones de euros. Esta línea de negocios genera unos

ingresos asegurados a través de la aplicación de las rentas mínimas garantizadas. Los crecimientos se derivan de las mejoras interanuales en sus rentas mínimas garantizadas.

Las principales actuaciones llevadas a cabo han sido las siguientes:

- Se ha completado la inversión comprometida por contrato en nuevos soportes de publicidad digital, principalmente espectacular como OPI de 90" y Videowall LED de gran formato.
- En los aeropuertos canarios, gestionados por JFT, la mejora de un 20% en las ventas acumuladas ha permitido entrar en renta variable en 2 aeropuertos y en el resto, reducir el diferencial con la renta mínima garantizada, estando muy cerca en otros 4 aeropuertos de entrar en renta variable.

Imagen 38. Soporte publicitario. Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas

Resto de ingresos comerciales

El análisis del resto de ingresos comerciales se puede desglosar en dos grandes bloques:

Salas VIP

En el primer semestre de 2017, las 22 salas VIP operativas en 14 aeropuertos de la red de Aena, han tenido un buen comportamiento en cuanto a ventas e ingresos. Los ingresos han ascendido 19,0 millones de euros, lo que supone variación del +27,8% respecto al mismo periodo de 2016.

- El 12 de enero se abrió la sala VIP del aeropuerto de A Coruña, que ha tenido 8.216 clientes en este primer semestre y una facturación de 150.783 euros.
- El 12 de marzo, ha iniciado la operación el nuevo gestor para la gestión integral de las Salas VIP del Aeropuerto Adolfo Suarez Madrid-Barajas. Este contrato presenta importantes mejoras en términos de calidad de servicio, como la incorporación de un asesor gastronómico para la mejora de la oferta de catering, así como una variedad de comida caliente realizada en las cocinas de las salas, manteniendo la oferta de comida para necesidades especiales.
- El Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas cuenta con 4 salas VIP con servicios adicionales a los tradicionales de prensa, internet y catering, como duchas individuales, terraza exterior, zona de trabajo y tomas eléctricas en cada asiento.
- Se han adjudicado los expedientes de gestión integral de Palma de Mallorca a Acciona y Alicante-Elche a Eulen, de Lanzarote a SSP y de Tenerife Sur a GIS. Todos estos expedientes incrementan las condiciones del acuerdo de nivel de servicio. Asimismo, se han iniciado las obras para la remodelación de las salas de Palma de Mallorca, que supondrá la ampliación de las salas actuales y la apertura de una tercera Sala Mediterráneo en otoño y han finalizado las obras de ampliación y adecuación de la Sala VIP de Valencia.
- Están actualmente en proceso de licitación los expedientes de servicio de gestión integral de las Salas VIP de los aeropuertos de Tenerife Sur, Bilbao y Lanzarote.

Imagen 39. Sala VIP. Aeropuerto Tenerife Sur

- Desde el 30 de enero es posible adquirir accesos al "Fast Lane" o "Carril Rápido" (servicio de acceso preferente en los filtros de seguridad) en los aeropuertos de Barcelona El-Prat, Palma de Mallorca, Gran Canaria y Tenerife Sur. El precio del acceso por persona es de 4 euros, y para miembros de Aena Club Cliente de 3 euros.
- Se ha elaborado la estrategia de gestión de las salas VIP del Aeropuerto Barcelona El-Prat y como resultado de la misma, a partir de enero de 2018, la comercialización, política comercial, promocional y precios, pasarán a gestionarse en propio y se contratará la gestión integral para la prestación del servicio.

El pasado 1 de junio se ha publicado la licitación del expediente de gestión integral de las salas VIP del aeropuerto de Barcelona El-Prat, estando prevista su adjudicación el tercer trimestre.

Está prevista la realización de obras de remodelación y ampliación de las salas en 2018 para adecuarlas a los estándares actuales de la red y mejorar su capacidad. Este semestre se ha redactado el Proyecto Básico y se licitará la obra en el segundo semestre de 2018.

Dado el importante crecimiento del volumen de actividad de las salas VIP se están planificando ampliaciones y un proceso de segmentación de salas en los aeropuertos principales (Madrid, Gran Canaria, Bilbao, Alicante y Málaga) teniendo en cuenta que Palma de Mallorca ya está en proceso de ampliación.

Otras explotaciones comerciales

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

Dentro de estas actividades se incluye también el servicio de WIFI en los aeropuertos que se explota. El actual modelo de concesión, que permite dar un servicio gratuito con velocidad de 2 Mbps y generar ingresos a través de inserciones publicitarias, aunque generador de ingresos, no ha sido percibido por los clientes como de alto valor, por lo que se ha decidido cambiarlo hacia un servicio 100% gratuito y con velocidades de conexión mucho mayores (entre 5 Mbps y 15 Mbps) permitiendo una percepción mucho mejor del servicio de WIFI en los aeropuertos.

El pliego para la explotación de este nuevo servicio fue licitado en enero de 2017, presentándose los principales operadores de telecomunicaciones en España. Vodafone ha sido la adjudicataria para prestar el servicio en los aeropuertos de la red. El nuevo servicio que proveerá Vodafone comenzará en noviembre de 2017.

3.2. Segmento de servicios inmobiliarios

El segmento de servicios inmobiliarios corresponde a activos destinados a la prestación de servicios de arrendamiento o cesión de uso a terceros de terrenos, edificios de oficinas, almacenes, hangares y naves de carga.

Aena dispone de una diversidad de activos inmobiliarios destinados al apoyo de la actividad aeroportuaria (operativa de las compañías aéreas, operativa de carga aérea, agentes handling y otros operadores aeroportuarios) y al desarrollo de servicios complementarios.

Así, para el apoyo de la actividad inmobiliaria, los aeropuertos cuentan con edificios de oficinas y almacenes, hangares, naves de carga, superficies de apoyo (pavimentadas y sin pavimentar) y terrenos (urbanizados y sin urbanizar) donde poder construir diversos inmuebles e instalaciones.

Dentro de los servicios complementarios se encuentran 25 estaciones de servicio (16 en el Lado Tierra y 9 en el Lado Aire) en 13 aeropuertos y terminales FBOs (Fixed Base Operations) en 5 de los aeropuertos más importantes de la red, donde la aviación ejecutiva es atendida de manera singular.

Respecto a los trabajos relacionados con el análisis de los terrenos libres y desarrollo de los Master Plan de los terrenos comercializables en los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat, se ha dado continuidad al proceso que finalizarán a lo largo del segundo semestre de 2017. El objetivo de estos trabajos es analizar y planificar el desarrollo de las aproximadamente 1.000 hectáreas de terrenos libres de uso en estos aeropuertos, de forma coherente e integral, proponiendo los posibles usos comerciales.

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

Miles de euros	1S 2017	1S 2016	Variación	%Variación
Ingresos ordinarios	29.286	32.344	-3.058	-9,5%
Servicios Inmobiliarios [1]	29.286	32.344	-3.058	-9,5%
Otros ingresos de explotación	723	1.631	-908	-55,7%
Total Ingresos	**30.009**	**33.975**	**-3.966**	**-11,7%**
Total gastos (incluye amortización)	**-26.263**	**-26.349**	**-86**	**-0,3%**
EBITDA [2]	**11.766**	**15.930**	**-4.164**	**-26,1%**

[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

En el primer semestre de 2017, los ingresos ordinarios derivados de estas actividades alcanzaron los 29,3 millones de euros, un 9,5% por debajo de los obtenidos en el primer semestre de 2016 principalmente por efecto del reconocimiento contable en el primer semestre de 2016 de 3,1 millones de euros por derechos de crédito sobre inmuebles construidos en terrenos afectos a contratos de cesión. Excluyendo este efecto, los ingresos ordinarios permanecen estables.

En cuanto a las principales actuaciones del semestre, cabe destacar:

- La adjudicación de la FBO (Fixed Base Operations) del aeropuerto de Ibiza, que se une a las ya existentes en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat, Palma de Mallorca y Málaga-Costa del Sol, y que estará operativa durante este verano.
- El arrendamiento de uno de los hangares más emblemáticos del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, el H2.
- La adjudicación de dos hangares en Sabadell y otro en Girona-Costa Brava.
- La licitación de tres hangares de 528 m^2 en el aeropuerto de Sabadell y otro en Girona-Costa Brava.
- La licitación de dos expedientes de estaciones de servicio en los aeropuertos de Gran Canaria y La Palma.
- La licitación del punto limpio para la recogida de residuos y gestión de planta de residuos en el Aeropuerto de Sevilla.

En relación con el transporte de mercancías, en el primer semestre de 2017 se mantienen los ratios de crecimiento de los últimos meses con un incremento acumulado a junio del 12,8%.

Respecto de las actuaciones de comercialización de espacios destinados a carga que se adjudicaron en 2016, se han llevado a cabo en el primer semestre de 2017 las siguientes actuaciones:

- En Zaragoza se ha puesto en servicio la nueva instalación que gestiona la empresa ACL y que dotará al aeropuerto de una mayor capacidad de carga.

Imagen 40. Carga aérea. Aeropuerto de Zaragoza

- En Vitoria, la empresa DHL ha finalizado la obra civil y en la actualidad se están instalando los sistemas automatizados que permitirán procesar de forma automática 21.500 paquetes a la hora.
- En el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, DHL ha solicitado la licencia para el inicio de las obras de construcción de una nueva instalación.
- En Valencia, se han firmado nuevos contratos de arrendamiento de naves de carga a favor de UPS y EAT/DHL que permitirán a estas empresas mantener su operación en el aeropuerto.
- Adicionalmente, se han licitado los concursos de arrendamiento de naves de carga en los aeropuertos de Vitoria y Barcelona-El Prat.

3.3. Segmento internacional

Los datos económicos del segmento de actividad internacional recogen principalmente la consolidación del aeropuerto de Luton en Londres (5º aeropuerto en el Reino Unido por número de pasajeros), así como servicios de asesoramiento a aeropuertos internacionales. Los ingresos totales del negocio internacional mejoraron ligeramente en 0,3 millones de euros, como consecuencia de la devaluación de la GBP que impacta negativamente, compensando el sólido crecimiento del tráfico experimentado en el aeropuerto de Luton.

Miles de euros	1S 2017	1S 2016	Variación	%Variación
Ingresos ordinarios	103.101	102.711	390	0,4%
Otros ingresos de explotación	81	139	-58	-41,7%
Total Ingresos	**103.182**	**102.850**	**332**	**0,3%**
Total gastos (incluye amortización)	**-100.890**	**-93.813**	**7.077**	**7,5%**
EBITDA [1]	**24.957**	**34.739**	**-9.782**	**-28,2%**

[1] Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones.

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

A continuación, se proporciona información más detallada de la evolución del aeropuerto de Luton, cuya consolidación ha supuesto a nivel de EBITDA una contribución de 22,2 millones de euros, un 30,3% inferior a la cifra del primer semestre de 2016 (31,9 millones de euros) debido a la devaluación sufrida por la libra esterlina (-12,7%) y al reconocimiento extraordinario de 8,0 millones de euros por la contabilización del gasto asociado a uno de los acuerdos alcanzados con los empleados del aeropuerto de Luton para el cierre del plan de pensiones de beneficio definido, que ha tenido lugar el 31 de enero de 2017. Excluyendo el impacto del tipo de cambio y el efecto extraordinario indicado, la variación del EBITDA habría sido del +6,8%.

(Miles de euros)[1]	1S 2017	1S 2016	Variación	%Variación
Ingresos tarifarios	46.414	47.050	-636	-1,4%
Ingresos comerciales	51.174	50.816	358	0,7%
Total Ingresos	**97.588**	**97.866**	**-278**	**-0,3%**
Personal	27.856	20.161	7.695	38,2%
Otros gastos de explotación	47.503	45.825	1.678	3,7%
Amortizaciones y deterioros	22.346	25.432	-3.086	-12,1%
Total gastos	**97.705**	**91.418**	**6.287**	**6,9%**
EBITDA[2]	**22.229**	**31.880**	**-9.651**	**-30,3%**
Resultado de explotación	**-117**	**6.448**	**-6.565**	**-101,8%**
Resultado financiero	-11.601	-12.424	823	-6,6%
Resultado antes de impuestos	**-11.718**	**-5.976**	**-5.742**	**96,1%**

[1] Tipo de cambio Euro/Libra 2017: 0,8606 y 2016: 0,7639

[2] Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones.

