



Informe de Auditoría de Aena S.M.E., S.A.

(Junto con las cuentas anuales e informe de gestión de Aena S.M.E., S.A correspondientes al ejercicio finalizado el 31.12.2020)



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

Informe de Auditoría de Cuentas Anuales emitido por un Auditor Independiente

A los accionistas de Aena S.M.E., S.A.:

INFORME SOBRE LAS CUENTAS ANUALES

Opinión

Hemos auditado las cuentas anuales de Aena S.M.E., S.A. (la Sociedad), que comprenden el balance a 31 de diciembre de 2020, la cuenta de pérdidas y ganancias, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo y la memoria correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha.

En nuestra opinión, las cuentas anuales adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera de la Sociedad a 31 de diciembre 2020, así como de sus resultados y flujos de efectivo correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha, de conformidad con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación (que se identifica en la nota 2.a) de la memoria) y, en particular, con los principios y criterios contables contenidos en el mismo.

Fundamento de la opinión

Hemos llevado a cabo nuestra auditoría de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España. Nuestras responsabilidades de acuerdo con dichas normas se describen más adelante en la sección *Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de las cuentas anuales* de nuestro informe.

Somos independientes de la Sociedad de conformidad con los requerimientos de ética, incluidos los de independencia, que son aplicables a nuestra auditoría de las cuentas anuales en España según lo exigido por la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas. En este sentido, no hemos prestado servicios distintos a los de la auditoría de cuentas ni han concurrido situaciones o circunstancias que, de acuerdo con lo establecido en la citada normativa reguladora, hayan afectado a la necesaria independencia de modo que se haya visto comprometida.

Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para nuestra opinión.

Cuestiones clave de la auditoría

Las cuestiones clave de la auditoría son aquellas cuestiones que, según nuestro juicio profesional, han sido de la mayor significatividad en nuestra auditoría de las cuentas anuales del periodo actual. Estas cuestiones han sido tratadas en el contexto de nuestra auditoría de las cuentas anuales en su conjunto, y en la formación de nuestra opinión sobre éstas, y no expresamos una opinión por separado sobre esas cuestiones.

Reconocimiento de ingresos aeronáuticos

Véanse notas 2. e), 4. p) y 23. b) de las cuentas anuales

<i>Cuestión clave de la auditoría</i>	<i>Cómo se abordó la cuestión en nuestra auditoría</i>
<p>Los ingresos por servicios aeronáuticos, regulados por el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) aprobado con fecha 27 de enero de 2017, han ascendido durante el ejercicio 2020, a 899.269 miles de euros. Dichos ingresos son generados en su mayor parte por el uso de la infraestructura aeroportuaria, por parte de las líneas aéreas y pasajeros, y se encuentran netos de bonificaciones e incentivos.</p> <p>Debido a la significatividad de los ingresos por servicios aeronáuticos, así como a la gran cantidad de transacciones de diferente tipo e importe que dan lugar a los ingresos por servicios aeronáuticos en muy diversos aeropuertos, se ha considerado una cuestión clave de auditoría.</p>	<p>Nuestros procedimientos de auditoría han comprendido, entre otros, los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> – la evaluación de los criterios, normas y políticas contables utilizadas por la Sociedad en el registro de los ingresos por servicios aeronáuticos regulados por el DORA. – la evaluación, en colaboración con nuestros especialistas en sistemas de la información, del diseño e implementación de los controles más relevantes establecidos por la dirección de la sociedad sobre el proceso de reconocimiento de dichos ingresos aeronáuticos y sobre el sistema de información de tesorería que procesa y registra el cobro de los ingresos. Asimismo, hemos evaluado la efectividad operativa de dichos controles. – Como parte de los procedimientos sustantivos: <ul style="list-style-type: none"> – hemos realizado una prueba mediante el uso de técnicas de auditoría asistidas por ordenador que permite comprobar la existencia y exactitud de un gran volumen de transacciones de venta a lo largo del ejercicio, asociando de manera individualizada los ingresos con sus cobros. – hemos realizado pruebas de detalle sobre las transacciones que han generado ingresos por servicios aeronáuticos para comprobar el adecuado registro del ingreso en el ejercicio correspondiente según su devengo. – hemos realizado pruebas de detalle para analizar la razonabilidad de los criterios e hipótesis utilizados en el cálculo de las bonificaciones e incentivos.

Reconocimiento de ingresos aeronáuticos

Véanse notas 2. e), 4. p) y 23. b) de las cuentas anuales

<i>Cuestión clave de la auditoría</i>	<i>Cómo se abordó la cuestión en nuestra auditoría</i>
	Asimismo, hemos evaluado si la información revelada en las cuentas anuales cumple con los requerimientos del marco normativo de información financiera aplicable a la Sociedad.

Valor recuperable de activos no corrientes

Véanse notas 2. e), 4. a), 4. b), 6. y 7. de las cuentas anuales

<i>Cuestión Clave</i>	<i>Cómo se abordó la cuestión en nuestra auditoría</i>
<p>Al 31 de diciembre de 2020, AENA S.M.E., S.A. (AENA) presenta un inmovilizado material por importe de 12.119.625 miles de euros y activos intangibles por importe de 119.958 miles de euros. Dichos activos son asignados a la unidad generadora de efectivo (UGE) correspondiente a la Red nacional de aeropuertos.</p> <p>La Dirección de Aena S.M.E. S.A. evalúa anualmente la existencia, o no, de indicios de deterioro a efectos de determinar el valor recuperable de sus activos materiales e intangibles. En este sentido, la situación epidemiológica consecuencia de la expansión del virus COVID-19 ha provocado una drástica reducción de la actividad aeroportuaria y, por lo tanto, se han identificado indicadores de deterioro en la unidad generadora de efectivo anteriormente mencionada.</p> <p>Dichos valores recuperables, estimados mediante el cálculo de su valor en uso, se obtienen en base a proyecciones mediante la aplicación de técnicas de valoración que requieren el ejercicio de juicio por parte de la Dirección de la Sociedad y el uso de estimaciones, entre otras, de pasajeros, inversiones y tasas de descuento y crecimiento.</p> <p>Debido a la complejidad del cálculo del valor recuperable, al elevado grado de juicio en la estimación de las hipótesis clave, a la incertidumbre asociada a las mismas, así como a la significatividad del valor contable de los activos no corrientes, el proceso de valoración de los activos mencionados se ha considerado una cuestión clave de nuestra auditoría.</p>	<p>Nuestros procedimientos de auditoría han comprendido, entre otros:</p> <ul style="list-style-type: none"> – la evaluación del diseño e implementación de los controles más relevantes establecidos por la Dirección de la Sociedad relacionados con el proceso de estimación del valor recuperable de los activos no corrientes. – la evaluación de los criterios utilizados por la Dirección de la Sociedad en la identificación de los indicadores de deterioro. – la evaluación, con apoyo de nuestros especialistas en valoraciones, de la metodología e hipótesis utilizadas en la estimación del valor recuperable por parte de la Dirección de la Sociedad y revisadas por un tercero experto independiente contratado por la Sociedad. – el contraste de las hipótesis clave, tales como previsiones de tráfico aéreo, con datos procedentes de fuentes externas y los propios datos históricos de la Sociedad. – la evaluación del análisis de la sensibilidad de las estimaciones de valor recuperable ante cambios, considerados como razonables por la Sociedad, en hipótesis y juicios relevantes tales como la tasa de descuento, la tasa de crecimiento futuro esperado y el volumen de pasajeros. <p>Adicionalmente, hemos evaluado si la información revelada en las cuentas anuales cumple con los requerimientos del marco normativo de información financiera aplicable a la Sociedad.</p>

Valor recuperable de inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo

Véanse notas 2. e), 4. f) 10., 11. y 12. de las cuentas anuales

<i>Cuestión Clave</i>	<i>Cómo se abordó la cuestión en nuestra auditoría</i>
<p>Al 31 de diciembre de 2020, el epígrafe de Inversiones en empresas del grupo y asociadas incluye un importe de 165.032 miles de euros correspondiente a la participación en la sociedad Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. (ADI) y 370.000 miles de euros correspondiente a un préstamo concedido a dicha sociedad dependiente.</p> <p>La Dirección de la Sociedad evalúa anualmente la existencia, o no, de evidencia objetiva de deterioro a efectos de determinar el valor recuperable de sus Inversiones en empresas del grupo y asociadas. La determinación de dichos valores recuperables requiere la aplicación de técnicas de valoración que implican el ejercicio de juicio por parte de la Dirección de la Sociedad y la realización de estimaciones considerando determinadas hipótesis y asunciones. En este sentido, en 2020 se ha identificado evidencia objetiva de deterioro en la sociedad participada ADI y como consecuencia, AENA ha estimado el importe recuperable de dicha inversión.</p> <p>Asimismo, el subgrupo London Luton Airport Holdings III Limited y sociedades dependientes, cuya sociedad cabecera es filial de ADI, desarrolla la actividad de explotación de la concesión del Aeropuerto de Luton en Reino Unido. Tal y como se detalla en la nota 11, es probable que dicho subgrupo incurra en los próximos doce meses en un incumplimiento de los ratios establecidos en algunos de los contratos de financiación vigentes, motivo por el cual se encuentra en proceso de negociación con dichas entidades para la obtención de una dispensa que, a la fecha de formulación de las cuentas anuales, aún no ha sido concedida por las entidades financieras. Este hecho conlleva la existencia de una incertidumbre material para el subgrupo London Luton Airport Holdings III Limited y sociedades dependientes que puede generar dudas significativas sobre su capacidad para continuar como empresa en funcionamiento.</p> <p>Debido a la complejidad inherente al cálculo del valor recuperable, a la incertidumbre asociada al desenlace del proceso de negociación con las entidades financieras que está llevando a cabo el subgrupo London Luton Airport Holdings III Limited y sociedades dependientes, así como a la significatividad de los valores contables antes detallados, el proceso de valoración de la participación en ADI y el préstamo antes mencionado se ha considerado una cuestión clave de nuestra auditoría.</p>	<p>Nuestros procedimientos de auditoría han comprendido, entre otros:</p> <ul style="list-style-type: none"> – la evaluación del diseño e implementación de los controles más relevantes establecidos por la Dirección de la Sociedad relacionados con el proceso de estimación del valor recuperable de la participación en ADI y del préstamo concedido, – la evaluación de los criterios utilizados por la Dirección de la Sociedad en la identificación de los indicadores de deterioro, – la evaluación de la metodología e hipótesis utilizadas en la estimación del valor recuperable por parte de la Dirección de la Sociedad, – El análisis de los compromisos de cumplimiento de ratios de los contratos de financiación del subgrupo London Luton Airport Holdings III Limited y sociedades dependientes, así como de las garantías asociadas a dichos contratos de financiación – Asimismo, hemos analizado los compromisos de pago de la Sociedad y su capacidad de generación de caja a través de las previsiones de tesorería. <p>Adicionalmente, hemos evaluado si la información revelada en las cuentas anuales cumple con los requerimientos del marco normativo de información financiera aplicable a la Sociedad.</p>

Otra información: Informe de gestión

La otra información comprende exclusivamente el informe de gestión del ejercicio 2020 cuya formulación es responsabilidad de los administradores de la Sociedad y no forma parte integrante de las cuentas anuales.

Nuestra opinión de auditoría sobre las cuentas anuales no cubre el informe de gestión. Nuestra responsabilidad sobre la información contenida en el informe de gestión, de conformidad con lo exigido por la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas, consiste en:

- a) Comprobar únicamente que el estado de la información no financiera y determinada información incluida en el Informe Anual de Gobierno Corporativo, a los que se refiere la Ley de Auditoría de Cuentas, se ha facilitado en la forma prevista en la normativa aplicable y en caso contrario, a informar sobre ello.
- b) Evaluar e informar sobre la concordancia del resto de la información incluida en el informe de gestión con las cuentas anuales, a partir del conocimiento de la entidad obtenido en la realización de la auditoría de las citadas cuentas, así como evaluar e informar de si el contenido y presentación de esta parte del informe de gestión son conformes a la normativa que resulta de aplicación. Si, basándonos en el trabajo que hemos realizado, concluimos que existen incorrecciones materiales, estamos obligados a informar de ello.

Sobre la base del trabajo realizado, según lo descrito anteriormente, hemos comprobado que la información mencionada en el apartado a) anterior se facilita en la forma prevista en la normativa aplicable y que el resto de la información que contiene el informe de gestión concuerda con la de las cuentas anuales del ejercicio 2020 y su contenido y presentación son conformes a la normativa que resulta de aplicación.

Responsabilidad de los administradores y de la comisión de auditoría en relación con las cuentas anuales

Los administradores son responsables de formular las cuentas anuales adjuntas, de forma que expresen la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados de la Sociedad, de conformidad con el marco normativo de información financiera aplicable a la entidad en España, y del control interno que consideren necesario para permitir la preparación de cuentas anuales libres de incorrección material, debida a fraude o error.

En la preparación de las cuentas anuales, los administradores son responsables de la valoración de la capacidad de la Sociedad para continuar como empresa en funcionamiento, revelando, según corresponda, las cuestiones relacionadas con empresa en funcionamiento y utilizando el principio contable de empresa en funcionamiento excepto si los administradores tienen intención de liquidar la sociedad o de cesar sus operaciones, o bien no exista otra alternativa realista.

La comisión de auditoría es responsable de la supervisión del proceso de elaboración y presentación de las cuentas anuales.



Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de las cuentas anuales

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de que las cuentas anuales en su conjunto están libres de incorrección material, debida a fraude o error, y emitir un informe de auditoría que contiene nuestra opinión.

Seguridad razonable es un alto grado de seguridad pero no garantiza que una auditoría realizada de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España siempre detecte una incorrección material cuando existe. Las incorrecciones pueden deberse a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influyan en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose en las cuentas anuales.

Como parte de una auditoría de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas en España, aplicamos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante toda la auditoría. También:

- Identificamos y valoramos los riesgos de incorrección material en las cuentas anuales, debida a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada para proporcionar una base para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una incorrección material debida a fraude es más elevado que en el caso de una incorrección material debida a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionadamente erróneas, o la elusión del control interno.
- Obtenemos conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias, y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno de la entidad.
- Evaluamos si las políticas contables aplicadas son adecuadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por los administradores.
- Concluimos sobre si es adecuada la utilización, por los administradores, del principio contable de empresa en funcionamiento y, basándonos en la evidencia de auditoría obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con hechos o con condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad de la Sociedad para continuar como empresa en funcionamiento. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en las cuentas anuales o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, los hechos o condiciones futuros pueden ser la causa de que la Sociedad deje de ser una empresa en funcionamiento.
- Evaluamos la presentación global, la estructura y el contenido de las cuentas anuales, incluida la información revelada, y si las cuentas anuales representan las transacciones y hechos subyacentes de un modo que logran expresar la imagen fiel.



Nos comunicamos con la comisión de auditoría de Aena S.M.E., S.A. en relación con, entre otras cuestiones, el alcance y el momento de realización de la auditoría planificados y los hallazgos significativos de la auditoría, así como cualquier deficiencia significativa del control interno que identificamos en el transcurso de la auditoría.

También proporcionamos a la comisión de auditoría de la entidad una declaración de que hemos cumplido los requerimientos de ética aplicables, incluidos los de independencia, y nos hemos comunicado con la misma para informar de aquellas cuestiones que razonablemente puedan suponer una amenaza para nuestra independencia y, en su caso, de las correspondientes salvaguardas.

Entre las cuestiones que han sido objeto de comunicación a la comisión de auditoría de la entidad, determinamos las que han sido de la mayor significatividad en la auditoría de las cuentas anuales del periodo actual y que son, en consecuencia, las cuestiones clave de la auditoría.

Describimos esas cuestiones en nuestro informe de auditoría salvo que las disposiciones legales o reglamentarias prohíban revelar públicamente la cuestión.

INFORME SOBRE OTROS REQUERIMIENTOS LEGALES Y REGLAMENTARIOS

Formato electrónico único europeo

Hemos examinado el archivo digital del formato electrónico único europeo (FEUE) de Aena S.M.E., S.A. del ejercicio 2020 que comprende un archivo XHTML con las cuentas anuales del ejercicio, que formará parte del informe financiero anual.

Los administradores de Aena S.M.E., S.A. son responsables de presentar el informe financiero anual del ejercicio 2020 de conformidad con los requerimientos de formato establecidos en el Reglamento Delegado UE 2019/815, de 17 de diciembre de 2018, de la Comisión Europea (en adelante Reglamento FEUE). A este respecto, han incorporado el Informe Anual de Gobierno Corporativo por referencia en el informe de gestión.

Nuestra responsabilidad consiste en examinar el archivo digital preparado por los administradores de la sociedad, de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas en vigor en España. Dicha normativa exige que planifiquemos y ejecutemos nuestros procedimientos de auditoría con el fin de comprobar si el contenido de las cuentas anuales incluidas en dicho fichero se corresponde íntegramente con el de las cuentas anuales que hemos auditado, y si el formato de las mismas se ha realizado en todos los aspectos significativos, de conformidad con los requerimientos establecidos en el Reglamento FEUE.

En nuestra opinión, el archivo digital examinado se corresponde íntegramente con las cuentas anuales auditadas, y éstas se presentan, en todos sus aspectos significativos, de conformidad con los requerimientos establecidos en el Reglamento FEUE.

Informe adicional para la comisión de auditoría

La opinión expresada en este informe es coherente con lo manifestado en nuestro informe adicional para la comisión de auditoría de la Sociedad de fecha 23 de febrero de 2021.



Periodo de contratación

La Junta General Ordinaria de Accionistas celebrada el 14 de marzo de 2019 nos nombró como auditores por un período de 3 años, contados a partir del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020.

Con anterioridad, fuimos designados por acuerdo de la Junta General Ordinaria de Accionistas para el periodo de 3 años y hemos venido realizando el trabajo de auditoría de cuentas de forma ininterrumpida desde el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2017.

KPMG Auditores, S.L.

Inscrito en el R.O.A.C nº S0702

 Manuel Martín Barbón
23/02/2021

Inscrito en el R.O.A.C. nº 16239

*Este informe se
corresponde con el
sello distintivo
nº 01/21/00942
emitido por el
Instituto de Censores
Jurados de Cuentas
de España*

AENA S.M.E., S. A.

Cuentas Anuales e Informe de Gestión correspondientes al ejercicio terminado
el 31 de diciembre de 2020.

Índice

	<u>Página</u>
Estados financieros	1
Notas a las cuentas anuales	
1 Actividad	7
2 Bases de presentación	9
3 Distribución/aplicación del resultado	11
4 Normas de registro y valoración	12
5 Gestión de riesgos operativos y financieros	29
6 Inmovilizado intangible	40
7 Inmovilizado material	43
8 Inversiones inmobiliarias	51
9 Arrendamientos	53
10 Instrumentos financieros	54
11 Inversiones en empresas del grupo, asociadas y otras participaciones	58
12 Operaciones y saldos con partes vinculadas	69
13 Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	74
14 Inversiones financieras a corto plazo	75
15 Deudas financieras	75
16 Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	83
17 Existencias	84
18 Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	84
19 Patrimonio neto	85
20 Periodificaciones	87
21 Provisiones	88
22 Administraciones Públicas y Situación fiscal	92
23 Ingresos y gastos	97
24 Otra información	101
25 Honorarios de Auditoría	102
26 Avaluos, Compromisos y otras garantías	102
27 Compromisos medioambientales	103
28 Contingencias	104
29 Hechos posteriores al cierre	106

BALANCE A 31 DE DICIEMBRE DE 2020*(Expresado en miles de euros)*

ACTIVO	Nota	2020	2019
ACTIVO NO CORRIENTE			
Inmovilizado intangible	6	119.958	110.687
Activo intangible, acuerdo de concesión		8.771	9.386
Aplicaciones informáticas		38.388	42.164
Otro inmovilizado intangible		3.428	1.897
Inmovilizado en curso		69.371	57.240
Inmovilizado material	7	12.119.625	12.417.714
Terrenos y construcciones		10.100.383	10.339.219
Instalaciones técnicas y maquinaria		363.131	382.899
Otras instalaciones, utillaje y mobiliario		1.109.806	1.205.127
Otro inmovilizado material		3.879	3.834
Inmovilizado en curso		542.426	486.635
Inversiones inmobiliarias	8	139.176	140.928
Terrenos y construcciones		139.051	140.797
Otras instalaciones		125	131
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo		535.032	516.638
Instrumentos de patrimonio	11	165.032	176.638
Créditos a empresas	10-12	370.000	340.000
Inversiones financieras a largo plazo	10-11	92.907	80.840
Instrumentos de patrimonio		-	180
Otros activos financieros		92.907	80.660
Deudas comerciales no corrientes		5.255	4.363
Derecho de crédito a largo plazo		5.255	4.363
Activos por impuesto diferido		116.091	103.975
Periodificaciones a largo plazo	20	18.720	-
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE		13.146.764	13.375.145
ACTIVO CORRIENTE			
Existencias	17	5.899	6.148
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar		822.411	461.709
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	10-13	731.757	444.496
Clientes, empresas del grupo, y asociadas	10-12-13	1.323	1.083
Deudores varios	10-13	7.826	7.735
Personal	10-13	635	769
Activo por impuesto corriente	22	8.931	-
Otros créditos con las Administraciones Públicas	13-22	71.939	7.626
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo	10-12	282	30.282
Créditos a empresas	12	-	30.212
Otros activos financieros		282	70
Inversiones financieras a corto plazo	10-14	1.534	1.610
Créditos a empresas		17	172
Otros activos financieros	10-11	1.517	1.438
Periodificaciones a corto plazo	20	28.803	5.509
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	18	1.141.265	149.375
TOTAL ACTIVO CORRIENTE		2.000.194	654.633
TOTAL ACTIVO		15.146.958	14.029.778

Las Notas 1 a 29 de la memoria adjunta son parte integrante de estas cuentas anuales.

BALANCE A 31 DE DICIEMBRE DE 2020*(Expresado en miles de euros)*

<u>PATRIMONIO NETO Y PASIVO</u>	Nota	2020	2019
PATRIMONIO NETO			
Fondos propios	19	6.371.604	6.376.945
Capital	19a	1.500.000	1.500.000
Prima de emisión	19b	1.100.868	1.100.868
Reserva de capitalización	19b	159.877	133.714
Reserva Legal	19b	300.000	300.000
Otras Reservas	19b	3.316.149	1.921.037
Resultado del ejercicio	3	(5.290)	1.421.326
Ajustes por cambios de valor	19c	(96.359)	(94.333)
Operaciones de cobertura		(96.359)	(94.333)
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	7-19d	345.466	373.002
TOTAL PATRIMONIO NETO		6.620.711	6.655.614
PASIVO NO CORRIENTE			
Provisiones a largo plazo	21	75.470	84.193
Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal		9.671	9.541
Actuaciones medioambientales		57.834	61.637
Otras provisiones		7.965	13.015
Fianzas recibidas a largo plazo	10	137.341	144.750
Deudas a largo plazo	10	2.778.088	353.412
Deudas con entidades de crédito		2.673.731	250.000
Acreedor por arrendamiento financiero		7.332	9.036
Derivados		96.834	94.115
Otros pasivos financieros		191	261
Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo	10-11-12-15	4.159.882	4.705.603
Periodificaciones a largo plazo	20	8.843	9.378
Pasivos por impuesto diferido	22	120.532	129.710
TOTAL PASIVO NO CORRIENTE		7.280.156	5.427.046
PASIVO CORRIENTE			
Provisiones a corto plazo	21	45.985	84.303
Deudas a corto plazo	10	372.378	867.508
Obligaciones y otros valores negociables		55.000	159.000
Deudas con entidades de crédito		53.370	391.040
Acreedor por arrendamiento financiero		1.682	1.673
Derivados		31.645	31.662
Otros pasivos financieros		230.681	284.133
Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	10-11-12-15	561.798	648.898
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar		246.557	308.158
Proveedores, empresas del grupo y asociadas	10-12-16	19.841	24.141
Acreedores varios	10-16	116.627	164.933
Personal	10-16	37.220	30.373
Otras deudas con las Administraciones Públicas	16-22	22.496	32.010
Anticipos de clientes	10-16	50.373	56.701
Periodificaciones a corto plazo	20	19.373	38.251
TOTAL PASIVO CORRIENTE		1.246.091	1.947.118
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO		15.146.958	14.029.778

Las Notas 1 a 29 de la memoria adjunta son parte integrante de estas cuentas anuales.

**CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS
CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2020**

(Expresada en miles de euros)

<u>OPERACIONES CONTINUADAS</u>	<u>Nota</u>	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Importe neto de la cifra de negocios	23b	2.042.183	4.159.546
Trabajos realizados por la empresa para su activo	7	5.177	5.099
Aprovisionamientos	23a	(153.830)	(170.205)
Consumo de materias primas y otras materias consumibles		(930)	(1.220)
Trabajos realizados por otras empresas		(152.900)	(168.985)
Otros ingresos de explotación		10.809	12.107
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente		10.161	10.991
Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio		648	1.116
Gastos de personal	23c	(412.799)	(402.881)
Sueldos, salarios y asimilados		(295.454)	(290.749)
Cargas sociales		(119.784)	(115.419)
Provisiones		2.439	3.287
Otros gastos de explotación		(661.676)	(957.755)
Servicios exteriores	23d	(495.151)	(794.290)
Tributos	23e	(153.986)	(149.517)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	13	(11.807)	(13.024)
Otros gastos de gestión corriente		(732)	(924)
Amortización del inmovilizado	6-7-8	(721.370)	(716.985)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	19d	36.746	39.655
Excesos de provisiones	23g	10.465	4.701
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado		(61.994)	(21.106)
Deterioros y pérdidas	6,7,8	1.117	-
Resultados por enajenaciones y otras	6-7	(5.051)	(9.339)
Otros resultados	5.a.i	(58.060)	(11.767)
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN		93.711	1.952.176
Ingresos financieros	23f	5.335	4.808
De valores negociables y otros instrumentos financieros			
- De empresas del grupo y asociadas		3.762	1.472
- De terceros		947	2.850
Activación de gastos financieros	6-7	626	486
Gastos financieros	23f	(94.903)	(96.265)
- Por deudas con empresas del grupo y asociadas	15-19c	(69.835)	(76.621)
- Por deudas con terceros		(25.019)	(19.506)
- Por actualización de provisiones	21	(49)	(138)
Diferencias de cambio	23f	(1)	(41)
Deterioro y resultado de enajenaciones de instrumentos financieros	11-23f	(16.150)	-
RESULTADO FINANCIERO	23f	(105.719)	(91.498)
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS		(12.008)	1.860.678
Impuesto sobre beneficios	22	6.718	(439.352)
RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS		(5.290)	1.421.326
RESULTADO DEL EJERCICIO		(5.290)	1.421.326

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO
CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2020
 (Expresado en miles de euros)

A) Estado de ingresos y gastos reconocidos

	Nota	2020	2019
Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias		(5.290)	1.421.326
Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto			
Por coberturas de flujos de efectivo	19c	(34.561)	(70.192)
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	19d	31	6.179
Por ganancias y pérdidas actuariales		(50)	(5)
Efecto impositivo		8.646	16.004
Total ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto		(25.934)	(48.014)
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias			
Por coberturas de flujos de efectivo	19c	31.859	33.699
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	19d	(36.746)	(39.655)
Efecto impositivo		1.222	1.489
Total transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias		(3.665)	(4.467)
TOTAL DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS		(34.889)	1.368.845

AENA S.M.E., S.A.

**ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO
CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2020**

(Expresado en miles de euros)

B) Estado total de cambios en el patrimonio neto

	Capital escriturado (Nota 19.a)	Prima de emisión (Nota 19.b)	Resultado del ejercicio (Nota 3)	Reserva de capitalización (Nota 19.b)	Reserva Legal (Nota 19.b)	Otras reservas (Nota 19.b)	Ajustes por cambio de valor (Nota 19.c)	Subvenciones, donaciones y legados recibidos (Nota 19.d)	TOTAL
Saldo a 1 de enero de 2019	1.500.000	1.100.868	1.301.182	113.626	300.000	1.679.486	(66.963)	398.109	6.326.308
Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	1.421.326	-	-	(4)	(27.370)	(25.107)	1.368.845
Otras operaciones con socios y propietarios	-	-	-	-	-	(39)	-	-	(39)
Distribución de dividendos	-	-	-	-	-	(1.039.500)	-	-	(1.039.500)
Distribución resultado ejercicio anterior	-	-	(1.301.182)	20.088	-	1.281.094	-	-	-
Saldo al 31 de diciembre de 2019	1.500.000	1.100.868	1.421.326	133.714	300.000	1.921.037	(94.333)	373.002	6.655.614
Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	(5.290)	-	-	(37)	(2.026)	(27.536)	(34.889)
Otras operaciones con socios y propietarios	-	-	-	-	-	(14)	-	-	(14)
Distribución resultado ejercicio anterior	-	-	(1.421.326)	26.163	-	1.395.163	-	-	-
Saldo al 31 de diciembre de 2020	1.500.000	1.100.868	(5.290)	159.877	300.000	3.316.149	(96.359)	345.466	6.620.711

Las Notas 1 a 29 de la memoria adjunta son parte integrante de estas cuentas anuales

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO
CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2020
(Expresado en miles de euros)

	Nota	2020	2019
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN (I)		164.227	2.050.176
Resultado del ejercicio antes de impuestos		(12.008)	1.860.678
Ajustes del resultado		815.575	834.894
Amortización del inmovilizado	6,7,8	721.370	716.985
Correcciones valorativas por deterioro de créditos comerciales	13	11.807	13.024
Imputación de subvenciones	19d	(36.746)	(39.655)
Deterioro de participaciones en empresas del grupo	11.1	16.192	-
Deterioro de inmovilizado	6, 7	(1.117)	-
Resultados por bajas y enajenaciones del inmovilizado		5.050	9.339
Resultados por bajas y enajenaciones de instrumentos financieros		(42)	-
Ingresos financieros	23f	(5.335)	(4.808)
Gastos financieros y diferencias de cambio	23f	63.045	62.607
Gastos financieros liquidación de derivados financieros	23f, 15	31.859	33.699
Variación de provisiones		10.589	44.681
Otros		(1.097)	(978)
Cambios en el capital corriente		(543.139)	(132.541)
Existencias		249	493
Deudores y otras cuentas a cobrar		(382.467)	(61.410)
Otros activos corrientes		(23.498)	412
Acreedores y otras cuentas a pagar		(104.457)	(16.987)
Otros pasivos corrientes		(31.435)	(53.892)
Otros activos y pasivos no corrientes		(1.531)	(1.157)
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación		(96.201)	(512.855)
Pagos de intereses		(80.408)	(84.899)
Cobros de intereses		4.423	1.590
(Pagos)/cobros por impuesto de beneficios		(20.216)	(429.197)
Otros pagos / (cobros)		-	(349)
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN (II)		(506.440)	(868.239)
Pagos por inversiones		(508.918)	(900.735)
Empresas del grupo y asociadas		(4.586)	(401.915)
Inmovilizado intangible		(30.903)	(31.440)
Inmovilizado material		(458.850)	(451.259)
Inversiones inmobiliarias		(76)	(7.660)
Otros activos financieros		(14.503)	(8.461)
Cobros por desinversiones		2.478	32.496
Empresas del grupo y asociadas		-	30.000
Inmovilizado material		-	347
Otros activos financieros		2.478	2.149
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN (III)		1.334.103	(1.500.006)
Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio		192	6.453
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	19d	192	6.453
Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero		1.333.911	(466.959)
Emisión:			
- Obligaciones y valores similares	15c	-	159.000
- Deudas con entidades de crédito	15b	2.825.630	641.000
- Otras		14.021	60.117
Devolución y amortización de:			
- Obligaciones y valores similares	15c	(104.000)	-
- Deudas con entidades de crédito	15b	(741.000)	(650.000)
- Deudas con empresas del grupo y asociadas	15a	(633.619)	(633.744)
-Otras deudas		(27.121)	(43.332)
Pagos por dividendos y remuneraciones de otros instrumentos	19	-	(1.039.500)
Dividendos		-	(1.039.500)
AUMENTO/DISMINUCIÓN NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES		991.890	(318.069)
EFECTIVO Y OTROS ACTIVOS LÍQUIDOS EQUIVALENTES AL COMIENZO DEL PERIODO		149.375	467.444
EFECTIVO Y OTROS ACTIVOS LÍQUIDOS EQUIVALENTES AL FINAL DEL PERIODO		1.141.265	149.375

1. Actividad

AENA S.M.E., S.A. (en adelante, la “Sociedad” o “AENA”), se creó en virtud del artículo 7 del Real Decreto-ley 13/2010 de 3 de diciembre por el que se habilitó al Consejo de Ministros para constituir la Sociedad. La autorización para la constitución efectiva tuvo lugar el 25 de febrero de 2011 en el acuerdo del Consejo de Ministros de dicha fecha en el que se autoriza la constitución de la Sociedad mercantil estatal Aena Aeropuertos, S.A. de acuerdo con lo previsto en el artículo 166 de la Ley 33/2003 de 3 de noviembre del Patrimonio de las Administraciones Públicas (LPAP).

Con fecha 5 de julio de 2014, en virtud del artículo 18 del Real Decreto-ley 8/2014 (ratificado posteriormente por la Ley 18/2014), se cambia la denominación de Aena Aeropuertos, S.A. a AENA, S.A. y la entidad pública empresarial “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea” pasa a denominarse ENAIRE (“Sociedad dominante última” o “matriz”).

Como consecuencia de lo dispuesto en la Ley 40/2015 de 1 de octubre de Régimen Jurídico del Sector Público, en la Junta General de Accionistas de 25 de abril de 2017 se modifica la denominación social de la Sociedad a “Aena S.M.E., S.A.”.

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

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

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

El objeto social podrá realizarse por la Sociedad directamente o mediante la creación de sociedades mercantiles y, concretamente, la gestión individualizada de aeropuertos podrá realizarse a través de sociedades filiales o por concesión de servicios.

Adicionalmente, en la citada Ley 18/2014 se establece la integridad de la red de aeropuertos en cuanto que su pervivencia asegura la movilidad de los ciudadanos y la cohesión económica, social y territorial, en términos de accesibilidad, suficiencia, idoneidad, sostenibilidad y continuidad. Se establece el marco al que quedan sujetos los servicios aeroportuarios básicos y las características y condiciones que dicha red debe ostentar para garantizar los objetivos de interés general. Así, se prohíbe el cierre o la enajenación, total o parcial, de cualquiera de las instalaciones o infraestructuras aeroportuarias necesarias para mantener la prestación de servicios aeroportuarios, salvo autorización del Consejo de Ministros o del Ministerio de Fomento, que solo podrá concederse si no afecta a los objetivos de interés general que debe garantizar dicha red y siempre que no comprometa su sostenibilidad; la ausencia de dicha autorización se anuda a la sanción de nulidad de pleno derecho, todo ello como garantía del mantenimiento íntegro de la red aeroportuaria estatal; se definen las tarifas aeroportuarias y sus elementos esenciales, los servicios aeroportuarios básicos y el marco para determinar los estándares mínimos de calidad, capacidad y condiciones de prestación de los servicios e inversiones requeridas para su cumplimiento, así como las condiciones para la recuperación de los costes derivados de la provisión de estos servicios aeroportuarios básicos (ver Nota 4p).

La constitución de la Sociedad se realizó mediante la emisión de 61 acciones de 1.000 euros de valor nominal, suscritas y desembolsadas íntegramente por la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" que era su accionista único en aquel momento. La entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea conservará, en todo caso, la mayoría del capital social de la Sociedad en los términos previstos por el artículo 7.1 segundo párrafo del Real Decreto-ley 13/2010 de 3 de diciembre, pudiendo enajenar el resto de conformidad con lo establecido en la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, de Patrimonio de las Administraciones Públicas.

La inscripción en el Registro Mercantil de la constitución de la Sociedad se realizó a partir del Acuerdo del Consejo de Administración de fecha 23 de mayo de 2011 de la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea", en el que se aprobó la aportación a la Sociedad de la actividad (totalidad de bienes, derechos, deudas y obligaciones afectos al desarrollo de las actividades aeroportuarias, comerciales y a otros servicios estatales vinculados a la gestión aeroportuaria, incluidos los servicios de tránsito aéreo de aeródromo (en adelante, la "Actividad"), y su valoración. La valoración de la actividad aportada se aprueba en dicho Consejo de acuerdo con el informe de valoración realizado, que resulta en un importe de 2.600.807.000 euros. Dicha valoración se realizó tomando como referencia el valor neto patrimonial al 31 de mayo de 2011 de la rama de actividad aportada conforme a las normas contables en vigor y en concreto el Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007 de 16 de noviembre, modificado posteriormente por el Real Decreto 1159/2010 de 17 de septiembre, y cumplió con las exigencias del artículo 114 de la LPAP.

Posteriormente, por medio del Acuerdo de Consejo de Ministros de fecha 3 de junio de 2011, se aprueba la realización, para dar contenido a la actividad de la Sociedad y de acuerdo con el artículo 9 del Real Decreto-ley 13/2010 de 3 de diciembre, de la ampliación de capital de la Sociedad. Dicha ampliación de capital se realiza mediante la aportación de capital no dineraria de la rama de actividad traspasada.

Por lo anterior, todos los activos y pasivos incorporados en la aportación no dineraria lo fueron a su valor neto contable, excepto los activos correspondientes a las inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, multigrupo y asociadas, que se incorporaron a su valor del consolidado del Grupo Aena al 8 de junio de 2011, fecha efectiva de la operación. Así mismo, de acuerdo con la norma de valoración 4a y 4b, los activos correspondientes al inmovilizado se mostraron por su valor neto contable en el momento de la operación, tal y como se desglosa en las notas de inmovilizado intangible e inmovilizado material.

El inmovilizado material aportado corresponde a los derechos de cualquier naturaleza que correspondían a la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" sobre los terrenos, construcciones y equipamiento de los aeropuertos gestionados o utilizados por la Actividad. Igualmente comprende los derechos de uso que correspondían a la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" sobre determinados terrenos situados en aeropuertos, aeródromos militares y bases aéreas. Los derechos aportados se refieren a los siguientes aeropuertos, aeródromos y bases aéreas:

- Aeropuertos de uso propio: La Coruña, Alicante, Almería, Asturias, Barcelona, Bilbao, Burgos, Córdoba, El Hierro, Fuerteventura, Girona, Granada, Huesca Pirineos, Ibiza, Jerez de la Frontera, La Gomera, La Palma, Logroño, Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Melilla, Menorca, Palma de Mallorca-Son Bonet, Pamplona, Reus, Sabadell, San Sebastián, Santander, Sevilla, Tenerife Sur, Valencia, Vigo y Vitoria.
- Parte civil de los aeropuertos de uso conjunto con el Ministerio de Defensa: Gran Canaria-Gando, Lanzarote, Tenerife Norte, Madrid-Cuatro Vientos, Málaga, Palma de Mallorca-Son Sant Joan, Santiago y Zaragoza.
- Bases aéreas y aeródromos militares abiertos al uso civil: Talavera La Real (Badajoz), Matacán (Salamanca), San Javier (Murcia), Villanubla (Valladolid), Los Llanos (Albacete), y Aeródromo Militar de León.
- Helipuertos: Helipuerto de Ceuta y de Algeciras.

La tutela funcional de la Sociedad corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, así como la propuesta de nombramiento de un tercio de los miembros del Consejo de Administración AENA S.M.E., S.A., se constituye como beneficiaria de las expropiaciones vinculadas con las infraestructuras atribuidas a su gestión.

El domicilio de AENA S.M.E., S.A. está ubicado en Madrid (España), calle Peonías, 12, tras el cambio del mismo adoptado por su Consejo de Administración con fecha 30 de octubre de 2019.

Por otra parte, en Consejo de Ministros de 11 de julio de 2014, se autorizó a la entidad pública empresarial ENAIRE a iniciar los trámites para el proceso de venta del capital social de AENA, S.A. y a enajenar hasta un 49 % de su capital.

AENA S.M.E., S.A.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Dicho proceso culminó con la salida a Bolsa de AENA S.M.E., S.A. Las acciones de AENA S.M.E., S.A. están admitidas a cotización en las cuatro bolsas españolas, y cotizan en el mercado continuo desde el día 11 de febrero de 2015. Inició su cotización en la Bolsa de Madrid tras dicha Oferta Pública de Venta por el 49 % de su capital, con un precio de salida de 58 euros por acción. Posteriormente, en junio de 2015, Aena entró a formar parte del Ibex 35, indicador que incluye a las 35 principales empresas españolas cotizadas en Bolsa.

La Sociedad es cabecera de un grupo de sociedades dependientes y, de acuerdo con la legislación vigente, está obligada a formular separadamente cuentas consolidadas. Las cuentas anuales consolidadas del Grupo Aena ("Grupo"), del ejercicio 2020 han sido formuladas por el Consejo de Administración el día 23 de febrero de 2021 y serán depositadas en el Registro Mercantil de Madrid. Dichas cuentas anuales consolidadas del Grupo se han preparado de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea (NIIF-UE, en adelante las "NIIF") y las interpretaciones CINIIF en vigor al 31 de diciembre de 2020, así como con la legislación mercantil aplicable a las entidades que preparan información financiera conforme a las NIIF.