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

El **aeropuerto de Luton** ha registrado en el primera mitad de 2017 un significativo incremento del tráfico (+13,3%) alcanzando 7,5 millones de pasajeros y más de 66.000 operaciones de aeronaves (+7,0%). Las cifras acumuladas de los últimos doce meses muestran un record histórico en la actividad del aeropuerto, alcanzando los 15,4 millones de pasajeros.

Imagen 41. Aeropuerto de Luton

Estas cifras de tráfico combinadas con el efecto del tipo de cambio sitúan los ingresos del período en 97,6 millones de euros, ligeramente por debajo del primer semestre de 2016 (97,9 millones de euros en el mismo periodo de 2016).

En GBP, los ingresos de Luton crecen en la primera mitad de 2017 un 12,3% (9,2 millones de GBP) frente al mismo periodo de 2016:

- Los ingresos aeronáuticos, en GBP, han crecido un 11,2% y los ingresos comerciales un 13,4%. Dentro de los ingresos de la actividad comercial, destaca el buen comportamiento de los aparcamientos (+16,4%) reflejo del crecimiento del tráfico, de la apertura del nuevo parking y de las estrategias de gestión y precios implantadas; así como de las líneas de restauración y tiendas (+13,7% en conjunto) impulsadas por el mayor tráfico de pasajeros, la apertura de la tienda pasante en junio de 2016 y la mejora de las condiciones de los contratos comerciales, si bien se ha producido un ligero retraso en la entrada en funcionamiento de algunos locales debido a las obras en la terminal.

- El EBITDA en GBP ha disminuido un 21,4% (descenso de 5,2 millones de GBP) frente al primer semestre de 2016. Este efecto se deriva de la evolución de los costes de personal, que han aumentado un 103,4% como consecuencia principalmente de la contabilización del efecto extraordinario citado anteriormente relativo a uno de los acuerdos sobre el plan de pensiones.

  Este acuerdo, supone la modificación del ratio de conversión ("Pension Commutation factor") que se aplicará al derecho de los miembros del plan de pensiones a cambiar una parte de su pensión futura por una cantidad libre de impuestos percibida al contado en el momento de la jubilación. El anterior ratio de conversión suponía que por cada 9 libras percibidas al contado la pensión futura se reducía en 1 libra anual, en tanto que bajo el nuevo acuerdo, este ratio pasa a ser de 15 a 1. De acuerdo a la NIC 19, el efecto de este cambio medido como el valor actual de su impacto sobre las obligaciones futuras por pensiones que asciende a 6,9 millones de GBP (8,0 millones de euros), ha sido contabilizado en la cuenta de gastos de personal como un mayor coste de los servicios pasados, sin que este ajuste contable tenga impacto en caja. Excluyendo el impacto de este gasto extraordinario, que no tiene impacto en caja, el EBITDA en GBP habría aumentado 1,7 millones de GBP, que habría supuesto un crecimiento del 6,9%.

  A partir de la fecha de cierre del LLAPS, los miembros activos del plan se han convertido en miembros diferidos del mismo y han dejado de acumular beneficios por servicios prestados al empleador (LLAOL). Así mismo, a partir de esa fecha, han cesado las aportaciones por servicios prestados tanto por parte de LLAOL como por parte de los miembros del plan, manteniéndose por parte de LLAOL únicamente la obligación de realizar aquellas aportaciones que, de acuerdo con las valoraciones periódicas del plan, se estimen necesarias para garantizar el pago de las prestaciones por servicios prestados devengadas con anterioridad al 31 de enero de 2017, actualizadas anualmente de acuerdo con los términos previstos en las reglas del LLAPS.

A continuación, se muestra la evolución de la **puesta en equivalencia de las empresas participadas**:

	Resultado puesta en equivalencia				Tipos de cambio			
Miles de euros	**1S 2017**	**1S 2016**	**Variación**	**% Variación**	**Tipo de cambio**	**1S 2017**	**1S 2016**	**Variación**
SACSA (Colombia)	1.823	1.452	371	25,5%	€/ COP	3.165,98	3.494,17	**9,4%**
AMP (México)	7.119	4.475	2.644	59,1%	€ / MXN	21,04	20,11	**-4,7%**
AEROCALI (Colombia)	1.598	1.689	-91	-5,4%	€/ COP	3.165,98	3.493,71	**9,4%**
Total participación en el resultado de asociadas	**10.539**	**7.616**	**2.924**	**38,4%**				

Tabla 12. Puesta en equivalencia de las empresas participadas

4. Cuenta de resultados

Miles de euros	1S 2017	1S 2016	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	1,826,254	1,702,386	123,868	7.3%
Otros Ingresos de Explotación	35,309	30,102	5,207	17.3%
Total Ingresos	**1,861,563**	**1,732,488**	**129,075**	**7.5%**
Aprovisionamientos	-87,751	-91,003	-3,252	-3.6%
Gastos de personal	-210,648	-197,943	12,705	6.4%
Otros gastos de explotación	-506,120	-509,813	-3,693	-0.7%
Amortización del inmovilizado	-396,953	-410,746	-13,793	-3.4%
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado	-3,981	-2,079	1,902	91.5%
Otras ganancias / (pérdidas) - netas	1,204	58	1,146	1975.9%
Total Gastos	-1,204,249	-1,211,526	-7,277	-0.6%
EBITDA [(1)]	**1,054,267**	**931,708**	**122,559**	**13.2%**
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	**657,314**	**520,962**	**136,352**	**26.2%**
Gastos Financieros y Otros resultados financieros	-66,358	-84,665	-18,307	-21.6%
Gastos / Ingresos por intereses de expropiaciones netos	1,565	202,568	-201,003	-99.2%
RESULTADO FINANCIERO	**-64,793**	**117,903**	**-182,696**	**-155.0%**
Participación en el resultado de asociadas	10,539	7,616	2,923	38.4%
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	**603,060**	**646,481**	**-43,421**	**-6.7%**
Impuesto sobre ganancias	-147,004	-157,297	-10,293	-6.5%
RESULTADO NETO DEL EJERCICIO	**456,056**	**489,184**	**-33,128**	**-6.8%**
Resultado del período atribuible a intereses minoritarios	-4,866	-3,116	-1,750	-56.2%
RESULTADO DEL PERÍODO ATRIBUIBLE A LOS ACCIONISTAS DE LA DOMINANTE	**460,922**	**492,300**	**-31,378**	**-6.4%**

[(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 aumentaron hasta 1.861,6 millones de euros en el primer semestre de 2017, un 7,5% más respecto al mismo periodo del año anterior. Los ingresos provenientes de la actividad comercial suponen un 25,9% del total, superando su peso porcentual respecto al mismo periodo de 2016 (24,9%).

Los **ingresos ordinarios** aumentaron hasta 1.826,3 millones de euros en el periodo considerado, un 7,3% respecto al mismo periodo de 2016. El incremento de 123,9 millones de euros se ha explicado con anterioridad en el análisis de los diferentes segmentos de negocio.

El total de **gastos de explotación** se mantienen en línea respecto al primer semestre de 2016. Eliminando las amortizaciones, los gastos aumentan 6,5 millones de euros (+0,8%). A continuación, se analizan las variaciones más importantes por conceptos de gasto:

- Los aprovisionamientos se han reducido un 3,6%, lo que supone 3,3 millones de euros menos frente al primer semestre de 2016, debido principalmente a las nuevas condiciones del Acuerdo ATM/CNS con ENAIRE (-3,0 millones de euros).

- Los gastos de personal muestran el incremento más significativo de las partidas de gastos, un 6,4% pasando de 197,9 millones de euros en la primera mitad de 2016 a 210,6 millones de euros en el primer semestre de 2017. Este incremento se debe principalmente al efecto de la contabilización en Luton de uno de los acuerdos alcanzados con los empleados en materia de pensiones.

  Adicionalmente, contribuyen al incremento de los gastos de personal, la provisión por la subida salarial del 1% en 2017 y la incorporación de personal en prácticas en el tercer trimestre de 2016.

- Otros gastos de explotación, se reducen un 0,7% (3,7 millones de euros) hasta los 506,1

millones de euros. La variación de esta partida se debe principalmente al efecto de la dotación de la provisión por sentencia desfavorable asociada a la subida de tarifas de 2012 dotada en 2016 (-4,1 millones de euros) y a menores costes de energía eléctrica (-2,8 millones de euros) y de mantenimiento (-2,6 millones de euros). Estos descensos se han visto parcialmente compensados por el incremento de los costes de diversas asistencias técnicas y mayores gastos de seguridad.

- La amortización del inmovilizado ha ascendido a 397,0 millones de euros y se ha reducido respecto al primer semestre de 2016 en 13,8 millones de euros (-3,4%) principalmente por efecto del fin de la amortización de activos, parcialmente compensado por la revisión técnica de la vida útil de activos de pistas y calles de rodaje.

- El deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado ha ascendido a 4,0 millones de euros y aumenta 1,9 millones respecto al primer semestre de 2016.

El **EBITDA** (beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones) ha aumentado desde 931,7 millones de euros en el primer semestre de 2016 a 1.054,3 millones de euros en el mismo periodo de 2017, lo que supone un incremento del 13,2%, situando el margen de EBITDA en el 56,6%, impactado por la aplicación de la CINIIF 21 relativa a la contabilización de los impuestos locales (145,3 millones de euros en 2017 y 145,5 millones de euros en 2016) y por la estacionalidad del negocio. En este semestre de 2017 se incluyen 22,2 millones de euros de la consolidación de Luton (31,9 millones de euros en el mismo periodo de 2016).

Por su parte, el **Resultado financiero neto** muestra un aumento del gasto interanual de 182,7 millones de euros, afectado por la reversión extraordinaria en 2016 de provisiones por procedimientos judiciales relacionados con expropiaciones de terrenos del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas (204,9 millones de euros). El epígrafe “Gastos Financieros y Otros resultados financieros” disminuye en 18,3 millones de euros (-21,6%) principalmente por efecto de la disminución del tipo de interés (4,0 millones de euros), la reducción del principal de la deuda (8,6 millones de euros) y las diferencias de tipo de cambio dotadas en 2016 derivadas del préstamo en libras con Luton (5,7 millones de euros).

El beneficio procedente de la puesta en equivalencia de las **empresas asociadas** se ha incrementado en 2,9 millones de euros debido al incremento del tráfico y al efecto del tipo de cambio.

En cuanto al **Impuesto sobre beneficios**, el gasto resultante se ha situado en 147,0 millones de euros, una disminución del gasto de 10,3 millones de euros frente al período anterior como consecuencia del menor resultado del período y la disminución de las deducciones por inversiones en Canarias. La tasa efectiva de período se sitúa en el 24,4%.

El **Resultado neto del ejercicio (antes de minoritarios)** ha alcanzado 456,1 millones de euros. El resultado del periodo atribuible a intereses minoritarios asciende a -4,9 millones de euros (49% del resultado neto de Luton), lo que sitúa el **Resultado del ejercicio atribuible a los accionistas de la dominante** en 460,9 millones de euros (31,4 millones de euros inferior al alcanzado en el primer semestre de 2016),debido a la citada reversión extraordinaria en 2016 de provisiones por procedimientos judiciales relacionados con expropiaciones de terrenos del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas (que ascendió a 153,7 millones de euros). Excluyendo este efecto, el beneficio neto habría aumentado un 36,1%.