2. Bases de presentación

a) Marco normativo de información financiera aplicable a la Sociedad

Estas cuentas anuales han sido preparadas de acuerdo con el marco normativo de información financiera aplicable a la Sociedad, que es el establecido en:

- Código de Comercio y la restante legislación mercantil.
- Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007, sus adaptaciones, las modificaciones incorporadas en el Real Decreto 1159/2010, de 17 de septiembre, el RD 602/2016, de 17 de diciembre, y la Orden EHA/733/2010 de 25 de marzo sobre aspectos contables de empresas públicas que operan en determinadas circunstancias.
- Las normas de obligado cumplimiento aprobadas por el Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas en desarrollo del Plan General de Contabilidad y sus normas complementarias.
- Orden EHA/3362/2010, de 23 de diciembre, por la que se aprueban las normas de adaptación del Plan General de Contabilidad a las empresas concesionarias de infraestructuras públicas.
- El resto de la normativa contable española que resulta de aplicación.

b) Imagen fiel

Las cuentas anuales adjuntas han sido obtenidas de los registros contables de la Sociedad y se presentan de acuerdo con el marco normativo de información financiera que le resulta de aplicación y, en particular, con los principios y criterios contables en él contenidos, de forma que muestran la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera, de los resultados y de los flujos de efectivo de la Sociedad habidos durante el ejercicio. Estas cuentas anuales, que han sido formuladas por el Consejo de Administración de fecha 23 de febrero de 2021, se someterán a la aprobación de la Junta General de Accionistas, estimándose que serán aprobadas sin modificación alguna.

c) Principios contables aplicados

Estas cuentas anuales se han presentado teniendo en consideración la totalidad de los principios y normas contables de aplicación obligatoria que tienen un efecto significativo en dichas cuentas anuales. No existe ningún principio contable que, siendo obligatorio, haya dejado de aplicarse.

d) Moneda funcional y moneda de presentación

Las cuentas anuales se presentan en miles de euros, salvo indicación en contrario, redondeadas al millar más cercano, que es la moneda funcional y de presentación de la Sociedad. El uso de cifras redondeadas puede conducir en algún caso a una diferencia de redondeo insignificante en los totales o las variaciones.

e) Aspectos críticos de la valoración y estimación de la incertidumbre

En la elaboración de las cuentas anuales adjuntas se han utilizado estimaciones realizadas por los administradores de la Sociedad para valorar algunos de los activos, pasivos, ingresos, gastos y compromisos que figuran registrados en ellas.

Básicamente estas estimaciones se refieren a:

- La evaluación de posibles pérdidas por deterioro de determinados activos (Nota 4a).
- Reconocimiento de ingresos (Nota 4p).
- La vida útil de los activos materiales, intangibles e inversiones inmobiliarias (Notas 4a, 4b y 4c).
- Determinación del impuesto corriente y diferido (Nota 22).
- Recuperabilidad del activo por impuesto diferido (Nota 22).
- Evaluación de litigios, provisiones, compromisos, activos y pasivos contingentes al cierre (Notas 4j y 4k).
- El valor de mercado de determinados instrumentos financieros (Nota 4f).

Algunas de estas políticas contables requieren la aplicación de juicio significativo por parte de la dirección para la selección de las asunciones adecuadas para determinar estas estimaciones. Estas asunciones y estimaciones se basan en su experiencia histórica, el asesoramiento de consultores expertos, provisiones y otras circunstancias y expectativas al cierre del ejercicio. La evaluación de la dirección se considera en relación con la situación económica global de la industria donde opera la Sociedad, teniendo en cuenta el desarrollo futuro del negocio. Por su naturaleza, estos juicios están sujetos a un grado inherente de incertidumbre y, por tanto, los resultados reales podrían diferir materialmente de las estimaciones y asunciones utilizadas, obligando a la modificación de las estimaciones realizadas, en especial, teniendo en cuenta las dificultades añadidas consecuencia de los impactos derivados de la crisis sanitaria provocada por la pandemia del COVID-19. En tal caso, el efecto en cuentas anuales de las modificaciones que, en su caso, se derivasen de los ajustes a efectuar durante los próximos ejercicios se registraría de forma prospectiva.

No obstante, a la fecha de preparación de las presentes Cuentas anuales no se esperan cambios relevantes en las estimaciones, por lo que no existen perspectivas de ajuste significativo a los valores en los activos y pasivos reconocidos a 31 de diciembre de 2020 y 31 de diciembre de 2019.

Tal como se ha mencionado, la preparación de las cuentas anuales requiere la realización de juicios en el proceso de aplicación de las políticas contables de la Sociedad. En este sentido, en el ejercicio 2020, entre los juicios más importantes al aplicar las políticas contables de la Sociedad se encuentran los siguientes:

✦ *Incertidumbre relacionada con la evolución de la pandemia provocada por el COVID-19.*

La actividad de la Sociedad se ha visto drásticamente afectada por esta crisis de origen sanitario. La expansión de la pandemia en todo el mundo y especialmente en Europa en los últimos meses de 2020, ha obligado a establecer nuevas restricciones a la movilidad que han exacerbado la caída de la actividad del transporte aéreo. Los principales organismos aeronáuticos internacionales (OACI, IATA y ACI) confirman que el derrumbe del volumen de pasajeros global en el sector no tiene precedentes históricos. En el medio-largo plazo, estos organismos estiman que Europa no recuperará los niveles de actividad de 2019 hasta algún momento del amplio periodo comprendido entre 2024-2027.

Entre los últimos avances en la lucha contra esta pandemia, a la fecha de formulación de las presentes cuentas anuales, caben destacar la mayor eficacia de las medidas tomadas para controlar la expansión del virus basadas en un mayor conocimiento de las circunstancias en las que éste se transmite, la mejora en los tratamientos terapéuticos para combatir esta enfermedad y, especialmente, el comienzo de las campañas de vacunación en varios países.

No obstante lo anterior, en las actuales circunstancias no se observan signos de recuperación en el tráfico a corto plazo, por lo que no es posible anticipar en qué momento se iniciará la recuperación.

En el escenario actual, los administradores de la Sociedad consideran que si bien existe una fuerte incertidumbre sobre las consecuencias de este excepcional proceso que podrían tener un impacto más o menos significativo en la situación financiero/patrimonial del Grupo, en ningún caso se pondrá en riesgo la aplicación del principio de empresa en funcionamiento dada su solvencia financiera y demás condiciones de las que parte, así como las medidas que se han adoptado con objeto de realizar un fuerte ajuste operativo y económico, descritas en la nota 5, y las que aún podrían adoptarse en un futuro en el caso de que las circunstancias lo requieran.

f) Comparación de la información

En cumplimiento con la normativa vigente, se presentan a efectos comparativos, además de las cifras del ejercicio terminado a 31 de diciembre de 2020, las correspondientes al ejercicio terminado a 31 de diciembre de 2019.

g) Agrupación de partidas

Determinadas partidas del balance, de la cuenta de pérdidas y ganancias, del estado de cambios en el patrimonio neto y del estado de flujos de efectivo se presentan de forma agrupada para facilitar su comprensión, si bien, en la medida en que sea significativa, se ha incluido la información desagregada obligatoria en las correspondientes notas de la memoria.

3. Distribución / aplicación del resultado

La aplicación de las pérdidas del ejercicio 2020 propuesta por el Consejo de Administración a la Junta General de Accionistas, es la siguiente:

	Miles de Euros
Base de reparto:	
Pérdidas del ejercicio	<u>(5.290)</u>
Aplicación:	
Resultados negativos de ejercicios anteriores	<u>(5.290)</u>

Tal y como se indica en la Nota 5.a.i, al amparo del Real Decreto-ley 8/2020, de 17 de marzo, de medidas urgentes extraordinarias para hacer frente al impacto económico y social del Covid-19, el Consejo de Administración de la sociedad dominante AENA S.M.E., S.A., en su reunión celebrada el 24 de marzo de 2020, acordó desconvocar la Junta General Ordinaria de Accionistas cuya celebración estaba prevista para los días 31 de marzo de 2020 y 1 de abril de 2020, en primera y segunda convocatoria, respectivamente, dejando en suspenso la propuesta de aplicación de resultados del ejercicio 2019 de AENA bajo Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007, e incluida en las cuentas anuales formuladas el 25 de febrero de 2020.

El Consejo de Administración de AENA S.M.E., S.A., en su reunión del pasado 30 de junio de 2020, acordó sustituir la propuesta de aplicación de resultados del ejercicio 2019, aprobada el 29 de octubre de 2020, incluida en las cuentas anuales formuladas el 25 de febrero de 2020, por la siguiente:

	Miles de Euros
Base de reparto:	
Beneficios del ejercicio	<u>1.421.326</u>
Distribución:	
Reserva de Capitalización (Ley 27/2014)	26.163
Reserva Voluntaria	<u>1.395.163</u>

La modificación de la propuesta de aplicación de resultados del ejercicio 2019 fue aprobada por la Junta General de Accionistas celebrada el 29 de octubre de 2020. Su objetivo ha sido el de fortalecer la solvencia de la Sociedad en las actuales circunstancias que no permiten evaluar el impacto futuro de la crisis sanitaria del COVID-19 en la economía de los mercados en los que la Sociedad opera. Por este motivo, los acuerdos tomados por el Consejo de Administración van dirigidos a salvaguardar al máximo la liquidez de la Sociedad, y en este sentido, no minoran el patrimonio neto de la Sociedad en mayor medida que la que se hubiese producido de haberse aprobado la propuesta de aplicación de resultados sustituida.

Asimismo, el Consejo de Administración propuso en 2019 a la Junta General de Accionistas una reclasificación de reservas voluntarias a reserva de capitalización, por un importe de 4.299 miles de euros, como consecuencia del criterio de la Agencia Estatal de Administración Tributaria (AEAT) sobre la forma de computar el incremento de fondos propios a efectos de aplicar la reducción por reserva de capitalización en el Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2018, una vez consultada esta posibilidad con la AEAT en el marco del Código de Buenas Prácticas Tributarias.

Las reservas de la Sociedad designadas como de libre distribución, así como el beneficio del ejercicio, están sujetas, no obstante, a limitación para su distribución únicamente, si el valor del patrimonio neto no es, o a consecuencia del reparto, no resulta inferior al capital social.

4. Normas de registro y valoración

Las principales normas de registro y valoración utilizadas en la elaboración de las cuentas anuales de la Sociedad, de acuerdo con lo establecido por el Plan General de Contabilidad, han sido las siguientes:

a) Inmovilizado intangible

Los elementos de inmovilizado intangible figuran contabilizados en el activo del balance a su precio de adquisición, coste de producción o valor venal de adscripción corregido por la amortización y las pérdidas por deterioro que hayan experimentado.

Los “Gastos de desarrollo” están individualizados por proyectos, y su activación se realiza en función de estudios que soportan su viabilidad y rentabilidad económica y que se revisan anualmente durante el periodo de desarrollo del proyecto. En caso de que varien las circunstancias que permitieron capitalizar un proyecto, el coste acumulado se imputa a resultados.

En el epígrafe “Aplicaciones informáticas” la Sociedad recoge los importes satisfechos en relación con la adquisición y desarrollo de programas informáticos. Los costes de mantenimiento de las aplicaciones informáticas se registran en la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en que se incurren.

Como “Otro inmovilizado intangible” la Sociedad activa principalmente los planes directores de los aeropuertos y los estudios asociados a los mismos, que se amortizan en un periodo de 8 años.

Los planes directores son recursos controlados por la Sociedad de los que se derivan derechos legales, dado que son requeridos por ley y son aprobados por el Ministerio de Fomento.

★ Acuerdo de concesión, activo regulado

El plan sectorial de empresas concesionarias de infraestructuras públicas, regula el tratamiento de los acuerdos de contratos de concesión de servicios, definiendo estos como aquellos en cuya virtud la entidad concedente encomienda a una empresa concesionaria la construcción, incluido la mejora, y explotación de infraestructuras que están destinadas a la prestación de servicios públicos de naturaleza económica durante el periodo de tiempo previsto en el acuerdo, obteniendo a cambio el derecho a percibir una retribución.

Todo acuerdo de concesión deberá cumplir los siguientes requisitos:

- La entidad concedente controla o regula qué servicios públicos debe prestar la empresa concesionaria con la infraestructura, a quién debe prestarlos y a qué precio; y
- La entidad concedente controla cualquier participación residual significativa en la infraestructura al final del plazo del acuerdo.

En estos acuerdos de concesión el concesionario actúa en calidad de proveedor de servicios, concretamente por un lado servicios de construcción o mejora de la infraestructura, y, por otro, servicios de explotación y mantenimiento durante el periodo del acuerdo. La contraprestación recibida por la empresa concesionaria en relación al servicio de construcción o mejora de la infraestructura se contabiliza por el valor razonable de dicho servicio, pudiendo registrarse contablemente como:

- *Inmovilizado intangible*: en aquellos casos en que se recibe el derecho a cargar un precio a los usuarios por el uso del servicio público, y éste no es incondicional sino que depende de que los usuarios efectivamente usen el servicio, la contraprestación del servicio de construcción o mejora se registra como un activo intangible dentro de la partida de “Acuerdo de concesión, activo regulado” en el epígrafe “Inmovilizado intangible” en aplicación del modelo del activo intangible, en que el riesgo de demanda es asumido por el concesionario. En el caso de la Sociedad, el inmovilizado intangible incluye la inversión realizada en las instalaciones que la Sociedad ha recibido y que, una vez finalizada la construcción, explota en régimen de concesión administrativa.

- *Activo financiero*: en aquellos casos en que se recibe el derecho incondicional a recibir de la entidad concedente (o por cuenta de éste) efectivo u otro activo financiero, y la entidad concedente tenga poca o ninguna capacidad de evitar el pago, la contraprestación del servicio de construcción o mejora se registra como un activo financiero dentro de la partida "Acuerdo de concesión, derecho de cobro" en aplicación del modelo financiero, en que el concesionario no asume el riesgo de demanda (cobra incluso en ausencia de uso de la infraestructura ya que la Entidad concedente garantiza el pago a la Concesionaria de un importe fijo o determinable o del déficit si lo hubiere).

El derecho de acceso a la infraestructura con la finalidad de prestar el servicio de explotación que la entidad concedente otorgue a la empresa concesionaria, se contabilizará por esta última como un inmovilizado intangible, de acuerdo con la norma de registro y valoración 5ª "Inmovilizado intangible" del Plan General de Contabilidad.

Si no existe contraprestación, la contrapartida se reconocerá de acuerdo con lo dispuesto en la norma de registro y valoración 18ª "Subvenciones, donaciones y legados" del Plan General de Contabilidad.

Si existiendo contraprestación, ésta fuese sustancialmente menor que el valor razonable del citado derecho, la diferencia se tratará de acuerdo con lo previsto en el párrafo anterior.

En todo caso, se entenderá que existe contraprestación y que ésta se corresponde con el valor razonable del citado derecho, siempre y cuando la cesión de la infraestructura esté incluida dentro de las condiciones de una licitación en la que la Sociedad concesionaria se comprometa a realizar una inversión o entregar otro tipo de contraprestación y a cambio obtenga el derecho a explotar o bien solo la infraestructura preexistente o bien la citada infraestructura junto a la nueva infraestructura construida.

Los costes posteriores incurridos en el inmovilizado intangible, se registran como gasto, salvo que aumenten los beneficios económicos futuros esperados de los activos.

La Sociedad evalúa para cada inmovilizado intangible adquirido si la vida útil es finita o indefinida. A estos efectos se entiende que un inmovilizado intangible tiene vida útil indefinida cuando no existe un límite previsible al periodo durante el cual va a generar entrada de flujos netos de efectivo.

La Sociedad no tiene activos intangibles de vida útil indefinida.

Respecto a los elementos de activo intangible con vida finita, la amortización se calcula según el método lineal en función de la vida útil de los distintos bienes utilizando los siguientes porcentajes:

	<u>Años</u>
Desarrollo	4
Aplicaciones informáticas	6
Otro inmovilizado intangible	4 - 8

A estos efectos se entiende por importe amortizable el coste de adquisición menos, en caso de ser aplicable, su valor residual.

La Sociedad revisa el valor residual, la vida útil y el método de amortización de los inmovilizados intangibles al cierre de cada ejercicio. Las modificaciones en los criterios inicialmente establecidos se reconocen como un cambio de estimación.

📌 Deterioro de valor de activos intangibles y materiales

Los activos que tienen una vida útil indefinida o los activos intangibles que no están en condiciones de poderse utilizar no están sujetos a amortización y se someten anualmente a pruebas para pérdidas por deterioro de valor. El inmovilizado material y los activos intangibles que están sujetos a amortización se someten a revisiones para pérdidas por deterioro siempre que algún suceso o cambio en las circunstancias indique que el importe en libros puede no ser recuperable. Se reconoce una pérdida por deterioro del valor por el importe en libros del activo que excede su importe recuperable. El importe recuperable se determina como el mayor importe entre el valor razonable menos los costes de venta y el valor en uso.

AENA S.M.E., S.A.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

AENA S.M.E., S.A. considera que todos sus activos son generadores de flujos de efectivo. A efectos de evaluar las pérdidas por deterioro del valor, los activos se agrupan al nivel más bajo para el que hay flujos de efectivo identificables por separado (unidades generadoras de efectivo).

A lo largo de la existencia de la Sociedad, la determinación de las unidades generadoras de efectivo se ha visto influenciada por la regulación aplicable en cada periodo y por los mecanismos de establecimiento de las prestaciones patrimoniales asociadas a los activos incluidos en dichas unidades generadoras de efectivo.

A partir del ejercicio 2011, la normativa aplicable a las prestaciones patrimoniales es la Ley 1/2011 que regula la determinación de las prestaciones patrimoniales asociadas a los activos afectos a la actividad aeroportuaria, estableciendo un criterio de caja única (*single till*) de recuperación de los activos, considerando en el cálculo de las prestaciones patrimoniales exclusivamente las inversiones y costes de la red de aeropuertos en su conjunto, incluyendo a las actividades comerciales de dentro de las terminales aeroportuarias, aunque excluyendo a los aparcamientos y otros servicios de fuera de terminal.

Este marco regulatorio inicial fue modificado en el *RD Ley 20/2012, de 13 de julio, de medidas para garantizar la estabilidad presupuestaria y de fomento de la competitividad*, en cuyo Título VI se modifica la fórmula de actualización de las prestaciones públicas patrimoniales percibidas por AENA, con el objeto de que los ingresos, gastos e inversiones derivados de servicios comerciales y actividades no estrictamente aeronáuticas no se incluyan a efectos de la determinación de las tarifas aeroportuarias. En este Real Decreto se establece como cambio sustancial la desvinculación progresiva de las actividades relacionadas con los precios privados derivados de las áreas terminales, ya que a partir del 2014 se aplica un coeficiente corrector que permite desvincular los ingresos comerciales de la determinación de las prestaciones públicas patrimoniales (2014: 80 %, 2015: 60 %, 2016: 40 %, 2017: 20 % y 2019: 0 %. Por tanto, a partir de 2018, se aplicó un sistema de caja doble (*dual till*) íntegramente.

Hasta el ejercicio 2015, la dirección de la Sociedad había identificado las unidades generadoras de efectivo en los activos individuales que componen el segmento de servicios fuera de terminal (que se componía principalmente de cada uno de los activos inmobiliarios y de los aparcamientos considerados en su conjunto), en las inversiones financieras y en la red de aeropuertos para el segmento de Aeropuertos (que se compone de la infraestructura afecta a la actividad aeronáutica y de los espacios comerciales incluidos en ella).

El establecimiento del "*dual till* progresivo" con el *RD Ley 20/2012, de 13 de julio, de medidas para garantizar la estabilidad presupuestaria y de fomento de la competitividad*, y la Ley 18/ 2014 mencionada anteriormente (ver Nota 1), rompe la conexión de las actividades comerciales de dentro de terminal con la fijación de las tarifas aeroportuarias, en particular a partir de 2016 en que la mayor parte (60%) de los costes e ingresos comerciales de dichas actividades no se incorpora en el cálculo de las tarifas aeroportuarias. En consecuencia, el juicio de valor que fundamentaba que el conjunto de aeropuertos incluyendo las áreas comerciales suponían una única unidad generadora de efectivo, por la interrelación de los flujos de efectivo de ambas actividades, a partir de 2016 debía ser objeto de reconsideración. Esta novedad legislativa no afecta a la consideración como unidades generadoras de efectivo independientes de las inversiones financieras en sociedades dependientes y asociadas, que siguen considerándose como tales.

En el análisis realizado al efecto, se llega a la conclusión de que la actividad comercial de dentro de terminal debe continuar formando parte de la unidad generadora de efectivo de la red de aeropuertos, junto a la actividad aeronáutica, dada, entre otras razones, la alta interdependencia de los ingresos existente entre ambas actividades y la existencia de un solo activo que comparten ambas actividades debido a la imposibilidad legal de disponer, vender o escindir los activos aeroportuarios; por otra parte, por las mismas razones, también se concluye que la actividad correspondiente a la "red de aparcamientos", hasta el ejercicio 2015 incluida en la unidad generadora de efectivo y el segmento de "Servicios fuera de terminal", en virtud de su no inclusión en el *single till*, debía pasar, a partir del ejercicio 2016, a formar parte de la unidad generadora de efectivo y el segmento de la "red de aeropuertos", dentro del subsegmento de "Comercial". Como consecuencia, a partir de 2016, el segmento y la unidad generadora de efectivo de "Servicios fuera de terminal" pasa a denominarse "Servicios inmobiliarios", al estar constituido, exclusivamente, por cada uno de los activos inmobiliarios.

En relación con el cálculo del valor recuperable, el procedimiento implantado por la dirección de la Sociedad para la realización de las pruebas de deterioro a nivel de las unidades generadoras de efectivo, cuando proceda, es el siguiente:

- Tradicionalmente, la Dirección prepara anualmente un plan de negocio abarcando generalmente un espacio temporal de cuatro años, incluido el ejercicio en curso, sin embargo, considerando el entorno de incertidumbre existente consecuencia del COVID-19, se ha considerado más adecuado ampliar el periodo de proyección hasta 2027, año en el que se considera que, en todo caso, el tráfico aéreo estará plenamente normalizado.

Adicionalmente, y considerando que el cambiante entorno actual dificulta enormemente e impone claras limitaciones a la capacidad de realizar estimaciones respecto a las consecuencias que esta crisis puede tener en el negocio, se ha realizado una evaluación meticulosa de los escenarios previsibles, y se ha considerado, además del escenario anteriormente explicado, un escenario más pesimista en el que la recuperación del tráfico se produciría en torno a 2028. Los principales componentes del plan de negocio, que es la base del test de deterioro, son los siguientes:

- Proyecciones de resultados.
- Proyecciones de inversiones y capital circulante.

En dichas proyecciones se tienen en cuenta las proyecciones financieras incluidas en el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA), para el período 2017-2021 (ver Nota 5). Otras variables que influyen en el cálculo del valor recuperable son:

- Tipo de descuento a aplicar, entendiéndose éste como la media ponderada del coste de capital, siendo las principales variables que influyen en su cálculo, el coste de los pasivos y los riesgos específicos de los activos.
- Tasa de crecimiento de los flujos de caja empleada para extrapolar las proyecciones de flujos de efectivo más allá del período cubierto por los presupuestos o previsiones.

Los planes de negocio son preparados en función de las mejores estimaciones disponibles.

En el caso de que se deba reconocer una pérdida por deterioro la Sociedad reduce, en proporción a su valor contable, los activos de la unidad generadora de efectivo, hasta el valor recuperable de la misma. El deterioro se registra con cargo a la cuenta de pérdidas y ganancias.

La posible reversión de pérdidas por deterioro de valor de activos no financieros que sufren una pérdida por deterioro se revisa en todas las fechas a las que se presenta información financiera. Cuando una pérdida por deterioro de valor revierta posteriormente, el importe en libros de la unidad generadora de efectivo se incrementa con el límite del valor contable que tendrían en ese momento los activos de la unidad de no haberse reconocido el deterioro. Dicha reversión se clasifica en la misma línea donde se clasificó originalmente la pérdida por deterioro.

b) Inmovilizado material

Los elementos de inmovilizado material se encuentran valorados por el coste de adquisición, coste de producción o valor de la aportación no dineraria corregido por la amortización acumulada y por las pérdidas por deterioro que haya experimentado, si las hubiera, conforme al criterio mencionado en la nota anterior.

Las adiciones posteriores se valoran a su precio de adquisición que incluye todos los costes necesarios hasta poner el activo en condiciones de funcionamiento.

La Sociedad activa como mayor valor del inmovilizado, la estimación inicial de los costes de rehabilitación del lugar sobre el que se asienta, cuando constituyan obligaciones en las que incurre la Sociedad como consecuencia de utilizar el elemento.

Los intereses y otras cargas financieras incurridos directamente atribuibles a la adquisición o construcción de activos en los distintos aeropuertos, que necesariamente precisan de un período de al menos 12 meses para estar en condiciones de explotación, se consideran como mayor coste de los mismos. La capitalización de intereses se realiza a través de la partida "Ingresos financieros-Activación de gastos financieros" de la cuenta de pérdidas y ganancias.

Las sustituciones o renovaciones de elementos completos que aumentan la vida útil del bien, o su capacidad económica, se contabilizan como mayor importe del inmovilizado material, con el consiguiente retiro contable de los elementos sustituidos o renovados.

Los gastos periódicos de mantenimiento, conservación y reparación, se imputan a resultados, siguiendo el principio del devengo, como coste del ejercicio en que se incurren.

La Sociedad amortiza su inmovilizado material una vez que está en condiciones de uso siguiendo el método lineal, distribuyendo el valor contable de los activos entre los años de vida útil estimada, salvo en el caso de los terrenos que se consideran activos de vida útil indefinida y no se amortizan. La vida útil de los distintos bienes es la siguiente:

	<u>Años</u>
Construcciones	12-51
Instalaciones técnicas	4 -22
Maquinaria	5 - 20
Otras instalaciones	6 -12
Mobiliario	4 -13
Otro inmovilizado	5- 7

Los inmovilizados correspondientes a los aeropuertos se amortizan siguiendo el método lineal en función de su vida útil, siendo los años de vida útil los que se especifican a continuación:

	<u>Años</u>
Terminales de pasajeros y mercancías	32-40
Obra civil aeroportuaria	25-44
Equipamiento de terminales	4-22
Transporte de pasajeros entre terminales	15-50
Equipamiento obra civil aeroportuaria	15

c) Inversiones inmobiliarias

Las inversiones inmobiliarias comprenden terrenos, edificios, otras construcciones y espacios fuera de las terminales aeroportuarias en propiedad, que se mantienen para la obtención de rentas a largo plazo y no están ocupados por la Sociedad. Los elementos incluidos en este epígrafe se presentan valorados por su coste de adquisición menos su correspondiente amortización acumulada y las pérdidas por deterioro que hayan experimentado.

La Sociedad reconoce y valora las inversiones inmobiliarias siguiendo los criterios establecidos para el inmovilizado material.

Para el cálculo de la amortización de las inversiones inmobiliarias se utiliza el método lineal en función de los años de vida útil estimada para los mismos.

	<u>Años</u>
Edificios y naves	32-51
Instalaciones técnicas	15

d) Existencias

Las existencias incluyen los repuestos y materiales diversos existentes en los almacenes centrales y en el depósito de apoyo logístico, y se valoran inicialmente al precio de adquisición (precio promedio ponderado). Los descuentos comerciales, las rebajas obtenidas, otras partidas similares y los intereses incorporados al nominal de los débitos se deducen en la determinación del precio de adquisición. El coste de adquisición se determina en función del precio histórico para los elementos identificados en los expedientes de compra. Posteriormente, si el coste de reposición de las existencias es inferior al precio de adquisición, se efectúan las correspondientes correcciones valorativas. Si las circunstancias que causaron la corrección del valor de las existencias dejan de existir, el importe de la corrección es objeto de reversión.

★ Derechos de emisión de gases de efecto invernadero

Los derechos de emisión de gases de efecto invernadero recibidos gratuitamente conforme a los correspondientes planes de asignación se han registrado en el epígrafe de "Existencias" del balance de situación adjunto, tal y como se establece en la disposición adicional primera del RD 602/2016, de 2 de diciembre. Su valoración se realiza al precio de mercado vigente en el inicio del período para el cual se conceden, registrando como contrapartida una subvención, dentro del epígrafe "Subvenciones, donaciones y legados recibidos" del Patrimonio Neto. La imputación a resultados se realiza en función del consumo efectivo de los derechos de emisión. Siguiendo la última disposición vigente, los derechos de emisión de gases de efecto invernadero adquiridos a terceros se registran en existencias valorándose inicialmente al precio de adquisición, y evaluándose al cierre del ejercicio si el valor de mercado está por debajo del valor contable de los mismos con el fin de determinar si existe evidencia de deterioro. En su caso, se determina si esos derechos van a ser utilizados en el proceso productivo o destinados a la venta, en cuyo caso, se dotarían las oportunas correcciones valorativas. Dichas correcciones se anularán en la medida en que desaparezcan las causas que motivaron la corrección del valor de los derechos de emisión.

El gasto derivado del consumo de derechos por la emisión de gastos de efecto invernadero se registra en el epígrafe “Otros gastos de explotación” de la cuenta de pérdidas y ganancias, en función de su devengo que se produce a medida que se van emitiendo los gases de efecto invernadero. Como contrapartida se registra una provisión para riesgos y gastos la cual se mantendrá hasta el momento en que la Sociedad haga efectiva la entrega al Registro Nacional de Derechos de Emisión (RENADE).

En la Nota 17 de la presente memoria se incluye información detallada acerca de los derechos de emisión recibidos y consumidos en el ejercicio actual.

e) Arrendamientos

➤ Arrendamiento financiero

Los arrendamientos se clasifican como arrendamientos financieros siempre que las condiciones de los mismos transfieran al arrendatario sustancialmente los riesgos y derechos inherentes a la propiedad del activo objeto del contrato. Los demás arrendamientos se clasifican como arrendamientos operativos.

En el momento inicial, se registra un activo de acuerdo con su naturaleza, según se trate de un elemento del inmovilizado material o del intangible, y un pasivo financiero por el mismo importe, que será el menor entre el valor razonable del activo arrendado y el valor actual al inicio del arrendamiento de los pagos mínimos acordados, entre los que se incluye el pago por la opción de compra cuando no existan dudas razonables sobre su ejercicio y cualquier importe que haya garantizado, directa o indirectamente, y se excluyen las cuotas de carácter contingente, el coste de los servicios y los impuestos repercutibles por el arrendador. La carga financiera total se distribuye a lo largo del plazo de arrendamiento y se imputa a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en que se devenga, aplicando el método del tipo de interés efectivo. Las cuotas contingentes son gasto del ejercicio en que se incurre en ellas. Las correspondientes obligaciones por arrendamiento, netas de cargas financieras, se incluyen en “Acreedores por arrendamiento financiero”.

El arrendatario aplicará a los activos que tenga que reconocer en el balance como consecuencia del arrendamiento los criterios de amortización, deterioro y baja que les correspondan según su naturaleza.

➤ Arrendamiento operativo

Los ingresos y gastos correspondientes a los acuerdos de arrendamiento operativo se registran en la cuenta de pérdidas y ganancias en el ejercicio en que se devengan. Cualquier cobro o pago que pudiera realizarse al contratar un arrendamiento operativo, se trata como un cobro o pago anticipado que se imputa a resultados a lo largo del periodo del arrendamiento.

Con fecha 19 de febrero de 2021, el ICAC ha dado respuesta a una consulta sobre el tratamiento contable que ha de darse a las reducciones de rentas acordadas en un contrato de arrendamiento de local de negocio por causa de las medidas extraordinarias adoptadas por el Gobierno para hacer frente a los efectos de la crisis sanitaria del COVID-19.

De acuerdo a dicha consulta, en el contexto excepcional producido por la COVID-19, cuando el arrendatario y el arrendador hayan llegado a un acuerdo para reducir las rentas, cabría optar por considerar que el hecho económico desencadenante de la disminución en el precio de la cesión del derecho de uso no guarda relación con los ejercicios posteriores, sino con la situación económica actual, circunstancia que llevaría a no calificar dicho pacto como un incentivo al arrendamiento sino como un ajuste temporal de la renta a la situación económica sobrevenida y otorgarle, en consecuencia, el tratamiento previsto para las rentas contingentes.

Como consecuencia de ello, el ICAC ha planteado una opción de política contable para el tratamiento de las modificaciones de arrendamiento desde el punto de vista del arrendador y arrendatario.

En aquellas circunstancias en las que las partes hayan estado negociando durante el ejercicio 2020, pero el acuerdo de modificación no se firma hasta el año 2021 y éste afecta a las rentas del ejercicio 2020 y 2021, el impacto no se debe reconocer hasta que se firma el acuerdo y no cabría realizar ninguna retrocesión del mismo.

En ejercicio de la opción indicada, Aena S.M.E., S.A. ha optado por considerar a dichos acuerdos de modificación como de incentivos al arrendamiento. Por lo tanto, las concesiones otorgadas que se deriven directamente de la situación adversa ocasionada por el COVID-19, con carácter general y salvo mejor evidencia, se tratan como un cambio de estimación y en consecuencia de forma prospectiva, ajustando en la fecha de concesión y a través de un sistema de reparto lineal, los incentivos (exenciones, descuentos, etc.) a lo largo de los periodos restantes del contrato.

f) Instrumentos financieros

f.1) Activos financieros

Los activos financieros que posee la Sociedad se clasifican en las siguientes categorías:

1. Préstamos y partidas a cobrar: son activos financieros no derivados con cobros fijos o determinables que no cotizan en un mercado activo. Se incluyen en activos corrientes, excepto para vencimientos superiores a 12 meses desde de la fecha del balance que se clasifican como activos no corrientes. Los préstamos y partidas a cobrar se incluyen en “Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar” en el balance.

Estos activos financieros se valoran inicialmente por su valor razonable, incluidos los costes de transacción que les sean directamente imputables, y posteriormente a coste amortizado. No obstante lo anterior, los créditos por operaciones comerciales con vencimiento no superior a un año se valoran, tanto en el momento de reconocimiento inicial como posteriormente, por su valor nominal siempre que el efecto de no actualizar los flujos no sea significativo.

Al menos al cierre del ejercicio, se efectúan las correcciones valorativas necesarias por deterioro de valor si existe evidencia objetiva de que no se cobrarán todos los importes que se adeudan.

El importe de la pérdida por deterioro del valor es la diferencia entre el valor en libros del activo y el valor actual de los flujos de efectivo futuros estimados, descontados al tipo de interés efectivo en el momento de reconocimiento inicial. Las correcciones de valor, así como en su caso su reversión, se reconocen en la cuenta de pérdidas y ganancias.

2. Activos financieros mantenidos para negociar: son aquellos adquiridos con el objetivo de enajenarlos a corto plazo o aquellos que forman parte de una cartera de la que existen evidencias de actuaciones recientes con dicho objetivo. Esta categoría incluye también los derivados financieros que no sean contratos de garantías financieras (por ejemplo, avales) ni han sido designados como instrumentos de cobertura. A 31 de diciembre de 2020 y 2019 no se han registrado activos de esta categoría.
3. Inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, asociadas y multigrupo: se consideran empresas del grupo aquellas vinculadas con la Sociedad por una relación de control, directa o indirectamente a través de dependientes, y empresas asociadas aquellas sobre las cuales la Sociedad ejerce una influencia significativa, directa o indirectamente a través de dependientes. Adicionalmente, dentro de la categoría de multigrupo se incluye a aquellas Sociedades sobre las que, en virtud de un acuerdo, se ejerce un control conjunto con uno o más socios. Las inversiones fueron reconocidas al valor del consolidado efectuado en la fecha de la aportación no dineraria.

Si existiese evidencia objetiva de que el valor en libros no es recuperable, se efectuarán las oportunas correcciones valorativas por las diferencias entre su valor en libros y el importe recuperable, entendiéndose éste como el mayor importe entre su valor razonable menos los costes de ventas y el valor en uso.

En este sentido, el valor en uso se calcula en función de la participación de la Sociedad en el valor actual de los flujos de efectivo estimados de las actividades ordinarias y de la enajenación final o de los flujos estimados que se espera recibir del reparto de dividendos y de la enajenación final de la inversión.

No obstante, y en determinados casos, salvo mejor evidencia del importe recuperable de la inversión, en la estimación del deterioro de esta clase de activos se toma en consideración el patrimonio neto de la sociedad participada, ajustado, en su caso, a los principios y normas contables generalmente aceptados en la normativa española que resultan de aplicación, corregido por las plusvalías tácitas netas existentes en la fecha de la valoración. Si la sociedad participada forma un subgrupo de sociedades, se tiene en cuenta el patrimonio neto que se desprende de las cuentas anuales consolidadas, en la medida en que éstas se formulen y, en caso contrario, el patrimonio neto de las cuentas anuales individuales.

La corrección de valor y, en su caso, su reversión se registra en la cuenta de pérdidas y ganancias en el ejercicio en que se producen.

La corrección valorativa por deterioro de valor de la inversión se limita al valor de la misma, excepto en aquellos casos en los que se hubieran asumido por parte de la Sociedad obligaciones contractuales, legales o implícitas, o bien haya

efectuado pagos en nombre de las sociedades. En este último caso, se reconoce una provisión de acuerdo con los criterios expuestos en el apartado j (provisiones).

4. **Activos financieros disponibles para la venta:** en esta categoría se incluyen los valores representativos de deuda e instrumentos de patrimonio que no se clasifican en ninguna de las categorías anteriores. Se incluyen en activos no corrientes a menos que la dirección pretenda enajenar la inversión en los 12 meses siguientes a la fecha del balance. Se valoran por su valor razonable, registrando los cambios que se produzcan directamente en el patrimonio neto hasta que el activo se enajene o deteriore, momento en que las pérdidas y ganancias acumuladas en el patrimonio neto se imputan a la cuenta de pérdidas y ganancias, siempre que sea posible determinar el mencionado valor razonable. En caso contrario, se registran por su coste menos pérdidas por deterioro del valor. En el caso de los activos financieros disponibles para la venta, se efectúan correcciones valorativas si existe evidencia objetiva de que su valor se ha deteriorado como resultado de una reducción o retraso en los flujos de efectivo estimados futuros en el caso de instrumentos de deuda adquiridos o por la falta de recuperabilidad del valor en libros del activo en el caso de inversiones en instrumentos de patrimonio. La corrección valorativa es la diferencia entre su coste o coste amortizado menos, en su caso, cualquier corrección valorativa previamente reconocida en la cuenta de pérdidas y ganancias y el valor razonable en el momento en que se efectúe la valoración. En el caso de los instrumentos de patrimonio que se valoran por su coste por no poder determinarse su valor razonable, la corrección de valor se determina del mismo modo que para las inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, multigrado y asociadas.

Si existe evidencia objetiva de deterioro, la Sociedad reconoce en la cuenta de pérdidas y ganancias las pérdidas acumuladas reconocidas previamente en el patrimonio neto por disminución del valor razonable.

Las pérdidas por deterioro del valor reconocidas en la cuenta de pérdidas y ganancias por instrumentos de patrimonio no se revierten a través de la cuenta de pérdidas y ganancias. Los valores razonables de las inversiones que cotizan se basan en precios de compra corrientes. Si el mercado para un activo financiero no es activo (y para los títulos que no cotizan), la Sociedad establece el valor razonable empleando técnicas de valoración que incluyen el uso de transacciones recientes entre partes interesadas y debidamente informadas, referencias a otros instrumentos sustancialmente iguales, métodos de descuento de flujos de efectivo futuros estimados y modelos de fijación de precios de opciones haciendo un uso máximo de datos observables del mercado y confiando lo menos posible en consideraciones subjetivas de la Sociedad. Los activos financieros se dan de baja en el balance cuando se traspasan sustancialmente todos los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad del activo. En el caso concreto de cuentas a cobrar se entiende que este hecho se produce en general si se han transmitido los riesgos de insolvencia y de mora. Los activos que se designan como partidas cubiertas están sujetos a los requerimientos de valoración de la contabilidad de cobertura.

f.2) Pasivos financieros

Esta categoría incluye débitos por operaciones comerciales y débitos por operaciones no comerciales. Estos recursos ajenos se clasifican como pasivos corrientes, a menos que la Sociedad tenga un derecho incondicional a diferir su liquidación durante al menos 12 meses después de la fecha del balance.

Estas deudas se reconocen inicialmente a su valor razonable ajustado por los costes de transacción directamente imputables, registrándose posteriormente por su coste amortizado.

No obstante lo anterior, los débitos por operaciones comerciales con vencimiento no superior a un año y que no tienen un tipo de interés contractual se valoran, tanto en el momento inicial como posteriormente, por su valor nominal cuando el efecto de no actualizar los flujos de efectivo no es significativo.

La Sociedad da de baja un pasivo financiero cuando la obligación se ha extinguido.

Cuando se produce un intercambio de instrumentos de deuda con un prestamista, siempre que éstos tengan condiciones sustancialmente diferentes, se registra la baja del pasivo financiero original y se reconoce el nuevo pasivo financiero que surge. De la misma forma se registra una modificación sustancial de las condiciones actuales de un pasivo financiero.

La diferencia entre el valor en libros del pasivo financiero, o de la parte del mismo que se haya dado de baja, y la contraprestación pagada, incluidos los costes de transacción atribuibles, y en la que se recoge asimismo cualquier activo cedido diferente del efectivo o pasivo asumido, se reconoce en la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en que tenga lugar.