5. Inversiones

Al cierre del primer semestre de 2017 la inversión pagada (inmovilizado material, activos intangibles e inversiones inmobiliarias) ha ascendido a 162,4 millones de euros (esta cifra incluye 23,9 millones de euros invertidos en el aeropuerto de Luton), lo que supone un aumento de 39,0 millones de euros (+31,6%) respecto al mismo periodo del año anterior. El importe de inversión certificada en este período asciende a 158,4 millones de euros.

El total de la inversión realizada en la red de aeropuertos españoles (según criterio de pago) ha ascendido a 138,6 millones de euros, cifra que supone un aumento de 38,5 millones de euros (+38,4%) respecto al mismo periodo 2016, que fue de 100,1 millones de euros. Este aumento se debe fundamentalmente a las inversiones que se encuadran dentro del grupo funcional de seguridad.

Como actuaciones más destacables que se encuentran en ejecución, cabe señalar la “Adecuación general de plataforma” del aeropuerto de Tenerife Sur; la “Regeneración pavimento pista 07L-25R” en el Aeropuerto Barcelona-El Prat; el “Incremento de la capacidad punta del SATE y nuevas funcionalidades en facturación” y la “Ampliación del anillo de climatización módulos C y D” del aeropuerto de Palma de Mallorca; y el “Suministro con instalación de pasarelas y equipos de asistencia a aeronaves para la Terminal 2. Fase II” del Aeropuerto Málaga Costa del Sol.

Imagen 42. Campo de vuelos. Tenerife Norte.

Para los próximos meses está prevista la finalización del “Refuerzo del Firme en la Pista 03L-21R y Calles de Rodaje Asociadas” del aeropuerto de Gran Canaria; la “Regeneración de la pista” y la “Eliminación de obstáculos de la pista 18L-36R”, del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas y la “Adecuación de las puertas H6, H7 y H8“ en Palma de Mallorca.

Asimismo, está previsto iniciar próximamente la obra para la “Reconstrucción de plataforma B” y la “Reconstrucción plataforma C” del aeropuerto de Palma de Mallorca; las “Actuaciones de balizamiento para el cumplimiento de las Normas Técnicas” del Aeropuerto Málaga-Costa del Sol; la “Adecuación del drenaje general del sistema aeroportuario” en el Aeropuerto Alicante-Elche y el “Nuevo solado en T1 P00 y T2” en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

Imagen 43. Plataforma. Aeropuerto de Lanzarote

En el aeropuerto de Luton, continúan tanto las inversiones en mantenimiento y renovación de equipamientos como el Proyecto Curium de aumento de capacidad del aeropuerto. Este proyecto, que tiene como objetivo aumentar la capacidad actual desde los 12 millones de pasajeros anuales a 18 millones en 2018, está progresando significativamente en todas sus áreas y se concreta en la construcción de un edificio de aparcamientos, la remodelación y mejora de los accesos al aeropuerto, la ampliación y remodelación del edificio terminal y la ampliación de las áreas comerciales.

Imagen 44. Aeropuerto de Luton

5.1. Análisis de inversiones por ámbitos de actuación

A continuación, se muestra la distribución de la inversión realizada en la red de aeropuertos españoles durante el primer semestre de 2017 y su comparativa con el primer semestre de 2016:

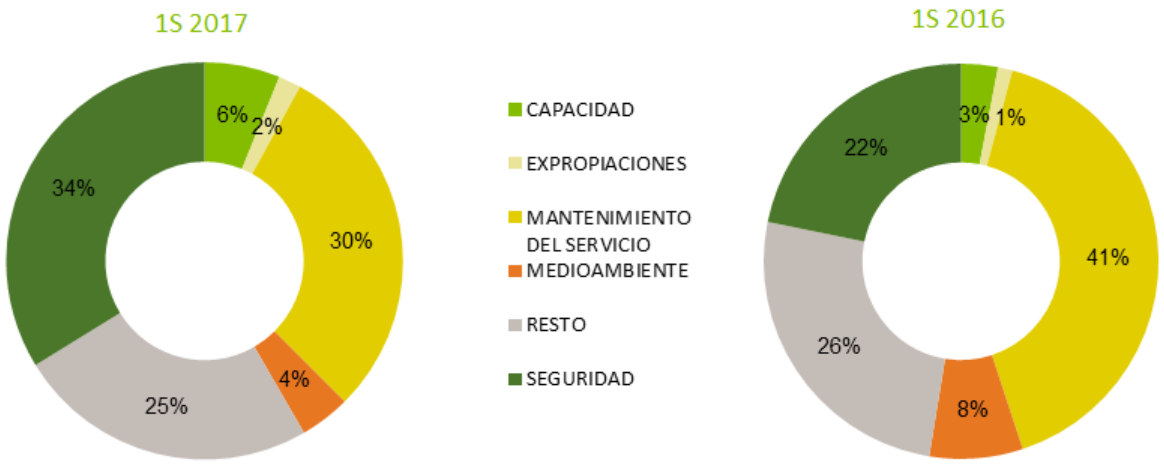


Figura 6. Análisis de inversiones por ámbitos de aplicación

- Las inversiones efectuadas en el ámbito de la **Seguridad** supusieron en el primer semestre de 2017 el 34% del total de la inversión de Aena (frente al 22% del mismo periodo en el año 2016). Destacan la "Regeneración del pavimento pista 07L-25R" del Aeropuerto Barcelona-El Prat, el "Acuerdo Marco 2011-2014 para el suministro de vehículos auto extintores 6x6 de 10.000 l. de agua" para varios aeropuertos y la "Adecuación del campo de vuelos" en el aeropuerto de La Palma.

- El porcentaje de inversión destinada a la mejora de las instalaciones para garantizar el **Mantenimiento del Servicio** en el primer semestre de 2017 ha disminuido respecto al mismo periodo del año 2016, pasando del 41% en 2016 al 30% en 2017. Destaca como actuación principal las "Inversiones de apoyo y mantenimiento realizadas en los aeropuertos españoles para la conservación de las infraestructuras", con 6,9 millones de euros en total.

- Las inversiones en **Capacidad** efectuadas en el primer semestre de 2017 ascendieron a 8,5 millones de euros, frente a 3,0 millones de euros alcanzados en los pagos del primer semestre de 2016. Destacan como proyectos de inversión más significativos la "Adecuación de puertas H6, H7 y H8" y la "Adecuación puertas H1 y H2 pista norte" en el aeropuerto de Palma de Mallorca, y la "Remodelación de la Sala 2 para conexiones no Schengen fase 1: remodelación integral de configuración e instalaciones" en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

- En el ámbito del **Medio Ambiente**, se han invertido 5,7 millones de euros en el primer semestre de 2017, 2,0 millones menos que en el mismo periodo de 2016. Este importe se ha concentrado principalmente en las actuaciones derivadas de las Declaraciones de Impacto Ambiental (Aislamiento Acústico) en varios aeropuertos y en el Convenio de medidas compensatorias en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

- En cuanto a las **Expropiaciones**, se han realizado pagos en el primer semestre de 2017 por 2,6 millones de euros, frente a 1,2 millones de euros en 2016, destacando el pago correspondiente a "Terrenos ampliación plataforma Norte-Sur y nuevos accesos zona sur" del aeropuerto de Gran Canaria, con 1,0 millones de euros.

- Dentro de las inversiones clasificadas como **Resto**, se incluyen principalmente inversiones en sistemas informáticos y en el aparcamiento en superficie en el aeropuerto de Gran Canaria.

6. Balance

6.1. Activo neto y estructura de capital

Miles de euros	1S 2017	2016	Variación	% Variación
ACTIVO				
Activo no corriente	14.197.607	14.502.621	-305.014	-2,1%
Activo corriente	759.029	1.011.153	-252.124	-24,9%
Total activo	**14.956.636**	**15.513.774**	**-557.138**	**-3,6%**
PATRIMONIO NETO Y PASIVO				
Patrimonio neto	4.930.682	5.025.749	-95.067	-1,9%
Pasivo no corriente	8.365.410	8.962.156	-596.746	-6,7%
Pasivo corriente	1.660.544	1.525.869	134.675	8,8%
Total patrimonio neto y pasivo	**14.956.636**	**15.513.774**	**-557.138**	**-3,6%**

Tabla 14. Resumen de estado de situación financiero consolidado

En lo relativo al **Activo no corriente**, la disminución de 305,0 millones de euros durante el período viene explicada principalmente por el descenso en 264,4 millones de euros de la partida de "Inmovilizado material". Debido a la limitación a la inversión regulada aplicable a la red española de aeropuertos el importe de las altas de inmovilizado del periodo ha sido muy inferior a las amortizaciones practicadas. Adicionalmente, se han producido otras disminuciones durante el periodo, la mayor parte debidas a reversiones de provisiones.

A su vez, la disminución del **Activo corriente** en 252,1 millones de euros se debe principalmente al descenso del saldo del epígrafe "Clientes y otras cuentas a cobrar" en 96,8 millones de euros, por el cobro de la devolución del Impuesto sobre Sociedades relativo al ejercicio 2015 por importe de 110,5 millones de euros, así como al efecto en el saldo de "Efectivo y equivalentes al efectivo" explicada a través del Estado de flujos de efectivo en el apartado "7. Flujo de caja".

El **Patrimonio neto** se ha reducido en 95,1 millones de euros, como consecuencia principalmente de la diferencia entre los dividendos repartidos en el período (-581,3 millones de euros) y el resultado del período consolidado (+456,1 millones de euros).

En sentido contrario, el epígrafe "Otras reservas" ha aumentado en 30,5 millones de euros, principalmente por el efecto en las Reservas de cobertura originado por la evolución de la curva de tipos de interés y su impacto en la valoración a 30 de junio de 2017 de los instrumentos financieros derivados suscritos por el grupo. Dado que el vencimiento principal de los derivados se produce en 2026 y que los tipos de interés se encuentran en mínimos históricos, la expectativa es que estas reservas serán revertidas antes del vencimiento de las obligaciones principales. El valor razonable de los instrumentos financieros derivados negativo existente a 30 de junio de 2017 es de 93,1 millones de euros (136,5 millones de euros a 31 de diciembre de 2016)

La disminución del **Pasivo no corriente** en 596,7 millones de euros se debe principalmente a la disminución del epígrafe de "Deuda financiera" en 482,8 millones de euros, motivada esencialmente por 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, a la amortización anticipada de la deuda de Depfa Bank y, en sentido contrario, por la nueva deuda suscrita.

La partida de "Instrumentos financieros derivados" disminuye en 42,0 millones de euros debido a la evolución de la curva de tipos de interés apuntada en el párrafo relativo al "Patrimonio neto". El saldo del epígrafe de "Provisiones para otros pasivos y gastos" también disminuye en 48,8 millones de euros, debido a la evolución favorable de determinados contenciosos expropiatorios y litigios con contratistas de obras.

El incremento de 134,7 millones de euros en el **Pasivo corriente** se debe principalmente al aumento del

epígrafe “Proveedores y otras cuentas a pagar” en 257,5 millones de euros, principalmente por el devengo contable de determinados impuestos municipales (en aplicación de lo establecido en la CINIIF 21-Gravámenes) que al 31 de diciembre de 2016 están pagados prácticamente en su totalidad, así como por la provisión del impuesto de sociedades que al cierre del ejercicio se reduce por la aplicación de los pagos a cuenta realizados. En sentido contrario, la partida de “Provisiones para otros pasivos y gastos” disminuyen 63,6 millones de euros principalmente por el pago de 68,3 millones de euros en el epígrafe “Otras provisiones de explotación”.

El **fondo de maniobra**, habitualmente negativo en la Compañía por su operativa y financiación, pasa de -514,7 millones de euros en 2016 a -901,5 millones de euros al cierre del primer semestre de 2017, por las causas de las variaciones en Activo y Pasivo corriente explicadas en los párrafos precedentes.

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 2017 en 7.846,2 millones de euros (incluyendo 349,6 millones de euros como consecuencia de la consolidación de la deuda del aeropuerto de Luton, LLAH III) frente a los 8.228,0 millones de euros registrados en 2016.

Por su parte, la deuda financiera neta individual de Aena, a efectos de los “covenants” incluidos en los contratos de financiación novados con fecha 29 de julio de 2014, asciende a 7.634,5 millones de euros a 30 de junio de 2017 frente a 8.041,0 millones de euros al 31 de diciembre de 2016, con una mejora sustancial de dichos ratios debido tanto a la disminución de la deuda financiera neta como a la evolución del EBITDA:

Miles de euros	1S 2017	2016
Deuda Financiera Bruta covenants	7.934.437	8.523.750
Efectivo y equivalentes al efectivo	299.944	482.758
Deuda Financiera Neta covenants	**7.634.493**	**8.040.992**
Deuda Financiera Neta covenants / EBITDA[(1)]	**3,2x**	**3,6x**

[(1)] Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones. Incluye ajuste por actualización anticipo WDF.

Tabla 15. Deuda financiera neta de la Compañía

La diferencia entre la deuda financiera neta contable del Grupo Aena a 30 de junio de 2017 (7.846,2 millones de euros) y la deuda financiera neta calculada a efecto de los covenants (7.634,5 millones de euros) se debe fundamentalmente a que la segunda no incluye la deuda (sin recurso) asociada a las filiales de Aena (principalmente de LLAH III), ni las fianzas a corto plazo y, por el contrario, sí incluye el valor razonable (pasivos) de los instrumentos financieros derivados.

Durante el primer semestre de 2017 se ha amortizado deuda por importe de 1.153,8 millones de euros, incluyendo 797,2 millones de euros correspondientes a la amortización anticipada de la deuda de Depfa Bank a tipo de interés variable. Esta amortización ha sido financiada parcialmente mediante el efectivo generado en el ejercicio y con 600 millones de euros de nueva deuda a tipo de interés fijo y con un vencimiento a cinco años.

En este período se han convertido un total de 391,1 millones de euros, de régimen tipo revisable a régimen tipo fijo a vencimiento, pasando éstas operaciones de un tipo medio de 1,11% a un tipo medio de 0,73%.

Como resultado de estas actuaciones el porcentaje de deuda a tipo fijo alcanza el 88% frente al 78% al cierre de 2016.

Igualmente, es destacable que Aena ha acordado con siete entidades la renovación de pólizas de crédito que vencían en julio de 2017, por importe de 750 millones de euros, pasando a tener vencimiento en marzo/mayo de 2019. Se ha firmado una nueva póliza por importe de 50 millones de euros, con vencimiento en marzo de 2019. Aena ha renovado otros 100 millones de euros el 13 de julio y tiene previsto renovar otros 100 millones de euros el día 24 de julio.

Con fecha 9 de febrero de 2016 se publicó en el Boletín Oficial del Estado la Circular 2/2016, de 2 de febrero, del Banco de España a las entidades de crédito, sobre supervisión y solvencia, que completa la adaptación del ordenamiento jurídico español a la Directiva 2013/36/UE y al Reglamento (UE) nº 575/2013. Dicha Circular tiene por objeto completar la adaptación del marco jurídico español en materia de supervisión y solvencia bancaria a las normas de Basilea III.

A lo largo de 2016, tras una serie de consultas con el Banco de España con el fin de aclarar la interpretación y consecuencias de lo dispuesto en la Circular, se confirmó que la misma introducía un cambio en la ponderación de riesgo que las entidades de crédito venían aplicando hasta ese momento a la deuda de ENAIRE, de la que Aena es co-acreditada.

En particular, la entrada en vigor de la Circular obligó a algunas entidades financieras prestamistas a asignar a sus exposiciones frente a ENAIRE una ponderación de riesgo distinta de la asignada a sus exposiciones frente a la Administración General del Estado, que es del 0%.

Algunos de los contratos de financiación en los que ENAIRE y Aena son co-acreditadas, establecen como posible causa de vencimiento anticipado, a instancias de la entidad prestamista, un cambio en la ponderación de riesgo del prestatario por parte del Banco de España.

Para hacer frente a este riesgo, el 25 de mayo 2017 Aena ha llevado a cabo la novación de los contratos de préstamo de ICO afectados, anulándose la cláusula del cambio de ponderación en aquellas operaciones que la incluían, y el 15 de junio de 2017 ha amortizado anticipadamente 797,2 millones de euros de deuda con régimen de tipo de interés variable con Depfa Bank, a través de la caja generada y tomado deuda con diversas entidades por importe de 600 millones de euros, con un vencimiento de 5 años y tipo de interés fijo próximo al 0,70% anual.

Por otra parte, como resultado de estas actuaciones, la deuda de Aena a 30 de junio de 2017 afectada por el cambio en la ponderación de riesgo se ha reducido considerablemente hasta un importe de 895,2 millones de euros, no esperándose impactos significativos derivados de esta situación.

En relación a los costes incurridos como consecuencia del cambio de la ponderación de riesgo, se espera que sean regularizados a lo largo del año 2017. Estos costes ascendieron a 11,8 millones de euros provisionados a 31 de diciembre de 2016 y fueron pagados el 22 de marzo de 2017.

Por su parte, las agencias de calificación crediticia han respaldado la solidez financiera de Aena, confirmando su solvencia y calidad crediticia. Con fecha 18 de mayo de 2017, la agencia de calificación crediticia Fitch Ratings, ha mejorado la calificación crediticia a Aena de “BBB+” a “A” revisando la perspectiva de positiva a estable. Esta mejora de Fitch Ratings está basada en la reducción de los niveles de endeudamiento, la mejora del resultado operativo y la menor incertidumbre regulatoria tras la aprobación del Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) 2017-2021. El 18 de julio de 2017 la agencia de calificación crediticia Moody’s Investors Service mantuvo la calificación crediticia otorgada a Aena en 2016 (“Baa1” con perspectiva estable), manteniéndose un escalón por encima de la calificación asignada por esta agencia al Reino de España, si bien, en su informe destaca que ésta calificación está afectada por la del Reino de España, pudiendo ser superior si ésta se revisase al alza.

La información sobre el periodo medio de pago a proveedores de Aena y de Aena Desarrollo Internacional es como sigue:

Días	1S 2017
Periodo medio de pago a proveedores	52
Ratio de las operaciones pagadas	54
Ratio de las operaciones pendientes de pago	33

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, de la siguiente forma:

- Periodo medio de pago a proveedores = (Ratio operaciones pagadas * importe total pagos realizados + Ratio operaciones pendientes de pago* importe total pagos pendientes)/ (Importe total de pagos realizados + importe total pagos pendientes).

- Ratio de las operaciones pagadas = Σ (número de días de pago * importe de la operación pagada)/ Importe total de pagos realizados. Se entiende por número de días de pago, los días naturales que hayan transcurrido desde la fecha en que se inicie el cómputo del plazo hasta el pago material de la operación.

- Ratio de las operaciones pendientes de pago = Σ (número de días pendientes de pago * importe de la operación pendiente

de pago)/ Importe total de pagos pendientes. Se entiende por número de días pendientes de pago, los días naturales que hayan transcurrido desde la fecha en que se inicie el cómputo del plazo hasta el último día del periodo al que se refieran las cuentas anuales.

- Para el cálculo tanto del número de días de pago como del número de días pendientes de pago, la sociedad computa el plazo desde la fecha de prestación de los servicios. No obstante, a falta de información fiable sobre el momento en que se produce esta circunstancia, se toma la fecha de recepción de la factura.

Este saldo hace referencia a los proveedores que por su naturaleza son suministradores de bienes y servicios, de modo que incluye los datos relativos a las partidas "Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar" del balance. Los pagos realizados y los pagos pendientes durante el primer semestre de 2017, son los siguientes:

Miles de euros	1S 2017
Total pagos realizados	497.058
Total pagos pendientes	52.016

Tabla 17. Saldo referente a proveedores

Al igual que en 2016, en el primer semestre de 2017 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 al Grupo: facturas no recibidas a tiempo, certificados caducados de la AEAT, falta de certificados justificativos de las cuentas bancarias de los proveedores, etc.

7. Flujo de caja

Miles de euros	1S 2017	1S 2016	Variación	%Variación
Efectivo neto generado por actividades de explotación	1.091.899	999.857	92.042	9,2%
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión	-154.344	-116.647	-37.697	32,3%
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación	-1.090.600	-410.886	-679.714	165,4%
Efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio	564.616	556.741	7.875	1,4%
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio	-1.288	-3.132	1.844	-58,9%
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	**410.283**	**1.025.933**	**-615.650**	**-60,0%**

Tabla 18. Resumen del estado de flujos de efectivo consolidado

Durante el primer semestre de 2017, las necesidades de financiación del Grupo y el pago del dividendo con cargo al resultado del ejercicio 2016 han reducido el saldo de tesorería hasta 410,3 millones de euros. Las necesidades de financiación del Grupo han sido cubiertas con los significativos flujos de efectivo procedentes de operaciones de explotación (1.091,9 millones de euros) y con la deuda nueva suscrita a largo plazo (600 millones de euros), que han permitido financiar el programa de inversiones de inmovilizado no financiero (162,4 millones de euros), la amortización de la deuda según calendario de amortización establecido y adicionalmente, amortizar anticipadamente la deuda con Depfa Bank (797,2 millones de euros).

Flujos netos de efectivo de actividades de explotación

Los principales cobros de las operaciones corresponden a los realizados a clientes, tanto de compañías aéreas como de arrendatarios comerciales, y los principales pagos operativos corresponden a pagos a 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 e interés pagados y otro efectivo generado por las operaciones (intereses e impuesto sobre beneficios pagados y cobrados), se ha incrementado de forma significativa en el periodo (+11,0%), hasta 1.057,1 millones de euros, desde los 952,6 millones de euros en el mismo periodo de 2016, principalmente como consecuencia de la mejora en la operativa del Grupo que se refleja en la cifra de EBITDA (Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones) de 1.054,3 millones

de euros al cierre del primer semestre de 2017, frente a 931,7 millones de euros en el mismo periodo de 2016.

El efectivo neto generado por las actividades de explotación ha crecido hasta los 1.091,9 millones de euros, desde 999,9 millones en el primer semestre 2016, como consecuencia de lo anteriormente comentado.

Flujos netos de efectivo de actividades de inversión

El efectivo neto utilizado en actividades de inversión en este periodo asciende a 154,3 millones de euros frente a 116,6 millones de euros en el mismo periodo del año anterior y recoge principalmente pagos relativos a adquisiciones y reposiciones de inmovilizado no financiero relativos a la infraestructura aeroportuaria.

Estas inversiones efectuadas en inmovilizado no financiero, se han centrado principalmente la mejora de las instalaciones y en la seguridad operacional, dado que no han sido necesarias inversiones significativas de aumento de capacidad (ver apartado 5. Inversiones), así como en el proyecto de expansión del aeropuerto de Luton en Reino Unido.

Adicionalmente, dentro de las actividades de inversión también se recogen los cobros de dividendos de las entidades participadas por importe de 5,5 millones de euros y cobros de desinversiones en empresas del grupo y asociadas por importe de 5,4 millones de euros.

Flujos de efectivo de actividades de financiación

Los principales flujos de financiación positivos corresponden a disposiciones netas durante el período de líneas de financiación de entidades de crédito del subgrupo LLAH III (28 millones de euros) y a la nueva deuda suscrita por la matriz por importe de 600 millones de euros.

Por su parte, las principales salidas de flujos de financiación corresponden a la devolución de principal de la deuda correspondiente a la deuda espejo con Enaire como entidad co-acreditada (356,6 millones de euros en cumplimiento del calendario de pagos establecidos según contrato) y a la amortización anticipada de la deuda con Depfa Bank (797,2 millones de euros). Adicionalmente, se han pagado dividendos por un total de 581,3 millones de euros, de los cuales 574,5 millones de euros se han pagado a los accionistas de Aena y el resto a los accionistas minoritarios de LLAH III.