Cuando se produce un intercambio de instrumentos de deuda que no tengan condiciones sustancialmente diferentes, el

pasivo financiero original no se da de baja del balance, registrando el importe de las comisiones pagadas como un ajuste de su valor contable. El nuevo coste amortizado del pasivo financiero se determina aplicando el tipo de interés efectivo, que es aquel que iguala el valor en libros del pasivo financiero en la fecha de modificación con los flujos de efectivo a pagar según las nuevas condiciones.

A estos efectos, se considera que las condiciones de los contratos son sustancialmente diferentes cuando el prestamista es el mismo que otorgó el préstamo inicial y el valor actual de los flujos de efectivo del nuevo pasivo financiero, incluyendo las comisiones netas, difiere al menos en un 10 % del valor actual de los flujos de efectivo pendientes de pago del pasivo financiero original, actualizados ambos al tipo de interés efectivo del pasivo original.

f.3) Instrumentos derivados

La Sociedad utiliza instrumentos financieros derivados para cubrir, fundamentalmente, las variaciones de tipos de interés.

La Sociedad documenta las relaciones de cobertura y verifica al cierre de cada ejercicio que la cobertura es eficaz, es decir, que es esperable que los cambios en los flujos de efectivo de la partida cubierta se compensen casi completamente por los del instrumento de cobertura y que, retrospectivamente, los resultados de la cobertura hayan oscilado dentro de un rango de variación del 80 al 125 % respecto del resultado de la partida cubierta.

Los instrumentos financieros derivados calificados, de acuerdo con el párrafo anterior, como de cobertura se registran como activo o pasivo, según su signo, por su valor razonable, más, en su caso, los costes de transacción que son directamente atribuibles a la contratación de los mismos, con contrapartida en la cuenta "Operaciones de cobertura" del patrimonio neto, hasta que tiene lugar su vencimiento, momento en que se imputan en la cuenta de pérdidas y ganancias a la vez que el elemento cubierto.

No obstante, los costes de transacción, se reconocen posteriormente en resultados, en la medida en que no forman parte de la variación efectiva de la cobertura.

La parte de cobertura ineficiente es llevada directamente a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio.

La contabilización de coberturas es interrumpida cuando el instrumento de cobertura vence, o es vendido, finalizado o ejercido, o deja de cumplir los criterios para la contabilización de coberturas. En ese momento, cualquier beneficio o pérdida acumulada correspondiente al instrumento de cobertura se transfiere a los resultados del período.

f.4) Confirming

La Sociedad tiene contratadas con diversas entidades financieras operaciones de confirming para la gestión del pago a los proveedores. Los pasivos comerciales cuya liquidación se encuentra gestionada por las entidades financieras se incluyen en el epígrafe "acreedores comerciales y otras cuentas a pagar" del balance hasta el momento en el que se ha producido su liquidación, cancelación o expiración.

En aquellos casos en los que tiene lugar el aplazamiento del plazo de pago de las deudas inicialmente mantenidas con los acreedores comerciales se produce la cancelación de las mismas en el plazo de vencimiento original y se reconoce un pasivo financiero en la partida "Deudas con entidades de crédito" del balance.

g) Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

El efectivo y otros activos líquidos equivalentes incluyen el efectivo en caja y los depósitos bancarios a la vista en entidades de crédito. También se incluyen en este concepto otras inversiones a corto plazo de gran liquidez siempre que sean fácilmente convertibles en importes determinados de efectivo y que están sujetas a un riesgo insignificante de cambios de valor. A estos efectos se incluyen las inversiones con vencimientos de menos de tres meses desde la fecha de adquisición.

La Sociedad presenta en el estado de flujos de efectivo los pagos y cobros procedentes de activos y pasivos financieros de rotación elevada por su importe neto. A estos efectos se considera que el periodo de rotación es elevado cuando el plazo entre la fecha de adquisición y la de vencimiento no supere seis meses.

h) Patrimonio neto

El capital social está representado por acciones ordinarias. Los costes de emisión de nuevas acciones u opciones se presentan directamente contra el patrimonio neto, como menores reservas. En el caso de adquisición de acciones propias de la Sociedad, la contraprestación pagada, incluido cualquier coste incremental directamente atribuible, se deduce del patrimonio

neto hasta su cancelación, emisión de nuevo o enajenación. Cuando estas acciones se venden o se vuelven a emitir posteriormente, cualquier importe recibido, neto de cualquier coste incremental de la transacción directamente atribuible, se incluye en el patrimonio neto.

i) Subvenciones, donaciones y legados recibidos

Las subvenciones, donaciones y legados de capital no reintegrables se contabilizan como tales cuando existe un acuerdo individualizado de concesión de la subvención, se hayan cumplido las condiciones establecidas para su concesión y no existan dudas razonables sobre su recepción. La Sociedad aplica, la Orden EHA/733/2010, de 25 de marzo, por la que se aprueban aspectos contables de empresas públicas que operan en determinadas circunstancias. En el caso de subvenciones concedidas para la construcción de un activo cuya ejecución no se haya completado, la subvención se califica como no reintegrable en proporción a la obra ejecutada siempre que no existan dudas razonables de que concluirá la construcción según las condiciones establecidas en el acuerdo de concesión. Con carácter general, se valoran por el valor razonable del importe o del bien concedido y se contabilizan en el patrimonio neto, deducido el efecto fiscal, imputándose a resultados en proporción a la depreciación experimentada por los activos financiados por dichas subvenciones, salvo que se trate de activos no depreciables, en cuyo caso se imputan a resultados del ejercicio en que se produzca la enajenación o la corrección valorativa de los mismos. Las subvenciones oficiales concedidas para compensar costes se reconocen como ingresos sobre una base sistemática, a lo largo de los períodos en los que se extiendan los costes que pretenden equilibrar.

Las subvenciones, donaciones y legados que tengan carácter de reintegrables se registrarán como pasivos hasta que adquieran la condición de no reintegrables o se produzca su reintegro.

Las subvenciones de explotación se abonan a resultados en el momento en que se conceden. Si se conceden para financiar gastos específicos la imputación se realizará a medida que se devenguen los gastos financiados registrándose entre tanto como pasivo o como patrimonio neto en función de su consideración de reintegrables o no.

Tal y como se indica en la nota 4.d, los derechos de emisión de gases de efecto invernadero recibidos de forma gratuita se registran inicialmente como un activo y una subvención dentro del Patrimonio Neto, por el valor de mercado al inicio del ejercicio en que se activan, y se imputan a la cuenta de resultados en la medida en que se consumen tales derechos.

j) Provisiones y contingencias

La Sociedad, en la presentación de las cuentas anuales, diferencia entre:

- **Provisiones:** saldos acreedores que cubren obligaciones actuales derivadas de sucesos pasados, cuya cancelación es probable que origine una salida de recursos, pero que resultan indeterminados en cuanto a su importe y / o momento de cancelación.
- **Pasivos contingentes:** obligaciones posibles surgidas como consecuencia de sucesos pasados, cuya materialización futura está condicionada a que ocurra, o no, uno o más eventos futuros independientes de la voluntad de la Sociedad.

El balance recoge todas las provisiones con respecto a las cuales se estima que la probabilidad de que se tenga que atender la obligación es mayor que de lo contrario. Los pasivos contingentes no se contabilizan, sino que se informa sobre los mismos en la memoria.

Las provisiones se registran por el valor actual de la mejor estimación posible del importe necesario para cancelar o transferir a un tercero la obligación, registrándose los ajustes que surjan por la actualización de la provisión como un gasto financiero conforme se va devengando.

k) Provisiones para compromisos laborales adquiridos

El coste de las obligaciones derivadas de compromisos en materia de personal se reconoce en función de su devengo, según la mejor estimación calculada con los datos disponibles por la Sociedad.

La Sociedad posee el compromiso de satisfacer retribuciones a largo plazo al personal tanto de aportación definida como de prestación definida. En el caso de las retribuciones de aportación definida existirán pasivos por retribuciones cuando, a cierre del ejercicio, figuren contribuciones devengadas no satisfechas. En el caso de las retribuciones de prestación definida el importe a reconocer como provisión corresponde a la diferencia entre el valor actual de las retribuciones comprometidas y el valor razonable de los eventuales activos afectos a los compromisos con los que se liquidarán las obligaciones.

AENA S.M.E., S.A.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Concretamente, el balance adjunto recoge las siguientes provisiones para compromisos laborales adquiridos:

➤ Premios de permanencia

El artículo 138 del I Convenio Colectivo de Grupo de Empresas Aena (entidad pública empresarial Enaire y AENA S.M.E., S.A.) establece unos premios de permanencia por los servicios efectivamente prestados durante un período de 25, 30 o más años. La Sociedad provisiona el valor actual de la mejor estimación posible de las obligaciones comprometidas a futuro, basándose en un cálculo actuarial. Las hipótesis más relevantes tenidas en cuenta para la obtención del cálculo actuarial son las siguientes:

Año	2020	2019
Tipo de interés técnico:	0,15%	0,50%
Crecimiento salarial a largo plazo:	0,90% en 2021 y 2% siguientes	3,85% en 2020 y 2% siguientes
Rentabilidad Fondo Aportación Definida:	-	4,00 %
Tabla de mortalidad:	PER2020_Col_1er.orden	PERM/F 2000 P
Sistema financiero utilizado:	Capitalización Individual	Capitalización Individual
Método de devengo:	Unidad de crédito proyectada	Unidad de crédito proyectada
Edad de jubilación:	65 años	65 años
Tablas de invalidez	OM 1977	OM 1977

➤ Premio de Jubilación Anticipada

El artículo 154 del I Convenio Colectivo de Grupo de Empresas Aena (entidad pública empresarial ENAIRE y AENA S.M.E., S.A.) establece que todo trabajador con edad comprendida entre los 60 y los 64 años que, de conformidad con las disposiciones vigentes, tenga derecho a ello podrá jubilarse de forma voluntaria y anticipada y recibirá una indemnización tal que, sumada a los derechos consolidados en el Plan de Pensiones, en el momento de la extinción de su contrato, sea equivalente a cuatro mensualidades de la base de cálculo y del complemento de antigüedad para cada año que le reste para cumplir los 64, o la parte proporcional correspondiente.

Durante el ejercicio 2004 tuvo lugar la exteriorización de los premios de jubilación anticipada, mediante la contratación el 25 de marzo de 2004 de un seguro de vida con pago único con Mapfre Vida. En la actualidad los compromisos por pensiones se encuentran asegurados a través de las pólizas de Seguro Colectivo de Vida. La Sociedad provisiona el valor actual de la mejor estimación posible de las obligaciones comprometidas a futuro, basándose en un cálculo actuarial.

Las hipótesis más relevantes tenidas en cuenta para la obtención del cálculo actuarial son las siguientes:

Año	2020	2019
Tipo de interés técnico:	0,15%	0,50%
Crecimiento salarial a largo plazo:	0,90% en 2021 y 2% siguientes	3,85% en 2020 y 2% siguientes
Rentabilidad Fondo Aportación Definida:	-	4,00 %
Tabla de mortalidad:	PER2020_Col_1er.orden	PERM/F 2000 P
Sistema financiero utilizado:	Capitalización Individual	Capitalización Individual
Método de devengo:	Unidad de crédito proyectada	Unidad de crédito proyectada
Edad de jubilación:	63 años	63 años

Se observa que el tipo de descuento utilizado en la valoración a 31 de diciembre de 2020 ha sido del 0,15 %, tipo que resulta muy inferior a los utilizados en la valoración correspondiente al ejercicio 2019, que fueron del 0,5% para los premios de permanencia y para los de jubilación anticipada.

Este menor tipo de descuento se debe a las caídas en los tipos de interés que continúan produciéndose a lo largo de 2020. El tipo del 0,15% utilizado en la valoración es el que se deriva de la curva de deuda corporativa de máxima calidad crediticia (AA) para el plazo de 10 años, siendo la duración financiera de los compromisos objeto de valoración de 10,63 años.

La disminución del tipo de descuento implica un incremento del valor actual de la obligación devengada.

I) Indemnizaciones por despidos

De acuerdo con la reglamentación de trabajo vigente, la Sociedad está obligada al pago de indemnizaciones a los empleados con quienes rescinda sus relaciones laborales en determinadas circunstancias.

AENA S.M.E., S.A.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Las indemnizaciones por despidos se pagan a los empleados como consecuencia de la decisión de la Sociedad de rescindir su contrato de trabajo antes de la edad normal de jubilación o cuando el empleado acepta renunciar voluntariamente a cambio de esas prestaciones. La Sociedad reconoce estas prestaciones cuando se ha comprometido de forma demostrable a cesar en su empleo a los trabajadores de acuerdo con un plan formal detallado sin posibilidad de retirada o a proporcionar indemnizaciones por cese como consecuencia de una oferta para animar a una renuncia voluntaria. Las prestaciones que no se van a pagar en los doce meses siguientes a la fecha del balance se descuentan a su valor actual.

m) Retribución variable

La Sociedad reconoce un pasivo y un gasto para retribución variable basándose en los resultados de la evaluación de desempeño anual de los trabajadores. La Sociedad reconoce una provisión cuando está contractualmente obligada o cuando la práctica en el pasado ha creado una obligación implícita.

n) Impuesto sobre beneficios

El gasto o ingreso por el impuesto sobre beneficios comprende la parte relativa al gasto o ingreso por el impuesto corriente y la parte correspondiente al gasto o ingreso por impuesto diferido.

El impuesto corriente es la cantidad que la Sociedad satisface como consecuencia de las liquidaciones fiscales del impuesto sobre el beneficio relativo a un ejercicio.

Las deducciones y otras ventajas fiscales en la cuota del impuesto, excluidas las retenciones y pagos a cuenta, así como las pérdidas fiscales compensables de ejercicios anteriores y aplicadas efectivamente en éste, dan lugar a un menor importe del impuesto corriente.

El gasto o el ingreso por impuesto diferido se corresponden con el reconocimiento y la cancelación de los activos y pasivos por impuesto diferido. Estos incluyen las diferencias temporarias que se identifican como aquellos importes que se prevén pagaderos o recuperables derivados de las diferencias entre los importes en libros de los activos y pasivos y su valor fiscal, así como las bases imposables negativas pendientes de compensación y los créditos por deducciones fiscales no aplicadas fiscalmente. Dichos importes se registran aplicando a la diferencia temporaria o crédito que corresponda el tipo de gravamen al que se espera recuperarlos o liquidarlos.

Se reconocen pasivos por impuestos diferidos, en general, para todas las diferencias temporarias imposables, excepto aquellas derivadas del reconocimiento inicial de fondos de comercio o de otros activos y pasivos en una operación que no afecta ni al resultado fiscal ni al resultado contable y no es una combinación de negocios.

En cambio, los activos por impuestos diferidos solo se reconocen en la medida en que se considere probable que la Sociedad vaya a disponer de ganancias fiscales futuras contra las que poder hacerlos efectivos.

Los activos y pasivos por impuesto diferido se reconocen en balance como activos o pasivos no corrientes, independientemente de la fecha esperada de realización o liquidación.

Los activos y pasivos por impuestos diferidos, originados por operaciones con cargos o abonos directos en cuentas de patrimonio, se contabilizan también con contrapartida en patrimonio neto.

En cada cierre contable se reconsideran los activos por impuestos diferidos registrados, efectuándose las oportunas correcciones a los mismos en la medida en que existan dudas sobre su recuperación futura. Asimismo, en cada cierre se evalúan los activos por impuestos diferidos no registrados en balance y éstos son objeto de reconocimiento en la medida en que pase a ser probable su recuperación con beneficios fiscales futuros.

El 5 de junio de 2015 la Agencia Tributaria comunicó la creación del nuevo Grupo Fiscal 471/15 compuesto por Aena S.M.E., S.A. como sociedad dominante y Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. como sociedad dependiente, pasando, por tanto, a tributar en el Impuesto de Sociedades desde el ejercicio 2015 dentro de dicho grupo fiscal. En el ejercicio 2019, se incluyó en el grupo de consolidación fiscal a la sociedad de nueva creación Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A.

o) Transacciones en moneda extranjera

La moneda funcional de la Sociedad es el euro. Consecuentemente, las operaciones en otras divisas distintas del euro se consideran denominadas en "moneda extranjera" y se registran según los tipos de cambio vigentes en las fechas de las

operaciones.

Las diferencias de cambio de las partidas monetarias en moneda extranjera que surgen tanto al liquidarlas como al convertirlas al tipo de cambio de cierre, se reconocen como norma general en la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio.

p) Ingresos y gastos

Los ingresos ordinarios se valoran por el valor razonable de la contraprestación recibida o a recibir, y representan los importes a cobrar por los bienes vendidos, netos de descuentos, devoluciones y del impuesto sobre el valor añadido. Los ingresos ordinarios se reconocen cuando el ingreso se puede medir con fiabilidad, es probable que la entidad vaya a recibir un beneficio económico futuro y cuando se alcancen determinadas condiciones para cada una de las actividades de la Sociedad. Los ingresos ordinarios se reconocen de la siguiente forma:

- Las ventas de bienes se reconocen cuando la Sociedad haya entregado los productos al cliente, éste los haya aceptado y esté razonablemente asegurada la cobrabilidad de las correspondientes cuentas a cobrar.
- Las ventas de servicios se reconocen en el ejercicio contable en que se prestan los servicios, por referencia a la finalización de la transacción concreta evaluada en función del servicio real proporcionado como un porcentaje del servicio total a proporcionar, cuando los ingresos y los costes del contrato de servicios, así como el grado de avance del mismo, pueden estimarse de forma fiable y es probable que las cuentas a cobrar relacionadas sean recuperables. Cuando uno o más de estos elementos de los contratos de servicios no pueden estimarse de manera fiable, los ingresos por ventas de servicios se reconocen solo hasta el límite de los costes del contrato incurridos que sea probable que se recuperarán.

★ **Prestación de servicios**

La mayoría de los ingresos de la Sociedad provienen de los servicios aeroportuarios prestados, los cuales corresponden principalmente al uso de la infraestructura aeroportuaria por líneas aéreas y pasajeros (incluye prestaciones públicas patrimoniales y precios privados). Asimismo, la Sociedad tiene ingresos comerciales que consisten principalmente en el alquiler del espacio en las terminales aeroportuarias para tiendas, restauración y publicidad, y fuera de la terminal como lo son el alquiler de locales y terrenos, aparcamiento de vehículos y coches de alquiler.

★ **Aeronáuticos (prestaciones públicas patrimoniales):**

La fijación de las tarifas de las prestaciones públicas patrimoniales se realiza de acuerdo con la Ley 1/2011, de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea. Asimismo, en el artículo 68 de la Ley 21/2003 se definen los siguientes conceptos como prestaciones patrimoniales de carácter público:

- Utilización de las pistas de los aeropuertos civiles y de utilización conjunta y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil por las aeronaves y la prestación de los servicios precisos para dicha utilización, distintos de la asistencia en tierra a las aeronaves, pasajeros y mercancías.
- Servicios de tránsito aéreo de aeródromo que facilite el gestor aeroportuario, sin perjuicio de que tales servicios se presten a través de los proveedores de servicios de tránsito aéreo debidamente certificados que hubieren sido contratados por aquel y designados al efecto por el Ministerio de Fomento.
- Servicios de meteorología que facilite el gestor aeroportuario, sin perjuicio de que tales servicios se presten a través de los proveedores de servicios de meteorología debidamente certificados y, además, designados al efecto por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.
- Servicios de inspección y control de pasajeros y equipajes en los recintos aeroportuarios, así como los medios, instalaciones y equipamientos necesarios, para la prestación de los servicios de control y vigilancia en las áreas de movimiento de aeronaves, zonas de libre acceso, zonas de acceso controlado y zonas restringidas de seguridad en todo el recinto aeroportuario ligados a las prestaciones patrimoniales de carácter público.
- Puesta a disposición a los pasajeros de las instalaciones aeroportuarias no accesibles a los visitantes, en terminales, plataformas y pistas necesarias para poder hacer efectivo su contrato de transporte aéreo.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- Servicios que permiten la movilidad general de los pasajeros y la asistencia necesaria a las personas con movilidad reducida (PMRs) para permitirles desplazarse desde un punto de llegada al aeropuerto hasta la aeronave, o desde ésta a un punto de salida, incluyendo el embarque y desembarque.
- Utilización de las zonas de estacionamiento de aeronaves habilitadas al efecto en los aeropuertos.
- Utilización de las instalaciones aeroportuarias para facilitar el servicio de embarque y desembarque de pasajeros a las compañías aéreas a través de pasarelas telescópicas o la simple utilización de una posición de plataforma que impida la utilización de la correspondiente pasarela a otros usuarios.
- Utilización del recinto aeroportuario para el transporte y suministro de combustibles y lubricantes, cualquiera que sea el modo de transporte o suministro.
- Utilización del recinto aeroportuario para la prestación de servicios de asistencia en tierra que no se encuentre gravado por otra contraprestación específica.

El 5 de julio de 2014 se publicó en el Boletín Oficial del Estado el Real Decreto-ley 8/2014, de 4 de julio, que fue posteriormente refrendado por la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia. Esta normativa contempla:

- El régimen de la red de aeropuertos de interés general como servicio de interés económico general, con el objeto de garantizar la movilidad de los ciudadanos y la cohesión económica, social y territorial, para asegurar la accesibilidad, suficiencia e idoneidad de la capacidad de las infraestructuras aeroportuarias, la sostenibilidad económica de la red, así como la continuidad y adecuada prestación de los servicios aeroportuarios básicos. La gestión en red, por otra parte, garantiza la sostenibilidad económica de los aeropuertos integrados en ella al permitir, en condiciones de transparencia, objetividad y no discriminación, el sostenimiento de las infraestructuras deficitarias.
- Se prohíbe el cierre o la enajenación, total o parcial, de cualquiera de las instalaciones o infraestructuras aeroportuarias necesarias para mantener la prestación de servicios aeroportuarios, salvo autorización del Consejo de Ministros o del Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda. (Según corresponda por importe).
- Reglamentariamente se podrá desarrollar el procedimiento mediante el cual se instrumentaría el posible cierre o venta de cualquiera de las instalaciones o infraestructuras aeroportuarias. Dicho desarrollo reglamentario podrá contemplar asimismo las transferencias al Estado por las plusvalías generadas durante el proceso de enajenación.
- Se crea el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) con vigencia quinquenal, el cual determinará el ingreso máximo por pasajero de Aena en el período, las condiciones de calidad de la prestación de los servicios, la capacidad de las instalaciones y las inversiones a realizar.
- En cuanto a los ingresos del gestor aeroportuario ligados a los servicios aeroportuarios básicos, éstos tienen naturaleza de prestaciones patrimoniales públicas. Su regulación respeta la reserva de ley en su creación por Ley 21/2003, de Seguridad Aérea, modificada por Ley 1/2011, y en la determinación de sus elementos esenciales. Los servicios aeroportuarios no esenciales, así como la gestión comercial de las infraestructuras o su explotación urbanística queda sujeta al libre mercado.
- De acuerdo con la Ley 18/2014, corresponde a la Dirección general de Aviación Civil (DGAC) elaborar el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) y elevarlo ante los órganos competentes del Ministerio de Fomento para su posterior aprobación por el Consejo de Ministros.
- Los ingresos del gestor aeroportuario asociados a los servicios aeroportuarios básicos estarán condicionados por el cumplimiento de un ingreso máximo anual por pasajero (IMAP), cuya determinación estará basada en la recuperación de costes eficientes así reconocidos por el regulador junto con las previsiones de tráfico. El ingreso máximo anual por pasajero recogido en el DORA se ajustará anualmente en función de una serie de incentivos o penalizaciones establecidos en función del grado de cumplimiento de los niveles de calidad de servicio, y de unas penalizaciones por el retraso en la ejecución de las inversiones de carácter estratégico. Aena estima haber cumplido durante 2020 con los niveles de calidad exigidos, así como haber ejecutado las inversiones de carácter estratégico planificadas, de modo que no espera que el ingreso máximo anual por pasajero sea penalizado por estos motivos.
- Para el periodo 2015-2025 el incremento máximo de tarifas será cero. Solamente se podrán incrementar las tarifas por encima de este incremento máximo si durante el segundo DORA por causas excepcionales, tales como

inversiones normativas imprevisibles e inaplazables, se incrementase la inversión media anual por encima del aprobado y previo acuerdo del Consejo de Ministros. Para el primer DORA se establece que a su finalización el déficit tarifario acumulado junto con el correspondiente a años anteriores no podrá ser trasladado al siguiente DORA.

Con fecha 27 de enero de 2017, el Consejo de Ministros aprobó el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) para el período 2017-2021. Este documento establece una reducción del 2,2 % anual en el Ingreso Máximo Anual por Pasajero (IMAP) para dicho periodo (véase Nota 5).

En aplicación del Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) para el período 2017-2021, con fecha 1 de marzo de 2018 entró en vigor la reducción, sobre las tarifas en ese momento vigentes, del 2,22 % de las tarifas aeroportuarias, afectando a los meses de enero y febrero de 2019.

Con fecha 1 de marzo de 2019 entraron en vigor las tarifas aeroportuarias de 2019, basadas en la congelación del ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) de 2019 respecto al ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) de 2018.

Con fecha 28 de enero de 2020, el Consejo de Administración aprobó las tarifas correspondientes al año 2020, que entraron en vigor el 1 de marzo de 2020. De acuerdo a los criterios fijados por la CNMC, el IMAAJ que debe aplicarse a las tarifas de 2020 es de 10,27 euros por pasajero, lo que supone una reducción media del -1,44% sobre las tarifas de Aena vigentes en el ejercicio tarifario 2019.

Por otra parte, cabe señalar que el 10 de abril de 2019 fue publicado el Real Decreto 162/2020 de 22 de marzo, que desarrolla el mecanismo de cálculo del índice P de actualización de las tarifas aeroportuarias. El índice P contempla las variaciones anuales del precio de *inputs* fuera del control de operador (personal, servicios de navegación aérea, seguridad, reparaciones, limpieza, atención a personas con movilidad reducida (PMR), servicios intensivos en mano de obra, electricidad, tributos locales etc.), pero que afectan a su actividad, conforme a los principios de eficiencia económica y buena gestión empresarial. El valor del índice P no se concreta en el DORA puesto que su cuantía se determina anualmente durante el proceso de establecimiento de las tarifas aeroportuarias para el siguiente año. El real decreto citado establece el mecanismo de cálculo del índice P mediante una fórmula que depende de unos índices específicos aplicables para la revisión de los costes del gestor aeroportuario y que se definen en su texto, así como el procedimiento para la determinación de su valor anual.

La CNMC es el organismo encargado de aprobar el valor del índice P de acuerdo con la normativa vigente. Con fecha 7 de noviembre de 2019, la CNMC aprobó la Resolución sobre el índice P aplicable a las tarifas aeroportuarias de Aena S.M.E., S.A. en el ejercicio 2020, fijándolo en el 0,8 %.

Con fecha 19 de noviembre de 2020 la CNMC aprobó la Resolución sobre el índice P aplicable a las tarifas aeroportuarias de Aena S.M.E., S.A. en el ejercicio 2021, fijándolo en el 0,72 %.

Tomando este hecho en consideración y con fecha 22 de diciembre de 2020, el Consejo de Administración aprobó las tarifas correspondientes al año 2021, que entrarán en vigor el 1 de marzo de 2021, basadas en la congelación del ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) de 2021 respecto al ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) de 2020, quedando establecido en 10,27 euros por pasajero.

El 12 de febrero de 2021 la CNMC ha emitido su Resolución sobre la supervisión de las tarifas aeroportuarias de Aena en el ejercicio 2021 (Ver Nota 21).

Toda esta nueva normativa regulatoria no ha dado lugar a ningún cambio en la política de reconocimiento de ingresos de la Sociedad, que sigue sujeta a lo explicado al principio de esta Nota. En particular, los ingresos regulados en el período DORA se han reconocido en 2020 de acuerdo al mismo criterio que en anteriores periodos, cuando el servicio es prestado, con base en las tarifas reguladas aprobadas.

📌 Comercial

Los ingresos por alquileres de espacios comerciales localizados dentro de las infraestructuras aeroportuarias se reconocen linealmente, siempre y cuando otro criterio no refleje mejor la sustancia económica de los acuerdos de alquiler estipulados con las contrapartes (ver Nota 2e). La parte contingente de los ingresos por alquileres relacionada con los niveles variables de ingresos generados por los espacios comerciales, se reconoce como ingreso en el periodo en que se devenga. Los ingresos por aparcamientos (que hasta 2015 pertenecían al segmento de “Servicios fuera de terminal” pasan, como consecuencia de lo explicado en la nota 4 a), a formar parte del componente Comercial de la Red de aeropuertos a partir del ejercicio 2016) se reconocen a medida que los servicios son prestados.

En su condición de arrendador, la Sociedad contabiliza la modificación de un arrendamiento operativo como un nuevo arrendamiento desde la fecha efectiva de la modificación, y considera que cualquier pago por arrendamiento ya efectuado o devengado en relación con el arrendamiento original forma parte de los pagos del nuevo arrendamiento.

📌 **Servicios inmobiliarios**

Los ingresos por servicios inmobiliarios corresponden a alquiler de terrenos, almacenes y hangares, y gestión y explotación de los centros de carga. Los ingresos por contratos de arrendamiento se reconocen linealmente sobre la base de los acuerdos de alquiler estipulados con las contrapartes. La parte condicional de los cobros por alquileres, se reconocen como ingreso en el periodo en que se devengan.

q) Intereses y dividendos

Los ingresos por intereses se reconocen usando el método del tipo de interés efectivo. Cuando un préstamo o una cuenta a cobrar sufren pérdida por deterioro del valor, se reduce el importe en libros a su importe recuperable, descontando los flujos futuros de efectivo estimados al tipo de interés efectivo original del instrumento, llevando el descuento como menor ingreso por intereses. Los ingresos por intereses de préstamos que hayan sufrido pérdidas por deterioro del valor se reconocen cuando se cobra el efectivo o sobre la base de recuperación del coste cuando las condiciones están garantizadas.

Los ingresos por dividendos se reconocen cuando se establece el derecho a recibir el pago.

r) Actividades con incidencia en medioambiente

Se considera actividad medioambiental cualquier operación cuyo propósito principal sea prevenir, reducir o reparar el daño sobre el medioambiente.

En este sentido, las inversiones derivadas de actividades medioambientales se valoran a su coste de adquisición y se activan como mayor coste del inmovilizado en el ejercicio en el que se incurren, siguiendo los criterios descritos en el apartado b) de esta misma nota.

Los gastos derivados de la protección y mejora del medioambiente se imputan a resultados en el ejercicio en que se devenguen, con independencia del momento en el que se produzca la corriente monetaria o financiera derivada de ellos.

Las provisiones relativas a responsabilidades probables o ciertas, litigios en curso e indemnizaciones u obligaciones pendientes de cuantía indeterminada de naturaleza medioambiental, no cubiertas por las pólizas de seguros suscritas, se constituyen en el momento del nacimiento de la responsabilidad o de la obligación que determina la indemnización.

s) Transacciones con partes vinculadas

Una parte se considera vinculada a otra cuando una de ellas o un conjunto que actúa en concierto, ejerce o tiene la posibilidad de ejercer directa o indirectamente o en virtud de pactos o acuerdos entre accionistas o partícipes, el control sobre otra o una influencia significativa en la toma de decisiones financieras y de explotación de la otra.

En cualquier caso, se considerarán partes vinculadas las empresas que tengan la consideración de empresa del grupo, asociada o multigrupo.

Como empresa perteneciente al sector público empresarial, Aena está exenta de incluir la información recogida en el apartado de la memoria relativo a las operaciones con partes vinculadas, cuando la otra empresa también esté controlada o influida de forma significativa por la misma Administración Pública, siempre que no existan indicios de una influencia entre ambas, o cuando las transacciones no son significativas en términos de tamaño. Se entenderá que existe dicha influencia, entre otros casos, cuando las operaciones no se realicen en condiciones normales de mercado (salvo que dichas condiciones vengán impuestas por una regulación específica).

La Sociedad realiza todas sus operaciones con vinculadas a valores de mercado. Adicionalmente, los precios de transferencia se encuentran adecuadamente soportados, por lo que los administradores de la Sociedad consideran que no existen riesgos significativos por este aspecto de los que puedan derivarse pasivos de consideración en el futuro.

Con carácter general, las operaciones entre empresas del grupo se contabilizan en el momento inicial por su valor razonable. En su caso, si el precio acordado difiere de su valor razonable, la diferencia se registra atendiendo a la realidad económica de la operación. La valoración posterior se realiza conforme con lo previsto en las correspondientes normas.

AENA S.M.E., S.A.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

No obstante lo anterior, en las operaciones de fusión, escisión o aportación no dineraria de un negocio los elementos constitutivos del negocio adquirido se valoran por el importe que corresponde a los mismos, una vez realizada la operación, en las cuentas anuales consolidadas del grupo o subgrupo.

Cuando no intervenga la empresa dominante, del grupo o subgrupo, y su dependiente, las cuentas anuales a considerar a estos efectos serán las del grupo o subgrupo mayor en el que se integren los elementos patrimoniales cuya Sociedad dominante sea española.

En estos casos la diferencia que se pudiera poner de manifiesto entre el valor neto de los activos y pasivos de la Sociedad adquirida, ajustado por el saldo de las agrupaciones de subvenciones, donaciones y legados recibidos y ajustes por cambios de valor, y cualquier importe del capital y prima de emisión, en su caso, emitido por la Sociedad absorbente se registra en reservas.

t) Combinaciones de negocios

Las operaciones de fusión, escisión y aportación no dineraria de un negocio entre empresas del grupo se registran conforme con lo establecido para las transacciones entre partes vinculadas.

Las operaciones de fusión o escisión distintas de las anteriores y las combinaciones de negocios surgidas de la adquisición de todos los elementos patrimoniales de una empresa o de una parte que constituya uno o más negocios, se registran de acuerdo con el método de adquisición.

En el caso de combinaciones de negocios originadas como consecuencia de la adquisición de acciones o participaciones en el capital de una empresa, la Sociedad reconoce la inversión conforme con lo establecido para las inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, multigrupo y asociadas.

u) Negocios conjuntos

Un negocio conjunto es una actividad económica controlada conjuntamente por dos o más personas físicas o jurídicas. A estos efectos, control conjunto es un acuerdo estatutario o contractual en virtud del cual dos o más partícipes convienen compartir el poder de dirigir las políticas financieras y de explotación sobre una actividad económica con el fin de obtener beneficios económicos, de tal manera que las decisiones estratégicas, tanto financieras como de explotación, relativas a la actividad requieran el consentimiento unánime de todos los partícipes.

Los negocios conjuntos pueden ser:

- Negocios conjuntos que no se manifiestan a través de la constitución de una empresa ni el establecimiento de una estructura financiera independiente de los partícipes, como son las uniones temporales de empresas y las comunidades de bienes, y entre las que se distinguen:
 - Explotaciones controladas de forma conjunta: actividades que implican el uso de activos y otros recursos propiedad de los partícipes.
 - Activos controlados de forma conjunta: activos que son propiedad o están controlados conjuntamente por los partícipes.
- Negocios conjuntos que se manifiestan a través de la constitución de una persona jurídica independiente o empresas controladas de forma conjunta.

✦ Explotaciones y activos controlados conjuntamente (Nota 7.I)

La Sociedad mantiene intereses en activos controlados conjuntamente con el Ministerio de Defensa para la explotación de Bases Aéreas Abiertas al Tráfico Civil (BAATC) a través de un convenio con el Ministerio de Defensa que establece las claves de reparto y los criterios de compensación por la utilización de las BAATC de Villanubla, León, Albacete, Maticán, Talavera y el Aeródromo de Zaragoza de utilización conjunta por aeronaves civiles. Este convenio se fundamenta en la aplicación del Real Decreto 1167/1995, de 7 de julio, sobre el régimen de uso de los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil.

En este sentido, la Sociedad reconoce en las cuentas anuales los activos y los pasivos que se derivan de este convenio como consecuencia de la utilización de las BAATC. Asimismo, en la cuenta de pérdidas y ganancias se reconoce la parte que

corresponde de los ingresos generados y de los gastos incurridos por la explotación de los activos controlados conjuntamente.

5. Gestión de los riesgos operativos y financieros

a) Descripción de los principales riesgos operativos

i. Riesgos derivados de la pandemia de COVID-19

La aparición del COVID-19 en China y su rápida expansión a un gran número de países durante los primeros meses de 2020, motivó que el brote vírico fuera calificado como una pandemia por la Organización Mundial de la Salud desde el pasado 11 de marzo. Las consecuencias de esta crisis sanitaria, así como de las medidas de confinamiento tomadas en gran parte del mundo con objeto de contener la propagación de infecciones causadas por el SARSCoV2, han afectado de forma significativa a la economía global, con un impacto muy negativo en las empresas del sector turístico y del transporte aéreo, como consecuencia de las radicales restricciones a las operaciones aéreas y a la movilidad de las personas durante las etapas de contención de la epidemia.

En este contexto, la Dirección de la Sociedad ha adoptado una serie de medidas que considera necesarias para afrontar las consecuencias, en buena parte impredecibles de esta situación sin precedentes con objeto de cubrir los riesgos más significativos que han sido identificados y que se detallan a continuación.

➤ Riesgo operacional y de negocio

El impacto de la crisis sanitaria en los aeropuertos de la red española se inició a finales del mes de febrero, con la cancelación de los vuelos con los principales países afectados por la pandemia en aquel momento.

El 14 de marzo el Gobierno decretó el Estado de Alarma en España, que limitó la libre circulación de personas, introdujo medidas restrictivas al transporte y suspendió la apertura al público de los locales y establecimientos minoristas, a excepción de, entre otros, los establecimientos de alimentación, bienes de primera necesidad y farmacias.

En cumplimiento de estas medidas, referidas a la apertura de aquellos establecimientos imprescindibles para atender las necesidades esenciales de trabajadores, proveedores y pasajeros en la zona aire de las instalaciones, desde el 15 de marzo únicamente se mantuvieron abiertos algunos servicios de tiendas y restauración en los principales aeropuertos de la red: tiendas de conveniencia, estancos, farmacias, algún punto de restauración y máquinas vending.

El 17 de marzo los países miembros de la Unión Europea anunciaron el cierre generalizado de las fronteras terrestres exteriores y la prohibición de entrada a los ciudadanos de terceros países salvo por circunstancias excepcionales.

La vigencia del Estado de Alarma en España finalizó el 21 de junio, quedando permitida la movilidad sin restricciones dentro de las fronteras nacionales y, el 30 de junio, el Gobierno levantó las restricciones de viaje con los países asociados al espacio Schengen y los Estados miembros de la Unión Europea. Esta medida fue acompañada de la eliminación del período de cuarentena que debían guardar todos los viajeros que llegaban a España desde el extranjero.

El 2 de julio el Gobierno de España modificó los criterios de restricción temporal de viajes no imprescindibles desde terceros países a la Unión Europea y países asociados Schengen, y adoptó la Recomendación del Consejo de la Unión Europea sobre terceros países y categorías de personas exentas de restricciones de viaje, independientemente de su lugar de procedencia.

Siguiendo esta Recomendación, los Estados miembros de la Unión Europea comenzaron a reabrir gradualmente sus fronteras en el mes de julio, tanto a los extranjeros no comunitarios como a los propios ciudadanos de la Unión Europea.

El empeoramiento de la situación epidemiológica y la aparición de rebotes durante los meses de verano, llevó a los gobiernos de los distintos países europeos a endurecer las restricciones a la movilidad desde el mes de agosto. La revisión por la UE de la lista de terceros países para los que deben levantarse las restricciones de viaje, el cierre de los denominados corredores turísticos seguros establecidos entre destinos europeos, la recomendación de países a los que no viajar y el requerimiento de cuarentenas, han afectado negativamente a la evolución del tráfico.

En España, los rebotes y las medidas señaladas han afectado especialmente a la evolución del tráfico con países como Reino Unido y Alemania desde mediados de agosto, truncando la recuperación que se inició en el mes de julio y provocando que el comportamiento del tráfico en el verano de 2020 no haya respondido a lo que hubiera sido la expectativa razonable. En julio, el volumen de pasajeros fue un 23,8 % del correspondiente al mismo mes de 2019, en agosto se recuperó el 30,4 % y en septiembre un muy modesto 20,1 %.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

La llegada del otoño se tradujo en España, al igual que en la mayoría de países europeos y americanos, en una tendencia ascendente en el número de casos, que han hecho necesaria la puesta en marcha de toda una serie de nuevas restricciones a la movilidad, amparadas en una nueva declaración del estado de alarma por Real Decreto 926/2020, de 25 de octubre, por el que se declara el estado de alarma para contener la propagación de infecciones causadas por el SARS-CoV-2.

En la actualidad, la Comisión Europea está coordinando la gestión para la disponibilidad de vacunas para todos los Estados Miembros de la Unión Europea (UE) mediante el "Plan de vacunación frente a COVID-19". En este marco, en el que participa España activamente, se están firmando acuerdos adelantados de adquisición (APA, *Advance Procurement Agreements*) de vacunas con varias compañías farmacéuticas.

No obstante lo anterior, en las actuales circunstancias no se observan signos de repunte del tráfico a corto plazo, por lo que no es posible anticipar en qué momento se iniciará la recuperación.

En los aeropuertos gestionados por la Sociedad, se ha registrado en 2020 un volumen de pasajeros de 75,8 millones (275,2 millones en 2019), que representa una caída interanual del 72,3%.

Como se ha descrito, el descenso de la actividad se hizo patente a finales de marzo y en respuesta al mismo, Aena actuó rápidamente para ajustar la capacidad de sus aeropuertos a las necesidades concretas de la operativa y a las medidas de movilidad adoptadas por el Gobierno de España.

En lo relativo al negocio comercial, desde el 21 de junio se reinició progresivamente la actividad comercial en los aeropuertos de la red y, acompañando a la reapertura, Aena ha puesto en marcha en los aeropuertos de la red diversas medidas encaminadas a facilitar a los pasajeros el paso por las zonas comerciales, tiendas y establecimientos de restauración en condiciones de seguridad, cumpliendo las indicaciones sanitarias dictadas en cada momento por las autoridades. Entre estas medidas, cabe señalar las siguientes:

- Coordinar con los arrendatarios comerciales las aperturas escalonadas adaptadas al movimiento de pasajeros, el aforo máximo y las medidas de distanciamiento social.
- Coordinar las medidas de protección sanitarias para clientes y empleados, y el control del aforo máximo en las tiendas pasantes y en las tradicionales.
- Adaptación de las salas VIP al nuevo entorno operativo. Definición de las salas abiertas, el horario de apertura, el nivel de servicio, su aforo máximo, así como los nuevos *lay-out* para cumplir con la distancia de seguridad.
- Campañas de promoción para reactivar la comercialización de las salas VIP y los aparcamientos.
- En la actividad de alquiler de vehículos, los arrendatarios de esta actividad, en colaboración con Aena, han desarrollado e implementado protocolos de seguridad, limpieza e higiene, orientados al incremento del nivel de servicio asociado a la reactivación del tráfico.

Como consecuencia de la crisis sanitaria ocasionada por la COVID-19 y las medidas adoptadas por los poderes públicos para hacerla frente, Aena S.M.E, S.A. inició negociaciones con los arrendatarios de la actividad comercial para acordar modificaciones en las condiciones contractuales, incluyendo las de las rentas fijas y la renta mínima anual garantizada (RMGA, en adelante).

Estas negociaciones, en las que la Compañía ha formulado distintas propuestas comerciales de acuerdo con la evolución de la actividad y siempre bajo el marco legal existente en cada momento, se han visto afectadas por el continuo deterioro de las expectativas acerca de la recuperación del tráfico aéreo.

Tras la entrada en vigor el 24 de diciembre de 2020 del Real Decreto-ley 35/2020 de medidas urgentes de apoyo al sector turístico, la hostelería y el comercio y en materia tributaria, este proceso de negociación ha culminado el 18 de enero de 2021 con la siguiente propuesta realizada por la Compañía a los operadores comerciales de las actividades de Duty-Free, Tiendas, Restauración, máquinas vending, servicios financieros y publicidad en relación con las RMGA:

- Para el período comprendido entre el 1 de enero de 2020 y el 14 de marzo de 2020 (ambos incluidos) se aplicará la renta conforme a lo previsto en los contratos originales, esto es, una RMGA prorrateado por 74 días.
- Para el período comprendido entre el 15 de marzo de 2020 y el 20 de junio de 2020 (ambos incluidos) no se aplicará RMGA.
- Para el período comprendido entre el 21 de junio de 2020 y el 31 de diciembre de 2020 (ambos incluidos) se aplicará una RMGA resultante de aplicar una reducción de un 50% sobre la RMGA prevista en el contrato, prorrateada en los 194 días de este período. Salvo en publicidad que se aplicará una RMGA por pasajero.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- Para el período comprendido entre el 1 de enero de 2021 y el 8 de septiembre de 2021 (ambos incluidos) se aplicará un porcentaje del 50% de la RMGA prorrateada en los días devengados en este período. Salvo en publicidad que se aplicará una RMGA por pasajero.
- A partir del 9 de septiembre de 2021 (incluido) y hasta la finalización del contrato se reanudarán las condiciones previstas en la redacción original del mismo.
- Si la Compañía, para cumplir medidas impuestas por autoridades sanitarias, se hubiera visto obligada a cerrar algunas zonas de los aeropuertos, está dispuesta, si así se solicita y en el marco del acuerdo que se alcance, a reducir hasta un 100% de la RMGA correspondiente al número de días de cada anualidad en que no hubiera estado operativa la zona en que esté ubicado el local.

No obstante, a la espera de cerrar los acuerdos con aquellos operadores comerciales que afectan la citada propuesta y en aplicación de la NRV 8ª "Arrendamientos y otras operaciones de naturaleza similar" del NPGC se han registrado contablemente los ingresos por las Rentas Mínimas Anuales Garantizadas (RMGA) de las líneas de tiendas libres de impuestos, tiendas especializadas, restauración, explotaciones comerciales, servicios financieros y publicidad correspondientes a 2020, por importe de 619,0 millones de euros, incluidas las correspondientes al periodo del estado de alarma por importe de 198,6 millones de euros, dado que existe un derecho contractual a percibir esas rentas por parte de Aena y, al ser de aplicación dicha NRV, no es posible su no contabilización. No obstante, en el caso de que dichos contratos sufran cambios en el futuro como consecuencia de las negociaciones anteriormente mencionadas, su efecto será registrado de acuerdo con lo establecido por la normativa para el caso de incentivos, en ejercicio de la opción establecida por el ICAC (ver Nota 4 e) "Arrendamientos"). Por tanto, los incentivos y concesiones otorgadas que se deriven directamente de la situación adversa ocasionada por el COVID-19 se tratarán como un cambio de estimación de forma prospectiva, desde el momento de la fecha efectiva de modificación del contrato, reduciendo, a través de un sistema de reparto lineal, los ingresos por arrendamiento de los periodos restantes del contrato.

En aquellas actividades no sujetas a RMGA, los ingresos del ejercicio 2020 reflejan las medidas adoptadas por Aena al objeto de colaborar con las empresas que prestan servicios en los aeropuertos, clientes y arrendatarios, ante la situación generada por el COVID-19:

- La exención parcial de rentas fijas durante el período del Estado de Alarma a los operadores de las actividades de alquiler de vehículos, por importe de 18,4 millones de euros, del cual, a través de la linealización explicada anteriormente, se han imputado en 2020 como menores ingresos un total de 4,2 millones de euros.
- Con fechas de 29 y 30 de diciembre, se firmaron la novación de la mayor parte de los contratos existentes con los operadores de alquiler de vehículos. En esta novación principalmente se establece que, para el periodo comprendido entre el 21 de junio de 2020 y el 31 de diciembre de 2021 (ambos incluidos), el sistema para el cálculo de la renta fija mensual previsto en el anterior contrato se sustituye por uno de renta variable vinculado al número de pasajeros del Aeropuerto. Estas condiciones de variabilización de la renta fija se mantendrán hasta el 31 de diciembre de 2021 o hasta que se alcance el 95 % de los pasajeros declarados en el año 2019, lo que antes suceda, momento en el cual se recuperarán las condiciones de renta fija mensual del contrato. Esta modificación del contrato ha supuesto una reducción en la renta del período del 21 de junio de 2020 hasta el 31 de diciembre de 2020 de 28,6 millones de euros que, conforme a la contabilización explicada con anterioridad, permanecen en el balance adjunto como cuentas de periodificación a 31 de diciembre de 2020. Tal saldo se cancelará reduciendo, a través de un sistema de reparto lineal, los ingresos por arrendamiento del periodo restante del contrato, hasta el 22 de octubre de 2022.
- Las exenciones parciales de rentas fijas mensuales durante el período de alarma, del 15 de marzo al 20 de junio, correspondientes a servicios inmobiliarios, que han ascendido a 6,8 millones de euros. Esta medida ha supuesto un descuento del 75% para la mayoría de los contratos firmados por compañías aéreas, agentes y empresas mantenedoras de handling, de oficinas, almacenes, y mostradores comerciales (incluyendo los mostradores comerciales de los tour-operadores y transportistas). A través de la linealización explicada anteriormente, se han imputado en 2020 como menores ingresos un total de 1,4 millones de euros.

Adicionalmente, Aena aprobó a finales de abril el aplazamiento extraordinario de cobros por un período de seis meses, sujeto a determinadas condiciones, aplicable a los importes facturados desde la fecha del decreto del Estado de Alarma, 14 de marzo de 2020, y durante un periodo de 3 meses que finalizó el 14 de junio de 2020. En el ámbito de los operadores comerciales, esta medida les ha beneficiado en un importe aplazado de 19,5 millones de euros.

✦ **Valoración de activos**

Los riesgos de incorrección material relativos al importe recuperable de activos, las provisiones para pérdidas crediticias o los valores razonables, entre otros, han aumentado a causa del mayor nivel de incertidumbre en las estimaciones derivado de la situación económica actual.

La Sociedad comprueba, siempre que haya un indicador de que estos activos podrían estar deteriorados, si el fondo de comercio, los activos intangibles, el inmovilizado material, las inversiones inmobiliarias y las inversiones financieras por puesta en equivalencia han sufrido alguna pérdida por deterioro del valor, de acuerdo con la política contable descrita en la Nota 4, en la que se describe cómo la dirección identifica las unidades generadoras de efectivo (UGE) y la metodología utilizada para someter los activos a ellas asignados a las pruebas de deterioro.

Las medidas adoptadas en cada país para detener la expansión del coronavirus han supuesto en todos los aeropuertos de la red de Aena una reducción extraordinaria de su actividad e ingresos que se ha traducido en una fuerte disminución de los flujos de efectivo de explotación. Dichas circunstancias se consideran como indicadores de deterioro a los efectos señalados en el párrafo anterior.

En consecuencia, se ha procedido a la realización de dichos test de deterioro.

Las hipótesis clave y demás parámetros utilizados para determinar, durante el periodo, el importe recuperable de las unidades generadoras de efectivo, y las conclusiones alcanzadas del análisis realizado se detalla en la Nota 7 de las presentes notas a las cuentas anuales.

✦ **Riesgo de liquidez**

Como consecuencia de la excepcional situación provocada por la pandemia, los flujos de caja de la Sociedad se han reducido de forma drástica en 2020.

Con objeto de asegurar la disponibilidad de liquidez ante la gravedad e incertidumbre de la evolución de la pandemia, la Sociedad ha desplegado un plan de fortalecimiento de la misma, haciendo uso de las líneas de crédito disponibles y firmando nuevas operaciones de financiación.

Entre los meses de abril y mayo, con el objetivo de reforzar la liquidez de la Compañía, Aena procedió a la firma de préstamos con diversas entidades financieras por un importe conjunto de 2.325,6 millones de euros, alcanzando el objetivo de su plan de reforzamiento de la liquidez en respuesta a los efectos derivados de la propagación del COVID-19.

Con la firma de estos préstamos, Aena ha elevado la disponibilidad de caja y facilidades crediticias a 31 de diciembre de 2020 hasta un total de 1.941 millones de euros, a los que se añade la posibilidad de realizar emisiones a través del programa de Euro Commercial Paper (ECP) hasta 900 millones de euros, de los que al final del año, se encuentran disponibles 845 millones de euros.

Con fecha 1 de diciembre de 2020, se han obtenido dispensas temporales de cumplimiento (“waivers”) hasta, al menos, junio de 2022, de las ratios financieras de apalancamiento y gasto financiero de toda la deuda existente a 31 de diciembre de 2020 (ver Nota 15.a).

En estrecha relación con el ajuste de capacidad en los aeropuertos, la Sociedad dominante ha implementado un plan de ahorro de costes con el fin de proteger su situación financiera del Grupo. Este plan estaba basado en la renegociación de los contratos de servicios operativos, la eliminación de gastos y la paralización de nuevas contrataciones no esenciales.

El ajuste de la capacidad, el recorte de gastos y, por tanto, la disminución en la salida de caja operativa mensual se ha modulado en función de la evolución del tráfico, conforme a la cual, Aena está reabriendo terminales y espacios operativos en los aeropuertos en los que adaptó la capacidad a las necesidades concretas de la operativa. Los ahorros acumulados obtenidos durante el periodo abril-diciembre han ascendido a 404,7 millones de euros.

Asimismo, Aena suspendió temporalmente el programa de inversiones, estimando una reducción mensual de las salidas de caja promedio de aproximadamente 52 millones de euros. Desde junio, se reinició la ejecución del plan de inversiones de 2020 y como consecuencia de la suspensión temporal el importe de inversión ejecutada se ha situado en 435,7 millones de euros.

Tal y como se indica en la nota 3 de la presente memoria, el Consejo de Administración de AENA S.M.E., S.A., en su reunión del pasado 30 de junio de 2020, acordó sustituir la propuesta de aplicación de resultados del ejercicio 2019 incluida en las cuentas anuales formuladas el 25 de febrero de 2020, cancelando la distribución del dividendo previsto con el objetivo de fortalecer la solvencia del Grupo y salvaguardar al máximo su liquidez en las actuales circunstancias

que no permiten evaluar el impacto futuro de la crisis sanitaria del COVID-19 en la economía de los mercados en los que el Grupo opera.

El ajuste de capacidad, el recorte de gastos y, por tanto, la disminución en la salida de caja operativa mensual va siendo modulado en función de la evolución del nivel de tráfico.

La Sociedad cuenta con un saldo de caja a 31 de diciembre de 2020 de 1.141.265 miles de euros. Además, la Sociedad dispone de 124.370 miles de euros de financiación disponible (no dispuesta) correspondientes a préstamos con BEI y con 800.000 miles de euros disponibles en una línea de crédito sindicada, con vencimiento a largo plazo (Nota 15). Esta disponibilidad de caja y facilidades crediticias de la Sociedad asciende a 31 de diciembre de 2020 a un total de 2.065 millones de euros a los que se añade la posibilidad de realizar emisiones a través del programa de Euro Commercial Paper (ECP) hasta 900 millones de euros, de los que al final del año, se encuentran disponibles 845 millones de euros, que, junto con la puesta en marcha de planes específicos para la gestión eficiente del Opex y Capex, permitirán afrontar futuras tensiones de liquidez.

✦ Riesgo sanitario

Es una prioridad para la Sociedad colaborar con las medidas tendentes a evitar la propagación del Covid-19 y proteger la salud de sus trabajadores, proveedores, personal externo y pasajeros. Desde el inicio de la crisis sanitaria AENA ha creado Grupos de Recuperación Operativa (GRO) con objeto de identificar e implantar medidas para que los aeropuertos operen de manera segura y generen confianza a los pasajeros y trabajadores. Las medidas contempladas han sido coordinadas con el resto de actores del sector del transporte aéreo (compañías aéreas mediante sus principales asociaciones ALA e IATA, operadores de handling, concesionarios comerciales, etc.) y con los Ministerios de Transporte y Sanidad del Gobierno de España y la Comisión Europea. Además, Aena forma parte activa del proyecto *Off the ground* de la Asociación Europea de Aeropuertos (*ACI Europe*).

Respecto a los controles sanitarios y operativos en los aeropuertos gestionados por Aena, conforme a lo establecido en la disposición adicional primera del Real Decreto-ley 21/2020, de 9 de junio, de medidas urgentes de prevención, contención y coordinación para hacer frente a la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, Aena, como gestora de la red de aeropuertos de interés general, debe poner a disposición de los servicios centrales y periféricos de Sanidad Exterior de España, de modo temporal, los recursos humanos, sanitarios y de apoyo, necesarios con el fin de garantizar el control sanitario de la entrada de pasajeros de vuelos internacionales en los aeropuertos que gestiona, por lo que, en colaboración con el Ministerio de Sanidad, Aena gestiona actualmente los medios personales y materiales que realizan, a todos los pasajeros que llegan a España desde cualquier otro país, un control primario, consiste en la toma de temperatura mediante cámaras termográficas, la recogida de los datos de localización del pasajero y una inspección visual, así como un control secundario a los pasajeros que presentan síntomas. Adicionalmente, el Gobierno de España anunció la exigencia en los aeropuertos desde el pasado 23 de noviembre, de test PCR en origen a los pasajeros procedentes de países cuya situación epidemiológica sea de riesgo. Para dar cumplimiento a esta decisión, Aena colaborará con el Ministerio de Sanidad aportando los medios técnicos y humanos necesarios para esta nueva función.

Aena tendrá derecho a recuperar, en el marco del Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA), los costes efectivamente incurridos por la colaboración en la realización de los controles de sanidad en el entorno aeroportuario y las medidas operativas de seguridad e higiene adoptadas, descontando las posibles subvenciones u otro tipo de ayudas económicas que eventualmente pudiera recibir para llevar a cabo estas actividades previstas en la disposición adicional primera del Real Decreto-ley 21/2020, de 9 de junio y de las restantes medidas operativas de seguridad e higiene que deban adoptar como consecuencia de la pandemia COVID-19.

Las medidas propuestas que afectan a los trabajadores han sido desarrolladas localmente en cada uno de los centros de trabajo. Tras las declaraciones de pandemia y de estado de alarma en España, se han implantado procesos de teletrabajo en la medida que las diferentes funciones lo han permitido, medidas preventivas relacionadas con la limpieza, información y formación, medidas organizativas, pautas para la vuelta gradual a la actividad presencial, medios de protección, pruebas diagnósticas, evaluación de riesgos, etc., tomando decisiones individualizadas para cada tipo de puesto de trabajo con el objetivo de intentar preservar la salud de los empleados.

En cuanto al plan de inversiones, durante el periodo transcurrido en el estado de alarma, a partir del 14 de marzo de 2020, en que se paralizó la actividad del país, Aena suspendió, por razones de seguridad sanitaria y prudencia estratégica, temporalmente, la ejecución de sus contratos de obras y asistencias técnicas asociadas a las mismas. Los proyectos aeroportuarios requieren de la participación directa y continuada de un grupo multidisciplinar de profesionales de distintas empresas y organismos, cuya labor no resultaba compatible con el cumplimiento de las recomendaciones de las autoridades sanitarias para el control de la pandemia, ni con la legislación aprobada. Ante el

nuevo contexto, Aena llevó a cabo un análisis y una revisión exhaustiva de todas las inversiones en marcha y planificadas, para adaptar su plan de inversiones a los diferentes escenarios, más realistas, en función de las necesidades que se presentan. Por tanto, fue necesario parar y analizar, de forma racional, los proyectos que irían asociados a dichas inversiones.

Como consecuencia de las medidas tomadas para el control, contención y previsión de la pandemia, durante 2020, la Sociedad ha incurrido en gastos excepcionales, tanto en las instalaciones aeroportuarias, como en la protección personal y de salud, por importe de 53 millones de euros registrados en el epígrafe "Otros resultados" de la Cuenta de resultados. Adicionalmente, se han realizado inversiones en activos fijos por importe de 9,8 millones de euros.

El Real Decreto-Ley 21/2020, de 9 de junio, establece que Aena tendrá derecho a recuperar en el marco del DORA los costes en los que incurra, como consecuencia de la colaboración con las autoridades sanitarias y de las restantes medidas operativas de seguridad e higiene que deba adoptar como consecuencia de la pandemia COVID-19.

➤ **Riesgo Legal y regulatorio:**

Este riesgo está relacionado con la incertidumbre sobre la interpretación de la legislación en el contexto de crisis actual y adecuación a los nuevos y continuos requerimientos legales, que podrían conllevar un incremento de la litigiosidad derivada de los conflictos con operadores, proveedores y clientes.

ii. Riesgos relativos al Brexit

Tras el resultado del referéndum en Reino Unido a favor de su salida de la Unión Europea (Brexit) y su materialización a partir del 31 de enero de 2020 mediante el acuerdo de retirada alcanzado por ambas partes, se consideran los siguientes riesgos cuya concreción final está sujeta a los desarrollos normativos que tanto el Reino Unido como la Unión Europea puedan realizar a partir del 1 de enero de 2021:

- En 2020, el 10,9% (16,3% en 2019) de los pasajeros de la red de aeropuertos de Aena S.M.E., S.A. en España, tuvo su origen/destino en el Reino Unido, cerrando con un descenso del 81,6% respecto a 2019. Factores macroeconómicos tales como un menor crecimiento económico en el Reino Unido y/o la Unión Europea, mayor volatilidad en los mercados de divisas o la introducción de nuevas barreras comerciales pueden afectar al volumen de pasajeros.
- Desde el punto de vista operativo, el riesgo se centra en la legislación europea que impide operar entre países de la Unión Europea a las compañías aéreas sin una mayoría de propiedad y control de titularidad comunitaria, por lo que se podría cuestionar la titularidad europea de, entre otras, Iberia, Vueling, Iberia Express y easyjet para operar en España, tanto en rutas domésticas como europeas. El grupo IAG representó en 2020 el 31,4% del total del tráfico en la red de aeropuertos en España (28,7% en 2019), mientras que easyjet supuso el 4,0% en 2020 (6,5% en 2019). Las aerolíneas mencionadas han tomado diferentes medidas encaminadas al cumplimiento de dichos criterios que han sido ratificados por diferentes reguladores nacionales. Adicionalmente, el acuerdo de retirada de Reino Unido de la Unión Europea contempla el análisis de estos requisitos de propiedad y control de cara a una posible liberalización recíproca de los mismos.
- En el marco tarifario, la salida de Reino Unido de la Unión Europea podría afectar a la estabilidad de las tarifas de los vuelos con Reino Unido, ya que dejarían de considerarse como vuelos con destino al Espacio Económico Europeo (E.E.E.) y se aplicaría una tarifa de pasajero embarcado con destino internacional, lo que podría suponer subidas de alrededor de un 25 %. En este sentido, la Ley de Presupuestos Generales de 2021 contempla una medida que permite mantener la consideración a efectos de la tarifa de salida de pasajeros de estos vuelos, hasta el 28 de febrero de 2022.
- Desde el punto de vista de los ingresos comerciales, la depreciación de la libra frente al euro implicaría una pérdida de poder adquisitivo de los pasajeros británicos, que podría afectar a las ventas de los concesionarios comerciales en los aeropuertos y, por lo tanto, a los ingresos de Aena S.M.E., S.A., si bien una parte importante de la actividad comercial de Aena S.M.E., S.A. está asegurada por los Mínimos Anuales Garantizados. Adicionalmente, los pasajeros británicos pasarían del régimen de Duty Paid al régimen de Duty Free.
- Inversiones, gastos y dificultades operativas causados por la reconfiguración de los flujos de pasajeros en los aeropuertos.

La Compañía ha evaluado los posibles escenarios derivados del Brexit concluyendo que es remota la probabilidad de que surja un deterioro derivado de la materialización de los riesgos descritos con anterioridad.

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.

iii. Riesgos regulatorios

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

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

El Documento de Regulación Aeroportuaria para el período 2017-2021, de acuerdo con la Ley 18/2014, establece obligaciones en cuanto a los estándares de calidad del servicio y puesta en servicio de inversiones estratégicas, cuyo incumplimiento puede acarrear penalizaciones al Ingreso Máximo Anual por Pasajero.

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

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

El DORA fue 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 ajustó a las condiciones y principios establecidos en la Ley 18/2014, de 15 de octubre, recogiendo las obligaciones de AENA durante el citado 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 permite 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 sufre una bajada anual del 2,22 % durante el periodo 2017-2021, a partir del 1 de marzo de 2017.
- Las inversiones que AENA debe realizar, y que responden 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 supone una penalización el IMAP.
- Los niveles de calidad de servicio, así como un sistema de incentivos y de penalizaciones para asegurar su cumplimiento. La penalización/bonificación máxima anual aplicable a AENA por este concepto supondría un $\pm 2\%$ del IMAP.
- La cuantía de los costes operativos reconocidos en el DORA 2017-2021 se ha estimado sin efecto precio y con carácter prospectivo, debiendo ser actualizados a través del índice P, por lo que cualquier desviación no excepcional como la actual presión inflacionista que puedan trasladar los proveedores de servicios, se considera riesgo del operador.

En una situación no excepcional, AENA asume el riesgo derivado del tráfico aéreo. No obstante, de acuerdo con el artículo 27 de la Ley 18/2014, el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) podrá ser revisado por causas excepcionales durante su período de vigencia. En dicho artículo se consideran causas excepcionales "cualesquiera no imputables a Aena, S.A., que sean imprevisibles en el momento de la aprobación del Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA), siempre que tengan un efecto cierto y substancial sobre la viabilidad financiera de la red de aeropuertos de Aena, S.A., y así, entre otras, tendrán esta consideración reducciones anuales del tráfico de pasajeros en el conjunto de la red superiores al 10% ocasionadas por desastres naturales, actos terroristas o situaciones bélicas."

La Comisión Europea inició en el año 2012 un procedimiento de infracción al Reino de España para evaluar si se ha producido una transposición incorrecta de la Directiva 2009/12/CE, o una aplicación incorrecta del Reglamento (CE) nº1008/2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad. La resolución de dicho procedimiento podría dar lugar a cambios en el marco regulatorio aplicable a las tarifas aeroportuarias.

El proceso de consultas del nuevo Documento de Regulación Aeroportuaria para el período 2022-2026 (DORA II) se está desarrollando, lo que podría conllevar cambios en sus tarifas e impactos derivados del nuevo contexto regulatorio. Se espera que este proceso de consultas se desarrolle hasta el 15 de marzo de 2021, fecha en la que Aena S.M.E., S.A. remitirá su propuesta final del DORA II. A continuación, la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), como organismo regulador, solicitará los correspondientes informes preceptivos tanto a la Comisión Nacional de los Mercados y Competencia (aspectos económicos de la propuesta), a la Agencia Estatal para la Seguridad Aérea (aspectos técnicos y operativos) y a la Dirección General de Política Económica del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital. La Ley establece que la fecha límite para la aprobación final por el Consejo de Ministros es el 30 de septiembre de 2021.

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

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

iv. 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:

- El negocio de Aena está directamente relacionado con los niveles de tráfico de pasajeros y de operaciones aéreas. En este sentido, y agravado por los efectos de la pandemia COVID-19, Aena puede verse afectada por factores macroeconómicos, políticos o de otra índole con impacto negativo en España y otros países, tanto aquellos que son origen/destino del tráfico como otros que son destinos turísticos competidores. Entre estos factores externos con impacto en el negocio aeronáutico se incluyen los riesgos derivados de la dependencia de compañías aéreas, posibles quiebras y fusiones de aerolíneas en un contexto de crisis así como la competencia de nuevos medios de transporte o aeropuertos alternativos.
- Aena está expuesta a riesgos relacionados con la operación en los aeropuertos (seguridad operacional y física). Los impactos negativos en la seguridad de las personas o bienes, por incidentes, accidentes y actividades de interferencia ilícita (incluidas las terroristas) derivados de operaciones que podrían exponer a la Sociedad a potenciales responsabilidades que puedan suponer indemnizaciones y compensaciones, así como la pérdida de reputación o la interrupción de las operaciones.
- Riesgo de perder competitividad por no desarrollar políticas de innovación y desarrollo tecnológico adecuadas a las necesidades del negocio.
- Falta de adaptación a requisitos de seguridad sanitaria y su repercusión sobre la calidad del servicio percibida por los pasajeros y en relación a otros aeropuertos, que afecten a la reputación de Aena o supongan incumplimientos.
- 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, resultado de amenazas y explotación de vulnerabilidades como consecuencia de ciberataques.
- Aena es una sociedad mercantil estatal cotizada y, como tal, su capacidad de gestión en determinados ámbitos (expansión internacional, contratación de personal y proveedores, entre otros) está afectada por la aplicación de normativa del derecho público y privado.
- Aena depende de los servicios prestados por terceros en sus aeropuertos. Aspectos tales como conflictos laborales e incumplimientos en los niveles de servicio por parte de estos proveedores pudieran tener un impacto en las operaciones.
- La actividad internacional de Aena está sujeta a riesgos asociados a la planificación y posterior desarrollo de operaciones en terceros países y al hecho de que las perspectivas de rentabilidad puedan no ser las esperadas. En concreto, la inversión realizada por la Sociedad en Brasil requiere de un análisis continuo de su recuperación y

- evolución de sus principales indicadores, que pueden verse afectados por las circunstancias del mercado/país en el que opera.
- Riesgo de que Aena sufra sanciones, pérdidas financieras o menoscabo de su reputación o de que sea hallada responsable a causa del incumplimiento o cumplimiento defectuoso de normas legales, reglas de conducta y demás estándares exigibles en su funcionamiento.
 - Cambios en la legislación fiscal podrían dar lugar a impuestos adicionales u otros perjuicios para la situación fiscal de Aena.
 - El Grupo está, y podrá continuar estando en el futuro, expuesta a un riesgo de pérdida en los procedimientos judiciales o administrativos en los que está incurso.
 - Aena está expuesta a riesgos relacionados específicamente con la actividad comercial. Los ingresos comerciales se ven afectados tanto por el volumen de pasajeros como por la mayor o menor capacidad de gasto de éstos. Adicionalmente, los cambios de tendencia en el consumo que afectan al sector y al mix de pasajeros, agravado por la reducción del tráfico aéreo, ha provocado un empeoramiento del negocio comercial en los aeropuertos, dando lugar a una mayor concentración de operadores comerciales, riesgos de impago y abandono de contratos.
 - La cobertura de los seguros podría ser insuficiente.
 - Aena está expuesta a riesgos relacionados con su endeudamiento, cuyas obligaciones pueden llegar a limitar la actividad de Aena y la posibilidad de acceder a financiación, distribuir dividendos o realizar sus inversiones, entre otros.
 - Aena está expuesta a los efectos del cambio climático. Este riesgo conlleva impactos a nivel económico, operativo y reputacional derivados de los siguientes aspectos:
 - o Cambios regulatorios que puedan suponer un aumento del precio de las emisiones de carbono o reducción de la demanda.
 - o Implantación de medidas relacionadas con la acción climática y la sostenibilidad en los aeropuertos de la Red en un contexto de creciente presión por parte de inversores y de la sociedad en su conjunto.
 - o Resiliencia de las infraestructuras y operativa de los aeropuertos ante eventos asociados al cambio climático, desastres naturales y condiciones meteorológicas extremas y la necesidad de acometer actuaciones de adaptación en los aeropuertos en el medio-largo plazo. La normativa para la protección del medioambiente podría limitar las actividades o el crecimiento de los aeropuertos de Aena, y/o requerir importantes desembolsos.

El año 2020 se inició en un contexto de emergencia climática y, pocas semanas después, estalló la crisis sanitaria vinculada a la pandemia de covid-19, que se ha extendido a lo largo del año y afectado a todos los sectores, turismo y aviación incluido, y en general a la movilidad de los ciudadanos de todo el mundo.

La urgencia por atajar la crisis sanitaria no ha desviado la preocupación a nivel mundial por el cambio climático y sus consecuencias, y desde las principales instituciones se aboga por orquestar una recuperación económica que permita abordar a la vez las consecuencias negativas de ambas situaciones: pandemia y lucha contra el cambio climático. Los logros alcanzados antes del inicio de la pandemia, con la presentación del 'Pacto Verde Europeo (Green Deal)' en la UE, el 'Marco de Energía y Clima' o la 'Declaración de la emergencia climática' en España, se refuerzan meses después con la vista puesta en la fase de "nueva normalidad". Así lo demuestran, por ejemplo, iniciativas españolas como el Proyecto de 'Ley de Cambio Climático y transición energética' y el 'Plan Nacional Integrado de Energía y Clima' (PNIEC) o la ya ratificada 'Hoja de Ruta del Hidrógeno'. Retos a los que la esfera empresarial se ha sumado de forma muy activa.

En línea con esta tendencia, para Aena la situación creada por la covid-19 no ha supuesto un freno en su compromiso con la sostenibilidad, que incluso ha sido reforzada adelantando y ampliando los hitos relacionados con su descarbonización. La Compañía define su nueva hoja de ruta consciente de que la recuperación solo puede ser verde, y apuesta por la sostenibilidad, la protección del entorno, la descarbonización y la emergencia climática como asuntos claves en su gestión.

Tal y como se recoge en el apartado 2.1 Modelo de gestión ambiental sostenible del capítulo Estado de Información No Financiera del Informe de gestión integrado 2020, en 2020, yendo más allá, la Junta General de Accionistas aprobó los principios del Plan de Acción Climática de Aena, que incluye actuaciones para la mitigación de los efectos del cambio climático, así como el seguimiento de los indicadores establecidos para el cumplimiento de los objetivos de descarbonización. Su evolución, así como el grado de avance de sus medidas serán aprobados anualmente. De esta manera, la Compañía se ha convertido en la primera empresa del mundo que someterá cada año a votación en la Junta de Accionistas su Plan de Acción contra el Cambio Climático. Este Plan de Acción Climática consiste en un plan plurianual, alineado con:

AENA S.M.E., S.A.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- Los “objetivos de sostenibilidad del cambio climático” basados en requisitos regulatorios a nivel europeo y nacional, así como los objetivos del Acuerdo de París.
- Las recomendaciones del Grupo de Trabajo sobre Divulgación Financiera Relacionada con el Clima (TCFD).
- La Ley 11/2018 de información no financiera y diversidad y las directrices derivadas del suplemento de información climática de la Comisión Europea, incluido en la Directiva 2014/95 / UE del Parlamento Europeo y del Consejo, que establece una descripción de las políticas, resultados y riesgos relacionados con cuestiones ambientales.

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.

b) Descripción de los principales riesgos financieros

Las actividades de la Sociedad están expuestas 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 de la Sociedad se centra en la incertidumbre de los mercados financieros y trata de minimizar los efectos potenciales adversos sobre su rentabilidad financiera. En determinados casos, la Sociedad emplea instrumentos financieros derivados para cubrir determinadas exposiciones al riesgo.

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

Existe un contrato de reconocimiento de deuda financiera entre Aena S.M.E., S. A. y su matriz ENAIRE, con origen en la Aportación no dineraria que dio lugar a la creación de Aena Aeropuertos, S. A., por el cual se asumió inicialmente el 94,9 % de la deuda bancaria de la matriz (“Préstamo espejo con ENAIRE”). Con fecha 29 de julio de 2014 dicho contrato fue novado (Véase Nota 15.a).

A continuación se indican los principales riesgos de carácter financiero:

i. Riesgo de mercado

➤ Riesgo de tipo de cambio

La Sociedad no realiza habitualmente transacciones comerciales significativas en divisa distinta del euro.

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

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

Los gastos financieros se deben, principalmente, a la deuda financiera reconocida con la empresa matriz. La Sociedad tiene también gastos financieros derivados de la deuda propia con entidades de crédito (ver Nota 15).

El objetivo de la Sociedad en la gestión de tipo de interés es la optimización del gasto financiero dentro de los límites de riesgo establecidos, siendo la variable de riesgo el Euribor 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.

AENA S.M.E., S.A. gestiona el riesgo de tipo de interés en los flujos de efectivo mediante permutas de tipo de interés variable a fijo (ver Nota 15.d). El 10 de junio 2015 la Sociedad contrató una operación de cobertura de tipo de interés de tipo variable a tipo fijo, por un importe nominal de 4.195 millones de euros para cubrir parte de su exposición al Préstamo Espejo con ENAIRE. El diferencial (spread) medio sobre Euribor a tres y seis meses de esos préstamos era 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 31 de diciembre de 2020, el importe total del pasivo por estas permutas de tipo de interés asciende a 128.479 miles de euros (2019: 125.777miles de euros) (Ver Nota 15.d).

El Grupo ha vigilado atentamente el mercado y el trabajo de los diversos grupos de la industria que gestionan la transición a los nuevos tipos de interés de referencia. Esto incluye los anuncios realizados por los organismos reguladores del LIBOR (incluida la Financial Conduct Authority (FCA) y la US Commodity Futures Trading Commission) con respecto a la transición desde el LIBOR (incluidos LIBOR GBP, LIBOR USD y LIBOR JPY) al Sterling Overnight Index Average Rate (SONIA), el Secured Overnight Financing Rate (SOFR), y el Tokyo Overnight Average Rate (TONA), respectivamente.

En respuesta a estos anuncios, el Grupo ha establecido un programa de transición en el que interviene el área de Tesorería y Finanzas bajo la supervisión del Director Financiero. El objetivo del programa es definir en qué áreas del negocio existen exposiciones al LIBOR, y preparar y presentar un plan de acción para permitir una transición fluida hacia tipos de referencia alternativos. El Grupo finalizará la transición al tipo SONIA durante el año 2021.

Ninguno de los contratos vigentes del Grupo referenciados a LIBOR GBP incluyen provisiones alternativas sólidas y adecuadas para una interrupción de los tipos de interés referenciados. Los distintos grupos de trabajo en la industria están trabajando en un lenguaje alternativo para distintos instrumentos y diferentes tipos, que la Sociedad está supervisando minuciosamente y que aplicará cuando corresponda. La Compañía mantiene una relación continua con las Entidades Financieras Arrangers de la deuda actual para gestionar los pasivos bancarios afectados al tipo LIBOR GBP.

A 31 de diciembre de 2020 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 resultado antes de impuestos del año habría sido 4.409 miles de euros mayor y 4.409 miles de euros menor, respectivamente (en 2019: 1.473 miles de euros mayor y 1.473 miles de euros menor, respectivamente).

Como consecuencia de todo ello, la composición de deuda por tipos, a 31 de diciembre de 2020 se mantiene sitúa en 70 % de deuda a tipo fijo, frente a un 30 % variable (a 31 de diciembre de 2019: 87 % fijo y 13 % variable), si se considera el efecto derivado de las permutas de tipo de interés contratadas.

ii. Riesgo de crédito

El riesgo de crédito de la Sociedad 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 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. La Sociedad tiene, a 31 de diciembre de 2020, adicionalmente a las fianzas y otras garantías impuestas en metálico que figuran en el Balance, avales y otras garantías relacionadas con el curso normal del negocio aeronáutico por importe de 221.900 miles de euros y del curso normal del negocio comercial por importe de 543.720 miles de euros, lo que hace un total de 765.620 miles de euros (504.496 miles de euros al cierre del ejercicio anterior).

El 5 de marzo de 2011 se publicó 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 qué para la gestión, liquidación y el cobro de todas las prestaciones patrimoniales de carácter público, Aena S.M.E., 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.

iii. Riesgo de liquidez

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

La política de riesgo de crédito descrita en el apartado anterior conduce a períodos medios de cobro reducidos. Adicionalmente, tal y como se refleja en el punto a.i) de la presente nota, como consecuencia de la excepcional situación provocada por la pandemia, los flujos de caja de la Sociedad se han reducido de forma drástica en 2020. Con objeto de asegurar la disponibilidad de liquidez ante la gravedad e incertidumbre de la evolución de la pandemia, la Sociedad ha desplegado un plan de fortalecimiento de la misma, haciendo uso de las líneas de crédito disponibles y firmando nuevas operaciones de financiación. Esta situación unida a la reducción sustancial de costes y de inversiones, han tenido un efecto positivo en la generación de caja de la Sociedad. A 31 de diciembre de 2020 la Sociedad presenta un fondo de maniobra positivo de 754.103 miles de euros (negativo en 2019: 1.292.485 miles de euros), tiene un EBITDA, calculado como la suma del resultado de explotación y de la amortización del inmovilizado, de 815.081 miles de euros (2019: 2.669.161 miles de euros), y no se considera que exista un riesgo para hacer frente a sus compromisos a corto plazo dados los flujos de caja operativos positivos y que la Sociedad prevé que sigan siendo positivos a corto plazo. La Sociedad hace un seguimiento de la generación de caja para asegurarse de que es capaz de hacer frente a sus compromisos financieros.

La Sociedad cuenta con un saldo de caja a 31 de diciembre de 2020 de 1.141.265 miles de euros. Además, la Sociedad dispone de 124.370 miles de euros de financiación disponible (no dispuesta) correspondientes a préstamos con BEI y con 800.000 miles de euros disponibles en una línea de crédito sindicada, con vencimiento a largo plazo (Nota 15). Esta disponibilidad de caja y y facilidades crediticias de la Sociedad asciende a 31 de diciembre de 2020 a un total de 2.065 millones de euros a los

AENA S.M.E., S.A.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

que se añade la posibilidad de realizar emisiones a través del programa de Euro Commercial Paper (ECP) hasta 900 millones de euros, de los que al final del año, se encuentran disponibles 845 millones de euros, que, junto con la puesta en marcha de planes específicos para la gestión eficiente del Opex y Capex, permitirán afrontar futuras tensiones

A 31 de diciembre de 2019 Aena S.M.E., S.A. mantenía 409.000 miles de euros disponibles en una línea de crédito sindicada, con vencimiento a largo plazo (Nota 15); 741.000 miles de euros disponibles de su Programa de Pagarés a corto plazo (ECP) emitido el 30 de octubre de 2019; 400.000 y 86.460 miles de euros de financiación disponible (no dispuesta) correspondientes a préstamos con BEI y 150.000 miles de euros de financiación disponible con Unicaja. Además la Sociedad contaba con un saldo de caja a 31 de diciembre de 2019 de 149.375 miles de euros.

El detalle de los préstamos de Aena S.M.E., S.A. por tipo de interés aplicable y el tipo de interés medio anual, teniendo en cuenta la cobertura derivada de las permutas de tipo de interés contratadas (ver Nota 15.c) es el siguiente:

Miles de euros	31 de diciembre de 2020		31 de diciembre de 2019	
	Saldo	Tasa media	Saldo	Tasa media
Variable	2.204.557	0,37	736.602	0,21
Fijo	5.229.933	1,32	4.855.878	1,40
TOTAL	7.434.490	1,07	5.592.480	1,25

Aena SME, S.A. tiene firmados préstamos que incluyen la obligación de cumplir con las siguientes ratios financieras, por un importe total pendiente a 31 de diciembre de 2020 de 5.800 millones de euros:

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

Estos *covenants* se revisan cada año en junio y diciembre, teniendo en cuenta los datos de EBITDA y gastos financieros de los últimos 12 meses y la deuda financiera neta a cierre del periodo. Ante la previsión del incumplimiento de las ratios en el cierre de 2020, Aena ha obtenido, el 1 de diciembre de 2020, dispensas temporales de cumplimiento (*waivers*) de las mismas hasta, al menos, junio de 2022.