8. Riesgos operativos y financieros

8.1. Descripción de los principales riesgos operativos

Riesgos regulatorios

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

Como se ha comentado con anterioridad, con fecha 27 de enero de 2017 el Consejo de Ministros ha aprobado 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 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.

El DORA ha sido elaborado por la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), tras la propuesta presentada por Aena y aprobada por su Consejo de Administración el 8 de marzo de 2016, y 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 ±2% del IMAP.

En aplicación de la Ley 48/2015 de 29 de octubre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2016, las tarifas aeroportuarias disminuyeron un 1,9 % a partir del 1 de marzo de 2016, afectando a los meses de enero y febrero de 2017.

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.

Riesgos de explotación

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

- La evolución económica tanto en España como en los principales países que son origen / destino del tráfico (Reino Unido, Alemania, Francia e Italia, entre otros).

- En este sentido, tras el resultado del referéndum en Reino Unido a favor de su salida de la Unión Europea ("Brexit"), se consideran los siguientes riesgos, cuya concreción final está sujeta al proceso de negociación que el gobierno británico tiene que iniciar con la Unión Europa para determinar las condiciones finales de su salida:

  - Actualmente, el 18,1% de los pasajeros de la red de aeropuertos de Aena en España, tiene su origen / destino en el Reino Unido.

  - Desde el punto de vista operativo, el riesgo se centra en las compañías aéreas ya que harían falta acuerdos que posibilitaran el movimiento de aeronaves entre la Unión Europea y el Reino Unido. En lo referido a los pasajeros, Reino Unido ya tenía un

tratamiento específico al no pertenecer al Tratado de Schengen por lo que no se produciría un impacto adicional. Dicho esto, durante los seis primeros meses de 2017, el volumen de pasajeros con destino o procedencia Reino Unido se ha visto incrementado en un 13,7% manteniendo la tendencia de 2016.

- Desde el punto de vista de los ingresos comerciales, la depreciación de la libra frente al euro implica una pérdida de poder adquisitivo de los pasajeros británicos, que está afectando a las ventas de los concesionarios comerciales en los aeropuertos y, por lo tanto, a los ingresos de Aena si bien una parte importante de la actividad comercial de Aena está asegurada por los Mínimos Anuales Garantizados.

- La actividad del aeropuerto de Luton podría verse reducida como consecuencia de las limitaciones a la libre circulación de personas o por la evolución económica de Reino Unido, teniendo en cuenta que un alto porcentaje de su tráfico es internacional.

- Opera en un entorno competitivo, tanto respecto de otros aeropuertos, como respecto de otros medios de transporte que pueden afectar a sus ingresos.

- Se enfrenta a riesgos derivados de la concentración de las aerolíneas y depende de los ingresos de sus dos principales aeropuertos.

- Los ingresos de la actividad comercial están vinculados a las ventas de las empresas arrendatarias de los espacios comerciales, que pueden verse afectadas tanto por el volumen de pasajeros como por 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.

- 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.

- Por otra parte, la actividad internacional del Grupo está sujeta a riesgos asociados al desarrollo de operaciones en terceros países y al hecho de que las perspectivas de rentabilidad puedan no ser las esperadas.

- La rentabilidad de Aena podría verse afectada si no es capaz de mantener sus actuales niveles de eficiencia.

- Cambios en la legislación fiscal podrían dar lugar a impuestos adicionales u otros perjuicios para la situación fiscal de Aena.

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

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

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 incursa, en especial, en relación con el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

8.2. Descripción de los principales riesgos financieros

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

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

riesgo de liquidez, empleo de derivados e inversión del exceso de liquidez.

Existe un contrato de reconocimiento de deuda financiera entre Aena 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 ("Préstamo Espejo").

No existen cambios significativos en la gestión del riesgo financiero a 30 de junio de 2017, en comparación con el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2016.

A continuación se indican los principales riesgos de carácter financiero:

Riesgo de mercado

Riesgo de tipo de cambio

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

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

El riesgo de tipo de cambio sobre los activos netos de las operaciones en el extranjero del Grupo se gestiona, principalmente, mediante recursos ajenos denominados en las correspondientes monedas extranjeras. En particular, respecto a la operativa del aeropuerto de Luton, dado que sus cobros y pagos operativos se producen en libras, se da una cobertura natural de su negocio. No obstante, las diferencias de cambio del préstamo participativo del subgrupo LLAH III que aena Desarrollo Internacional mantiene en sus libros quedan plenamente sujetas a dicho riesgo de tipo de cambio.

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 con la empresa matriz, así como a la deuda propia que la Sociedad tiene con entidades de crédito.

La empresa matriz tiene contratadas, para un número muy limitado de préstamos, operaciones de cobertura de tipos de interés que son transferidas a la Sociedad. El 95,23 % del coste de dichos derivados se está imputando a la Sociedad, dado que Aena responde frente a la matriz de dicha proporción de algunos préstamos.

El Grupo gestiona el riesgo de tipo de interés en los flujos de efectivo mediante permutas de tipo de interés variable a fijo. 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 nocional de 4.195 millones de euros para cubrir su exposición al Préstamo Espejo. El diferencial (*spread*) medio sobre Euríbor 3 y 6 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 2017, el importe total del pasivo por estas permutas de tipo de interés, calculado a su valor razonable, asciende a 93,0 millones de euros (2016: 129,5 millones de euros).

Con relación a los préstamos a tipo revisable, el Grupo ha modificado el régimen de tipo para aquellos préstamos susceptibles de ser revisados en 2017. El importe total revisado asciende a 391,1 millones de euros correspondiendo en su totalidad a préstamos del Banco Europeo de Inversiones (BEI) que se han fijado a régimen tipo fijo a vencimiento, pasando de un tipo medio de 1,11% a un tipo medio de 0,73% (2016: 781,3 millones de euros correspondientes a préstamos del BEI que se fijaron a régimen tipo fijo a vencimiento a un tipo medio de 0,82%).

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.

Además, en el primer semestre 2017 se han cancelado anticipadamente 797,2 millones de euros de deuda a tipo variable y se han tomado 600 millones de euros a tipo fijo.

Como consecuencia de todo ello, se ha modificado el reparto de deuda por tipos, siendo a 30 de junio de 2017 el porcentaje de deuda a tipo fijo de un 88%, frente a un 12% variable (a 31 de diciembre de 2016: 78% fijo y 22% variable).

A 30 de junio de 2017, si el tipo de interés de los préstamos a tipo variable se hubiera incrementado o hubiera disminuido en 20 puntos básicos, manteniéndose el resto de las variables constantes, el beneficio antes de impuestos del año habría sido 1,9 millones de euros menor y 1,9 millones de euros mayor, respectivamente (por el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2016: 4,1 millones de euros menor y 4,1 millones de euros mayor, respectivamente).

Riesgo de crédito

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

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

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

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

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 flujos de efectivo.

La política de riesgo de crédito descrita en el apartado anterior conduce a períodos medios de cobro reducidos. Adicionalmente, el Grupo ha acometido una política de contención de costes y de racionalización de inversiones a realizar en los próximos años, que han tenido un efecto positivo en su generación de caja. Aunque a 30 de junio de 2017 el Grupo presenta un fondo de maniobra (calculado como el total de activos corrientes menos el total de pasivos corrientes) negativo de 901,5 millones de euros (31 de diciembre de 2016: 514,7 millones de euros), tiene un EBITDA en el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2017 de 1.054,3 millones de euros (931,7 millones de euros en el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2016), y no se considera que exista un riesgo para hacer frente a sus compromisos a corto plazo dados los flujos de caja operativos positivos que han permitido una reducción del fondo de maniobra negativo en los últimos ejercicios y que el Grupo prevé que sigan siendo positivos a corto plazo. El Grupo hace un seguimiento de la generación de caja para asegurarse de que es capaz de hacer frente a sus compromisos financieros.

A 30 de junio de 2017 la Sociedad Aena dispone de 1.050 millones de euros en líneas de crédito completamente disponibles, con vencimientos a largo plazo. El subgrupo dependiente LLAH III dispone de 31,9 millones de libras esterlinas en líneas de crédito no dispuestas.

En la tabla que se muestra a continuación se incluye un análisis de los flujos de efectivo generados por los pasivos financieros y otras cuentas a pagar vinculados al Grupo y por los pasivos financieros relacionados con el préstamo de ENAIRE. La clasificación de las deudas con las entidades financieras se ha realizado y se ajusta al calendario de vencimientos y a las cláusulas incluidas en los respectivos contratos de financiación con dichas entidades en función de los hechos que pudieran afectar a cada contrato.

A 30 de junio de 2017 (Miles de euros)	2017 (*)	2018	2019	2020	2021	Siguientes	Total
Préstamo con ENAIRE	343.490	665.199	666.959	666.834	579.564	4.195.727	**7.117.773**
Intereses devengados por préstamos con ENAIRE	25.095	-	-	-	-	-	**25.095**
Préstamos de entidades de crédito Aena	-	-	-	-	-	600.000	**600.000**
Intereses devengados préstamo con entidades de crédito Aena	202	-	-	-	-	-	**202**
Préstamos con entidades de crédito	66.191	-	-	-	-	251.184	**317.375**
Préstamos de accionistas a LLAH III	-	-	-	-	-	52.749	**52.749**
Intereses devengados Préstamo de accionistas a LLAH III	405	-	-	-	-	-	**405**
Otros pasivos financieros	29.874	7.498	6.443	34.461	6.494	41.255	**126.025**
Cuentas comerciales a pagar y otras cuentas a pagar (excluyendo anticipos de clientes)	576.697	-	-	-	-	-	**576.697**
Intereses Deuda Aena S.M.E., S. A. (**)	43.228	95.452	86.456	77.455	68.640	262.386	**633.617**
Intereses Deuda Bancaria LLAH III	4.807	9.800	8.802	9.386	11.555	2.196	**46.546**
Intereses Préstamo participativo LLAH III (Ardian)	2.110	4.220	4.220	4.232	4.220	8.001	**27.003**

(*) Recoge el período de 1 de julio de 2017 a 31 de diciembre de 2017.

(**) Cálculo estimado de los intereses sobre la deuda media total de cada período calculado con el tipo de interés medio vigente a 30 de junio de 2017 y 31 diciembre de 2016 respectivamente.

A 31 de diciembre 2016 (Miles de euros)	2017	2018	2019	2020	2021	Siguientes	Total
Préstamo con ENAIRE	777.629	742.701	744.461	744.335	657.066	4.605.379	**8.271.571**
Intereses devengados por préstamos con ENAIRE	33.812	-	-	-	-	-	**33.812**
Préstamos de entidades de crédito	40.383	-	-	-	-	258.259	**298.642**
Pasivos por arrendamientos financieros	1.996	2.177	2.258	2.341	2.429	13.444	**24.645**
Préstamos de accionistas a LLAH III	-	-	-	-	-	54.403	**54.402**
Intereses devengados Préstamo de accionistas a LLAH III	418	-	-	-	-	-	**418**
Otros pasivos financieros	27.240	8.606	6.577	33.475	5.908	35.126	**116.932**
Cuentas comerciales a pagar y otras cuentas a pagar (excluyendo anticipos de clientes)	320.756	-	-	-	-	-	**320.756**
Intereses Deuda Aena, S. A. (**)	108.428	97.856	87.715	77.568	67.612	284.551	**723.730**
Intereses Deuda Bancaria LLAH III	9.914	10.107	9.078	9.680	11.918	2.265	**52.962**
Intereses Préstamo participativo LLAH III (Ardian)	4.352	4.352	4.352	4.364	4.352	8.251	**30.023**

Tabla 19. Análisis de los flujos de efectivo generados por los pasivos financieros vinculados al Grupo y por los pasivos financieros relacionados con el préstamo de ENAIRE

El detalle de los préstamos con ENAIRE por tipo de interés aplicable y el tipo de interés medio[1] a 30 de junio de 2017 y a 31 de diciembre de 2016 es el siguiente:

	2017		2016	
Miles de euros	**Saldo**	**Tasa media**	**Saldo**	**Tasa media**
Variable	935.582	0,13%	1.810.244	0,16%
Revisable	114.900	1,19%	543.404	1,30%
Fijo	6.667.291	1,61%	5.917.923	1,78%
TOTAL	**7.717.773**	**1,28%**	**8.271.571**	**1,36%**
TOTAL OTROS COSTES FINANCIEROS		**1,35%**		**1,36%**

Tabla 20. Detalle préstamos con partes relacionadas

[1] El tipo medio del primer semestre de 2017 incluye el coste de la garantía financiera de Depfa Bank.