6. Inmovilizado intangible

Los movimientos habidos en las cuentas incluidas en el inmovilizado intangible para el ejercicio 2020 y 2019 han sido los siguientes:

	2020					Total
	Desarrollo	Activo intangible, acuerdo de concesión	Aplicaciones informáticas	Otro inmovilizado intangible	Inmovilizado intangible en curso	
Coste:						
Saldo inicial	818	15.528	205.396	8.740	57.240	287.722
Altas	-	51	10.520	3	20.329	30.903
Bajas (*)	-	-	(866)	-	(23)	(889)
Trasposos (Notas 7 y 8)	-	31	5.599	1.312	(8.175)	(1.233)
Saldo final	818	15.610	220.649	10.055	69.371	316.503
Amortización:						
Saldo inicial	(818)	(6.142)	(163.232)	(6.843)	-	(177.035)
Dotación	-	(697)	(19.969)	(439)	-	(21.105)
Bajas (*)	-	-	866	-	-	866
Trasposos (Notas 7 y 8)	-	-	74	655	-	729
Saldo final	(818)	(6.839)	(182.261)	(6.627)	-	(196.545)
Neto:	-	8.771	38.388	3.428	69.371	119.958

(*) Las bajas correspondientes a activos que entraron a valor neto contable en la aportación no dineraria se efectúan a valor neto contable.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

2019						
Desarrollo	Activo intangible, acuerdo de concesión	Aplicaciones informáticas	Otro inmovilizado intangible	Inmovilizado intangible en curso	Total	
Coste:						
Saldo inicial	813	15.500	184.808	8.000	48.298	257.419
Altas	5	23	16.016	-	15.375	31.419
Bajas (*)	-	-	(286)	(16)	(679)	(981)
Trasposos (Notas 7 y 8)	-	5	4.858	756	(5.754)	(135)
Saldo final	818	15.528	205.396	8.740	57.240	287.722
Amortización:						
Saldo inicial	(813)	(5.450)	(145.121)	(6.490)	-	(157.874)
Dotación	(5)	(692)	(18.483)	(448)	-	(19.628)
Bajas (*)	-	-	282	16	-	298
Trasposos (Notas 7 y 8)	-	-	90	79	-	169
Saldo final	(818)	(6.142)	(163.232)	(6.843)	-	(177.035)
Deterioro:						
Saldo inicial	-	-	-	(243)	-	(243)
Aplicación	-	-	-	243	-	243
Saldo final	-	-	-	-	-	-
Neto:	-	9.386	42.164	1.897	57.240	110.687

(*) Las bajas correspondientes a activos que entraron a valor neto contable en la aportación no dineraria se efectúan a valor neto contable.

El epígrafe "Otro inmovilizado intangible" recoge principalmente los planes directores de los aeropuertos.

Las principales adiciones de los ejercicios 2020 y 2019 en el epígrafe "Aplicaciones informáticas" e "Inmovilizado intangible en curso" corresponden a adquisiciones, así como a mejoras y desarrollos, de nuevas tecnologías para aplicaciones informáticas, relativas a los aeropuertos y a los servicios centrales.

Del total de los costes activados al 31 de diciembre de 2020 y 2019 en las distintas clases de inmovilizado intangible, se incluyen activos en curso de acuerdo con el siguiente detalle:

	2020	2019
Aplicaciones informáticas	32.873	19.533
Otro inmovilizado intangible	36.498	37.707
Total	69.371	57.240

a) Inmovilizado intangible adquirido a empresas vinculadas

La Sociedad ha adquirido a empresas vinculadas durante los ejercicios 2020 y 2019 los siguientes elementos de su inmovilizado intangible (en miles de euros):

	2020		2019	
	Coste	Amortización acumulada	Coste	Amortización acumulada
Propiedad intelectual	-	-	5	(5)
Aplicaciones informáticas	319	(38)	974	(217)
Otro inmovilizado intangible	755	-	743	-
Inmovilizado intangible en curso	1.269	-	574	-
Total	2.343	(38)	2.296	(222)

AENA S.M.E., S.A.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

b) Gastos financieros

Durante el ejercicio 2020 se han activado un total de 8 miles de euros de gastos financieros asociados al inmovilizado intangible (2019: 28 miles de euros), que se encuentran registrados en el epígrafe de Ingresos financieros "Activación de gastos financieros" (ver Nota 23.f).

c) Bienes totalmente amortizados

A 31 de diciembre de 2020 existe inmovilizado intangible totalmente amortizado y en uso según el siguiente detalle:

	2020	2019
Concesiones	39	39
Desarrollo	794	794
Aplicaciones informáticas	250.898	234.344
Otro inmovilizado intangible	86.273	87.529
Total	338.004	322.706

Debido a que la aportación no dineraria mencionada en la nota 1 se efectuó a valor neto contable, en 2020 y 2019 el coste original de dicho inmovilizado es superior al coste de inmovilizado intangible que se muestra en el movimiento.

d) Acuerdo de concesión, activo regulado

- Helipuerto de Ceuta: la Sociedad explota el helipuerto civil de Ceuta con todos sus servicios bajo un contrato de concesión administrativa efectuado con la Autoridad Portuaria de Ceuta. Esta concesión tiene fecha de inicio el 28 de marzo de 2003 con un vencimiento de 30 años. La Sociedad paga un canon anual de 39.000 euros por la ocupación del dominio público portuario. Igualmente, y de acuerdo con el artículo 69 bis de la Ley 27/92 la Sociedad abona a la Autoridad Portuaria un canon en función del movimiento que tengan con respecto al pasaje que será de 0,823386 €/pasajeros.
- Helipuerto de Algeciras: la Sociedad tiene un contrato de concesión administrativa con el Puerto Bahía de Algeciras para la ocupación de las instalaciones que se destinarán a las actividades de instalación y explotación del helipuerto de titularidad pública en el Puerto de Algeciras. Esta concesión tiene fecha de inicio el 3 de febrero de 2009 con una duración de 25 años. El contrato establece una tasa de ocupación privativa del dominio público portuario de 82.000 euros anuales y una tasa de aprovechamiento especial del dominio público de 1 euro por cada pasajero embarcado o desembarcado en las instalaciones.

e) Deterioro de activos intangibles

Tal y como se describe en la Nota 5.a)i, al cierre del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020, la Sociedad ha efectuado los oportunos tests de deterioro, obteniendo como resultado la no necesidad de dotar ningún importe por este concepto en el ejercicio 2020. Asimismo, en el ejercicio 2019, la Sociedad llevó a cabo un test de deterioro correspondiente a los activos intangibles no amortizados no identificando ajustes al 31 de diciembre de 2019.

Las principales hipótesis utilizadas en el cálculo del valor en uso en los ejercicios 2020 y 2019 son las siguientes:

	2020	2019
Tasa crecimiento	1,50 %	1,50 %
Tasa de descuento antes de impuestos	8,50 %	5,40 %
Tasa de descuento después de impuestos	6,34 %	4,05 %

El importe recuperable de la UGE se ha determinado conforme a lo detallado en la Nota 7, basándose en cálculos del valor en uso. La tasa de descuento aplicada a las proyecciones de flujos de efectivo es el Coste Medio Ponderado del Capital (CMPC), y está determinada por la media ponderada del coste de los recursos propios y del coste de los recursos ajenos, según la estructura financiera fijada para cada unidad generadora de efectivo aplicando la metodología CAPM (*Capital Asset Pricing Model*).

Las proyecciones de flujos de efectivo a partir del último año de proyección se calculan utilizando una tasa constante de crecimiento esperado, considerando las estimaciones de crecimiento del tráfico aéreo contenidas en el DORA (CAGR del 1,8 % de tráfico de pasajeros para el período 2022-2031).

AENA S.M.E., S.A.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

La Sociedad realizó un análisis de sensibilidad del cálculo del deterioro, sobre los escenarios de tráfico contemplados, a través de variaciones razonables de las principales hipótesis financieras consideradas en dicho cálculo, asumiendo los siguientes incrementos o disminuciones, expresados en puntos porcentuales (p.p.):

- Tasa de descuento (-1 p.p./+1 p.p.)
- Tasas de crecimiento a perpetuidad (+1 p.p./-1 p.p.)

Como resultado de este análisis de sensibilidad realizado al cierre del ejercicio 2020, se pone de manifiesto que no se presentan riesgos significativos asociados a variaciones razonablemente posibles de las hipótesis, individualmente consideradas. Es decir, la dirección considera que, dentro de los rangos mencionados, no se producirían correcciones por deterioro. Las principales hipótesis que afectan los flujos de efectivo de la Sociedad son el tráfico de pasajeros, la variación en las tarifas, el nivel de inversiones y las eficiencias en los costes operacionales.

7. Inmovilizado material

Los movimientos habidos en este epígrafe durante el ejercicio 2020 y 2019 han sido los siguientes:

	2020					
	Terrenos y construcciones	Instalaciones técnicas y maquinaria	Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	Otro inmovilizado	Inmovilizado en curso	Total
Coste:						
Saldo inicial	13.546.292	871.677	3.466.785	11.412	486.635	18.382.801
Altas	53.848	14.312	51.446	747	290.347	410.700
Bajas (*)	(13.316)	(15.229)	(32.400)	(220)	(3.955)	(65.120)
Trasposos (Notas 6 y 8)	94.859	32.279	100.545	250	(230.601)	(2.668)
Saldo final	13.681.683	903.039	3.586.376	12.189	542.426	18.725.713
Amortización						
Saldo inicial	(3.206.964)	(488.741)	(2.261.648)	(7.578)	-	(5.964.931)
Dotación	(385.739)	(65.063)	(243.424)	(952)	-	(695.178)
Bajas (*)	8.302	13.714	30.912	220	-	53.148
Trasposos (Notas 6 y 8)	3.210	219	(2.400)	-	-	1.029
Saldo final	(3.581.191)	(539.871)	(2.476.560)	(8.310)	-	(6.605.932)
Deterioro:						
Saldo inicial	(109)	(37)	(10)	-	-	(156)
Saldo final	(109)	(37)	(10)	-	-	(156)
Valor neto contable	10.100.383	363.131	1.109.806	3.879	542.426	12.119.625

(*) Las bajas correspondientes a activos que entraron a valor neto contable en la aportación no dineraria se efectúan a valor neto contable.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

	2019					
	Terrenos y construcciones	Instalaciones técnicas y maquinaria	Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	Otro inmovilizado	Inmovilizado en curso	Total
Coste:						
Saldo inicial	13.426.164	816.335	3.391.836	10.030	351.615	17.995.980
Altas	94.573	35.419	49.777	1.258	347.008	528.035
Bajas (*)	(90.368)	(20.345)	(28.794)	(209)	(4.196)	(143.912)
Trasposos (Notas 6 y 8)	115.923	40.268	53.966	333	(207.792)	2.698
Saldo final	13.546.292	871.677	3.466.785	11.412	486.635	18.382.801
Amortización						
Saldo inicial	(2.847.591)	(441.521)	(2.042.216)	(6.868)	-	(5.338.196)
Dotación	(383.671)	(63.422)	(244.117)	(915)	-	(692.125)
Bajas (*)	27.479	16.155	24.666	205	-	68.505
Trasposos (Notas 6 y 8)	(3.181)	47	19	-	-	(3.115)
Saldo final	(3.206.964)	(488.741)	(2.261.648)	(7.578)	-	(5.964.931)
Deterioro:						
Saldo inicial	(41.792)	(2.434)	(1.418)	-	(361)	(46.005)
Aplicación	41.683	2.397	1.408	-	361	45.849
Saldo final	(109)	(37)	(10)	-	-	(156)
Valor neto contable	10.339.219	382.899	1.205.127	3.834	486.635	12.417.714

(*) Las bajas correspondientes a activos que entraron a valor neto contable en la aportación no dineraria se efectúan a valor neto contable.

La Sociedad posee inmuebles cuyo valor neto por separado de la construcción y del terreno, al cierre de los ejercicios 2020 y 2019 es el siguiente:

	2020	2019
Terrenos	3.535.875	3.537.030
Construcciones	6.564.508	6.802.189
Total	10.100.383	10.339.219

a) Inmovilizado material adquirido a empresas vinculadas

Durante el ejercicio 2020 y 2019 la Sociedad ha adquirido a la sociedad del grupo Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. (ADI) y a las sociedades vinculadas Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO) e Ingeniería de Sistemas para la Defensa de España (ISDFE) los siguientes elementos de su inmovilizado material:

	2020		2019	
	Valor contable (bruto)	Amortización acumulada	Valor contable (bruto)	Amortización acumulada
Terrenos y construcciones	271	(15)	548	(32)
Instalaciones técnicas y Maquinaria	50	(4)	245	(17)
Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	293	(10)	554	(123)
Otro inmovilizado	7	-	132	(24)
Inmovilizado en curso	3.900	-	7.848	-
Total	4.521	(29)	9.327	(196)

b) Gastos financieros y otros

Durante el ejercicio 2020 se han activado un total de 618 miles de euros de gastos financieros devengados en el ejercicio, correspondientes a la financiación del inmovilizado en curso (2019: 458 miles de euros), que se encuentran registrados en el epígrafe de Ingresos financieros "Activación de gastos financieros" (Nota 23.f). Adicionalmente, se han activado 5.177 miles de euros de trabajos internos realizados por la Sociedad para su inmovilizado material, que se encuentran registrados en el epígrafe "Trabajos realizados por la empresa para su activo" de la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta (2019: 5.099 miles de euros).

c) Adiciones del inmovilizado material

Las principales adiciones que se han registrado en el ejercicio 2020 y 2019 se detallan a continuación:

✦ *Terrenos y construcciones*

Durante el ejercicio de 2020 las principales altas del periodo han sido los trabajos relacionados con la unión de la plataforma con la calle de rodaje paralela y con las calles de salida rápida, la adecuación del pavimento de la plataforma y cabeceras de pista, y de franjas y calles de rodaje en el aeropuerto de Ibiza.

Las actuaciones puestas en servicio más importantes han sido; en el aeropuerto de Reus la adaptación del edificio terminal a nuevo diseño funcional; el recrecido de pista del aeropuerto de Sevilla; las actuaciones en el balizamiento del aeropuerto de Málaga para el cumplimiento de las normas técnicas; las actuaciones de aislamiento térmico del edificio terminal y módulos, y el nuevo solado del edificio terminal del aeropuerto de Palma de Mallorca; y los trabajos de saneamiento de las calles de rodaje T1 A2 A3 A4 y A5 y de ampliación de la plataforma comercial de aeronaves del aeropuerto de Zaragoza.

En el ejercicio de 2019 las principales altas del periodo consistieron en la “Regeneración de pista 32R-14L” del aeropuerto de Madrid, el “Nuevo solado del edificio terminal” del aeropuerto de Palma de Mallorca”, la “Mejora y adecuación de obra civil e instalaciones de las salas VIP” del aeropuerto de Barcelona, las actuaciones previstas relacionadas con los “Planes de aislamiento acústico” de los aeropuertos de Gran Canaria y Tenerife Norte, y la “Adecuación de la plataforma de aviación general” del aeropuerto de Ibiza.

Las puestas en explotación más significativas fueron la “Adecuación de la plataforma” del aeropuerto de Tenerife Sur, la “Adecuación del pavimento en plataforma” del aeropuerto de Girona, el “Suministro. con instalación de pasarelas y equipos de asistencia a aeronaves para terminal 2 fase II” del aeropuerto de Málaga, el “Recrecido de pavimento pista 12-30” del aeropuerto de Bilbao, y la “Ampliación de anillo de climatización de módulos C” el aeropuerto de Palma de Mallorca.

✦ *Instalaciones técnicas, maquinaria, mobiliario y Otro inmovilizado*

Durante el ejercicio de 2020 las adiciones más importantes han sido:

- adquisiciones de equipos de detección de explosivos (EDS) adaptados al cumplimiento de la Norma 3 integrados en el sistema de tratamiento de equipajes en varios aeropuertos de la red
- el traslado del Centro de Procesamiento de Datos de los servicios centrales a la Terminal 4 del aeropuerto de Madrid
- la implantación de sistemas de control de pasaporte automáticos en varios aeropuertos
- la inversión en equipos de infraestructuras hiperconvergentes y remodelación infraestructura de los servidores orientados al modelo nube para los aeropuertos y los servicios centrales
- y suministro e instalación de pasarelas de embarque del aeropuerto de Barcelona

Durante el ejercicio de 2019 las adiciones más importantes fueron las siguientes:

- Vehículos auto-extintores 6X6 DE 10000L en los aeropuertos de Gran Canaria, Málaga, Tenerife Norte y Zaragoza entre otros.
- Actuaciones relacionadas con el balizamiento del campo de vuelo del aeropuerto de Ibiza.
- Puestos desatendidos de control de pasaportes de los aeropuertos de Lanzarote, Fuerteventura, Gran Canaria y Bilbao
- La adquisición equipamientos de comunicaciones y videoconferencia de los Servicios Centrales de Aena.
- Los equipos para mostradores de facturación y puestos auto check-in en varios aeropuertos de la red.

✦ *Inmovilizado en curso*

En cuanto a las actuaciones en curso destacan las inversiones en los trabajos de remodelación y ampliación del edificio dique sur del aeropuerto de Barcelona, los trabajos relacionados con la plataforma de remotos de la T4S del aeropuerto de Madrid, la ampliación del SATE del aeropuerto de Palma de Mallorca, los relacionados con las mejoras funcionales del edificio terminal del aeropuerto de Tenerife Sur, y de forma destacable las adquisiciones de equipos de detección de explosivos (EDS) adaptados al cumplimiento de la Norma 3 integrados en el sistema de tratamiento de equipajes en varios aeropuertos de la red. Adicionalmente, las principales actuaciones que se encuentran en ejecución a 31 de diciembre de 2020 son: las mejoras en el Edificio Terminal según nuevo diseño funcional en el aeropuerto de Sevilla, la regeneración de la pista 06L-24R y nuevas calles salida rápida del aeropuerto de Palma de Mallorca.

Durante el ejercicio de 2019 las principales adiciones de inmovilizado en curso se correspondieron a los trabajos relacionados con la “Remodelación y ampliación edificio dique sur” del aeropuerto de Barcelona, la “Adaptación del Sistema de Inspección de Equipajes en Bodega a nuevas EDS estándar 3” de varios aeropuertos de la red, el “Recrecido de pista de vuelo” en el aeropuerto de Sevilla, y las “Mejoras funcionales en el edificio terminal” del aeropuerto de Tenerife Sur. Asimismo, las principales actuaciones que se encontraban en ejecución a 31 de diciembre de 2019 son: “Sistemas SICA” en varios aeropuertos de la red, las “Actuaciones en balizamiento para cumplimiento de las normas técnicas” y la “Remodelación del edificio terminal Picasso T-2” del aeropuerto de Málaga.

d) Bajas y resultados por enajenaciones del inmovilizado material

Activos de inmovilizado material con un coste de adquisición de 129.196 miles de euros fueron dados de baja durante el ejercicio 2020 (durante el ejercicio 2019: 219.669 miles de euros). Las bajas más representativas se derivan de la reposición de diversas instalaciones y equipamiento de varios aeropuertos de la red y de servicios centrales, demoliciones por sustitución de infraestructuras aeroportuarias y las relacionadas con abonos de proveedores de inmovilizado sobre importes activados en ejercicios anteriores.

Las bajas de inmovilizado material producidas durante el ejercicio 2020 con imputación a resultados han dado lugar a un resultado negativo total de 5.051 miles de euros (al resultado negativo de 6.265 miles de euros de valor neto de las bajas hay que sumarle 1.124 miles de euros de beneficios por recompra de activos). Adicionalmente, dentro de las bajas se incluyen los siguientes conceptos que no han generado resultado alguno en la cuenta de pérdidas y ganancias:

- Reversiones de provisiones dotadas en ejercicios anteriores por diferencias de justiprecio originadas, fundamentalmente, en procesos expropiatorios de terrenos, por inversiones medioambientales estimadas para cumplir con la normativa vigente, y por litigios relacionados con obras, que han sido realizadas con cargo a cuentas de provisiones de riesgos y gastos (véase Nota 21) por importe total de 880 miles de euros.
- Abonos de proveedores de inmovilizado sobre importes activados en ejercicios anteriores, por importe de 4.850 miles de euros.

Durante el ejercicio 2019 se dieron de baja los elementos del aeropuerto de Murcia San Javier que no fueron cedidos a la Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (SC AIRM, S.M.E, S.A.) por un valor neto contable de 46.005 miles de euros, que se refieren a activos que se encontraban deteriorados a 31 de diciembre de 2019 por un importe de 45.849 miles de euros. Adicionalmente se produjeron bajas por sustitución de activos en su renovación, como en el caso de los trabajos de regeneración de pista 32R-14L en el aeropuerto de Madrid, los recrecidos de las pistas de vuelo de los aeropuertos de Tenerife Norte y Tenerife Sur, y la red multiservicio del aeropuerto de Menorca.

Las bajas de inmovilizado material que se produjeron durante el ejercicio 2019 con imputación a resultados dieron lugar a un resultado negativo total de 9.272 miles de euros (el resultado negativo de 9.339 miles de euros que figura en la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta incluye también 67 miles de euros de pérdidas en bajas de inversiones inmobiliarias). Adicionalmente, dentro de las bajas se incluyeron los siguientes conceptos que no generaron resultado alguno en la cuenta de pérdidas y ganancias:

- Reversiones de provisiones dotadas en ejercicios anteriores por diferencias de justiprecio originadas, fundamentalmente, en procesos expropiatorios de terrenos, por inversiones medioambientales estimadas para cumplir con la normativa vigente, y por litigios relacionados con obras, que se realizaron con cargo a cuentas de provisiones de riesgos y gastos (véase Nota 21) por importe total de 13.089 miles de euros.
- Abonos de proveedores de inmovilizado sobre importes activados en ejercicios anteriores, por importe de 6.849 miles de euros.

e) Deterioro de valor de inmovilizado material

Tal y como se describe en el apartado a.i) de la Nota 5 y en el apartado e) de la Nota 2 de las presentes cuentas anuales, en relación con los efectos de la pandemia por el COVID-19, las medidas para detener la expansión del coronavirus han supuesto en una reducción extraordinaria de la actividad e ingresos de la Sociedad que se ha traducido en una fuerte reducción de los flujos de efectivo de explotación. Estos hechos pueden considerarse como indicadores de deterioro de acuerdo a lo establecido por la normativa contable. En consecuencia, al cierre del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020, la Sociedad ha efectuado los oportunos tests de deterioro en todas sus Unidades generadoras de efectivo, no identificando ajustes al 31 de diciembre de 2020 y 2019 que afecten a los elementos del inmovilizado material.

La razonabilidad de las hipótesis clave asumidas, así como de los análisis de sensibilidad efectuados, los resultados y las conclusiones alcanzadas sobre las pruebas de deterioro efectuadas, han sido revisadas favorablemente por expertos profesionales independientes de la firma Ernst & Young.

UGE “Red de aeropuertos de Aena”

Durante el año 2020 se ha experimentado una fuerte caída en el tráfico de pasajeros (72,33 %) y de operaciones (53,32 %) respecto del mismo período del ejercicio anterior. Los ingresos constitutivos de la cifra de negocios de Aena S.M.E., S.A han disminuido un 50,9% , en tanto que el EBITDA (815,081 millones de euros) ha disminuido un 69,46 % respecto al de 2019.

Dado que las caídas mencionadas no se contemplaron en el escenario considerado en el test de deterioro realizado al cierre de 2019, para la red de aeropuertos, al cierre del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2020, el Grupo realizó un test de deterioro que se ha actualizado al cierre de dicho ejercicio 2020. No obstante, no se han identificado impactos significativos en las Cuentas Anuales del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020, incluso después de aplicar sensibilidades sobre las variables utilizadas.

Las principales premisas utilizadas para dicho test de deterioro han sido las siguientes:

◀ **Tráfico**

Según las proyecciones de EUROCONTROL de enero de 2021 relativas al número de operaciones, durante 2021 se recuperará, como máximo, el 51% del volumen de tráfico europeo de 2019, acelerándose a partir del verano.

Considerando que el cambiante entorno actual dificulta enormemente realizar estimaciones, en Aena se ha considerado, para realizar estos tests de deterioro, la sensibilidad más pesimista basada en la recuperación de los niveles de tráfico de 2019 en 2027, con un nivel de tráfico para 2021 de un -65 % respecto a 2019.

Adicionalmente, se ha considerado un escenario más optimista en el que la recuperación del tráfico de 2019 se produciría en torno a 2025, y el tráfico de 2021 sería de un -50 % respecto al de 2019.

◀ **Proyecciones financieras**

La Sociedad ha realizado los cálculos de valor recuperable como el valor en uso a 31 de diciembre de 2020 sobre la base de las proyecciones financieras aprobadas por la Dirección para el periodo 2021-2027.

Tradicionalmente, la Sociedad utiliza un periodo de proyección de cuatro años, sin embargo, considerando el entorno de incertidumbre existente, se ha considerado más adecuado ampliar el período de proyección hasta 2027, año en el que se considera que, en todo caso, el tráfico aéreo estará plenamente normalizado.

Las proyecciones de flujos de efectivo a partir del octavo año se han calculado utilizando una tasa constante de crecimiento esperado del 1,5 %, considerando las estimaciones de crecimiento del tráfico aéreo contenidas en el DORA (CAGR del 1,8 % de tráfico de pasajeros para el período 2022-2031).

AENA S.M.E., S.A.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Las hipótesis clave que principalmente afectan a los flujos de efectivo de la Unidad Generadora de efectivo de la red de aeropuertos son:

- El tráfico de pasajeros, en el que se ha contemplado el escenario base mencionado anteriormente.
- La variación de las tarifas de servicios aeroportuarios en el escenario base: En 2021 se considera la tarifa aprobada, (0 % de variación).
- Nivel de inversiones en correlación con el nivel de tráfico.
- Eficiencias en los costes operacionales (OPEX). Los porcentajes de inflación considerados son:

PROYECCIÓN OPEX	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
IPC		0%	1%	2%	2%	2%	2%	2%

Durante el período 2021-2027, los gastos operativos crecen ligeramente por encima de la inflación, debido a cierta variabilidad con los incrementos de tráfico.

- Los ingresos de servicios aeroportuarios se han calculado en función de las variaciones de tráfico y tarifa y se han considerado incentivos comerciales destinados a apoyar la recuperación del tráfico.
- Para los ingresos comerciales, se han considerado escenarios prudentes que reflejan la reducción de rentas de arrendamientos derivadas de las negociaciones en curso con los arrendatarios (ver Nota 5).

📌 Tasas de descuento

	31 de diciembre de 2020
Tasa de crecimiento a perpetuidad	1,50 %
Tasa de descuento antes de impuestos	8,5 %
Tasa de descuento después de impuestos	6,34 %

La tasa de descuento aplicada a las proyecciones de flujos de efectivo es el Coste Medio Ponderado del Capital antes de impuestos (CMPCA) estimado de acuerdo con la metodología CAPM (Capital Asset Pricing Model), y está determinada por la media ponderada del coste de los recursos propios y del coste de los recursos ajenos. Se ha revisado al alza respecto a 2019 para reflejar el impacto de la crisis sanitaria y las medidas tomadas para controlarlo en sus diversos componentes: tasa libre de riesgo, riesgo país, prima de riesgo de mercado, coste de la deuda y riesgo propio del activo.

📌 Análisis de sensibilidad

Adicionalmente, el Grupo ha realizado un análisis de sensibilidad del cálculo del deterioro, a través de variaciones que considera razonables de las principales hipótesis financieras consideradas en dicho cálculo, asumiendo los siguientes incrementos o disminuciones, expresados en puntos porcentuales (p.p.):

- Tasa de descuento (-1 p.p./+1 p.p.)
- Tasas de crecimiento a perpetuidad (+1 p.p./-1 p.p.)

Así como a los siguientes cambios en las hipótesis clave:

- Tráfico de pasajeros, en el que se ha contemplado el escenario más optimista mencionado anteriormente, en el que la recuperación del tráfico de 2019 se produciría en torno a 2025, y el tráfico de 2021 sería de un -50 % respecto al de 2019.
- La variación de las tarifas de servicios aeroportuarios: En 2021 se considera la tarifa aprobada (0 % de variación). Para el segundo DORA se contempla una variación de -2% de tarifa.
- Nivel de inversiones en correlación con el nivel de tráfico contemplado.

Como resultado de estos análisis de sensibilidad realizados al cierre del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020, se pone de manifiesto que no se presentan riesgos significativos asociados a variaciones razonablemente posibles de las hipótesis, individualmente consideradas. Es decir, la dirección considera que, dentro de los rangos mencionados, no se producirían correcciones por deterioro.

AENA S.M.E., S.A.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Por otro lado, respecto al test de deterioro realizado en el cierre de 2019, con fecha 15 de enero de 2019 se produjo la interrupción de las operaciones aéreas civiles en la Base Aérea de Murcia San Javier. Este hecho se consideró que constituye uno de los supuestos que la normativa aplicable incluye dentro de los denominados “indicios de deterioro” de un activo. Asimismo, dado que, a 31 de diciembre de 2018, los flujos de efectivo derivados de la utilización continuada del mismo, hasta su cierre definitivo, eran insignificantes, pudo estimarse que el valor en uso de San Javier estaba muy cercano a su valor razonable menos los costes de venta. En consecuencia, se realizó el test de deterioro al nivel individual de dicho aeropuerto y se reconoció en 2018 una pérdida por deterioro por importe de 46.249 miles de euros, de los que en 2019 se aplicaron 45.849 miles de euros correspondiente al importe en libros de todos los activos que no pudieron ser reutilizados en el AIRM o en el resto de los aeropuertos de la red, con el siguiente detalle:

	2018	Aplicación	2019
Terrenos y construcciones	(41.792)	41.683	(109)
Instalaciones técnicas y maquinaria	(2.434)	2.397	(37)
Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	(1.418)	1.408	(10)
Inmovilizado material en curso	(361)	361	-
Total	(46.005)	45.849	(156)

En 2019, la Sociedad no detectó indicios de deterioro del inmovilizado distintos a los mencionados en el párrafo anterior. No obstante, al cierre del ejercicio 2019 la Sociedad efectuó el test de deterioro de acuerdo con el procedimiento descrito en la Nota 4a) para las unidades generadoras de efectivo descritas también en dicha nota, no identificando deterioro alguno, inclusive después de aplicar sensibilidades sobre las variables utilizadas. Las principales premisas utilizadas en 2019 fueron:

	2019
Tasa crecimiento	1,50 %
Tasa de descuento antes de impuestos	5,40 %
Tasa de descuento después de impuestos	4,05 %

f) Subvenciones de capital (Nota 19.d)

A 31 de diciembre de 2020, la Sociedad tiene subvenciones afectas al inmovilizado por importe de 345.466 miles de euros netos de impuestos (2019: 373.002 miles de euros) (ver Nota 19d). El coste bruto de los activos en uso afectos a estas subvenciones es de 2.394 millones de euros, que corresponden a inmovilizado material (2019: 2.410 millones de euros).

De la cantidad anterior, AENA S.M.E., S.A. ha cobrado prácticamente la totalidad de los importes, permaneciendo tan sólo un saldo deudor por este concepto a 31 de diciembre de 2020 de 1.153 miles de euros (2019: 1.345 miles de euros) (ver Nota 22).

g) Limitaciones

Los terrenos, edificios y construcciones aportados han perdido la condición de bienes de dominio público por efecto de la desafectación realizada por el artículo 9 del Real Decreto-ley 13/2011, de 3 de diciembre, en el que se establece que todos los bienes de dominio público estatal adscritos a la entidad pública empresarial ENAIRE que no estén afectos a los servicios de navegación aérea, incluidos los destinados a los servicios de tránsito aéreo de aeródromo, dejarán de tener naturaleza de bienes de dominio público, sin que por ello se entienda alterado el fin expropiatorio, por lo que no procederá su reversión.

Existen determinadas limitaciones a la venta de activos aeroportuarios (ver Nota 15).

AENA S.M.E., S.A.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

h) Bienes totalmente amortizados

A 31 de diciembre de 2020 y 2019 existe inmovilizado material que está totalmente amortizado y que sigue en uso, de acuerdo con el siguiente detalle:

	2020	2019
Construcciones	1.323.307	1.232.528
Instalaciones técnicas y maquinaria	481.273	467.201
Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	1.723.320	1.639.321
Otro inmovilizado	13.571	13.694
Total	3.541.471	3.352.744

(*) Estos importes se refieren al coste original de los activos (la aportación no dineraria se realizó a valor neto contable).

i) Compromisos

Los compromisos por inversiones pendientes de ejecutar al 31 de diciembre de 2020 ascienden a 1.288 millones de euros aproximadamente (2019: 1.300,2 millones de euros), entre las que se encuentran las inversiones adjudicadas pendientes de formalizar contractualmente y las inversiones firmes pendientes de ejecutar.

j) Pólizas de seguro

La política de la Sociedad es formalizar pólizas de seguro para cubrir adecuadamente los posibles riesgos a que están sujetos los diversos elementos de su inmovilizado material. Al cierre de los ejercicios 2020 y 2019 se considera que no existe déficit de cobertura.

k) Arrendamientos

La Sociedad arrienda parte de su inmovilizado material a terceros para la explotación comercial. Los arrendamientos operativos y financieros de la Sociedad se detallan en la Nota 9.

l) Activos controlados conjuntamente

La Sociedad tiene un convenio con el Ministerio de Defensa para establecer las claves de reparto y los criterios de compensación por la utilización de las Bases Aéreas Abiertas al Tráfico Civil de Villanubla, León, Albacete, Matacán, Talavera, y el Aeródromo de utilización conjunta de Zaragoza por aeronaves civiles. Dicho convenio se fundamenta en la aplicación del Real Decreto 1167/1995, de 7 de julio, sobre el régimen de uso de los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil.

Los importes que se muestran a continuación representan las participaciones de la Sociedad en los activos y pasivos, sin incluir la imputación de costes indirectos, que se han incluido en el balance (en miles de euros):

	2020	2019
- Activos no corrientes	178.119	187.022
Activos netos	178.119	187.022
- Ingresos	9.893	14.541
- Gastos	(36.265)	(35.680)
Beneficio/ (pérdidas) después de impuestos	(26.372)	(21.139)

No hay pasivos contingentes correspondientes a la participación de la Sociedad en los negocios conjuntos, ni tampoco pasivos contingentes propios de los negocios conjuntos.

m) Costes de rehabilitación

Conforme a la política contable descrita en la Nota 4b), la Sociedad activa como mayor valor del inmovilizado, la estimación inicial de los costes de rehabilitación del lugar sobre el que se asienta, cuando constituyan obligaciones en las que incurre Aena como consecuencia de utilizar el elemento. Así, se capitalizan como mayor valor de los activos aeroportuarios todas las obligaciones previstas para llevar a cabo las obras de aislamiento acústico e insonorización de zonas residenciales para cumplir con la normativa vigente en materia de ruidos generados por las infraestructuras aeroportuarias (véase Nota 21).

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

8. Inversiones Inmobiliarias

El movimiento de las inversiones inmobiliarias durante los ejercicios 2020 y 2019 es el siguiente:

	2020		
	Terrenos inmobiliarios y construcciones	Otras instalaciones	Total
Coste:			
Saldo inicial	185.437	3.359	188.796
Altas	75	-	75
Traspasos (Notas 6 y 7)	3.753	148	3.901
Saldo final	189.265	3.507	192.772
Amortización:			
Saldo inicial	(38.397)	(3.228)	(41.625)
Dotación	(4.983)	(104)	(5.087)
Traspasos (Notas 6 y 7)	(1.708)	(50)	(1.758)
Saldo final	(45.088)	(3.382)	(48.470)
Deterioro:			
Saldo inicial	(6.243)	-	(6.243)
Dotación	(724)	-	(724)
Reversión	1.841	-	1.841
Saldo final	(5.126)	-	(5.126)
Neto:	139.051	125	139.176
	2019		
	Terrenos inmobiliarios y construcciones	Otras instalaciones	Total
Coste:			
Saldo inicial	180.415	3.359	183.774
Altas	7.660	-	7.660
Bajas	(75)	-	(75)
Traspasos (Notas 6 y 7)	(2.563)	-	(2.563)
Saldo final	185.437	3.359	188.796
Amortización:			
Saldo inicial	(36.157)	(3.191)	(39.348)
Dotación	(5.195)	(37)	(5.232)
Bajas	9	-	9
Traspasos (Notas 6 y 7)	2.946	-	2.946
Saldo final	(38.397)	(3.228)	(41.625)
Deterioro:			
Saldo inicial y final	(6.243)	-	(6.243)
Neto:	140.797	131	140.928

Este epígrafe recoge, principalmente, inmuebles destinados a su explotación en régimen de alquiler (terrenos, oficinas, hangares, naves). En los casos en que dichos inmuebles se componen de una parte que se tiene para generar rentas, y otra parte que se utiliza en la producción o suministro de bienes o servicios o bien para fines administrativos, tales inmuebles se consideran inversiones inmobiliarias cuando se utiliza una porción insignificante de los mismos para la producción o suministro de bienes o servicios o para fines administrativos.

Al cierre de los ejercicios 2020 y 2019 no existen elementos de inversiones inmobiliarias sujetos a garantías.

La política de la Sociedad es formalizar pólizas de seguros para cubrir posibles riesgos a que están sujetos los diversos elementos de sus inversiones inmobiliarias. Al cierre de los ejercicios 2020 y 2019 la Sociedad tiene razonablemente cubiertos estos riesgos.

En el ejercicio 2020 las principales altas en inversiones inmobiliarias se corresponden con mejoras realizadas en las construcciones inmobiliarias, y los traspasos están motivados por el cambio de uso de distintas edificaciones.

AENA S.M.E., S.A.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

En el ejercicio 2019 las altas en inversiones inmobiliarias se correspondieron con dos hangares del aeropuerto de Santiago de Compostela construidas por un tercero y entregadas al principio del contrato por un importe de 7.112 miles de euros, 154 miles de euros derivados de reversiones a la finalización del contrato de activos construidos por terceros en parcelas arrendadas, y 393 miles de euros a la inversión en trabajos de acondicionamiento en diversos edificios.

En 2020 la Sociedad no adquirió construcciones inmobiliarias a empresas del grupo o relacionadas, como tampoco lo hizo en 2019.

A 31 de diciembre de 2020 y 2019 existen inversiones inmobiliarias que están totalmente amortizadas y que siguen en uso, de acuerdo con el siguiente detalle:

	2020	2019
Construcciones inmobiliarias	14.007	13.878
Instalaciones inmobiliarias	2.832	2.767
Total	16.839	16.645

(*) Estos importes se refieren al coste original de los activos (la aportación no dineraria se realizó a valor neto contable).

El valor razonable de las inversiones inmobiliarias teniendo en cuenta los valores actuales a las fechas presentadas son los siguientes:

	2020	2019
Terrenos	331.874	303.476
Construcciones	499.580	588.807
Total	831.454	892.283

La Sociedad ha encargado a una empresa de tasación independiente (Gloval Valuation, S.A.U.) la revisión y valoración del porfolio inmobiliario a 31 de diciembre de 2020, tal y como hizo también para el 30 de junio de 2020 y 31 de diciembre de 2019, con objeto de determinar el valor razonable de sus inversiones inmobiliarias, con especial atención en los cambios significativos y en las condiciones del mercado derivados de la pandemia de COVID-19. En particular, dice el informe: "Esto significa que nos enfrentamos a un conjunto de circunstancias con un cierto grado de incertidumbre y volatilidad en los diferentes sectores productivos y mercados financieros sin precedentes en las que basar un juicio. Por ello, la valoración podría contemplar un mayor grado de incertidumbre y un mayor nivel de cautela respecto a condiciones estables normalizadas. Dado el impacto futuro desconocido que el COVID-19 pueda arrojar al mercado inmobiliario, es recomendable realizar revisiones de estas con una mayor frecuencia. Ante esta falta de normalidad en el mercado, se ha adoptado una serie de medidas adicionales, que ayudan a obtener valores que reflejen razonablemente la situación actual del mercado y que se indican en el informe."

En lo que respecta al método de valoración se ha realizado aplicando un enfoque de capitalización, que proporciona una indicación de valor mediante la conversión de flujos de efectivo futuros en un único valor de capital actual. Este enfoque, asimilable a un modelo de Descuento de Flujos de Caja (DFC), es generalmente utilizado para la estimación de valor de unidades de explotación generadoras de efectivo, reconociendo de forma explícita el valor temporal de flujos de fondos que generará el activo en sí.

De resultas de la comparación entre el valor razonable a 31 de diciembre de 2020 y el valor en libros de las diferentes Unidades Generadoras de Efectivo, ha resultado una dotación de deterioro de cuatro edificaciones por un total de 724 miles de euros, así como una reversión parcial de los deterioros de los terrenos de los campos de golf de los aeropuertos de Barcelona y Valencia por un total de 1.841 miles de euros, por lo que se ha obtenido un resultado positivo de 1.117 miles de euros. En el cierre del ejercicio 2019, se consideró que no existían deterioros adicionales a los ya reconocidos.