9. Principales litigios

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

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

Con respecto a esta última medida, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid aclaró lo siguiente:

- La reducción del 30% del número de sobrevuelos debía ser iniciada en un plazo no superior a dos meses desde la notificación del Auto, debiendo informarse a la sala de la fecha de inicio. Este plazo venció el 5 de febrero de 2015.

- Transcurridos seis meses desde el inicio de la reducción acordada, ENAIRE, Aena y el Ministerio de Fomento deberían informar a la Sala en el plazo de un mes sobre la incidencia de la medida de la situación acústica de la urbanización. En ese mismo plazo de un mes, los recurrentes podrían aportar sus correspondientes alegaciones y mediciones al respecto.

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

Con fecha 9 de abril de 2015, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid desestimó todos los recursos de reposición frente al auto de 2 de diciembre de 2014; Aena y ENAIRE interpusieron recurso de casación ante el Tribunal Supremo con fecha 27 de julio de 2015. Todos los recursos de casación contra el Auto de 2 de diciembre de 2014, tanto el de Aena como los formulados por el resto de las partes personadas (los vecinos), fueron admitidos por Providencia del Tribunal Supremo de fecha 9 de mayo de 2016.

Tramitados los recursos de casación, el pasado 3 de abril de 2017, el Tribunal Supremo resolvió los mismos estimando parcialmente los interpuestos por ENAIRE y Aena.

La sentencia del Tribunal Supremo de 3 de abril de 2017 revoca el Auto de 18 de diciembre de 2014 por el que se acordó la suspensión de la reducción del 30% aunque no declara ejecutada la Sentencia de 13 de octubre de 2008 porque carece de elementos suficientes para valorar el cumplimiento efectivo o no de dicha Sentencia.

De acuerdo con el contenido de la sentencia del Tribunal Supremo de 3 de abril de 2017, no se producen consecuencias materiales para Aena puesto que se mantiene la situación actual. Así, la sentencia del Tribunal Supremo:

(i) no conlleva ninguna obligación para la Administración ni para AENA (*e.g.* modificación de rutas, reducción de sobrevuelos, etc.); y

(ii) mantiene la capacidad operativa actual del aeropuerto.

Además, los Fundamentos de la sentencia del Tribunal Supremo impiden que puedan adoptarse decisiones judiciales que restrinjan la capacidad operativa del aeropuerto. Esta reducción solo puede ser adoptada por las Administraciones competentes, de acuerdo con las previsiones del Reglamento (UE) 598/2014, de 16 de abril[1] (el "Reglamento 598/2014").

Tras el pronunciamiento de la citada sentencia, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid debe continuar con la ejecución. Así, el día 12 de junio de 2017, se ha recibido Diligencia de Ordenación de fecha 9 de junio de 2017, en la que el Tribunal Superior de Justicia de Madrid formula requerimiento solicitando que (i) en término de diez días se le informe de quién es el órgano responsable de la ejecución y (ii) en término de dos meses se proceda a practicar las actuaciones que exija el cumplimiento de las declaraciones contenidas en el fallo de la sentencia del Tribunal Supremo de 3 de abril de 2017.

En cumplimiento de la citada Diligencia se informará al Tribunal Superior de Justicia que la próxima actuación a realizar será la evaluación de los niveles de ruido, de conformidad con la metodología establecida en el Reglamento 598/2014. Además, tal y como ha indicado el Tribunal Supremo, dicha evaluación se realizará comprobando el nivel de ruido en el interior de las viviendas.

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

10. Recursos humanos

En este apartado cabe destacar que el 23 de mayo de 2017, el Consejo de Administración ha aprobado la nueva estructura organizativa de Aena que busca asegurar el cumplimiento de las obligaciones y compromisos adquiridos con el nuevo marco regulatorio e impulsar el crecimiento rentable de las actividades no reguladas.

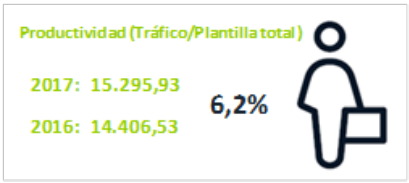
Otros aspectos reseñables en este área son:

10.1. Datos de plantilla

La plantilla media total a 30 de junio de 2017 alcanza los 8.136 empleados (incluyendo 741 empleados del aeropuerto de Luton), frente a 7.909 (714 de Luton) a 30 de junio de 2016.

Por otro lado, la plantilla media temporal asciende a 971 empleados en junio de 2017 frente a 756 del año anterior.

También es reseñable los buenos resultados obtenidos en términos de productividad acumulada de la sociedad dominante, con un notable incremento de la ratio de pasajeros/plantilla, que se ha incrementado un 6,2% entre junio de 2017 en comparación con junio 2016.



A continuación, se muestra la información más relevante de la Sociedad dominante en España:

10.2. Igualdad

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

En cumplimiento del compromiso establecido en el Plan de Igualdad recogido en el I Convenio Colectivo del Grupo, así como de las previsiones de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la Igualdad Efectiva de Hombres y Mujeres, continúa en vigor el "Protocolo de Actuación frente al acoso sexual y por razón de sexo".

10.3. Selección

Durante el primer semestre de 2017 se han llevado a cabo varios procesos selectivos:

a) Convocatoria de contratos en prácticas para Titulados/as Universitarios/as

Aena participa en la Estrategia Juventud 2020. De la voluntad de impulsar esa iniciativa promovida por el Gobierno de España, se da continuidad a esa iniciativa a través de la oferta de contratos en prácticas para titulados/as universitarios/as. El objetivo es brindarles una experiencia laboral que complemente la formación académica y facilite su inserción en el mercado de trabajo.

Con ese empeño, en marzo de 2017 se convocó un proceso de selección de 60 contratos en prácticas (dirigido a ocupaciones de ingeniería e informática) durante un periodo mínimo de un año y un máximo de dos. A la convocatoria se presentaron cerca de 900 candidaturas. Actualmente, se encuentra en curso, estando prevista su finalización en el mes de julio de 2017.

b) Convocatoria de contratos en prácticas para Titulados Universitarios

Aena en el marco de las diferentes actuaciones que viene desarrollando en materia de empleo, convocó en marzo de 2017 un proceso de selección externa de personal, para la cobertura de 7 plazas de titulados/as universitarios/as (correspondientes en su mayoría, a las plazas de la tasa de reposición autorizadas en el año 2016), así como para la constitución de Bolsas de candidatos/as en reserva para futuras contrataciones de plazas fijas o temporales (salvo contratos en prácticas).

La convocatoria, dirigida a ocupaciones de ingeniería e informática, se encuentra actualmente en curso, habiéndose recibido cerca de 1.900 candidaturas y estando prevista la finalización del proceso en el mes de julio de 2017.

c) Finalización de la Provisión Interna de 18 de Julio 2016

Este proceso, finalizado en el mes de marzo pasado, ha dado como resultado la promoción o traslado de 124 trabajadores y, como consecuencia de ello, la adjudicación de 119 plazas con cargo a las bolsas externas constituidas tras la convocatoria de Octubre de 2015.

d) Becas

Para dar continuidad al Plan de Emancipación Joven, aproximadamente 60 estudiantes universitarios del último curso han recibido becas para hacer prácticas académicas con nosotros, ofreciendo la posibilidad de adquirir un

conocimiento práctico de la realidad empresarial especializada, y así como contribuir a su formación integral, facilitando su inserción en el mundo laboral.

10.4. Formación, Desarrollo Profesional y Gestión del Talento

Con carácter general, se han impulsado acciones que pretenden contribuir a la transformación de la cultura organizativa y a la modernización de la gestión de los recursos humanos, incrementando la motivación, el compromiso e implicación, la mejora de las condiciones de trabajo, el desarrollo de las capacidades profesionales, la diversidad e igualdad, manteniendo a su vez altos niveles de seguridad en la prevención de riesgos laborales.

Para ello durante este primer semestre de 2017, se han realizado diversas acciones formativas y programas:

a) Acciones Formativas:

El desarrollo de las competencias de nuestros trabajadores es un elemento clave y prioritario en la estrategia de recursos humanos de Aena. En lo que respecta al número de horas de formación, durante el primer semestre de 2017, fueron gestionadas un total de 119.353,5 horas de formación, realizándose 56.355 horas de forma presencial y 62.998,5 on-line, para un total de 6.063 empleados.

b) Programas:

El talento y compromiso de los empleados de Aena son los pilares que fundamentan el éxito de su desempeño y son su mejor activo para la adaptación a los retos que pretende afrontar la compañía en el futuro. Por este motivo, durante 2017, se continúan consolidando diferentes programas específicos como herramienta para el desarrollo profesional individual o en equipo, entre ellas, cabe destacar dos programas específicos:

Mentoring

El Programa de Mentoring “Líderes desarrollando líderes”, sigue creciendo. En febrero de 2017 se lanzó su sexta edición. El proyecto ha acumulado un total de 163 participantes. El programa de mentoring no es sólo una herramienta de desarrollo profesional, también supone una palanca de cambio que favorece la implicación de diferentes niveles de la organización en los valores culturales que se quieren potenciar.

Con estos hitos, Aena impulsa la implantación de algunos mecanismos clave para el desarrollo profesional:

- Transferencia del conocimiento y del saber hacer.
- Desarrollo de competencias clave para el liderazgo.
- Favorecer el compromiso y la transformación cultural.
- Favorecer el networking interno.

Coaching

El Programa de Coaching iniciado en 2007 mediante coaches externos y complementado desde 2011 con coaches internos, como estrategia de desarrollo que se focaliza en potenciar las capacidades de directivos y mandos intermedios, para que generen resultados profesionales extraordinarios, arroja los siguientes datos en el primer semestre de 2017: 16 trabajadores (10 mujeres y 6 hombres), han participado en procesos. 9 de ellos con coachers externos y los 7 restantes con coachers internos. Entre todos los procesos, se acumulan 83,5 horas de coaching en la compañía.

10.5. Clima

En pasado mes febrero, la empresa lanzó una encuesta de opinión a todos sus empleados. Esta iniciativa, pretendió conocer las impresiones de los trabajadores sobre diversos aspectos de la compañía. Identificar aquellos mejor valorados, así como las posibles áreas de mejora. La iniciativa tuvo muy buena acogida, con un 60% de participación en términos globales (82 % en los servicios centrales y 58 % en la red de aeropuertos).

Cumpliendo con el compromiso de transparencia, en el mes de mayo, fueron presentados los resultados globales a todos los empleados. Esta acción, permitirá poner en marcha una serie de planes de acción en los que la dirección de Organización y Recursos humanos empezará a trabajar próximamente.

.

11. Responsabilidad corporativa

Sobre la base de las Recomendaciones de Buen Gobierno de la CNMV, y la Política Marco de Responsabilidad Corporativa, durante el primer semestre de 2017 se ha aprobado la Estrategia de Responsabilidad Corporativa (RC) de Aena.

La estrategia de Responsabilidad corporativa tiene como objetivo contribuir al turismo responsable haciendo que los servicios que prestamos aporten valor a clientes, accionistas y a la sociedad en general.

Por ello, el modelo de actuación se basa en conseguir que nuestros grupos de interés nos perciban como una empresa valiosa para su entorno, que cuida a las personas y que es transparente en sus acciones.