En el ejercicio 2019, la Sociedad encargó a una empresa de tasación independiente (CBRE Valuation Advisory S.A.) la revisión y valoración del porfolio inmobiliario a 30 de junio de 2019, con objeto de determinar el valor razonable de sus inversiones inmobiliarias. No se consideró que hubieran existido, durante el segundo semestre de 2019, cambios significativos ni en las condiciones del mercado ni en los activos tasados que pudieran invalidar las valoraciones realizadas.

9. Arrendamientos

Arrendamientos operativos

Arrendatario

La Sociedad utiliza en régimen de arrendamiento operativo a terceros diversos activos entre los que destacan los detallados a continuación, junto con las principales características de los contratos correspondientes:

Activo	Localización	Fecha de vencimiento	Renta anual sin IVA (miles de euros)	Observaciones
Edificio Piovera	Madrid	31/01/2024	3.551	Renta en función de las condiciones del contrato
Edificio Arturo Soria	Madrid	29/02/2020	116	Renta sin revisión

Los pagos mínimos totales futuros por los arrendamientos operativos no cancelables (hasta la fecha de vencimiento del contrato) son los siguientes:

	2020	2019
Menos de un año	3.754	3.644
Entre uno y cinco años	8.185	11.920
Más de cinco años	-	-
Total	11.939	15.564

Arrendador

La Sociedad cede en alquiler varias tiendas y almacenes bajo contratos no cancelables de arrendamiento operativo. Estos contratos tienen una duración de entre cinco y diez años, siendo la mayor parte de los mismos renovables a su vencimiento en condiciones de mercado.

Los cobros mínimos totales, por los arrendamientos operativos no cancelables son los siguientes para los plazos señalados:

	2020	2019
Menos de un año	701.756	797.758
Entre uno y cinco años	2.514.572	3.197.262
Más de cinco años	25.777	80.108
Total	3.242.105	4.075.128

Arrendamientos financieros

La Sociedad presenta en su inmovilizado material una central de cogeneración eléctrica del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid Barajas y determinado equipamiento informático (adquirido en 2018) que se encuentran bajo contrato de arrendamiento financiero en el que la Sociedad es el arrendatario. El importe por el que se reconocieron inicialmente los activos ascendió a 17.955 miles de euros, correspondiente a su valor razonable estimado. Los importes se muestran a continuación en miles de euros:

	2020	2019
Coste – arrendamientos financieros capitalizados	17.955	17.955
Amortización acumulada	(10.453)	(8.946)
Importe neto en libros	7.502	9.009

A 31 de diciembre de 2020 y 2019 el valor actual de las cuotas mínimas de arrendamiento a pagar en el futuro, sin incluir incrementos de inflación u otras cuotas contingentes, derivado de dicho contrato de arrendamiento financiero es el siguiente (en miles de euros):

	2020	2019
Menos de un año	1.682	1.673
Entre uno y cinco años	7.332	7.123
Más de cinco años	-	1.913
Total	9.014	10.709

10. Instrumentos financieros

▶ Análisis por categorías

El valor en libros de cada una de las categorías de instrumentos financieros establecidas en la norma de registro y valoración de “Instrumentos financieros”, excepto las inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, multigrupo y asociadas (Nota 11), es el siguiente (en miles de euros):

	Activos financieros a largo plazo							
	Instrumentos de patrimonio		Créditos a empresas		Otros instrumentos financieros		Total	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Inversiones mantenidas hasta el vencimiento (*)	-	-	-	-	92.907	80.660	92.907	80.660
Créditos empresas del grupo (Nota 12)	-	-	370.000	340.000	-	-	370.000	340.000
Otros préstamos y partidas a cobrar (Nota 13)	-	-	-	-	5.255	4.363	5.255	4.363
Activos disponibles para la venta:								
- Valorados a coste (Nota 11.3)	-	180	-	-	-	-	-	180
Total	-	180	370.000	340.000	98.162	85.023	468.162	425.203

	Activos financieros a corto plazo							
	Instrumentos de patrimonio		Créditos a empresas		Otros instrumentos financieros		Total	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Inversiones mantenidas hasta el vencimiento (*)	-	-	-	-	1.517	1.438	1.517	1.438
Créditos empresas del grupo (Nota 12)	-	-	282	30.282	-	-	282	30.282
Préstamos y partidas a cobrar (**)	-	-	17	172	741.541	454.083	741.558	454.255
Total	-	-	299	30.454	743.058	455.521	743.357	485.975

(*) La partida “Otros instrumentos financieros” contiene principalmente depósitos consignados por mandato legal en diferentes instituciones públicas de Comunidades Autónomas, correspondientes a fianzas previamente recibidas de arrendatarios de los espacios comerciales de AENA S.M.E., S.A., en cumplimiento de la Ley 29/1994, de 24 de noviembre, de Arrendamientos Urbanos.

(**) La partida “Otros instrumentos financieros” contiene el total del epígrafe “Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar”, excluidos “Otros créditos con Administraciones Públicas” y “Activos por impuesto corriente”.

AENA S.M.E., S.A.
 Memoria Ejercicio 2020
 (Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

Pasivos financieros a largo plazo

	Acreedores arrendamiento financiero y otros		Deudas		Finanzas y Derivados		Total	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Débitos (*)	7.523	9.297	4.159.882	4.705.603	137.341	144.750	4.304.746	4.859.650
Débitos y partidas a pagar con entidades de crédito (**)	-	-	2.673.731	250.000	-	-	2.673.731	250.000
Derivados de cobertura	-	-	-	-	96.834	94.115	96.834	94.115
Total	7.523	9.297	6.833.613	4.955.603	234.175	238.865	7.075.311	5.203.765

(*) El epígrafe "Deudas" se refiere a "Deudas con empresas del grupo" e incluye el efecto de las comisiones y gastos de novación contabilizados a criterio de coste amortizado por importe total de 2.630 miles de euros (2019: 3.257 miles de euros) (véase Nota 15).

(**) Incluyendo el efecto de las comisiones y gastos de novación contabilizados a criterio de coste amortizado por importe total de 1.899 miles de euros (2019: 0 miles de euros) (véase Nota 15).

Pasivos financieros a corto plazo

	Deudas con Emp. Grupo y Asociadas		Otros		Total	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Préstamo con Sociedad dominante última	546.349	633.619	-	-	546.349	633.619
Intereses devengados préstamo pendientes de pago	11.656	13.162	-	-	11.656	13.162
Cuenta corriente con AIRM	-	-	-	-	-	-
Deudas por efecto impositivo	4.109	2.475	-	-	4.109	2.475
Derivados de cobertura	-	-	31.645	31.662	31.645	31.662
Subtotal	562.114	649.256	31.645	31.662	593.759	680.918
Comisiones a criterio coste amortizado	(316)	(358)	-	-	(316)	(358)
Subtotal	561.798	648.898	31.645	31.662	593.443	680.560
Obligaciones y otros valores negociables	-	-	55.000	159.000	55.000	159.000
Deudas con entidades de crédito	-	-	50.000	391.000	50.000	391.000
Partidas a pagar (*)	-	-	224.060	276.148	224.060	276.148
Acreedor arrendamiento financiero	-	-	1.682	1.673	1.682	1.673
Intereses devengados con ent. crédito pendientes de pago	-	-	3.370	40	3.370	40
Otros pasivos financieros (**)	-	-	230.682	284.133	230.682	284.133
Total	561.798	648.898	596.439	1.143.656	1.158.237	1.792.554

(*) Epígrafe "Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar" excluido "Otras deudas con Administraciones Públicas".

(**) Incluye, principalmente, deudas a Proveedores de inmovilizado, por importe de 206.734 miles de euros (2019: 256.754 miles de euros), así como fianzas recibidas.

AENA S.M.E., S.A.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

✦ Análisis por vencimientos

A 31 de diciembre de 2020, los importes de los instrumentos financieros con un vencimiento determinado o determinable clasificados por año de vencimiento son los siguientes (en miles de euros):

Activos financieros	2021	2022	2023	2024	2025	2026 y siguientes	Total
Inversiones mantenidas hasta el vencimiento	1.517	21.513	9.866	5.681	38.341	17.506	94.424
Otras cuentas a cobrar	741.541	-	-	-	-	-	741.541
Créditos empresas del grupo	282	-	-	-	-	370.000	370.282
Otros créditos a empresas	17	-	-	-	-	-	17
Otros instrumentos financieros	-	22	-	-	-	5.233	5.255
Total	743.357	21.535	9.866	5.681	38.341	392.739	1.211.519
Pasivos financieros	2021	2022	2023	2024	2025	2026 y siguientes	Total
Préstamo con Sociedad dominante última (*) (Nota 15)	546.349	535.836	514.364	512.641	649.777	1.949.894	4.708.861
Intereses devengados préstamo pendientes de pago	11.656	-	-	-	-	-	11.656
Deudas por efecto impositivo (Nota 12)	3.461	-	-	-	-	-	3.461
Subtotal Deudas empresas del Grupo y asociadas	561.466	535.836	514.364	512.641	649.777	1.949.894	4.723.978
Obligaciones y otros valores negociables (Nota 15)	55.000	-	-	-	-	-	55.000
Deudas con entidades de crédito (Nota 15)	50.000	530.000	480.000	255.000	555.000	855.630	2.725.630
Intereses Deudas con entidades de crédito	3.370	-	-	-	-	-	3.370
Derivados de cobertura Aena (Nota 15)	31.645	28.066	23.889	19.868	15.818	9.193	128.479
Acreedores arrendamiento financiero	1.682	1.794	1.822	1.835	1.881	-	9.014
Otras deudas a largo plazo	121	82	82	27	-	-	312
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	430.849	-	-	-	-	-	430.849
Fianzas recibidas	23.771	35.141	16.350	10.296	42.576	32.978	161.112
Total	1.157.904	1.130.919	1.036.507	799.667	1.265.052	2.847.695	8.237.744

(*) Excluyendo el efecto de las comisiones y gastos de novación contabilizados a criterio de coste amortizado por importe total de 2.946 miles de euros de los que un importe de 316 miles de euros corresponde al largo plazo (2019: 3.615 miles de euros de los que 3.257 miles de euros son a largo plazo) (véase nota 15), al no suponer estos conceptos salida de efectivo.

AENA S.M.E., S.A.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

A 31 de diciembre de 2019, los importes de los instrumentos financieros con un vencimiento determinado o determinable clasificados por año de vencimiento son los siguientes (en miles de euros):

Activos financieros	2020	2021	2022	2023	2024	2025 y siguientes	Total
Inversiones mantenidas hasta el vencimiento	1.438	15.339	7.204	8.943	5.523	43.651	82.098
Otras cuentas a cobrar	454.083	-	-	-	-	-	454.083
Créditos empresas del grupo	30.282	-	-	340.000	-	-	370.282
Otros créditos a empresas	172	-	-	-	-	-	172
Otros instrumentos financieros	-	-	22	-	-	4.341	4.363
Instrumentos de patrimonio	-	-	-	-	-	180	180
Total	485.975	15.339	7.226	348.943	5.523	48.172	911.178

Pasivos financieros	2020	2021	2022	2023	2024	2025 y siguientes	Total
Préstamo con Sociedad dominante última (*) (Nota 15)	633.619	546.349	535.836	514.364	512.641	2.599.670	5.342.479
Intereses devengados préstamo pendientes de pago	13.162	-	-	-	-	-	13.162
Deudas por efecto impositivo (Nota 12)	2.677	-	-	-	-	-	2.677
Subtotal Deudas empresas del Grupo y asociadas	649.458	546.349	535.836	514.364	512.641	2.599.670	5.358.318
Obligaciones y otros valores negociables (Nota 15)	159.000	-	-	-	-	-	159.000
Deudas con entidades de crédito (Nota 15)	391.000	-	50.000	50.000	50.000	100.000	641.000
Intereses Deudas con entidades de crédito	40	-	-	-	-	-	40
Derivados de cobertura Aena (Nota 15)	31.662	27.194	22.011	16.958	12.816	15.136	125.777
Acreeedores arrendamiento financiero	1.673	1.736	1.762	1.790	1.835	1.913	10.709
Otras deudas a largo plazo	121	82	82	82	15	-	382
Acreeedores comerciales y otras cuentas a pagar	532.891	-	-	-	-	-	532.891
Fianzas recibidas	27.269	21.492	19.274	16.294	10.709	76.981	172.019
Total	1.793.114	596.853	628.965	599.488	588.016	2.793.700	7.000.136

(*) Excluyendo el efecto de las comisiones y gastos de novación contabilizados a criterio de coste amortizado por importe total de 4.366 miles de euros de los que un importe de 3.965 miles de euros corresponde al largo plazo (2018: 5.337 miles de euros de los que un importe de 4.866 miles de euros corresponde al largo plazo) (véase nota 15), al no suponer estos conceptos salida de efectivo.

Las ganancias y pérdidas netas de los activos y pasivos financieros al 31 de diciembre de 2020 y 2019 se muestran en la Nota 23.f.

AENA S.M.E., S.A.

Memoria Ejercicio 2020

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

11. Inversiones en empresas del grupo, asociadas, multigrupo y otras participaciones

Instrumentos de patrimonio

El detalle de las inversiones en instrumentos de patrimonio de empresas del grupo es como sigue:

Sociedades dependientes	Miles de euros	
	2020	2019
Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A. ("SCAIRM")	16.192	11.606
Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. ("ADI")	165.032	165.032
Coste	181.224	176.638
Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A. ("SCAIRM")	(16.192)	-
Deterioro	(16.192)	-
Total instrumentos de patrimonio	165.032	176.638

Al cierre del ejercicio 2019, las participaciones en empresas del grupo se encontraban valoradas a precio de coste sin deterioro de valor. En 2020, tal y como se describe en la nota 5 relativa a los efectos de la pandemia por la COVID-19, las medidas para detener la expansión del coronavirus han supuesto en todas las empresas del Grupo Aena una reducción extraordinaria de su actividad e ingresos que se ha traducido en una fuerte reducción de los flujos de efectivo de explotación y que pueden considerarse como indicadores de deterioro de acuerdo a lo establecido por la normativa contable. En consecuencia, al cierre del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020, Aena ha procedido a realizar el cálculo del importe recuperable de sus participaciones. Como consecuencia de dicho cálculo, al cierre del ejercicio 2020 únicamente ha sido necesario el registro de un deterioro en la participación en AIRM por importe de 16.192 miles de euros (ver Nota 23.f).

Los principales datos de las participaciones en empresas del grupo y asociadas, así como de otras participaciones, ninguna de las cuales cotiza en bolsa a 31 de diciembre de 2020 y 2019, se exponen a continuación:

1. Participaciones en empresas del grupo

El detalle de sociedades dependientes del Grupo a 31 de diciembre de 2020 y 2019, todas ellas consolidadas por el método de integración global en las cuentas anuales consolidadas del grupo del que la Sociedad es dominante, es el siguiente:

Sociedades dependientes	Domicilio	Actividad	%		Titular de la participación
			Directo	Indirecto	
Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A. ("SCAIRM") (1)	Murcia	Sociedad titular de la concesión de la explotación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.	100	-	AENA S.M.E., S.A.
Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. ("ADI") (1)	Madrid	Explotación, conservación, gestión y administración de infraestructuras aeroportuarias, así como los servicios complementarios.	100	-	AENA S.M.E., S.A.
London Luton Airport Holdings III Limited ("LLAH III") (2)	Luton (Reino Unido)	Tenencia de participaciones en la sociedad que ostenta la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S. A.
London Luton Airport Holdings II Limited ("LLAH II") (2)	Luton (Reino Unido)	Tenencia de participaciones en la sociedad que ostenta la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	London Luton Airport Holdings III Limited (LLAH III)
London Luton Airport Holdings I Limited ("LLAH I") (2)	Luton (Reino Unido)	Tenencia de participaciones en la sociedad que ostenta la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	London Luton Airport Holdings II Limited (LLAH II)
London Luton Airport Group Limited ("LLAGL") (2)	Luton (Reino Unido)	Sociedad garante de la adquisición de la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	London Luton Airport Holdings I Limited (LLAH I)
London Luton Airport Operations Limited ("LLAOL") (2)	Luton (Reino Unido)	Sociedad titular de la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	London Luton Airport Group Limited ("LLAGL")
Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (ANB) (2)	Sao Paulo (Brasil)	Prestación de servicios públicos para la ampliación, conservación y explotación de la infraestructura aeroportuaria de los complejos aeroportuarios integrantes del bloque Nordeste de Brasil.	-	100	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S. A.

(1) Sociedades auditadas por KPMG Auditores, S.L.

(2) Sociedades auditadas por la red KPMG

AENA S.M.E., S.A.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Los principales importes de capital, patrimonio, resultados y valor en libros relacionados con las empresas del grupo al cierre de los ejercicios 2020 y 2019 son los siguientes:

▲ Sociedades con participación directa de Aena

- Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A. ("SCAIRM")

Denominación / Domicilio / Actividad	31 de diciembre de 2020 (*)						Valor en libros (*)
	Fracción del Capital directo (%)	Capital	Beneficio/(Pérdidas) Explotación Neto		Resto de Patrimonio	Total patrimonio	
Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A. Avenida España 101, Valladolides y Lo Jurado (Murcia)/ Concesión Administrativa para la Gestión, Explotación y Mantenimiento del Aeropuerto de la Región de Murcia.	100%	8.500	(54.535)	(41.754)	3.729	(29.525)	-
Total							-

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales del ejercicio 2020.

Denominación / Domicilio / Actividad	31 de diciembre de 2019 (*)						Valor en libros (*)
	Fracción del Capital directo (%)	Capital	Beneficio/(Pérdidas) Explotación Neto		Resto de Patrimonio	Total patrimonio	
Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A. Avenida España 101, Valladolides y Lo Jurado (Murcia)/ Concesión Administrativa para la Gestión, Explotación y Mantenimiento del Aeropuerto de la Región de Murcia.	100%	8.500	(4.610)	(3.948)	3.091	7.643	11.606
Total							11.606

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales del ejercicio 2019.

Con fecha 25 de enero de 2018, Aena constituyó la sociedad concesionaria titular del contrato de gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (SCAIRM) en la modalidad de concesión de dicho aeropuerto y de su zona de actividades complementarias durante un plazo de 25 años, formalizándose el contrato de adjudicación con fecha 24 de febrero de 2019. De esta forma, Aena cumplió con lo exigido en el Pliego de Condiciones Administrativas Particulares del contrato que fue adjudicado por la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia el 20 de diciembre de 2017. La nueva sociedad, que reviste la forma de sociedad anónima, se denomina "Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A." y tiene a AENA S.M.E., S.A. como accionista único.

Con fecha 17 de diciembre de 2018, la Sociedad, como accionista único de SCAIRM, realizó una aportación dineraria por importe de 1.914.648 euros conforme a lo establecido en el Plan Económico-Financiero de las Actividades Aeroportuarias de la Sociedad Concesionaria para el año 2019. Así mismo, con fecha 16 de mayo de 2020, de conformidad con lo establecido en el citado el Plan Económico-Financiero de las Actividades Aeroportuarias de la Sociedad Concesionaria, se ha realizado una nueva aportación dineraria directa a los fondos propios de la Sociedad por importe de 4.586.296 euros.

Al cierre del ejercicio 2020 el valor de la participación de la Sociedad en SCAIRM asciende a cero, correspondientes al coste de la participación en SCAIRM por importe de 16.192 miles de euros (11.606 miles de euros al cierre del ejercicio 2019),

AENA S.M.E., S.A.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

menos la corrección por deterioro de valor de la participación registrada en el ejercicio 2020 por la totalidad de su valor de coste.

El deterioro de esta participación tiene su causa en el test de deterioro realizado para el inmovilizado de la Sociedad concesionaria del AIRM, el cual puso de manifiesto la necesidad de registrar una corrección valorativa por la totalidad del valor en libros de los activos intangibles e inmovilizado material afecto a la concesión. La situación de hecho creada por el COVID-19 y las medidas adoptadas para combatirlo, han tenido un impacto determinante en el tráfico aéreo del aeropuerto, dejándolo prácticamente sin actividad, y ha afectado por tanto a la ejecución del contrato de gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional Región de Murcia.

En dicho test se han contemplado los efectos derivados del mecanismo de reequilibrio económico del artículo 34.4 del RDL 8/2020, por importe de 2,6 millones de euros correspondiente al período comprendido entre el 14 de marzo y el 30 de junio de 2020 y aprobadas por la entidad concedente.

Las principales hipótesis utilizadas en el cálculo del valor en uso a 31 de diciembre de 2020 son las siguientes:

- Se mantienen las condiciones y obligaciones contractuales reflejadas en la oferta de Aena (inversiones, cánones mínimos asegurados).
- Se ha considerado como escenario base la recuperación de los niveles de tráfico de 2019 en 2025, con un nivel de tráfico para 2021 de un -41 % respecto a 2019, y con crecimientos para 2022, 2023 y 2024 del 20 %, 21 % y 16 %, respectivamente. Desde 2025, el escenario de tráfico propuesto se ha generado aplicando la traslación directa de las hipótesis de la Oferta con un desplazamiento de 8 años.
- Con estas hipótesis se produce una disminución de 18,7 millones de pasajeros durante el período de la concesión en comparación con los contemplados en la Oferta Económica (42,7 millones de pasajeros frente a los 61,4 millones de pasajeros de la Oferta, un -31 %).

En este escenario, se estima que, adicionalmente, sería de aplicación un reequilibrio basado en el art. 282 del TRLCSP, que se está negociando en la actualidad con la Administración concedente, la cual ha manifestado su predisposición a llegar a un acuerdo que mitigue el impacto de la pandemia en el contrato de concesión. Por lo anterior, Aena SCAIRM va a solicitar un reequilibrio basado en el art. 282 del TRLCSP y que modifique las condiciones económicas del contrato de concesión, si bien no se ha presentado todavía nada al respecto, por lo que no se han considerado hipótesis de este reequilibrio adicional en el cálculo del valor recuperable de la participación.

- Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A.

Denominación / Domicilio / Actividad	31 de diciembre de 2020						Valor en libros (*)
	Fracción del Capital directo (%)	Capital	Beneficio/(Pérdidas) Explotación Neto		Resto de patrimonio	Total patrimonio	
Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. Peonías, 12. Madrid/ Explotación, conservación, gestión y administración de infraestructuras aeroportuarias.	100%	161.182	6.034	(300.323)	230.988	91.848	165.032
Total							165.032

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales del ejercicio 2020.

AENA S.M.E., S.A.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Denominación / Domicilio / Actividad	Fracción del Capital directo (%)	Capital	Beneficio/(Pérdidas)		Resto de patrimonio	Total patrimonio	Valor en libros (*)
			Explotación	Neto			
Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. Peonías, 12. Madrid/ Explotación, conservación, gestión y administración de infraestructuras aeroportuarias.	100%	161.182	41.901	37.333	193.655	392.170	165.032
Total							165.032

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales del ejercicio 2020.

En los ejercicios 2020 y 2019 Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. ("ADI") no ha repartido dividendos.

En línea con el ejercicio realizado por Aena, al cierre del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020, Aena Desarrollo Internacional ha procedido a realizar el cálculo del importe recuperable de sus participaciones, así como del préstamo concedido a su filial LLAHL II, mediante la estimación de su participación en los flujos de efectivo que se espera sean generados por la empresa participada, procedentes tanto de sus actividades ordinarias como de su enajenación o baja en cuentas. Estos cálculos usan proyecciones de flujos de efectivo basadas en presupuestos financieros aprobados por la Dirección que cubren el período de duración de las concesiones de explotación de los aeropuertos de Luton (Londres, Reino Unido) y de Brasil. Los flujos consideran la experiencia pasada y representan la mejor estimación de la Dirección sobre la evolución futura del mercado. Como consecuencia de dicho test, al cierre del ejercicio 2020 ADI ha registrado deterioro en su participación en LLAHLII por importe de 61.277 miles de euros y en su participación en ANB por valor de 238.238 miles de euros.

A causa de los citados deterioros, ADI ha obtenido unas pérdidas de 300.323 miles de euros en el ejercicio 2020 y, en consecuencia, su Patrimonio neto ha quedado reducido, al 31 de diciembre de 2020, a 91.848 miles de euros. Por tanto, a dicha fecha, el patrimonio neto de la sociedad es inferior a los 2/3 de su capital social, por lo que se incurriría en el supuesto de reducción de capital obligatoria previsto en el artículo 327 de la LSC si el patrimonio neto no se recuperara en el plazo de un ejercicio social. No obstante, en esta eventualidad, los administradores llevarían a cabo las medidas necesarias para garantizar el reequilibrio del patrimonio de la Sociedad y ésta contaría con el apoyo financiero necesario por parte de su accionista único.

Por otra parte, es importante mencionar que la dirección y los administradores de ADI estiman que la valoración de la inversión de la Sociedad en AMP al 31 de diciembre de 2020, realizada a partir del valor de cotización de las acciones de GAP a esa fecha, ascendería a 295.495 miles de euros, mientras que el valor neto contable de la inversión de la Sociedad en AMP al 31 de diciembre de 2020 asciende a 66.237 miles de euros.

Basándose en todo ello, la dirección de la Sociedad considera que el importe recuperable de la inversión en ADI, calculado a 31 de diciembre de 2020 y 2019, es superior a su coste de adquisición.

AENA S.M.E., S.A.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

★ Sociedades con participación indirecta de Aena

- London Luton Airport

La Sociedad AENA S.M.E., S.A. posee el control de London Luton Airport Holding III Limited (en adelante, "LLAH III") y todas sus participadas a través de Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. (en adelante "ADI"). Los principales importes de capital, patrimonio, resultados y valor en libros, expresados en moneda local y bajo principios contables locales e incluyendo la valoración de los activos identificables adquiridos y los pasivos asumidos a la fecha de adquisición, relacionados con esta empresa al cierre del ejercicio 2020 y 2019 son los siguientes (expresados en miles):

Denominación / Domicilio / Actividad	31 de diciembre de 2020				
	% Partic.	Capital	Resultado del ejercicio	Resto Patrimonio	Total de Patrimonio
			<i>Miles GBP</i>		
London Luton Airport Holdings III Limited (*)	51,0 %	986	(61.666)	(38.456)	(99.136)
London Luton Airport Holdings II Limited (*)	51,0 %	986	(57.443)	(69.303)	(125.760)
London Luton Airport Holdings I Limited (*)	51,0 %	1.930	(49.636)	24.975	(22.731)
London Luton Airport Group Limited (*)	51,0 %	5.274	(13.047)	98.363	90.590
London Luton Airport Operations Limited (**)	51,0 %	5.274	(13.047)	98.363	90.590

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales consolidadas a 31 de diciembre de 2020.

(**) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales a 31 de diciembre de 2020.

Denominación / Domicilio / Actividad	31 de diciembre de 2019				
	% Partic.	Capital	Resultado del ejercicio	Resto Patrimonio	Total de Patrimonio
			<i>Miles GBP</i>		
London Luton Airport Holdings III Limited (*)	51,0 %	986	6.547	(49.074)	(41.541)
London Luton Airport Holdings II Limited (*)	51,0 %	986	9.499	(82.873)	(72.388)
London Luton Airport Holdings I Limited (*)	51,0 %	1.930	17.074	3.830	22.834
London Luton Airport Group Limited (*)	51,0 %	5.274	47.061	50.415	102.750
London Luton Airport Operations Limited (**)	51,0 %	5.274	47.061	50.415	102.750

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales consolidadas a 31 de diciembre de 2019.

(**) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales a 31 de diciembre de 2019.

En el ejercicio 2013, "ADI" suscribió las acciones representativas del 40 % del capital de la sociedad London Luton Airport Holdings III Limited (LLAHL III) por un importe de 39,4 millones de libras esterlinas (correspondientes a 47,3 millones de euros), siendo Aerofi S.a.r.l. (Aerofi) el otro accionista de la misma con una participación del 60 %.

LLAHL III es una sociedad instrumental creada con el objetivo, a través de su subsidiaria al 100 % London Luton Airport Holdings II Limited (LLAHL II), quien a su vez posee al 100 % de London Luton Airport Holdings I Limited (LLAHL I), de llevar a cabo la adquisición, con fecha 27 de noviembre de 2013, de London Luton Airport Group Limited y de su subsidiaria London Luton Airport Operations Limited, sociedad gestora del aeropuerto de Luton en el Reino Unido. En el marco de la transacción, Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. y Aerofi suscribieron un acuerdo por el que Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. tenía la opción (opción de compra) de adquirir a Aerofi las acciones representativas del 11 % del capital social de LLAHL III, durante un periodo de once meses a partir del 27 de noviembre de 2013, a un precio equivalente al precio de suscripción de dichas acciones ajustado por ciertos factores ligados a los dividendos percibidos por Aerofi, los costes financieros del 51 % de la deuda suscrita por Aerofi en LLAHL II, a una rentabilidad de accionista y por las emisiones de nuevas acciones de LLAHL III que se hayan podido producir durante el periodo de ejercicio.

Con fecha 16 de octubre de 2014, Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A., una vez obtenidas las autorizaciones pertinentes, procedió a ejecutar la opción de compra, alcanzando el 51 % del capital de LLAHL III por un importe de 13,7 millones de libras esterlinas (correspondientes a 17,2 millones de euros). Asimismo, Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. asumió el 51 % de la deuda suscrita por Aerofi en LLAHL II, que ascendía a 48,3 millones de libras esterlinas (correspondientes a 56,7 millones de euros en 2020 y 54,0 millones de euros en 2019). Dicha deuda corresponde a un préstamo de accionistas a 10 años, al 8 % de interés, con pago semestral de intereses y con amortización al vencimiento en noviembre del 2023. La financiación de la operación se instrumentó vía aumento de capital en Aena Desarrollo Internacional

AENA S.M.E., S.A.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

S.M.E., S.A. suscrita al 100 % por la matriz AENA. En el ejercicio 2020 dicho préstamo generó unos intereses a favor de Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. de 4.474 miles de euros (2019: 4.411 miles de euros).

Como consecuencia de esta operación, Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. adquirió en 2014 el control de LLAHL III y, por lo tanto, el Grupo Aena pasó a consolidar esta sociedad (y sus sociedades dependientes) por el método de integración global.

La Sociedad, a través de su participada ADI y contando con el asesoramiento de expertos independientes, culminó en 2014 el proceso de realización de las valoraciones de (i) el valor razonable de la participación previa del 40 % que ostentaba en LLAH III y (ii) los valores razonables de los activos y pasivos del negocio adquirido. Por lo tanto, en las cuentas consolidadas del Grupo Aena se procedió a reconocer y valorar los activos identificables adquiridos y los pasivos asumidos a la fecha de adquisición.

Con el objetivo de reforzar la liquidez de Luton se ha formalizado con fecha 31 de julio de 2020 una póliza de crédito por importe de 55 millones de libras por la cual, Aena Desarrollo Internacional, S.M.E., S.A. y AMP Capital Investors Crown S.à r.l., accionistas de LLAH III se comprometen a facilitar liquidez a London Luton Airport Holdings III Limited, y ésta a sus subsidiarias con el fin de asegurar que London Luton Airport Holdings I Limited pueda cumplir con los requerimientos del test de liquidez mensual exigido por sus acreedores. El importe que corresponde a Aena Desarrollo Internacional asciende a 28 millones de libras. Al cierre del ejercicio, LLAH III no ha dispuesto de cantidad alguna de dicha póliza.

A 31 de diciembre Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. ha contabilizado un deterioro de 61.277 miles de euros en su participación en LLAH III, quedando el valor en libros en 1.739 miles de euros. Asimismo, a dicha fecha, Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. mantiene un préstamo con dicha sociedad dependiente por importe de 58.093 miles de euros.

Como consecuencia de la situación excepcional provocada por la Covid-19 y su impacto en el EBITDA, a partir de junio de 2020, el subgrupo Luton excedió las ratios financieras a cuyo cumplimiento está obligada por los contratos de financiación. No obstante, obtuvo de las entidades financieras dispensas temporales (waivers) respecto al cumplimiento de las ratios a 31 de diciembre de 2020.

Es probable que en los próximos doce meses el subgrupo Luton vuelva a incumplir las ratios financieras indicadas. Por ello ha continuado negociando con las entidades financieras la ampliación de estas dispensas a 30 de junio de 2021 y a 31 de diciembre de 2021.

En caso de que finalmente no se obtuviera esta ampliación de las dispensas, se pondría de manifiesto un incumplimiento de las obligaciones contractuales que podría conducir a que las entidades financieras tuvieran el derecho de ejecutar las garantías asociadas a los contratos de financiación, entre las que se encuentran la prenda sobre las acciones de la concesionaria del aeropuerto.

En respuesta a este proceso y con el objetivo de reforzar la liquidez de Luton, con fecha 31 de julio de 2020 se formalizó una póliza de crédito por la que los accionistas de Luton (Aena y AMP) se comprometen a facilitar liquidez a Luton por importe de hasta 55 millones de libras. A cierre del ejercicio, no se ha dispuesto de cantidad alguna de dicha póliza.

El incumplimiento de las obligaciones anteriormente mencionadas no conllevaría responsabilidad adicional por parte de los accionistas.

En todo caso, la Dirección de Luton espera que, como resultado de la negociación en marcha con las entidades financieras, se vaya ampliando la dispensa de forma sucesiva para el semestre inmediatamente siguiente.

- Aeropuertos Nordeste Brasil

En el ámbito de los objetivos del Plan Estratégico 2019-2021, el 15 de marzo de 2020 Aena resultó declarada ganadora por la Agencia Nacional de Aviación Civil brasileña (ANAC) en la subasta celebrada en relación con la concesión para la explotación y mantenimiento de los aeropuertos de Recife, Maceió, Aracajú, Campina Grande, João Pessoa y Juazeiro do Norte en Brasil, agrupados en el denominado Grupo aeroportuario del Nordeste de Brasil.

De acuerdo con la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, el Consejo de Ministros aprobó, en su reunión de 12 de abril de 2020, autorizar a Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. la creación en Brasil de la sociedad mercantil estatal Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (en adelante, "ANB") como entidad concesionaria de la

AENA S.M.E., S.A.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

gestión aeroportuaria de los citados aeropuertos. Con fecha 30 de mayo de 2020 se constituyó la nueva sociedad brasileña, participada en su totalidad por Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A., con un capital social de 10.000 reales brasileños y cuyo objeto social específico y exclusivo es la prestación de servicios públicos para la ampliación, conservación y explotación de la infraestructura aeroportuaria de los complejos aeroportuarios integrantes del bloque Nordeste de Brasil. El Consejo de Administración de la sociedad brasileña, en su reunión celebrada el 1 de julio de 2020, aprobó una ampliación de capital social por importe de 2.388.990.000 reales brasileños totalmente suscrita por su accionista único. La forma y el plazo en los que se ha efectuado este desembolso es la siguiente:

- El día 18 de julio de 2020: 488.894.033 reales brasileños (110,1 millones de euros al tipo de cambio asegurado mencionado con anterioridad) correspondientes a la aportación estipulada por el Gobierno de Brasil en concepto de gastos de la concesión a pagar a Infraero (asesores, gastos de la subasta y plan de desvinculación de trabajadores de Infraero) y caja remanente.
- El día 26 de agosto de 2020: 1.900.000.000 reales brasileños (427,7 millones de euros al tipo de cambio asegurado mencionado con anterioridad) reales brasileños correspondientes al importe de la oferta.

Asimismo, el importe de la participación se incrementó en 14.601.360 reales brasileños (3.233.465,45 euros al tipo de cambio 4,5157 EUR/BRL) correspondientes a la asunción por parte de la Sociedad de gastos de licitación derivados de la obtención de la concesión registrada en ANB mencionada anteriormente.

En el mes de enero de 2020, Aena Brasil inició la operativa de los aeropuertos de Juazeiro del Norte y de Campina Grande. En las siguientes semanas, la sociedad concesionaria antes mencionada pasó a gestionar el resto de aeropuertos.

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

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

AENA S.M.E., S.A.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Los principales importes de capital, patrimonio, resultados y valor en libros, expresados en moneda local y bajo principios contables locales e incluyendo la valoración de los activos identificables adquiridos y los pasivos asumidos a la fecha de adquisición, relacionados con esta empresa al cierre del ejercicio 2020 son los siguientes (expresados en miles):

Denominación / Domicilio / Actividad	31 de diciembre de 2020						Miles de Euros
	Fracción del Capital indirecto (%)	Capital	Beneficio/(Pérdidas)		Resto de patrimonio	Total patrimonio	Valor en libros (*)
			Explotación	Neto			
Aeropertos do Nordeste do Brasil S.A. (ANB) <i>Estado de Sao Paulo-Brasil</i>	100%	2.389.000	(491.823)	(330.398)	(12.818)	2.045.784	293.494
Total							293.494

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales del ejercicio 2020.

Denominación / Domicilio / Actividad	31 de diciembre de 2019						Miles de Euros
	Fracción del Capital indirecto (%)	Capital	Beneficio/(Pérdidas)		Resto de patrimonio	Total patrimonio	Valor en libros (*)
			Explotación	Neto			
Aeropertos do Nordeste do Brasil S.A. (ANB) <i>Estado de Sao Paulo-Brasil</i>	100%	2.388.895	(27.695)	(14.667)	-	2.374.228	531.453
Total							531.453

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales del ejercicio 2019.

Como consecuencia de la pandemia del COVID 19, la actividad de los aeropuertos de Nordeste de Brasil se ha visto fuertemente impactada con reducciones relevantes de los tráficos, lo que ha afectado de forma relevante a la actividad y por tanto a la cifra de negocio y los resultados de ANB, lo que representa una evidencia objetiva de deterioro de la inversión de la Sociedad en dicha sociedad dependiente.

A 31 de diciembre de 2020 se ha procedido a realizar el test de deterioro de la inversión que la Sociedad mantiene en ANB. El cálculo del valor recuperable de la inversión se ha efectuado de acuerdo con el valor en uso estimado mediante la valoración de los flujos de efectivo que se espera sean generados por esta sociedad dependiente, convertidos al tipo de cambio en la fecha de determinación de ese valor (tipo de cambio de cierre en la fecha del balance), que han sido realizadas con la colaboración de expertos independientes. Estos cálculos se fundamentan en proyecciones de flujos de efectivo basadas en presupuestos financieros preparadas por ANB contando con la colaboración de un consultor independiente y aprobadas por la Dirección, y que cubren el período de duración de la concesión de los aeropuertos de Brasil. Dichos flujos representan la mejor estimación de la Dirección sobre la evolución futura del mercado. Como resultado de dicho test a

AENA S.M.E., S.A.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

cierre de 2020 se ha detectado la existencia de deterioro por importe de 238.238 miles de euros, que ha tenido su causa principalmente en la evolución desfavorable de la divisa brasileña durante 2020, así como en la disminución de los flujos operativos de la concesión por causa de la pandemia COVID-19.

2. Participaciones en empresas asociadas y control conjunto

Por otro lado, la Sociedad participa indirectamente en otras Sociedades a través de Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. Los principales importes de capital, patrimonio, resultados y valor en libros expresados en moneda local y bajo principios contables locales, relacionados con estas empresas al cierre del ejercicio 2020 y 2019 son los siguientes (expresado en miles):

Denominación / Domicilio / Actividad	31 de diciembre de 2020				
	% Partic.	Capital	Resultado del ejercicio	Resto patrimonio	Total de patrimonio
Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. (SACSA)			<i>Miles COP</i>		
Aeropuerto Rafael Núñez. Cartagena de Indias-Colombia. Explotación Aeropuerto de Cartagena (*)	37,89%	3.698.728	(10.357.953)	33.150.541	26.491.316
Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A. de CV (AMP)			<i>Miles MXN</i>		
México DF Operador de 12 aeropuertos en México (*)	33,33%	1.306.400	274.798	2.171.190	3.752.388
Aerocali, S.A.			<i>Miles COP</i>		
Aeropuerto Alfons Bonilla Aragón Cali-Colombia Explotación Aeropuerto de Cali (*)	50,00%	3.800.000	(22.523.231)	23.345.307	4.622.076

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales a 31 de diciembre de 2020.

Denominación / Domicilio / Actividad	31 de diciembre de 2019				
	% Partic.	Capital	Resultado del ejercicio	Resto patrimonio	Total de patrimonio
Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. (SACSA)			<i>Miles COP</i>		
Aeropuerto Rafael Núñez. Cartagena de Indias-Colombia. Explotación Aeropuerto de Cartagena (*)	37,89%	3.698.728	51.860.776	(17.427.678)	38.131.826
Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A. de CV (AMP)			<i>Miles MXN</i>		
México DF Operador de 12 aeropuertos en México (*)	33,33%	1.306.400	932.459	1.202.529	3.441.388
Aerocali, S.A.			<i>Miles COP</i>		
Aeropuerto Alfons Bonilla Aragón Cali-Colombia Explotación Aeropuerto de Cali (*)	50,00%	3.800.000	19.679.055	3.666.252	27.145.307

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales a 31 de diciembre de 2019.

El patrimonio neto de las Sociedades participadas en Colombia y México incluye la partida de ajustes por inflación, siguiendo las normas establecidas al efecto en el país respectivo.

El 1 de septiembre de 2020 finalizó la concesión del aeropuerto internacional Alfonso Bonilla Aragón, Cali, gestionado por la Sociedad Aerocali S.A. Asimismo, el 26 de septiembre de 2020 terminó la concesión del aeropuerto internacional Rafael Núñez de la ciudad de Cartagena de Indias, gestionado por la Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. Ambos contratos de concesión han sido prorrogados por seis meses de duración, siendo las nuevas fechas previstas de terminación el 1 de

AENA S.M.E., S.A.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

marzo de 2021 para del aeropuerto internacional Alfonso Bonilla Aragón, Cali y el 25 de marzo de 2021 para el aeropuerto internacional Rafael Núñez de la ciudad de Cartagena de Indias. Las sociedades Aerocali S.A y Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A están negociando con las autoridades concedentes de los contratos de concesión prórrogas adicionales de duración, que compensen los efectos de la pandemia generada por la COVID-19.

A 31 de diciembre de 2020, Aena Desarrollo internacional ha realizado el cálculo del importe recuperable de sus participaciones en asociadas y control conjunto. Como consecuencia, al cierre del ejercicio 2020 se ha registrado deterioro en su participación en Aerocali por importe de 296 miles de euros. Por otra parte, dada la evolución de AMP, los administradores no han considerado necesario realizar provisiones por deterioro de valor.

a) Aerocali

El 29 de mayo de 2014 la Sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional S.M.E, S.A., efectuó la compra de 63.335 acciones ordinarias adicionales de Aerocali, S.A., un 16,67 %. Con esta adquisición Aena Desarrollo Internacional S.M.E, S.A. pasó a tener el 50 % de participación sobre esta empresa. El importe pagado por esta adquisición ascendió a 2.036 miles de euros. De acuerdo con el análisis efectuado por la dirección de Aena Desarrollo Internacional S.M.E, S.A. con esta adquisición no se pasaría a tener control de la participada ya que existe control conjunto, por lo que a 31 de diciembre de 2020 y 31 de diciembre de 2019 se continúa registrando por el método de puesta en equivalencia con el cambio en el porcentaje de participación desde la adquisición de las nuevas acciones.

b) Aeropuertos Mexicanos del Pacífico

Con fecha 24 de febrero de 2006, Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A. (compañía participada por AMP) comenzó a cotizar en la bolsa de México y de Nueva York a través de una OPV realizada por el Gobierno Mexicano (propietario anterior del 85 % restante del capital). Adicionalmente, Aeropuertos Mexicanos del Pacífico adquirió en la Bolsa un 2,296 % de Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A. por importe de 286.297.895 pesos mexicanos (MXN), hasta alcanzar el 17,296 % de su capital. En el mes de mayo de 2008 se adquirieron en la bolsa 640.000 acciones por un importe de 26.229.376 pesos mexicanos (MXN), un 0,11396 %, alcanzando un 17,40996 % de Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A. El día 19 de diciembre de 2019, en cumplimiento de lo determinado en el consejo, AMP realizó la venta de 250.000 acciones de la serie B que represento el 1.85% del 2.41% que se tenía de estas acciones, por lo cual, se ha vendido el 0,04% manteniendo el 17,4% (17,36996% vs 17,40996%) de GAP con un resultado de 29,6 millones de pesos mexicanos.

El precio medio de adquisición de las acciones que Aeropuertos Mexicanos del Pacífico posee de Grupo Aeroportuario del Pacífico asciende a 23,12 pesos mexicanos (MXN), mientras que el valor de la cotización a 31 de diciembre de 2020 fue de 222,14 pesos mexicanos (MXN) (2019: 224,67 pesos mexicanos (MXN)). En este sentido, en relación con el test de deterioro realizado por la Sociedad de su participación en ADI, existe una plusvalía tácita relevante proveniente de la diferencia entre el valor contable y el valor de cotización anteriormente mencionado. En este sentido, y como se ha indicado anteriormente, la dirección y los administradores de ADI estiman que la valoración de la inversión de la Sociedad en AMP al 31 de diciembre de 2020, realizada a partir del valor de cotización de las acciones de GAP a esa fecha, ascendería a 295.495 miles de euros, mientras que el valor neto contable de la inversión de la Sociedad en AMP al 31 de diciembre de 2020 asciende a 66.237 miles de euros.

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

AENA S.M.E., S.A.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

3. Otras participaciones

En octubre de 2020, Aena ha procedido a vender al Ayuntamiento de Barcelona su participación en la sociedad Agencia Barcelona Regional, obteniendo un beneficio de 42 miles de euros registrado en el epígrafe de “deterioro y resultado de enajenaciones de instrumentos financieros” de la cuenta de pérdidas y ganancias (ver Nota 23.f).

A 31 de diciembre de 2019, la información más significativa de esta participación era la siguiente:

Denominación / Domicilio / Actividad	2019 (*)						Total libros a 31 de diciembre de 2019
	% Partic.	Capital	Beneficio		Resto de patrimonio	Total patrimonio	
			Explotación	Neto			
Agencia Barcelona Regional	11,76 %	1.533	9	3	353	1.889	180
Consultoría urbanística y medioambiental Edificio Centreservei, Zona Franca Carrer 60, 25-27 Barcelona (*)							
Total							180

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales a 31 de diciembre de 2019.

AENA S.M.E., S.A.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

12. Operaciones y saldos con partes vinculadas

El detalle de los saldos deudores y acreedores mantenidos con empresas del grupo y vinculadas al cierre del ejercicio 2020 y 2019 es el siguiente:

Ejercicio 2020

	Deudor (Nota 13)	Créditos a largo plazo	Créditos a corto plazo	Créditos a corto plazo (Impuestos) (Nota 22)	Otros activos financieros corto plazo	Deudas a largo plazo (Nota 15)	Deudas a corto plazo (Nota 15)	Deudas a corto plazo (Impuestos) (Nota 15)	Proveedor Inmovilizado (Nota 15)	Anticipo de clientes (Nota 16)	Acreedores (Nota 16)
Entidad dominante:											
ENAIRE	356	-	-	-	-	(4.159.882)	(557.689)	-	-	-	(19.670)
Operaciones con empresas del grupo y asociadas:											
Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. (ADI)	142	370.000	-	-	-	-	-	(1.595)	-	(2)	(172)
Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A. (AIRM)	58	-	-	-	282	-	-	(2.514)	-	(35)	-
Aeroportos do Nordeste do Brasil, S.A.(ANB)	767	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Operaciones con vinculadas:											
Servicios y Estudios para la Navegación Aérea y la Seguridad Aeronáutica, S.A.U. (SENASA)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)
Agencia Estatal de Meteorología (AEMET)	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1.153)
Ingeniería de Sistemas para la Defensa de España, S.A. (ISDEFE)	-	-	-	-	-	-	-	-	(405)	-	(181)
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)	-	-	-	-	-	-	-	-	(667)	-	(736)
Otras partes vinculadas	458	-	-	-	-	-	-	-	(1.758)	(1)	(1.452)
	1.782	370.000	-	-	282	(4.159.882)	(557.689)	(4.109)	(2.830)	(38)	(23.365)

AENA S.M.E., S.A.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Ejercicio 2019

Deudor (Nota 13)	Créditos a largo plazo	Créditos a corto plazo	Créditos a corto plazo (Impuestos) (Nota 22)	Otros activos financieros corto plazo	Deudas a largo plazo (Nota 15)	Deudas a corto plazo (Nota 15)	Deudas a corto plazo (Impuestos) (Nota 15)	Proveedor Inmovilizado (Nota 15)	Anticipo de clientes (Nota 16)	Acreedores (Nota 16)
Entidad dominante:										
ENAIRE	190	-	-	-	(4.705.603)	(646.423)	-	-	-	(23.863)
Operaciones con empresas del grupo y asociadas:										
Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. (ADI)	232	340.000	30.000	212	-	-	(1.159)	-	-	(278)
Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A. (AIRM)	151	-	-	-	70	-	(1.316)	-	-	-
Aeroportos do Nordeste do Brasil, S.A.(ANB)	510	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Operaciones con vinculadas:										
Servicios y Estudios para la Navegación Aérea y la Seguridad Aeronáutica, S.A.U. (SENASA)	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agencia Estatal de Meteorología (AEMET)	1	-	-	-	-	-	-	-	-	(1.008)
Ingeniería de Sistemas para la Defensa de España, S.A. (ISDEFE)	-	-	-	-	-	-	-	(280)	-	(393)
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)	-	-	-	-	-	-	-	(1.808)	-	(1.644)
Otras partes vinculadas	8.654	-	-	-	-	-	-	(3.240)	-	(1.585)
	9.745	340.000	30.000	212	70	(4.705.603)	(646.423)	(2.475)	(5.328)	(28.771)

AENA S.M.E., S.A.**Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020***(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

El detalle de las transacciones realizadas con empresas del grupo y vinculadas durante el ejercicio 2020 es el siguiente (en miles de euros):

	ENAIRES (Ente Público)	ADI	INECO	AEMET	ISDEFE	SENASA	ANB	AIRM	London Luton Airport Operations Limited	Otras partes vinculadas
Ingresos por prestación de servicios	(495)	(183)	-	-	-	(25)	(257)	(1.031)	-	(5.264)
Servicios recibidos	270	7	4.387	-	1.570	-	-	-	-	8.248
Aprovisionamientos:	113.075	1.307	-	10.846	-	-	-	-	-	-
Trabajos realizados por otras empresas (Nota 23.a)										
Adquisiciones de inmovilizado (Nota 6 y 7)	-	99	1.319	-	2.099	-	-	-	-	3.347
Reservas voluntarias	14	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Resultado por enajenaciones y otras	-	-	-	-	-	-	-	(17)	-	-
Otros resultados	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.199
Ingresos financieros (Nota 23f)	37.688	(3.762)	-	-	-	-	-	-	-	-

El detalle de las transacciones realizadas con empresas del grupo y vinculadas durante el ejercicio 2019 es el siguiente (en miles de euros):

	ENAIRES (Ente Público)	ADI	INECO	AEMET	ISDEFE	SENASA	ANB	AIRM	London Luton Airport Operations Limited	Otras partes vinculadas
Ingresos por prestación de servicios	(512)	(329)	(13)	-	(2)	(67)	(510)	(1.543)	(18)	(9.546)
Servicios recibidos	291	-	7.724	-	2.165	9	-	-	-	7.078
Aprovisionamientos:	130.923	1.131	284	10.000	-	-	-	-	-	202
Trabajos realizados por otras empresas (Nota 23.a)										
Adquisiciones de inmovilizado (Nota 6 y 7)	371	167	2.943	-	2.363	-	-	-	-	5.778
Reservas voluntarias	40	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Otros resultados	161	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ingresos financieros (Nota 23f)	-	(1.472)	-	-	-	-	-	-	-	-
Gastos financieros (Nota 23f)	42.870	53	-	-	-	-	-	-	-	-

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

AENA S.M.E., S.A.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

▲ Principales contratos

A continuación, se enumeran los contratos formalizados por la Sociedad con su accionista mayoritario, la entidad pública empresarial "ENAIRE", y el resto de empresas del grupo y vinculadas para el ejercicio 2020 y 2019:

- **ENAIRE**

Con fecha 20 de diciembre de 2016 fue aprobado por el Consejo de Administración de AENA S.M.E., S.A. el Acuerdo de ATM (Air Traffic Management) y CNS (Communication, Navigation, Surveillance) "Acuerdo de prestación de servicios de navegación aérea entre ENAIRE y Aena", que fue asimismo aprobado por el Consejo de Administración de ENAIRE con fecha 23 de diciembre de 2016. Dicho acuerdo se extiende al periodo 2017-2021, por un importe total de 662.367 miles de euros. El 26 de mayo de 2020, el Consejo de Administración de Aena aprueba una adenda al "Acuerdo de prestación de servicios de navegación aérea entre ENAIRE y Aena" que implica una reducción de la anualidad en 12 millones de euros en los importes totales de los servicios ATM y CNS de aeródromo repartida entre los meses de mayo a diciembre de 2020.

Con fecha 31 de octubre de 2017, Aena y ENAIRE firmaron un contrato de prestación de servicios de aparcamiento de la red de Aena para el uso gratuito del aparcamiento durante 15 días al año por parte de los empleados de ENAIRE. Derivado de este contrato las prestaciones económicas entre las partes durante 2020 han ascendido a 37 miles de euros (2019: 104 miles de euros) registrados a valor de mercado, si bien el importe satisfecho por ENAIRE ha ascendido a 9 miles de euros (2019: 26 miles de euros).

- **Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A.**

El 1 de octubre de 2014 y con efectos desde 1 de abril de 2012 se suscribió un contrato con la dependiente Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. en la que ésta presta a AENA servicios de verificación en vuelo. La duración es de 3 años con prórrogas anuales salvo denuncia expresa.

Con fecha 1 de diciembre de 2017, con el objeto de realizar una eficiente y adecuada implantación de las políticas del Grupo y para una mejor eficiencia en la gestión de la sociedad, Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A., procedió a contratar con Aena S.M.E., S.A. la prestación de determinados servicios de asesoramiento y apoyo a la gestión que se determinan en el Acuerdo firmado al efecto. El periodo de vigencia del Acuerdo es de tres años con prórrogas anuales hasta un máximo de cuatro, siempre que exista acuerdo entre las partes. El precio de los servicios prestados se fija anualmente y es revisado en función del volumen de los servicios prestados. En 2020 los servicios prestados alcanzan el importe de 183 miles de euros (2019: 329 miles de euros).

El 20 de junio de 2019 y con efectos de este día, se suscribió un contrato de línea de crédito entre AENA (acreditante) y Aena Desarrollo Internacional (acreditada) por 400 millones de euros, de los que 30 millones de euros fueron reembolsados antes del 31 de diciembre de 2019, para financiar las necesidades de tesorería de la aportación de capital de los aeropuertos del nordeste de Brasil. La duración es de 4 años y podrá ser prorrogado por periodos de 2 años hasta un máximo de tres prórrogas, siempre que ninguna de las partes solicite la cancelación 15 días antes de la fecha de vencimiento. Dicha línea de crédito devenga intereses referenciados al Euribor 1 mes más un diferencial del 1%.

Por otra parte, el 16 de marzo de 2018 y con efectos de este día, se suscribió un contrato de línea de crédito entre y Aena Desarrollo Internacional (acreditante) y AENA (acreditada) en un límite máximo de 100 millones de euros para financiar las necesidades generales de tesorería. La duración es de 2 años y podrá ser prorrogado por 2 años más, siempre que exista acuerdo entre las partes.

- **Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto de la Región Internacional de Murcia S.M.E., S.A.**

Con fecha 25 de abril de 2018, se firmó un acuerdo por el cual Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto de la Región Internacional de Murcia S.M.E., S.A. contrata a Aena, S.M.E., S.A. para la prestación de servicios de asesoramiento y asistencia en la planificación, organización, coordinación y gestión de las áreas de actividad empresarial. El contrato tiene una duración de 3 años desde la firma del mismo. Entre los servicios prestados destacan los siguientes:

- Dirección Económico-financiera
- Dirección asesoría jurídica y gestión patrimonial
- Dirección de Recursos Humanos
- Dirección de Gabinete de Presidencia
- Dirección comercial
- Dirección de comunicación

AENA S.M.E., S.A.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

La prestación de servicios se ha desarrollado en dos fases:

1. Etapa Pre-operativa: desde la firma del acuerdo hasta la entrada en funcionamiento del Aeropuerto.
2. Etapa Operativa: comienza desde la entrada en funcionamiento del Aeropuerto hasta la extinción del acuerdo.

En 2020 los servicios prestados derivados de este acuerdo alcanzan el importe de 1.000 miles de euros (2019: 1.500 miles de euros).

- Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (ANB)

Con fecha 1 de septiembre de 2020, se formalizó un acuerdo por el cual Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. contrata a Aena, S.M.E., S.A. y Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. para la prestación de servicios de asesoramiento y asistencia en la planificación, organización, coordinación y gestión de las áreas de actividad empresarial. El contrato tiene una duración de 2 años desde la firma del mismo con prórrogas anuales de 1 año de duración hasta un máximo de 4, acordándose una suspensión de facturación y cobro durante 2020 a causa de la pandemia.

En 2020 los servicios prestados derivados de este acuerdo alcanzan el importe de 257 miles de euros (2019: 510 miles de euros).

- INECO

Adicionalmente, existe un acuerdo de colaboración con Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO) para la redacción y revisión de proyectos, dirección de obra y asistencia técnica de control de vigilancia, ingeniería para la certificación, mantenimiento y operación de instalaciones y procesos aeroportuarios, planificación, desarrollo aeroportuario y medioambiente, desarrollo comercial aeroportuario y estudios y diseños logísticos en edificios terminales para mejorar la eficiencia operativa y conseguir una mayor reducción de costes, cuyo anexo de actuaciones se viene renovando con carácter anual.

- ISDEFE

La sociedad vinculada ISDEFE viene prestando a Aena una serie de servicios, que se enmarcan en alguna de las actividades de su objeto social, entre las que se encuentran las siguientes actividades de conformidad con el contrato firmado en diciembre de 2016 y que sustituyó al anteriormente en vigor de fecha 8 de noviembre de 2013, cuyo anexo de actuaciones se viene renovando con carácter anual:

- Coordinación general de Tecnologías de la Información y de la Comunicación, en adelante TIC.
- Definición de sistemas e infraestructuras TIC.
- Gestión del ciclo de vida de aplicaciones informáticas.
- Gestión de oficinas de proyectos TIC.
- Calidad y pruebas de aplicaciones informáticas e infraestructuras TIC.
- Integración de sistemas y apoyo a la puesta en explotación.

- AEMET

La Agencia Estatal de Meteorología (AEMET), en su condición de autoridad meteorológica del Estado y como proveedor de servicios certificado, es el único organismo oficialmente designado en España para proporcionar los servicios meteorológicos a la actividad aeronáutica. Para que se produzca la designación de más proveedores de este servicio es necesario un desarrollo normativo previo. AEMET también proporciona los servicios de meteorología al resto de los aeropuertos españoles no gestionados por AENA S.M.E., S.A.

Adicionalmente, AEMET es propietaria de las instalaciones y equipamiento básico para prestar los servicios meteorológicos para la navegación aérea.

Motivado por la necesidad de dichos servicios Aena y AEMET firmaron un Convenio que regulaba dicha prestación de servicios que cubría el período desde el 30 de diciembre de 2014 a 29 de diciembre de 2016, firmándose un nuevo contrato con entrada en vigor el 30 de diciembre del 2016 y una duración de un año, contado a partir de la anterior fecha, prorrogable por mutuo acuerdo de las partes año a año, hasta un máximo de dos años adicionales y que ha sido renovado para el periodo 2020-2024 por un importe total de 60,2 millones de euros.

Aena, desde 2014, ha retribuido los servicios prestados por AEMET con un pago inicial de 7.500 miles de euros, por el periodo marzo-noviembre del citado año 2014, y pagos mensuales de 833 miles de euros desde entonces y hasta junio de 2020, fecha en la que el pago mensual asciende a 953 miles de euros.

AENA S.M.E., S.A.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

13. Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar

El saldo del epígrafe “Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar” del balance adjunto al cierre del ejercicio 2020 y 2019 se desglosa de la siguiente manera:

	Miles de euros	
	2020	2019
Clientes por prestación de servicios	758.500	465.504
Clientes de dudoso cobro	104.657	99.281
Menos: provisión por deterioro	(131.400)	(120.289)
Clientes, empresas del grupo, y asociadas (Nota 12)	1.323	1.083
Deudores varios (*)	7.826	7.735
Activos por impuesto corriente	8.931	-
Personal	635	769
Otros créditos con las Administraciones Públicas (Nota 22)	71.939	7.626
	822.411	461.709

(*) El epígrafe de deudores varios recoge el saldo pendiente de cobro correspondiente al incidente por invasión de las pistas en el Aeropuerto del Prat el 28 de julio de 2006 por importe de 7.423 miles de euros, la Sociedad mantiene dicho importe provisionado.

El 5 de marzo de 2011 se publica en el BOE la Ley 1/2011 de 4 de marzo, por la que se modifica la Ley 21/2003 de 7 de julio, de Seguridad Aérea, por la que se aprueba que, para la gestión, liquidación y el cobro de todas las prestaciones patrimoniales de carácter público de AENA S.M.E., 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.

Una parte significativa de los saldos recogidos en el epígrafe “Clientes por prestación de servicios” pertenecen a las siguientes empresas:

	Miles de euros	
	2020	2019
World Duty Free (DUFY)	335.045	123.464
Áreas, S.A	91.162	30.839
Pansfood S.A	29.159	11.889
Select Service Partner, S.A.	28.817	9.669
Air Europa Líneas Aéreas, S.A.	28.810	17.657
Lagardere Travel Retail S.A.	20.439	7.419
Sinapsis Trading	17.963	12.747
Eurodivisas S.A.	16.852	-
Vueling Airlines	12.721	59.764
Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.	9.953	24.075
Autogrill Iberia SLU	7.900	5.474
UTE Exact Change 2	7.441	7.138
AB Servicios Selecta España S.A.	6.881	-
Gestión y Explotación de Restaurantes	6.791	-
Whsmith Spain S.L.	6.683	-
Exterior Plus S.L.-Sistemas	5.927	-
Airfoods Restauración y Catering	5.580	-
UTE Sistemas -Exterior Plus	5.176	-
SSP Airport Restaurant S.L.U.	5.019	-
Air Nostrum	-	11.638
Easy Jet Airlines Co. Ltd.	-	5.081
Priority Pass LTD	-	4.925
Otros	110.181	133.725
	758.500	465.504

AENA S.M.E., S.A.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El movimiento de la cuenta de provisiones por operaciones comerciales en los ejercicios 2020 y 2019 ha sido el siguiente:

	Miles de euros	
	2020	2019
Saldo inicial	120.289	107.854
Variación provisión deterioro	11.111	12.184
Segregación aeropuerto de Murcia San Javier	-	251
	131.400	120.289

Adicionalmente a la variación de 11.111 miles de euros (2019: 12.184miles de euros) en la provisión de deterioro por operaciones comerciales, durante el ejercicio 2020 se han registrado, en el epígrafe "Pérdidas, deterioro y variación provisiones por operaciones" de la cuenta de pérdidas y ganancias, pérdidas por importe de 696 miles de euros (2019: 840 miles de euros), por bajas definitivas dadas por la Agencia Estatal de Administración Tributaria de deudas enviadas a la vía de apremio, hasta el gasto por importe de 11.807 miles de euros que figura en dicho epígrafe (2019: gasto por importe de 13.024 miles de euros).

A 31 de diciembre de 2020 y de 2019 no existen saldos a cobrar en moneda distinta al euro.

14. Inversiones financieras a corto plazo

El saldo de las cuentas del epígrafe "Inversiones financieras a corto plazo" al cierre de los ejercicios 2020 y 2019 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2020	2019
Créditos a empresas	17	172
Fianzas y depósitos a corto plazo	1.517	1.438
	1.534	1.610

15. Deudas financieras

a) Deudas con empresas del grupo y asociadas

Los préstamos y créditos de la Sociedad están formalizados en un 70% a tipos de interés fijos/fijos revisables (ver Nota 5), y el porcentaje restante está formalizado a tipos variables generalmente referenciados al Euribor (2019: 87 % a tipos de interés fijos/fijos revisables y el porcentaje restante está formalizado a tipos variables generalmente referenciados al Euribor). El tipo medio de la deuda durante 2020 ha sido del 1,07% (2019: 1,25%) (Nota 5).

Con motivo de la aportación no dineraria descrita en la Nota 1, la Sociedad y su accionista único en aquel momento firmaron un contrato de financiación por el cual las deudas correspondientes a la rama de la actividad aportada en la ampliación de capital descrita en dicha Nota 3 se traspasaban de la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" a la Sociedad AENA S.M.E., S.A. En dicho contrato entre ambas partes se reconocía la deuda inicial y las condiciones de cancelación futuras de dicha deuda, así como el procedimiento para la liquidación de los intereses y repago de la deuda. También se especificaba que la titularidad ante las instituciones financieras prestamistas le correspondía a la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea", aun cuando se reconocía que AENA S.M.E., S.A. se obligaba a satisfacer el porcentaje del saldo vivo de la deuda del ente público Aena imputable a la rama de actividad aeroportuaria en el momento de la aportación de cualesquiera pagos que la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" debiera satisfacer a las entidades financieras de acuerdo con las condiciones financieras y demás términos y condiciones previstos en los Acuerdos de Financiación. El tipo medio de dicha deuda durante 2020 ha sido del 1,34 % (2019: 1,32%).

Por otra parte, en Consejo de Ministros de 11 de julio de 2014, se autoriza a la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" a iniciar los trámites para el proceso de venta del capital social de AENA S.M.E., S.A. y a enajenar hasta un 49 % de su capital.

AENA S.M.E., S.A.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

En dicho marco del proceso de apertura del capital social de la Sociedad a inversores privados, y con la finalidad de hacer compatibles con dicho proceso los acuerdos de financiación (endeudamiento financiero a largo y corto plazo) y acuerdos de cobertura suscritos con la totalidad de las entidades financieras, con fecha de 29 de julio de 2014, la entidad pública empresarial "ENAIRES", AENA S.M.E., S.A. y las respectivas entidades financieras acordaron la novación modificativa y no extintiva de los correspondientes acuerdos de financiación. Esta novación viene a modificar el contrato firmado con fecha 1 de julio de 2011 por el que se aportaron a AENA S.M.E., S.A. la totalidad de los bienes, derechos, deudas y obligaciones de la entidad pública empresarial "ENAIRES" afectos al desarrollo de actividades aeroportuarias, comerciales y otros servicios estatales vinculados a la gestión aeroportuaria, incluidos los afectos a los servicios de tránsito aéreo de aeródromo, por la cantidad de 11.672.857 miles de euros.

En virtud de dicha novación, las Partes acordaron modificar determinados aspectos del contrato de reconocimiento de deuda con efectos meramente novatorios y en ningún caso extintivos, a los efectos de precisar, entre otros, i) el importe actualizado del endeudamiento reconocido, ii) la regulación del abono por entidad pública empresarial "ENAIRES" y AENA S.M.E., S.A. de los importes debidos bajo los acuerdos de financiación, iii) el ejercicio de las facultades por los co-acreditados al amparo de dichos acuerdos de financiación, iv) la obligatoriedad de cumplimiento por parte de AENA S.M.E., S.A. de los mismos ratios financieros, tal como vienen detallados en las novaciones de los acuerdos de financiación, v) el compromiso de constitución futura de prenda sobre derechos de crédito (el importe correspondiente a un año de servicio de la deuda que se devengue bajo los acuerdos de financiación) por parte de la Sociedad a favor de la entidad pública empresarial "ENAIRES" en caso de incumplimiento de sus obligaciones bajo el contrato de reconocimiento de deuda o pérdida de la mayoría del capital social de AENA S.M.E., S.A. por parte de la entidad pública empresarial "ENAIRES".

En el proceso de novación de la deuda las partes convinieron expresamente que, sin perjuicio de su condición de co-deudores y responsables solidarios del cumplimiento de las obligaciones previstas en los acuerdos de financiación, los pagos que por cualquier concepto se debieran hacer al amparo de dichos acuerdos de financiación, serían hechos por la entidad pública empresarial "ENAIRES", y, por tanto, se mantiene la relación contractual entre AENA S.M.E., S.A. y la entidad pública empresarial "ENAIRES" a través del contrato de reconocimiento de deuda.

Sin perjuicio de la responsabilidad solidaria y principal que AENA S.M.E., S.A. y la entidad pública empresarial "ENAIRES" asumen frente a las entidades financieras bajo los acuerdos de la financiación, los pagos hechos por AENA S.M.E., S.A. reducirán proporcionalmente, frente a la entidad pública empresarial "ENAIRES", sus obligaciones de pago derivadas de la aportación.

En todo caso, el impago por AENA S.M.E., S.A. de sus obligaciones derivadas del contrato de reconocimiento de deuda, no liberará a la entidad pública empresarial "ENAIRES" de cumplir con sus compromisos de pago en virtud de lo previsto en los acuerdos de financiación.

Mediante estas novaciones, no se alteraron las condiciones financieras de las operaciones de los préstamos concedidos en su momento a la entidad pública empresarial "ENAIRES" ni, por tanto, los reflejados en los préstamos espejo en su momento suscritos con AENA S.M.E., S.A. (entre otros: amortización de principal, fechas de vencimiento, régimen de tipos de intereses, plazos de amortización, etc.).

Por todo ello, las modificaciones acordadas en los contratos de financiación con las entidades bancarias y con la entidad pública empresarial "ENAIRES", no modificaron el tratamiento contable de la deuda financiera de la Sociedad con la Sociedad dominante última, la entidad pública empresarial "ENAIRES".

Las cláusulas principales que fueron objeto de modificación se resumen a continuación:

- El carácter solidario de las prestatarias, la entidad pública empresarial "ENAIRES" y AENA S.M.E., S.A., que se obligan solidariamente entre sí frente al banco con respecto a la obligación de reembolsar el importe del préstamo que hubiera sido dispuesto por cualquiera de ellos y de pagar intereses, comisiones, costes, gastos y cualquier otro concepto adeudado por cualquiera de ellas directamente al banco en virtud de los contratos. Los bancos reconocen expresamente que el pago que por cualquier concepto reciba efectivamente de cualquiera de las prestatarias de conformidad con lo previsto en los contratos, tendrá plenos efectos liberatorios por dicho concepto e importe.
- La eliminación de las cláusulas que imponían limitaciones sobre la transmisión de acciones de AENA S.M.E., S.A. y la venta de un porcentaje de acciones superior al 49 %.
- La obligatoriedad del cumplimiento de ciertos ratios financieros, sobre la base de las cuentas anuales consolidadas del Grupo Aena, que se certificará mediante la entrega de un certificado acreditando el cumplimiento de dichos ratios de forma semestral y anual con los siguientes límites:

AENA S.M.E., S.A.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Ratio	2019	2020	2020	2021	2022 y siguientes
Deuda Financiera Neta/EBITDA	7,00x	7,00x	7,00x	7,00x	7,00x
Menor o igual a:					
EBITDA / Gastos Financieros	3,00x	3,00x	3,00x	3,00x	3,00x
Mayor o igual a:					

- En lo relativo a la posibilidad de otorgar cargas y gravámenes se establece un marco más favorable con respecto al que estaba previsto en los contratos de financiación iniciales, al permitirse el otorgamiento de ciertas garantías reales sobre activos internacionales en operaciones de financiación internacionales sin recurso a AENA S.M.E., S.A. ni a la entidad pública empresarial "ENAIRES", frente a la prohibición que existía en muchos contratos iniciales y que en muchos casos hacían difícil la expansión empresarial.
- La unificación de las cláusulas que restringen la disposición de activos: AENA S.M.E., S.A. conservará, directa o indirectamente, la titularidad dominical de todos los activos aeroportuarios y no los enajenará ni en una sola operación ni en una serie de operaciones relacionadas o no, con algunas excepciones en relación con activos aeroportuarios situados fuera de España.
- Se unifican ciertas cláusulas con el fin de calificar los eventos en los que los contratos de financiación podrían ser objeto de vencimiento anticipado, como consecuencia de impagos derivados de las relaciones comerciales de AENA S.M.E., S.A.

Los acuerdos de financiación incluyen las siguientes causas de vencimiento anticipado tasadas en términos ordinarios de mercado:

- a) Incumplimiento de cualquiera de las obligaciones de pago derivadas de cada uno de los acuerdos de financiación.
- b) Incumplimiento de obligaciones de pago derivadas de otros contratos de financiación.
- c) El incumplimiento de cualquier obligación de pago derivada de relaciones comerciales habituales en el tráfico ordinario de AENA S.M.E., S.A., salvo que ésta se haya opuesto judicial o extrajudicialmente a la correspondiente reclamación de pago derivada de dicho incumplimiento y/o haya interpuesto, o vaya a interponer, las correspondientes acciones procesales a los que AENA S.M.E., S.A. esté amparada en derecho, sin que haya recaído sentencia condenatoria al pago en su contra.
- d) Embargos generalizados de bienes de AENA S.M.E., S.A. y/o ENAIRES.
- e) La constitución por parte de ENAIRES y/o por las Sociedades, entes y entidades del grupo ENAIRES (con excepción de AENA S.M.E., S.A. y las Sociedades de su grupo, que se rigen por la limitación indicada en el punto siguiente) de cualquier derecho real, carga, gravamen o privilegio sobre cualquiera de los activos o derechos, presentes o futuros.
- f) La constitución por AENA S.M.E., S.A. y/o las Sociedades de su grupo de cualquier derecho real, carga, gravamen o privilegio sobre cualquiera de los activos o derechos existentes en su balance, con excepción de cualquier derecho real, carga, gravamen o privilegio constituido sobre activos situados fuera de España (incluidas en dicha excepción, las acciones o participaciones de Sociedades domiciliadas en España siempre que la totalidad de sus activos operativos estuvieran situados fuera de España) exclusivamente, en garantía de financiaciones u otras obligaciones sin recurso a AENA S.M.E., S.A. contraídas por filiales y/u otras compañías del grupo Aena.
- g) Salvo que el banco hubiera dado su autorización por escrito: Aena conservará, directa o indirectamente, la titularidad dominical de todos sus activos aeroportuarios y no los enajenará ni en una sola operación ni en una serie de operaciones relacionadas o no, con la excepción, en relación exclusivamente con activos aeroportuarios situados fuera de España de titularidad directa o indirecta de Aena, de enajenaciones hasta un importe agregado conjunto durante toda la vida del contrato que no exceda del 20 % del activo consolidado de Aena, determinándose el valor tanto del activo consolidado como del activo enajenado en cada momento por referencia a los valores contabilizados en el balance consolidado de Aena correspondiente al 31 de diciembre del último ejercicio contable cerrado en el momento de suscribirse el acuerdo de enajenación de activos. A los efectos de la presente cláusula, "Activos Aeroportuarios" significa cualesquiera bienes que formen parte de la actividad aeroportuaria incluidos en el inmovilizado material consolidado de Aena.
- h) El cambio en la ponderación de riesgo de ENAIRES o de los préstamos o créditos concedidos por medio de los acuerdos de financiación.

AENA S.M.E., S.A.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Únicamente el acaecimiento de dichas causas de vencimiento anticipado, facultaría eventualmente a las entidades financieras, de acuerdo con los términos y condiciones específicas de sus respectivos acuerdos, a la declaración de vencimiento anticipado de sus respectivos acuerdos de financiación. Todo ello, sin perjuicio de la necesidad de concurrencia de buena fe y de carácter esencial de la causa esgrimida.

En caso de incumplimiento por parte de AENA S.M.E., S.A. de sus obligaciones bajo el contrato de reconocimiento de deuda:

- AENA S.M.E., S.A. se compromete a la constitución futura de un contrato de prenda de primer rango sobre ciertos derechos de crédito (el importe correspondiente a un año de servicio de la deuda que se devengue bajo los acuerdos de financiación) en favor de ENAIRE (esta obligación también surge en caso de pérdida de control de AENA S.M.E., S.A. por parte de ENAIRE).
- Los importes impagados por AENA S.M.E., S.A. devengarán intereses de demora.
- En el caso de que ENAIRE hubiese tenido que abonar cualquier cantidad a las entidades financieras que conforme al contrato de reconocimiento de deuda hubiese debido pagar AENA S.M.E., S.A., ENAIRE se subrogará en los derechos y garantías del acreedor frente a AENA S.M.E., S.A. y la deuda reconocida en el contrato de reconocimiento de deuda se incrementará automáticamente en el importe satisfecho por ENAIRE.
- Asimismo, en el caso de que, como consecuencia del incumplimiento de una obligación por parte de AENA S.M.E., S.A. bajo los contratos de financiación, se produjera el vencimiento anticipado de uno o varios contratos de financiación y la reclamación de pago efectivo de cualesquiera importes, AENA S.M.E., S.A. deberá satisfacer a ENAIRE una penalidad equivalente al 3 % del principal total vencido del respectivo contrato de financiación incumplido. Esta previsión también aplicaría para el supuesto de que la parte incumplidora hubiese sido ENAIRE, en cuyo caso, ésta sería la que debería satisfacer la mencionada penalidad a AENA S.M.E., S.A.

El desglose del total de la “Deuda financiera en la que la Sociedad figura como acreedor solidario en ENAIRE” (en adelante, “Deuda co-acreditada”) con las entidades financieras a 31 de diciembre de 2020, es el siguiente (en miles de euros):

Entidades Financieras	Importe
BEI	2.869.923
ICO	1.329.975
FMS	506.133
TOTAL Co-acreditada	4.706.031

De los 4.706.031 miles de euros anteriores, AENA S.M.E., S.A. adeuda a la entidad pública “ENAIRE” la deuda derivada de la aportación de la actividad aeroportuaria, que al 31 de diciembre de 2020 asciende a un importe de 4.674.316 miles de euros (2019: 5.303.393 miles de euros), el 99 % del total deuda acreditada. Además AENA S.M.E., S.A. adeuda a la entidad pública “ENAIRE” en concepto de otros préstamos 34.544 miles de euros (2019: 39.086 miles de euros). El calendario de vencimientos de ambas partidas, al cierre del ejercicio, se detalla más adelante.

En cuanto a las causas de declaración de vencimiento anticipado, ENAIRE como titular de los contratos de financiación no incumple ninguna de las condiciones de vencimiento anticipado, por lo que no afectaría al balance al 31 de diciembre de 2020 y 31 de diciembre de 2019 de la Sociedad.

Como consecuencia de la excepcional situación provocada por la Covid19 y su impacto en el Ebitda, a 31 de diciembre de 2020, la ratio Deuda Financiera Neta/Ebitda de Aena S.M.E., S.A. se ha situado en 8,1x incumpliendo con la ratio máxima de 7,0x permitida en algunos contratos de financiación.

Ante la previsión de esta ruptura, Aena S.M.E., S.A. obtuvo el 1 de diciembre de 2020, dispensas del cumplimiento de los ratios financieros de todas las Entidades Financieras afectadas. Estas dispensas tienen un plazo de, hasta al menos, el 30 de junio de 2022. De conformidad con los términos previstos, las entidades renuncian a ejercitar su derecho a declarar el vencimiento anticipado ante el eventual incumplimiento de la mencionada ratio.

AENA S.M.E., S.A.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El calendario de vencimiento de las cuotas pendientes del principal de la deuda a corto y largo plazo con la entidad pública ENAIRE por la financiación de los aeropuertos (Nota 10) al cierre del ejercicio 2020, es el siguiente:

Cuotas con Vencimiento	Miles de euros 2020
2021	546.349
2022	535.836
2023	514.364
2024	512.641
2025	649.777
Siguientes	1.949.893
Total	4.708.860

El detalle de los epígrafes “Deudas a largo plazo con empresas del grupo y asociadas” y “Deudas a corto plazo con empresas del grupo y asociadas” del pasivo del balance al 31 de diciembre de 2020 y 2019 se muestra a continuación:

	Miles de Euros					
	2020			2019		
	Largo Plazo	Corto Plazo	Total	Largo Plazo	Corto Plazo	Total
Deudas con empresas del grupo y asociadas (Nota 12)						
Deudas con ENAIRE	4.162.511	546.349	4.708.860	4.708.860	633.619	5.342.479
Deuda comisiones	(2.629)	(316)	(2.945)	(3.257)	(358)	(3.615)
Intereses devengados	-	11.656	11.656	-	13.162	13.162
Deudas por efecto impositivo	-	4.109	4.109	-	2.475	2.677
Total	4.159.882	561.798	4.721.680	4.705.603	648.898	5.354.703

A 31 de diciembre de 2020 y 2019 las deudas a largo y corto plazo están denominadas en euros.

Las variaciones en el saldo del préstamo de ENAIRE, producidas durante el ejercicio 2020, corresponden principalmente a amortización de principal por importe de 633.619 miles de euros. La conciliación entre los saldos iniciales y finales en el balance de los componentes de la Deuda financiera con matriz es la siguiente:

	Flujos de efectivo						
	31 de diciembre de 2019	Actividades financiación		Actividades explotación Pagos intereses	Trasposos corto/largo plazo	Devengo intereses	31 de diciembre de 2020
		Cobros	Pagos				
No corriente							
Préstamo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	4.708.860	-	-	-	(546.349)	-	4.162.511
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(3.257)	-	-	-	42	586	(2.629)
Subtotal deuda a largo plazo de Aena S.M.E., S.A. con ENAIRE	4.705.603	-	-	-	(546.307)	586	4.159.882
Corriente							
Préstamo con ENAIRE	633.619	-	(633.619)	-	546.349	-	546.349
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(358)	-	-	-	(42)	84	(316)
Intereses devengados por préstamos con ENAIRE	13.162	-	-	(38.525)	-	37.019	11.656
Subtotal deuda a corto plazo de Aena S.M.E., S.A. con ENAIRE	646.423	-	(633.619)	(38.525)	546.307	37.103	557.689
Total	5.352.026	-	(633.619)	(38.525)	-	37.689	4.717.571

AENA S.M.E., S.A.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Las variaciones en el saldo del préstamo de ENAIRE, producidas durante el ejercicio 2019, corresponden principalmente a amortización de principal por importe de 633.744 miles de euros. La conciliación entre los saldos iniciales y finales en el balance de los componentes de la Deuda financiera con matriz es la siguiente:

	Flujos de efectivo						31 de diciembre de 2019
	31 de diciembre de 2018	Actividades financiación Cobros	Actividades financiación Pagos	Actividades explotación Pagos intereses	Trasposos corto/largo plazo	Devengo intereses	
No corriente							
Préstamo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	5.342.479	-	-	-	(633.619)	-	4.708.860
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(3.965)	-	-	-	45	663	(3.257)
Subtotal deuda a largo plazo de Aena S.M.E., S.A. con ENAIRE	5.338.514	-	-	-	(633.574)	663	4.705.603
Corriente							
Préstamo con ENAIRE	633.744	-	(633.744)	-	633.619	-	633.619
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(401)	-	-	-	(45)	88	(358)
Intereses devengados por préstamos con ENAIRE	14.895	-	-	(43.851)	-	42.118	13.162
Subtotal deuda a corto plazo de Aena S.M.E., S.A. con ENAIRE	648.238	-	(633.744)	(43.851)	633.574	42.206	646.423
Total	5.986.752	-	(633.744)	(43.851)	-	42.869	5.352.026

Los valores contables y los valores razonables de las deudas con ENAIRE no corrientes son los siguientes:

	Importe en libros		Valor razonable	
	31 de diciembre de 2020	2019	31 de diciembre de 2020	2019
Deuda con ENAIRE	4.159.882	4.705.603	4.125.923	4.882.783
Total (Nota 12)	4.159.882	4.705.603	4.125.923	4.882.783

El valor razonable de los recursos ajenos corrientes no difiere significativamente de su valor en libros, ya que el impacto de aplicar el descuento no es significativo. Los valores razonables para la deuda con un plazo superior a un año se basan en los flujos de efectivo descontados a los tipos libre de riesgo (curva OIS) más un *spread* igual al CDS de Aena de 5 años modelizado por Bloomberg (146 bps) (2019: a los tipos libre de riesgo (curva OIS) más un *spread* igual al CDS de Aena de 5 años modelizado (46 bps)).