Para su despliegue, se aprueba el Plan de Acción de Responsabilidad Corporativa formado por 7 programas articulados en torno a los ejes estratégicos de RC: el capital natural, la contribución social y la transparencia y cuyo grado de cumplimiento será evaluado periódicamente por el Comité Ejecutivo de RC, y presentado anualmente al Comité de Dirección y al Consejo de Administración.

11.1. Principales actuaciones

- Adhesión a la iniciativa a Pacto Mundial de Naciones Unidas (Global Compact) suscribiendo sus Diez Principios.
- Publicación del Informe Anual 2016 en el registro de memorias e informes de RC del Ministerio de Empleo y Seguridad Social.
- Aprobación de la Política de Comunicación cuyo fin principal es que la cultura de responsabilidad corporativa, que la compañía promueve, llegue a un área estratégica como es la comunicación. Entre sus objetivos figura el impulso de las relaciones con los grupos de interés basadas en la transparencia, el diálogo, la generación de confianza.
- Aena se sitúa como la primera empresa de su sector con mejor reputación corporativa, según el ranking Merco Reputación. Además, entra por primera vez en el ranking general de líderes empresariales. D. José Manuel Vargas, Presidente y Consejero Delegado, ocupa este año el puesto número 62º de la clasificación.

11.2. La protección del entorno

La actividad de Aena requiere, por su naturaleza, de un modelo de actuación sostenible con el entorno que le rodea. Para la compañía, el respeto y cuidado del medio ambiente es una de sus principales prioridades. Esto le lleva a promover multitud de propuestas y actuaciones, que le permitan:

- Garantizar el cumplimiento de la normativa ambiental vigente.
- Minimizar la afección acústica.
- Impulsar la eficiencia energética y energías renovables en los aeropuertos, que permita a su vez minimizar el consumo de recursos naturales.
- Avanzar en el modelo de gestión ambiental.
- Proteger la biodiversidad.
- Sumarse a la lucha contra el cambio climático.

En esta línea, algunas de las actuaciones más destacadas son:

- Englobado en el plan de ejecución de los Planes de Aislamiento Acústico, durante el primer semestre de 2017 se han realizado actuaciones de insonorización en 339 inmuebles (21.610 desde el año 2000), con el objetivo de mitigar los efectos del ruido y, a la vez, dar respuesta a las preocupaciones de las partes interesadas. Actualmente, están en marcha 18 planes de aislamiento acústico.
- La implementación de diversas medidas de eficiencia energética en los aeropuertos, todas ellas completadas con una labor de concienciación y sensibilización medioambiental, han hecho posible que, a pesar del crecimiento de pasajeros y a la singularidad de la climatología, el consumo energético se haya mantenido prácticamente constante. Asimismo, en cumplimiento del RD 56/2016 se han realizado las auditorías energéticas de los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat y Sevilla, Málaga-Costa del Sol
- En el ámbito de las evaluaciones atmosféricas y lucha contra el cambio climático se han renovado las Certificaciones en el programa “Airport Carbon Accreditation” en los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat y Palma de Mallorca en nivel 2, y Málaga-Costa del Sol, Menorca y Lanzarote en nivel 1. Otro aspecto destacable es la

cumplimentación por parte de Aena del principal marco de reporting sobre cambio Climático, el cuestionario Carbon Disclosure Project (CDP). Por último, destacar que se ha establecido un marco común para el cálculo de emisiones de los vehículos de los agentes Handling en la red de aeropuertos, fijando su objetivo de reducción de emisiones en un 20% para el año 2020.

- Conscientes del potencial de las energías renovables en nuestros aeropuertos, en la actualidad se está trabajando en un plan fotovoltaico con el objetivo de dotar a los aeropuertos de Gran Canaria, Lanzarote, Tenerife Sur y Fuerteventura, de instalaciones fotovoltaicas en autoconsumo con potencias entre los 600 kW y los 1.000 kW.

- En el ámbito de la Evaluación ambiental estratégica de Planes Directores, se encuentran en trámite las propuestas de revisión de los Planes Directores de Huesca-Pirineos, La Gomera, Melilla, Almería, Burgos, El Hierro, La Palma, Logroño-Agoncillo, Zaragoza y Sevilla.

11.3. Contribución social

En lo que se refiere a la contribución en la sociedad, el primer semestre del año ha sido de gran relevancia:

- Consolidación del Programa "Abrazando Valores" como seña de identidad la acción social de Aena.

- Aena ha sido distinguida con el reconocimiento "Empresa Comprometida – Afanias 2017"

- Se mantiene acuerdos y convenios con distintas entidades públicas y privadas enfocadas a la integración social, la discapacidad, el fomento de la cultura y el arte o la mejora de la sostenibilidad ambiental.

- A través de los programas de actuación de empleo adjudicados en el ejercicio anterior a un total de 8 entidades sociales, se prevé la generación de 10 puestos de trabajo para personas con discapacidad en su primer año, 20 en 2017 y 30 en 2018.

- El Aeropuerto de Tenerife Sur, es reconocido con el Premio Solidario ONCE Canarias, en la categoría Estamento de la Administración Pública, por ofrecer un servicio de calidad adecuado a las personas con movilidad reducida.

- Se crea un nuevo canal de solicitud del servicio de atención a las Personas con Movilidad Reducida a través de la APP de Aena.

- **Nuestros empleados**

El compromiso con los empleados es una prioridad. Como ejemplos, se pueden resaltar:

- La puesta en marcha de distintos programas enfocados a la conciliación de la vida familiar y laboral, la gestión de beneficios al empleado o la concesión de ayudas sociales destinadas a los estudios y la salud.

- En algunos centros se han implantado actuaciones encaminadas a resolver incidencias de conflicto laboral.

Cabe destacar que Aena vuelve a figurar, un año más, como una de las empresas mejor valoradas por los estudiantes universitarios para trabajar. Este es el resultado extraído del estudio "Most Attractive Employers" en España realizado por Universum, empresa internacional líder en Employer.

12. Contratación

El primer semestre del año 2017, Aena ha llevado a cabo las fases de análisis del alcance y de especificación de requisitos funcionales, técnicos y de seguridad de las medidas que forman parte del proyecto de Definición e Implantación de la Contratación Electrónica en Aena, como muestra de su compromiso con la transparencia y fluidez de este proceso.

Adicionalmente, en este período se han llevado a cabo las fases de diseño y desarrollo del proyecto de publicaciones de los anuncios de las convocatorias de licitación de Aena y sus resultados, en la Plataforma de Contratación del Sector Público (PLACSP), en el escenario 0.

Por otra parte, dentro del ámbito de la contratación electrónica de Aena y en cuanto al sistema de subastas electrónicas, de acuerdo a lo estipulado en la Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación de los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales y al Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, se han ejecutado un total de 347 subastas electrónicas en los procesos de adjudicación de determinados expedientes y pedidos de Acuerdos Marco, desde la implantación de este proceso telemático (a finales del año 2015) hasta el 30 de junio de 2017.

Por último, es importante destacar que durante el primer semestre de 2017 se ha consolidado el uso, por parte de empresas y profesionales, del sistema de suscripción de operadores económicos en el Portal de Contratación de la Web Pública de Aena. Este sistema se ha desarrollado con objeto de mejorar la publicidad de las licitaciones de los expedientes de Aena y fomentar la concurrencia en los procesos de contratación.

Por su parte, en la contratación comercial se están finalizando los trabajos relativos a la automatización del Cuadro de Mando en Bicomer.
Además, se han publicado los pliegos de licitación de la oferta de restauración del aeropuerto de Barcelona-El Prat, en los que se contempla la aplicación del sistema de subastas electrónicas en los procesos de adjudicación.

Contratación general de proveedores

Desde enero a junio de 2017, el importe adjudicado por Aena mediante expedientes, ascendió a 458,2 millones de euros (impuestos excluidos). El volumen de contratación adjudicado de forma centralizada representó el 87,3% del total (399,9 millones de euros), frente al 12,7% (58,3 millones de euros) adjudicado por los aeropuertos de forma descentralizada.
El desglose de los expedientes adjudicados según sus naturalezas ha sido el siguiente (en millones de euros):

Inversión centralizada	1S 2017
Obras	68,3
Suministros	85,8
Asistencias, consultorías y servicios	15,3
Gastos centralizados	
Obras	0,3
Suministros	4,7
Asistencias y servicios	225,5
Inversión descentralizada	
Obras	27,9
Suministros	8,7
Asistencias, consultorías y servicios	1,1
Gastos descentralizados	
Obras	4,6
Suministros	4,1
Asistencias y servicios	12,0

Tabla 21. Desglose por naturaleza de expedientes de proveedores adjudicados

Por otra parte, durante el primer semestre del año 2017, el importe adjudicado por Aena mediante contratos menores ha sido de 12,32 millones de euros.

Contratación comercial de clientes

Desde enero a junio de 2017, el volumen total de la contratación adjudicada relativa a arrendamientos destinados a la actividad comercial ascendió a 12,3 millones de euros (impuestos excluidos) para la primera anualidad del contrato.

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

Línea Negocio	Nº Expedientes	Importe Adjudicación (1ª Anualidad)	% s/ Total Adjudicación (1ª Anualidad)
Agencias de viaje	14	217.197	1,8%
Albergue y mantenimiento de aeronaves	5	899.009	7,3%
Alquiler de vehículos	2	772.944	6,3%
Aparcamiento de vehículos	6	0	--
Bares y restaurantes	4	989.383	8,0%
Carga	1	8.055	0,1%
Aviación general	2	479.088	3,9%
Máquinas (vending y plastificado)	4	2.538.327	20,6%
Otras explotaciones inmobiliarias	1	176.708	1,4%
Otros servicios a pasajero	1	47.592	0,4%
Salas vip	2	0	--
Servicios financieros	4	137.172	1,1%
Tiendas en regimen fiscal normal	36	6.058.488	49,2%
TOTAL	**82**	**12.323.963**	**100,0%**

Tabla 22. Desglose por línea de expedientes de arrendamiento comercial adjudicados

13. Evolución bursátil

La evolución de la cotización de Aena durante el primer semestre de 2017 ha sido muy positiva, con una revalorización del 30,9% hasta los 170,85 euros por acción frente a la evolución del IBEX35, que aumentó un 11,7%. Durante el citado periodo la acción de Aena alcanzó un máximo de 183,70 euros y un mínimo de 129,70 euros.

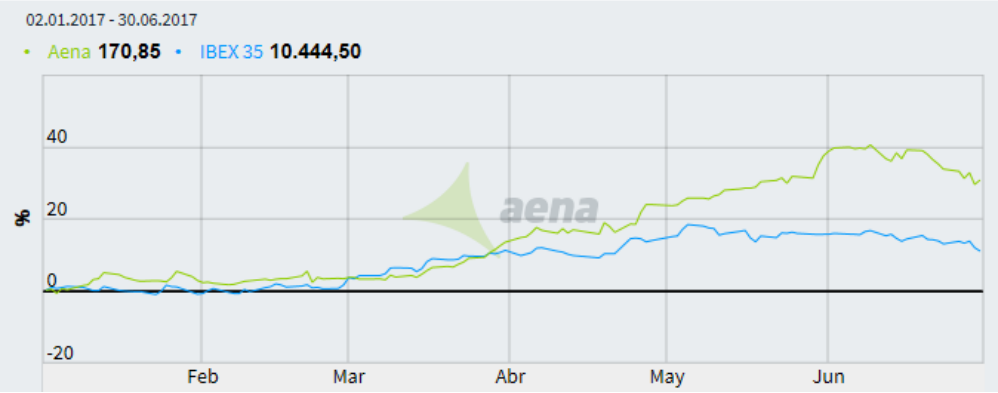


Figura 7. Evolución bursátil de la compañía

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

30/06/2017	AENA.MC
Volumen Total operado (Nº de acciones)	53.125.132
Volumen medio diario operado del período (Nº de acciones)	418.308
Capitalización €	25.627.500.000
Precio de cierre €	170,85
Nº de acciones	150.000.000
Free Float (%)	49%
Free Float (acciones)	73.500.000
Porcentaje de rotación	72,3%

Tabla 23. Principales datos de la evolución de Aena

En relación con la adquisición y enajenación de acciones propias, a 30 de junio de 2017, 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.

14. Otros hechos

No se han producido hechos significativos posteriores a 30 de junio de 2017 y hasta la fecha de formulación de los Estados financieros intermedios resumidos consolidados correspondientes al período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2017, distintos del hecho relevante publicado con fecha de 19 de julio de 2017, emitido a raíz de la suspensión cautelar acordada por la CNMV de la negociación en dicha fecha, y que se transcribe a continuación:

"En relación con las noticias publicadas en el día de hoy, Aena confirma que su Consejo de Administración y su Comisión Ejecutiva se reunieron para analizar la viabilidad financiera e industrial de una potencial oferta pública de adquisición de Abertis.

No obstante, antes de adoptar una decisión definitiva al respecto, habida cuenta de la transcendencia económica y estratégica de la operación y de la normativa legal aplicable, fundamentalmente, la necesidad de autorización del Consejo de Ministros para ampliar el perímetro del sector público empresarial y la necesidad del acuerdo de la Junta General al tratarse de una adquisición de activos esenciales al superar el 25 % del valor de los activos de Aena, la Sociedad acordó solicitar la posición de su accionista mayoritario, ENAIRE, titular de más del 50 % del capital social.

En el día de hoy, el Consejo de Enaire ha notificado a Aena que "*una vez examinada la potencial adquisición de Abertis por Aena y valoradas sus implicaciones de todo orden, así como las razones de oportunidad y de contribución al interés general, ha decidido por unanimidad rechazar esta potencial adquisición*."

Una vez publicado dicho hecho relevante, la suspensión cautelar mencionada, fue levantada con efectos de las 11:00 horas de la fecha citada.

ANEXOS:

I. Estados financieros intermedios resumidos consolidados correspondientes al período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2017
II. Resumen de Hechos Relevantes publicados en el primer semestre de 2017

ANEXO I: Estados financieros intermedios resumidos consolidados correspondientes al período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2017

Estado de situación financiera intermedio resumido consolidado a 30 de junio de 2017 y 31 de diciembre de 2016

Miles de euros	30 de junio de 2017	31 de diciembre de 2016
ACTIVOS		
Activos no corrientes		
Inmovilizado material	13.299.536	13.563.922
Activos intangibles	502.273	525.647
Inversiones Inmobiliarias	136.666	135.690
Inversiones en asociadas	63.283	71.741
Otras cuentas a cobrar	2.778	2.599
Activos por impuestos diferidos	131.268	143.971
Activos financieros disponibles para la venta	347	354
Otros activos financieros	61.456	58.697
Instrumentos financieros derivados	-	-
	14.197.607	**14.502.621**
Activos corrientes		
Existencias	8.003	8.958
Clientes y otras cuentas a cobrar	340.736	437.579
Activos financieros disponibles para la venta	7	-
Efectivo y equivalentes al efectivo	410.283	564.616
	759.029	**1.011.153**
Total activos	**14.956.636**	**15.513.774**
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	2.408.996	2.521.852
Diferencias de conversión acumuladas	-15.530	-16.261
Otras reservas	-82.586	-113.110
Participaciones no dominantes	18.934	32.400
	4.930.682	**5.025.749**
Pasivos		
Pasivos no corrientes		
Deuda financiera	7.429.419	7.912.184
Instrumentos financieros derivados	54.911	96.895
Pasivos por impuestos diferidos	83.703	89.990
Prestaciones a los empleados	64.505	53.065
Provisiones para otros pasivos y gastos	84.833	133.639
Subvenciones	536.241	544.382
Otros pasivos a largo plazo	111.798	132.001
	8.365.410	**8.962.156**
Pasivos corrientes		
Proveedores y otras cuentas a pagar	696.554	439.045
Deuda financiera	827.058	880.439
Instrumentos financieros derivados	38.151	39.651
Subvenciones	33.870	38.266
Provisiones para otros pasivos y gastos	64.911	128.468
	1.660.544	**1.525.869**
Total pasivos	**10.025.954**	**10.488.025**
Total patrimonio neto y pasivos	**14.956.636**	**15.513.774**

ANEXO I: Estados financieros intermedios resumidos consolidados correspondientes al período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2017

Cuenta de resultados intermedia resumida consolidada de los períodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2017 y el 30 de junio de 2016

Miles de euros	30 de junio de 2017	30 de junio de 2016
Actividades continuadas		
Ingresos ordinarios	1.826.254	1.702.386
Otros ingresos de explotación	5.366	3.133
Trabajos realizados por la empresa para su activo	2.431	2.304
Aprovisionamientos	-87.751	-91.003
Gastos de personal	-210.648	-197.943
Otros gastos de explotación	-506.120	-509.813
Amortización del inmovilizado	-396.953	-410.746
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	24.472	20.092
Excesos de provisiones	3.040	4.573
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado	-3.981	-2.079
Otras ganancias / (pérdidas) – netas	1.204	58
Resultado de explotación	**657.314**	**520.962**
Ingresos financieros	2.550	207.500
Gastos financieros	-44.181	-56.369
Otros ingresos/(gastos) financieros - netos	-23.162	-33.228
Gastos financieros – netos	**-64.793**	**117.903**
Participación en el resultado de asociadas	10.539	7.616
Resultado antes de impuestos	**603.060**	**646.481**
Impuesto sobre las ganancias	-147.004	-157.297
Resultado del período consolidado	**456.056**	**489.184**
Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes	**-4.866**	**-3.116**
Resultado del ejercicio atribuible a accionistas de la dominante	**460.922**	**492.300**
Resultados por acción (Euros por acción)		
Resultados básicos por acción para el resultado del ejercicio (euros)	3,07	3,28
Resultados diluidos por acción para el resultado del ejercicio (euros)	3,07	3,28

ANEXO I: Estados financieros intermedios resumidos consolidados correspondientes al período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2017

Estado de flujos de efectivo intermedio resumido consolidado de los periodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2017 y el 30 de junio de 2016

Miles de euros	30 de junio de 2017	30 de junio de 2016
Resultado antes de impuestos	**603.060**	**646.481**
Ajustes por:	**454.073**	**306.128**
- Depreciación y amortización	396.953	410.746
- (Beneficio)/pérdida por bajas de inmovilizado	3.981	2.079
- (Beneficio)/pérdida por bajas de instrumentos financieros	-	3.143
- Pérdidas/(ganancias) en el valor razonable de instrumentos financieros	20.333	22.124
- Deterioro de inmovilizado	-	-
- Imputación de subvenciones	-24.472	-20.092
- Correcciones valorativas por deterioro de créditos comerciales	-1.977	5.457
- Variación de provisiones	23.847	33.920
- Ingresos financieros	-2.550	-207.500
- Gastos financieros	44.181	56.369
- Diferencias de cambio	2.829	7.961
- Otros Ingresos y gastos	1.487	-463
- Participación en pérdida/(ganancia) de las asociadas	-10.539	-7.616
Variaciones en capital circulante:	**25.713**	**69.634**
- Existencias	399	239
- Deudores y otras cuentas a cobrar	7.408	28.550
- Otros activos corrientes	-56	-33
- Acreedores y otras cuentas a pagar	39.364	59.411
- Otros pasivos corrientes	-20.594	-17.940
- Otros activos y pasivos no corrientes	-808	-593
Otro efectivo generado por las operaciones	**9.053**	**-22.386**
Intereses pagados	-71.919	-69.018
Cobros de intereses	339	992
Impuestos cobrados (pagados)	81.450	45.213
Otros cobros (pagos)	-817	427
Efectivo neto generado por actividades de explotación	**1.091.899**	**999.857**
Flujos de efectivo de actividades de inversión		
Adquisiciones de inmovilizado material	-147.600	-115.368
Adquisiciones de activos intangibles	-14.736	-7.406
Adquisiciones de inversiones inmobiliarias	-103	-628
Pagos por adquisiciones de otros activos financieros	-2.865	-2.434
Cobros de desinversiones en Empresas del grupo y asociadas	5.376	2.029
Cobros de otros activos financieros	106	11
Dividendos recibidos	5.478	7.149
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión	**-154.344**	**-116.647**
Flujos de efectivo de actividades de financiación		
Ingresos por recursos ajenos (Subvenciones FEDER)	9.340	6.112
Ingresos de financiación de entidades de crédito	628.004	22.254
Otros cobros	13.871	11.873
Devoluciones de deudas con entidades de crédito	-334	-167
Devoluciones de financiación del Grupo	-1.153.798	-442.982
Dividendos pagados	-581.321	-3.350
Otros pagos	-6.362	-4.626
Efectivo neto utilizado en actividades de financiación	**-1.090.600**	**-410.886**
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio	**-1.288**	**-3.132**
(Disminución)/aumento neto de efectivo y equivalentes al efectivo	-154.333	469.192
Efectivo, equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio	**564.616**	**556.741**
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	**410.283**	**1.025.933**

ANEXO II: Resumen de Hechos Relevantes publicados en el primer semestre de 2017

Registro	Fecha	Tipo de hecho	Descripción
247552	27/01/2017	Otros sobre negocio y situación financiera	Aprobación del Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) 2017-2021
247614	27/01/2017	Otros sobre negocio y situación financiera	Aprobación del Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) 2017-2021
248151	15/02/2017	Convocatorias de reuniones o actos informativos	Aena, S.A., procede a anunciar la celebración de la presentación de resultados correspondiente al ejercicio 2016.
248341	21/02/2017	Información financiera intermedia	La sociedad remite información sobre los resultados del segundo semestre de 2016
248343	21/02/2017	Información adicional sobre cuentas anuales auditadas	Presentación de resultados e informe de gestión consolidado del ejercicio 2016.
248344	21/02/2017	Información sobre dividendos	Propuesta de distribución de dividendo con cargo al resultado del ejercicio 2016
248345	21/02/2017	Otros sobre negocio y situación financiera	Nuevo esquema de incentivos comerciales para el periodo DORA 2017-2021
248354	22/02/2017	Informe anual de gobierno corporativo	La sociedad remite el Informe Anual de Gobierno Corporativo del ejercicio 2016
248356	22/02/2017	Informe anual de remuneraciones de los consejeros	La Sociedad remite el Informe Anual sobre remuneraciones de los consejeros del ejercicio 2016
249848	21/03/2017	Convocatorias y acuerdos de Juntas y Asambleas generales	La Sociedad comunica la aprobación de la convocatoria de la Junta General de Accionistas
249849	21/03/2017	Composición del consejo de administración	La compañía comunica cambios en el Consejo de Administración
249896	23/03/2017	Convocatorias y acuerdos de Juntas y Asambleas generales	La Sociedad comunica la convocatoria de la Junta General de Accionistas
250765	18/04/2017	Convocatorias de reuniones o actos informativos	La Sociedad anuncia la celebración de la presentación de resultados correspondiente al primer trimestre de 2017
251084	25/04/2017	Convocatorias y acuerdos de Juntas y Asambleas generales	La Sociedad comunica la aprobación de acuerdos de la Junta General de Accionistas
251087	25/04/2017	Composición del consejo de administración	La Sociedad comunica cambios en el Consejo de Administración aprobados por la Junta General de Accionistas
251094	25/04/2017	Información sobre dividendos	Aprobación de pago de dividendo.
251120	26/04/2017	Información financiera intermedia	La sociedad remite información sobre los resultados del primer trimestre de 2017
252198	18/05/2017	Calificaciones crediticias	La agencia de calificación crediticia Fitch Ratings la agencia de calificación crediticia a AENA de “BBB+” a “A” revisando la perspectiva de positiva a estable
252377	23/05/2017	Otros sobre negocio y situación financiera	El Consejo de Administración de Aena, con el informe favorable de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones, ha aprobado la nueva estructura organizativa de Aena