AENA S.M.E., S.A.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

b) Deudas con entidades de crédito

El saldo de Deudas con entidades de crédito a largo plazo asciende a 2.673.731 miles de euros a 31 de diciembre de 2020 (31 de diciembre de 2019: 250.000 miles de euros) y su detalle es el siguiente:

- El detalle de los importes pendientes de los préstamos a largo plazo a 31 de diciembre de 2020 es el siguiente:

<u>Entidad financiera</u>	<u>2020</u>	<u>2019</u>
BEI	475.630	-
CAIXABANK	400.000	-
UNICAJA	350.000	150.000
ICO	300.000	-
BANKIA	250.000	-
CAJAMAR	250.000	-
CREDIT AGRICOLE-CIB	200.000	-
KUTXABANK	200.000	100.000
ABANCA	100.000	-
BANKINTER	75.000	-
SABADELL	75.000	-
TOTAL	2.675.630	250.000

- A 31 de diciembre de 2020 el importe de las comisiones asociadas a estos préstamos registradas contablemente como menor valor de los mismos y pendientes de imputar al resultado asciende a 1.899 miles de euros (2019: 0 euros).

El saldo de Deudas con Entidades de crédito de AENA S.M.E., S.A. a corto plazo a 31 de diciembre de 2020 asciende a 53.370 miles de euros (31 de diciembre de 2019: 391.000 miles de euros), de los cuales 3.370 miles de euros corresponden a intereses devengados pendientes de pago (31 de diciembre de 2019: 40 miles de euros provenientes de intereses devengados pendientes de pago).

c) Facilidades crediticias

La Línea de Crédito Sindicada Sostenible (ESG-linked RCF) por importe de 800 millones de euros tiene el siguiente detalle por entidades:

<u>ENTIDAD BANCARIA</u>	<u>IMPORTE</u> <u>(miles de euros)</u>
BBVA	190.000
SANTANDER	160.000
BANKINTER	100.000
SABADELL	100.000
UNICAJA	100.000
KUTXA	100.000
IBERCAJA	50.000
TOTAL	800.000

El vencimiento de esta línea es diciembre de 2025. No hay saldo dispuesto a 31 de diciembre de 2020 (391.000 miles de euros a 31 de diciembre de 2019). El tipo de interés es variable, con un spread inicial (0,275 % anual) sobre el Euribor a 1/3/6 meses.

El *spread* inicial se revisa anualmente en función de las dos variables siguientes:

- a) La evolución crediticia Moody's y/o Fitch de AENA conforme a la siguiente tabla:

AENA S.M.E., S.A.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

CALIFICACIÓN CREDITICIA	Margen aplicable
A+/A1 o superior	0,225%
A/A2	0,250%
A-/A3	0,300%
BBB+/Baa1	0,350%
BBB/Baa2	0,400%
BBB-/Baa3 o inferior	0,550%

- b) La evolución de parámetros de sostenibilidad de Aena en cuestiones ambientales, sociales y de buen gobierno (rating ESG “Environmental, Social and Governance”) evaluados por el proveedor de puntuación ESG seleccionado por AENA (Sustainalytics), de manera que, si la puntuación aumenta o disminuye en 5 o más puntos respecto de la inicial, el margen aplicable resultante se reducirá en 0,025% en el primer caso y aumentará en el segundo.
2. Según se hacía referencia en la Nota 5, la Sociedad dispone de 124.370 miles de euros de financiación disponible (no dispuesta) correspondiente a préstamos BEI. El periodo de disponibilidad es de 24 meses desde la fecha de firma de los contratos. Concretamente, la fecha final de disponibilidad para ambos préstamos es el 30 de noviembre de 2022.

d) Valores negociables

El 30 de octubre de 2019, AENA S.M.E., S.A. registró en la CNMV un Programa de Pagarés (Euro Commercial Paper) de 900.000 miles de euros de saldo máximo en el Mercado de Renta Fija de BME. Con este nuevo instrumento, Aena puede colocar de forma flexible a lo largo de un año pagarés con nominales unitarios mínimos de 500 miles de euros y con vencimientos comprendidos entre 3 y 364 días. Este citado programa venció el 30 de octubre de 2020.

El 24 de noviembre de 2020, la Sociedad registró en la CNMV un nuevo Programa de Pagarés (Euro Commercial Paper) por el mismo importe (900.000 miles de euros) de saldo máximo en el Mercado de Renta Fija de BME y en las mismas condiciones que el anterior.

A 31 de diciembre de 2020 el papel emitido bajo este programa asciende a 55.000 miles de euros (2019: 159.000 miles de euros).

e) Coberturas de flujos de efectivo

- Derivados de Aena S.M.E., S.A.

De acuerdo con lo explicado en la Nota 5, con fecha 10 de junio de 2015 Aena suscribió con entidades financieras con rating crediticio igual o superior a BBB (Standard&Poors) una operación de cobertura de tipo de interés variable a fijo, a fin de evitar el riesgo de fluctuación de los tipos de interés de varios créditos por importe de 4.196 millones de euros.

Sus principales características son las siguientes:

Clasificación	Tipo	Importe Contratado (Miles Euros)	Nocional Pendiente 31/12/2020	Fecha de contratación	Fecha de inicio del derivado	Vencimiento	Fecha designación de la cobertura
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo Swap de tipo de interés fijo al 0,144 % contra tipo de interés variable(Eur6M)	290.000	0	27-06-2015	29-06-2015	15-12-2020	27-06-2015
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo Swap de tipo de interés fijo al 1,1735 % contra tipo de interés variable(Eur6M)	854.100	569.400	15-06-2015	15-06-2015	15-12-2026	15-06-2015
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo Swap de tipo de interés fijo al 0,9384 % contra tipo de interés variable(Eur3M)	3.041.833	1.553.333	15-06-2015	15-06-2015	15-12-2026	15-06-2015
TOTAL		4.185.933	2.122.733				

(*) Inicialmente contratado por un nocional de 300.000 miles de euros.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Los importes del principal notional de dichos contratos de permuta de tipo de interés pendientes a 31 de diciembre de 2020 ascienden a 2.122.733 miles de euros (31 de diciembre de 2019: 2.436.726 miles de euros).

El saldo reconocido en la reserva de cobertura del patrimonio neto en contratos de permuta de tipo de interés a 31 de diciembre de 2020 se irá transfiriendo a la cuenta de resultados de forma continua hasta que se reembolsen los préstamos bancarios. Durante el ejercicio 2020 se han imputado a la cuenta de pérdidas y ganancias 31.859 miles de euros en concepto de gastos financieros por liquidación de instrumentos de cobertura (en 2019: 33.699 miles de euros).

El valor razonable de estos derivados asciende a 128.479 miles de euros a 31 de diciembre de 2020 (31 de diciembre de 2019: 125.777 miles de euros), y su desglose entre la parte corriente y no corriente es el siguiente:

Valor razonable registrado en el "Pasivo no corriente" a 31 de diciembre de 2020 (en miles de euros)	Valor razonable registrado en el "Pasivo corriente" a 31 de diciembre de 2020 (en miles de euros)
96.834	31.645
Valor razonable registrado en el "Pasivo no corriente" a 31 de diciembre de 2019 (en miles de euros)	Valor razonable registrado en el "Pasivo corriente" a 31 de diciembre de 2019 (en miles de euros)
94.115	31.662

A 31 de diciembre de 2020 y 2019, los derivados de cobertura que tiene la Sociedad son efectivos y cumplen con los requisitos necesarios para aplicar contabilidad de coberturas, de modo que no existe ineffectividad registrada en la cuenta de pérdidas y ganancias.

16. Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar

El detalle de los saldos acreedores por operaciones comerciales es el siguiente:

	Miles de euros	
	2020	2019
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar		
Proveedores, empresas del grupo y asociadas (Nota 12)	19.841	24.141
Acreedores varios	116.627	164.933
Personal	37.220	30.373
Otras deudas con las Administraciones Públicas (Nota 22.1)	22.496	32.010
Anticipos de clientes	50.373	56.701
Total	246.557	308.158

La información sobre el periodo medio de pago a proveedores es como sigue:

	Días	
	2020	2019
Periodo medio de pago a proveedores	42	46
Ratio de las operaciones pagadas	46	50
Ratio de las operaciones pendientes de pago	23	15

Estos parámetros han sido calculados de acuerdo con 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:

1. 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).
2. Ratio de las operaciones pagadas = Σ (número de días de pago * importe de la operación pagada) / Importe total de pagos realizados.

AENA S.M.E., S.A.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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.

3. 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.

4. 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.

	Miles de euros	
	Importe 2020	Importe 2019
Total pagos realizados	1.272.150	976.392
Total pagos pendientes	257.456	126.522

El cálculo del PMP se realiza sobre las facturas recibidas y conformadas pendientes de pago correspondientes a los proveedores que, por su naturaleza, son suministradores de bienes y servicios, de modo que solo se consideran los datos relativos a la partida "Acreedores varios" del epígrafe "Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar". El saldo contable de "Acreedores varios" es mayor que el de "pagos pendientes", debido a que en el mismo se incluyen los saldos provenientes de facturas pendientes de recibir y/o conformar.

En el ejercicio 2020 los plazos medios de pago se adaptan a los plazos que marca la Ley 15/2010. Los casos en que se ha producido un pago fuera del plazo máximo legal responden, principalmente, a causas ajenas a la Sociedad: facturas no recibidas a tiempo, certificados caducados de la AEAT, y falta de certificados justificativos de las cuentas bancarias de los proveedores, entre otras.

17. Existencias

El saldo del epígrafe "Existencias" al cierre de los ejercicios 2020 y 2019 se desglosa en las siguientes partidas:

	Miles de Euros	
	2020	2019
Repuestos	5.598	6.282
Derechos de emisión de efecto invernadero (Nota 27)	301	-
Provisión por deterioro de existencias	-	(134)
	5.899	6.148

El saldo de existencias incluye principalmente materiales y repuestos utilizados por la Sociedad en las operaciones aeroportuarias.

18. Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

El detalle del epígrafe "Efectivo y otros activos líquidos equivalentes" es como sigue:

	Miles de Euros	
	2020	2019
Caja y bancos	386.265	149.375
Otros activos líquidos equivalentes	755.000	-
	1.141.265	149.375

A 31 de diciembre de 2020 y 2019, no existen saldos de efectivo y otros activos líquidos equivalentes que no estén disponibles para ser utilizados.

AENA S.M.E., S.A.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

19. Patrimonio neto

a) Capital social

La Sociedad fue creada el 31 de mayo de 2011 con un capital inicial de 61.000 euros (1.000 euros por 61 acciones) aportadas en su totalidad por la entidad pública empresarial ENAIRE. El 6 de junio de 2011 la Junta de Accionistas de ENAIRE aprobó una ampliación del capital con la aportación no dineraria de la rama de actividad aeroportuaria, donde se acuerda:

- Reducir el valor nominal mediante el desdoblamiento de las 61 acciones, quedando a 10 euros por acción, por lo que serían 6.100 acciones.
- Ampliar el capital social a 1.500.000 miles de euros, mediante la aportación de 1.499.939 miles de euros (se emiten 149.993.900 acciones a 10 euros cada una). Estas acciones se emiten con una prima de 1.100.868 miles de euros. Por lo que el capital y la prima de emisión ascenderían a 2.600.807 miles de euros.

Con fecha 23 de enero de 2015 el Consejo de Ministros aprueba la venta del 49 % de la entidad Aena mediante Oferta Pública de Venta, registrándose el folleto de la OPV en la CNMV el 23 de enero de 2015. El inicio de la cotización en el Mercado Continuo de los títulos de AENA S.M.E., S.A., en las cuatro bolsas españolas, se produjo el 11 de febrero de 2015.

La salida a Bolsa de la sociedad, conforme lo explicado anteriormente, mediante la OPV del 49 % del capital de AENA S.M.E., S.A., supuso que la entidad ENAIRE pasara a disponer de una participación del 51 % de AENA S.M.E., S.A., frente al 100 % anterior.

A 31 de diciembre de 2020 y 2019 el capital social de AENA S.M.E., S.A. está representado por 150.000.000 acciones ordinarias de 10 euros de valor nominal cada una, totalmente desembolsadas. Estas acciones gozan de iguales derechos políticos y económicos. Su valor de cotización en Bolsa ascendía a 31 de diciembre de 2020 a 142,2 euros.

Asimismo, a 31 de diciembre de 2020 y 2019 no existen ampliaciones de capital en curso, ni autorizaciones para operar con acciones propias.

Según la información disponible a 31 de diciembre de 2020 y 2019, las participaciones superiores al 10% son las siguientes:

Enaire	51,00 %
--------	---------

b) Reservas

★ Prima de emisión

El texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital permite expresamente la utilización del saldo de la prima de emisión para ampliar el capital y no establece restricción específica alguna en cuanto a la disposición de dicho saldo.

Esta reserva es de libre disposición siempre y cuando, como consecuencia de su distribución, el valor de patrimonio neto de la Sociedad no resulte inferior a la cifra de capital social.

A 31 de diciembre de 2020 y 2019, la Prima de Emisión de la Sociedad asciende a 1.100.868 miles de euros.

★ Reserva de capitalización

La Reserva de capitalización por importe de 159.877 miles de euros (2019: 133.714 miles de euros) procede de la aprobación de la distribución de beneficios de la Sociedad de los ejercicios finalizados desde el 31 de diciembre de 2015. Dicha reserva de capitalización ha sido dotada de conformidad con los artículos 25 y 62 de la Ley del Impuesto sobre Sociedades, que establece que se dote la reserva por el importe del derecho a la reducción de la base imponible del grupo fiscal del ejercicio. El derecho a la reducción de la base imponible del grupo fiscal asciende al 10% del incremento de los fondos propios del grupo fiscal, según quedan definidos en dicho artículo, sin que en ningún caso pueda exceder del importe del 10% de la base imponible positiva del grupo fiscal del periodo impositivo previa a la reducción y a la integración a la que se refiere el apartado 12 del artículo 11 de la Ley y a la compensación de bases imponibles negativas. No obstante, en caso de insuficiente base imponible del grupo fiscal para aplicar la reducción, las cantidades pendientes pueden ser objeto de aplicación en los periodos impositivos que finalicen en los dos años inmediatos y sucesivos al cierre del periodo impositivo en que se haya generado el derecho a la reducción, conjuntamente con la reducción que pudiera corresponder en dicho ejercicio y con el límite indicado. La reserva es indisponible y está condicionada a que se mantenga el incremento de fondos

AENA S.M.E., S.A.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

propios del grupo fiscal durante un plazo de 5 años desde el cierre del periodo impositivo al que corresponda la reducción, salvo por existencia de pérdidas contables.

Reserva legal

La reserva legal se debe dotar de conformidad con el artículo 274 de la Ley de Sociedades de Capital. Este artículo exige que, en todo caso, una cifra igual al 10 % del beneficio del ejercicio se destine a reserva legal, hasta que ésta alcance, al menos, el 20 % del capital social.

La reserva legal, mientras no supere el límite indicado, solo podrá destinarse a la compensación de pérdidas en el caso de que no existan otras reservas disponibles para este fin.

Al cierre del ejercicio 2020 la reserva legal asciende a 300.000 miles de euros (31 de diciembre de 2019: 300.000 miles de euros), igualando el límite mínimo legalmente establecido conforme al artículo 274 de la Ley de Sociedades de Capital

Otras Reservas

Al cierre del ejercicio 2020 y 2019, se incluyen en este epígrafe reservas voluntarias íntegramente disponibles siempre que a consecuencia de su distribución, el valor del patrimonio neto de la Sociedad no resulte inferior a la cifra de capital social

c) Ajustes cambio de valor

El movimiento producido en los ejercicios 2020 y 2019 en esta reserva con motivo de las correcciones valorativas de los derivados designados como cobertura de flujos de efectivo (ver Nota 15) es el siguiente:

	2020			
	Saldo inicial	Variaciones Valor razonable	Imputaciones a resultados	Saldo 31/12/2020
Cobertura de flujos de caja				
Permutas tipos de interés Aena	125.777	34.561	(31.859)	128.479
Efecto impositivo	(31.443)	(8.641)	7.964	(32.120)
Total	94.334	25.920	(23.895)	96.359

	2019			
	Saldo inicial	Variaciones Valor razonable	Imputaciones a resultados	Saldo 31/12/2019
Cobertura de flujos de caja				
Permutas tipos de interés Aena	89.283	70.193	(33.699)	125.777
Efecto impositivo	(22.320)	(17.548)	8.425	(31.443)
Total	66.963	52.645	(25.274)	94.334

El desglose de los ejercicios en los cuales se espera que esta reserva afecte a la cuenta de pérdidas y ganancias se incluye en la Nota 10, en el apartado "Derivados" del Análisis por vencimientos.

d) Subvenciones, donaciones y legados recibidos

El detalle y movimiento de este epígrafe al 31 de diciembre de 2020 y 2019 es el siguiente:

	2020			
	Saldo inicial	Altas	Imputaciones a resultados	Saldo 31/12/2020
Subvenciones de capital de organismos oficiales europeos				
Importe	497.337	31	(36.746)	460.622
Efecto impositivo	(124.335)	(8)	9.187	(115.156)
Neto	373.002	23	(27.559)	345.466

AENA S.M.E., S.A.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

	2019			Saldo 31/12/2019
	Saldo inicial	Altas	Imputaciones a resultados	
Subvenciones de capital de organismos oficiales europeos				
Importe	530.812	6.180	(39.655)	497.337
Efecto impositivo	(132.703)	(1.545)	9.913	(124.335)
Neto	398.109	4.635	(29.742)	373.002

📌 Cobros de Subvenciones

El detalle de las subvenciones brutas por programas operativos que han sido cobradas durante el ejercicio 2020 y 2019 es el siguiente en miles de euros:

	Miles de euros	
	2020	2019
Programa Operativo C. Valenciana	-	529
Programa Operativo R. de Murcia	-	1.051
Programa Operativo Com. Canarias	-	4.687
Progr. Operativo Economía basada en el Conocimiento	-	(7)
Subvención depuradora Aeropuerto de Menorca	192	193
Total Fondos Feder Cobros	192	6.453

Al cierre del ejercicio 2020 la Sociedad entiende cumplidas todas las condiciones necesarias para la percepción y disfrute de las subvenciones detalladas anteriormente.

20. Periodificaciones

📌 Periodificaciones de pasivo

El 14 de febrero de 2013, AENA S.M.E., S.A. firmó tres contratos con World Duty Free Group España, S.A. (DUFY) para el alquiler de los locales comerciales de las tiendas duty free y duty paid de toda la red de aeropuertos de España. Estos contratos estuvieron vigentes hasta el 31 de octubre de 2020 y contemplaban un anticipo por 332.442 miles de euros, el cual se compensa periódicamente con la facturación durante dicho período de vigencia. En este sentido, a 31 de diciembre de 2020 la totalidad del anticipo se ha registrado a corto plazo, ascendiendo la cantidad a 19.373 miles de euros (2019: 38.251 miles de euros a corto plazo y 38.296 miles de euros a largo plazo).

	Pasivo Largo plazo		Pasivo Corto Plazo	
	2020	2019	2020	2019
Fianzas	3.521	3.634	-	-
Periodificaciones	5.322	5.744	19.373	38.251
Total	8.843	9.378	19.373	38.251

La cuenta de periodificación a largo plazo, inicialmente registrada por el importe recibido (278.933 miles de euros) es objeto de actualización anual contra gastos financieros. Estos gastos financieros han ascendido en 2020 a 12.442 miles de euros (2019: 12.133 miles de euros) (Nota 23.f).

📌 Periodificaciones de activo

	Activo Largo plazo		Activo Corto plazo	
	2020	2019	2020	2019
Periodificaciones	18.720	-	28.803	5.509
Total	18.720	-	28.803	5.509

A 31 de diciembre de 2020, el saldo de las periodificaciones de activo asciende a 47.522 miles de euros correspondientes principalmente a las reducciones a las cuotas de arrendamiento de los locales comerciales negociadas con los inquilinos

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

como consecuencia del COVID-19, las cuales, tal y como se indica en la nota 5.a-i, se han considerado como un incentivo a distribuir linealmente durante la duración estimada del contrato de arrendamiento y registrándose como una reducción de los ingresos netos por alquiler del periodo correspondiente. Como consecuencia, al cierre del ejercicio 2020, el importe de los incentivos pendientes de imputar a resultados asciende a 41.722 miles de euros de los cuales 23.002 se han registrado en el corto plazo y 18.720 a largo plazo.

En este epígrafe también se han registrado gastos anticipados de primas de seguro por importe de 5.252 miles de euros (2019: 4.882 miles de euros); comisiones de apertura de líneas de crédito por importe de 488 miles de euros (2019: 557 miles de euros) (ver Nota 15); y 59 miles de euros por gastos anticipados de tarjetas prepago (2019: 71 miles de euros).

21. Provisiones

El movimiento habido en los ejercicios 2020 y 2019 en las cuentas incluidas bajo este epígrafe ha sido el siguiente:

	2020						
	Provisión para Compromisos Laborales	Expropiaciones e intereses de demora	Responsabilidades	Impuestos	Actuaciones Medioambientales	Otras provisiones de explotación	Total
Saldo inicial	9.541	8.012	37.119	8.527	71.100	34.197	168.496
Dotaciones	747	75	6.939	2.494	2.766	21.686	34.707
Adiciones descuento	50	-	-	-	-	-	50
Reversiones / Excesos	-	(314)	(10.176)	(1.089)	(294)	(9.777)	(21.650)
Aplicaciones	(667)	(115)	(16.078)	(1.779)	(2.332)	(39.177)	(60.148)
Saldo final	9.671	7.658	17.804	8.153	71.240	6.929	121.455
Porción a corto plazo	-	4.648	15.811	5.191	13.406	6.929	45.985
Porción a largo plazo	9.671	3.010	1.993	2.962	57.834	-	75.470

	2019						
	Provisión para Compromisos Laborales	Expropiaciones e intereses de demora	Responsabilidades	Impuestos	Actuaciones Medioambientales	Otras provisiones de explotación	Total
Saldo inicial	9.313	13.251	21.573	10.576	70.722	27.235	152.670
Dotaciones	652	3.104	18.719	952	16.148	35.115	74.690
Adiciones descuento	137	-	-	-	-	-	137
Reversiones / Excesos	-	(7.251)	(2.208)	(2.877)	(8.372)	(2.720)	(23.428)
Aplicaciones	(561)	(1.092)	(965)	(124)	(7.398)	(25.433)	(35.573)
Saldo final	9.541	8.012	37.119	8.527	71.100	34.197	168.496
Porción a corto plazo	-	4.999	35.114	5.961	9.463	28.766	84.303
Porción a largo plazo	9.541	3.013	2.005	2.566	61.637	5.431	84.193

a) **Provisión para compromisos laborales**

El movimiento de las cuentas de Provisión para compromisos laborales durante los ejercicios 2020 y 2019, en miles de euros, ha sido el siguiente:

	2020		
	Provisión Premios de permanencia	Provisión premios de jubilación anticipada	Total Provisión compromisos laborales
Saldo inicial 1 de enero 2020	8.833	708	9.541
Dotaciones	630	37	667
(Ganancias)/Pérdidas actuariales	40	40	80
Incremento por descuento	46	4	50
(Aplicaciones)/ Extornos	(667)	-	(667)
Saldo final 31 de diciembre 2020	8.882	789	9.671

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

	2019		
	Provisión Premios de permanencia	Provisión premios de jubilación anticipada	Total Provisión compromisos laborales
Saldo inicial 1 de enero 2019	8.649	664	9.313
Dotaciones	639	30	669
(Ganancias)/Pérdidas actuariales	(21)	4	(17)
Incremento por descuento (Aplicaciones) /Extornos	127	10	137
	(561)	-	(561)
Saldo final 31 de diciembre 2019	8.833	708	9.541

➤ Provisión premios de permanencia

A 31 de diciembre de 2020, el saldo del pasivo reconocido en balance para esta provisión es de 8.882 miles de euros (2019: 8.833 miles de euros). La dotación del ejercicio 2020 ha ascendido a 716 miles de euros (2019: 766 miles de euros), de los que 46 miles de euros corresponden al coste financiero (2019: 127 miles de euros), habiéndose obtenido unas pérdidas actuariales de 40 miles de euros (2019: ganancias actuariales de 21 miles de euros).

➤ Provisión premios de jubilación anticipada

A 31 de diciembre de 2020, el saldo del pasivo reconocido en balance es de 789 miles de euros (2019: 708 miles de euros), que corresponde a la diferencia entre el valor presente de la obligación devengada a 31 de diciembre de 2020 de 789 miles de euros (2019: 708 miles de euros) y el valor razonable de los activos afectos al Plan de 0 miles de euros (2019: 0 miles de euros). Las adiciones netas del ejercicio han correspondido a coste normal de servicios del ejercicio: 37 miles de euros (2019: 30 miles de euros), coste financiero: 4 miles de euros (2019: 10 miles de euros), extornos: 0 miles de euros (2019: 0 miles de euros), pérdidas actuariales de 40 miles de euros (2019: pérdidas actuariales de 4 miles de euros), y rendimientos activos afectos 0 miles de euros (2019: 0 miles de euros).

➤ Otros compromisos laborales

El convenio estipula un plan de pensiones como retribución postempleo a los trabajadores. Para este beneficio la Sociedad ha efectuado aportaciones definidas al fondo durante los ejercicios previos a 2013. Sin embargo, para los ejercicios 2017, 2016, 2015, 2014 y 2013, la Sociedad no ha efectuado estas aportaciones debido a la supresión establecida en la Ley 3/2017 de 27 de junio, Ley 48/2015, de 29 de octubre, Ley 36/2014, de 26 de diciembre, Ley 22/2013 de 23 de diciembre y el RDL17/2012 de 27 de diciembre, respectivamente. En ellos se establece que las empresas públicas empresariales no pueden realizar aportaciones a planes de pensiones de empleados o contratos de seguro colectivo que incluyan cobertura de la contingencia de jubilación.

Para los ejercicios 2018, 2019 y 2020 se realizaron aportaciones extraordinarias al Plan de Pensiones con base en la aplicación del último párrafo del Art. 18.2 de la LPGE 2019, el Art. 3.2 del RD-Ley 24/2019, y el párrafo final del artículo 3 Dos del Real Decreto-ley 2/2020 por importes de 498, 650 y 2.444 miles de euros, respectivamente.

b) Expropiaciones e intereses de demora

La provisión por expropiaciones e intereses de demora recoge la mejor estimación del importe correspondiente a la diferencia entre los justiprecios pagados en las expropiaciones de los terrenos adquiridos en las ampliaciones de los aeropuertos y las estimaciones de los precios que la Sociedad tendría que pagar, considerando que fuera probable que ciertas reclamaciones judiciales en curso sobre algunos de los justiprecios pagados tuvieran un éxito favorable para los reclamantes. En el importe estimado de dichas diferencias en los justiprecios la Sociedad ha tenido en cuenta los intereses de demora, tomando como base de cálculo el tipo de interés legal del dinero vigente en cada año.

A 31 de diciembre de 2020 existen dotadas provisiones que corresponden, principalmente, a contenciosos relacionados con expropiaciones de terrenos de los aeropuertos de Vigo y Adolfo Suárez Madrid-Barajas. El conjunto de estos procedimientos ha dado lugar a una provisión por importe de 7.658 miles de euros a 31 de diciembre de 2020, de los cuales 6.360 miles de euros correspondían a diferencias de justiprecio, que han tenido como contrapartida mayor valor de terrenos, y 1.298 miles de euros a intereses de demora devengados a 31 de diciembre de 2020, que han tenido como contrapartida gasto por intereses de demora de expropiaciones (31 de diciembre de 2019: 8.012 miles de euros, de los cuales 6.630 miles de euros correspondían a diferencias de justiprecio, que tuvieron como contrapartida mayor valor de

AENA S.M.E., S.A.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

terrenos, y 1.382 miles de euros a intereses de demora devengados a 31 de diciembre de 2019, que tuvieron como contrapartida gasto por intereses de demora de expropiaciones).

Las reversiones realizadas durante el ejercicio de 2020 son consecuencia, principalmente, de resoluciones favorables a los intereses de Aena. Los 313 miles de euros revertidos, se han abonado al valor del inmovilizado contra el que se dotaron en su día, y el resto, por importe de mil euros, se han abonado a resultados (en su día se dotaron contra gasto por intereses de demora de expropiaciones).

Las reversiones señaladas en el movimiento de la provisión durante el ejercicio 2019 fueron consecuencia, principalmente, de una Providencia del Tribunal Supremo acordando la inadmisión a trámite de un recurso de casación interpuesto por la parte expropiada. De los 7.251 miles de euros revertidos en 2019, 4.607 miles de euros se abonaron al valor del inmovilizado contra el que se dotaron en su día, y el resto, por importe de 2.644 miles de euros, se abonaron a resultados (en su día se dotaron contra gasto por intereses de demora de expropiaciones).

El gasto financiero de intereses por expropiaciones a 31 de diciembre de 2020, una vez tenidas en cuenta las reversiones citadas, ha ascendido a 30 miles de euros (31 de diciembre de 2019: ingreso de 2.270 miles de euros) (véase Nota 23.f).

c) Provisión para responsabilidades

Dentro de este epígrafe se recogen, principalmente, provisiones realizadas sobre la base de las mejores estimaciones de la dirección de la Sociedad para hacer frente a riesgos relacionados con litigios, reclamaciones y compromisos en curso conocidos a la fecha de cierre del ejercicio para los que se espera que sea probable una salida de recursos en el medio o largo plazo. A 31 de diciembre de 2020 y 2019 los saldos de la Provisión correspondían, principalmente, a sentencias desfavorables en reclamaciones efectuadas por arrendatarios, y a reclamaciones laborales y otras efectuadas por empresas contratistas y compañías aéreas.

Durante el ejercicio 2020 las dotaciones efectuadas por el Grupo, por un importe total de 6.939 miles de euros, han correspondido, principalmente, a reclamaciones efectuadas por arrendatarios comerciales por importe de 5.425 miles de euros y a reclamaciones de origen laboral por importe de 1.340 miles de euros.

Durante el ejercicio 2020 las reversiones, por importe de 10.176 miles de euros, se corresponden con la resolución favorable a la Sociedad de contenciosos laborales y otros riesgos, que se han abonado en la cuenta de pérdidas y ganancias, principalmente en el epígrafe "Exceso de provisiones".

Durante el ejercicio 2019 las dotaciones que efectuó la Sociedad, por un importe total de 18.719 miles de euros, correspondieron, principalmente, a sentencias desfavorables en reclamaciones de arrendatarios de terrenos (14.436 miles de euros) y a reclamaciones laborales (2.345 miles de euros).

Durante el ejercicio 2019, las reversiones por importe de 2.208 miles de euros corresponden, principalmente, a la resolución favorable a la Sociedad de contenciosos laborales por importe de 1.114 miles de euros. De dicho total de 2.208 miles de euros, 2.098 miles de euros se abonaron en la cuenta de pérdidas y ganancias, en el epígrafe "Exceso de provisiones", o disminuyendo los gastos de personal a causa de citadas sentencias laborales favorables obtenidas; y el resto, 110 miles de euros, con abono al valor del inmovilizado contra el que se dotaron en su día las provisiones.

Los administradores de la Sociedad no estiman que, del conjunto de responsabilidades en curso, puedan surgir pasivos adicionales que afectaran significativamente a estas cuentas anuales.

d) Impuestos

Dentro de éste epígrafe se recoge principalmente aquellas provisiones dotadas en relación con recursos presentados por la Sociedad por disconformidad con las liquidaciones recibidas por la Administración Fiscal de ciertos tributos locales ligados a los activos aeroportuarios y que están pendientes de resolución, de los que se espera una salida probable de efectivo, cuyo importe definitivo y cuya fecha de liquidación definitiva son inciertos a la fecha de preparación de estas Cuentas anuales.

El importe de las reversiones, íntegramente abonadas en la cuenta de pérdidas y ganancias en su epígrafe "Exceso de provisiones", se relaciona principalmente con resoluciones favorables en liquidaciones que se encontraban en controversia o prescripciones de dichas liquidaciones tributarias en favor de la Sociedad.

e) Provisión para actuaciones medioambientales

Dentro de este epígrafe se reconocen provisiones por importe de 69.539 miles de euros (31 de diciembre de 2019: 69.700 miles de euros) relacionadas con las obligaciones previstas para llevar a cabo las obras de aislamiento acústico e insonorización de zonas residenciales para cumplir con la normativa vigente en materia de ruidos generados por las infraestructuras aeroportuarias.

Adicionalmente, se reconoce una provisión medioambiental de 1.400 miles de euros (2019: 1.400 miles de euros) en relación con las medidas adicionales contempladas en la Resolución de 9 de abril de 2015, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se modifica la condición novena de la Declaración de Impacto Ambiental del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas de 30 de noviembre de 2001, y que prevé actuaciones en la Gravera de Arganda, corredores biológicos y río Jarama. En la provisión de 2020 se recogen también los derechos de emisión de gases de efecto invernadero adquiridos por Aena para su consumo, por un importe de 301 miles de euros, que se corresponden con la mejor estimación de los derechos consumidos durante 2020, realizado con base en las emisiones realmente producidas durante 2020 (ver Nota 27).

En el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020, se han dotado 2.279 miles de euros por la actualización de huellas acústicas de algunos Planes de aislamiento, lo que se ha traducido en el aumento de viviendas que pudieran requerir aislamiento acústico. En el cálculo de la provisión se ha mantenido la estimación de precios unitarios utilizada para 2019. La contrapartida de dichas dotaciones se encuentra recogida en el "Inmovilizado material".

La dotación de 16.148 miles de euros en la provisión para actuaciones medioambientales durante el ejercicio de 2019 se debió también, principalmente, a la actualización de huellas acústicas de algunos planes de aislamiento. En las Cuentas anuales del ejercicio 2019 se utilizó un coste medio unitario de 8.943 euros/vivienda (excepto para el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, para el que se estimó un coste de 15.311 euros debido a la tipología de las viviendas y edificios pendientes de aislar en este aeropuerto, y para otros 4 aeropuertos, cuyo importe medio estimado era de 4.880 euros/vivienda). Tal reversión se efectuó contra el valor del inmovilizado contra el que se dotó en su día la provisión.

La reversión acontecida durante el ejercicio 2019 por importe de 8.372 miles de euros se relacionó, fundamentalmente, con un descenso en el importe medio del coste estimado de aislamiento por vivienda. En las Cuentas anuales del ejercicio 2018 se utilizó un coste medio unitario de 8.956 euros/vivienda (excepto para el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, para el que se estimó un coste de 16.743 euros debido a la tipología de las viviendas y edificios pendientes de aislar en este aeropuerto, y para otros 3 aeropuertos, cuyo importe medio estimado era de 5.567 euros/vivienda).

La normativa en materia de evaluación ambiental (actualmente Ley 21/2013), exige el sometimiento a evaluación de impacto ambiental de determinados proyectos de AENA S.M.E., S.A. (en particular las ampliaciones de pista superiores a 2.100 metros) y concluyen con la formulación por parte del Ministerio para la Transición Ecológica de las correspondientes declaraciones de impacto ambiental, que recogen la obligación de llevar a cabo la elaboración y ejecución de Planes de Aislamiento Acústico (PAA).

En materia de ruidos, la Ley 5/2010, de 17 de marzo, por la que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, obliga a aprobar planes de acción, que incluyan las correspondientes medidas correctoras, cuando se establezcan servidumbres acústicas que permitan superar los objetivos de calidad acústica en el exterior de las edificaciones, los sobrevuelos, frecuencias e impactos ambientales asociados para aquellos aeropuertos que superen 50.000 operaciones/año.

La Sociedad reconocerá contablemente las provisiones correspondientes en el momento en que surja la obligación de aislar viviendas, esto es, bien en el momento en que se apruebe una nueva huella acústica con trascendencia en términos de aislamiento acústico, una servidumbre y su plan de acción (mediante Real Decreto), bien mediante la aprobación de una nueva Declaración de Impacto Ambiental como consecuencia de la evaluación ambiental de proyectos que así lo requieran. Dichas normas publicadas son las que se consideran a la hora de realizar las provisiones, independientemente de que sea con posterioridad cuando se ejecuten las actuaciones de aislamiento sobre las edificaciones afectadas, lo que provoca una diferencia temporal entre la provisión y la ejecución de las obras. Los administradores de la Sociedad no esperan que se produzcan pasivos o contingencias adicionales por este concepto que pudieran ser significativos.

f) Otras provisiones

Este epígrafe recoge la provisión por bonificaciones aplicables a las prestaciones patrimoniales de aterrizaje y salida de pasajeros, devengadas por las compañías aéreas que operan durante determinados días de la semana en los aeropuertos de las islas Canarias. Asimismo, la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2016, establecía incentivos en la prestación patrimonial pública de salida de pasajeros por el crecimiento de pasajeros en las rutas operadas en la red de Aena.

Por otra parte, y de acuerdo con lo indicado en el apartado 3.9.2 del Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) 2017-2021, en el que se establece que Aena debe 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, con el objeto de seguir fomentando la apertura de nuevas rutas, el incremento de pasajeros de largo radio, incentivar el tráfico en los aeropuertos con menor volumen de tráfico y reducir la estacionalidad de los aeropuertos con una fuerte componente estacional.

El impacto de la Covid-19 en la actividad aeroportuaria provocó que estos incentivos se quedarán sin efecto por lo que, con el fin de contribuir a la reactivación del tráfico aéreo en España, Aena ofreció un incentivo comercial que estimulaba la programación de operaciones por parte de las aerolíneas, con independencia del número de pasajeros. Desde el 1 de julio de 2020 el incentivo se aplicaba sobre el porcentaje de recuperación de operaciones con respecto al mismo mes de 2019, siempre que se superaran unos umbrales determinados. Cada aerolínea podía devengar un descuento del 75% o del 100% sobre la tarifa media mensual de aterrizaje, por todas aquellas operaciones mensuales realizadas en los aeropuertos de la red que superen los niveles de recuperación fijados.

Posteriormente y para la temporada de invierno, el Consejo de Administración aprobó un nuevo incentivo. Esta medida, aplicable entre noviembre de 2020 y marzo de 2021, incentiva todos los movimientos operados y no solo los adicionales a determinado umbral, siempre y cuando la compañía aérea alcance por lo menos un 20% de recuperación con respecto al mismo mes de la temporada de invierno anterior, dejando sin efecto a partir del inicio de la temporada de invierno de 2020 (el 25 de octubre de 2020), los incentivos correspondientes a apertura de rutas a nuevos destinos y crecimiento.

El efecto conjunto de todos los incentivos al tráfico ha supuesto una dotación de 11.909 miles de euros en el ejercicio de 2020 (neta de la reversión de 9.777 miles de euros de provisiones de años anteriores) frente a 32.395 miles de euros en el mismo período de 2019 (neta de la reversión de 2.720 miles de euros de dotaciones de ejercicios anteriores). En las cifras anteriores se refleja el ajuste en 2020 de la provisión de incentivos por crecimiento debido a que, como consecuencia de la drástica disminución del tráfico de pasajeros, muchas aerolíneas han dejado de cumplir los requisitos necesarios para devengarlos.

Se han producido aplicaciones de 39.177 miles de euros contra esta provisión durante el período (2019: 25.433 miles de euros).

A 31 de diciembre de 2020 el saldo de la cantidad provisionada por todos estos conceptos asciende a un importe de 6.929 miles de euros (31 de diciembre de 2019: 34.197 miles de euros)

22. Administraciones Públicas y situación fiscal

22.1 Saldos con las Administraciones Públicas

La composición de los saldos deudores y acreedores con las Administraciones Públicas es la siguiente:

Hacienda Pública, Deudora

	Miles de Euros			
	2020		2019	
	Corriente	No Corriente	Corriente	No Corriente
Activos por impuesto diferido (Nota 22.3)	-	116.091	-	103.975
Activos por impuesto corriente (Nota 22.2)	8.931	-	-	-
Hacienda Pública deudora por IVA	69.197	-	6.258	-
Hacienda Pública deudora por IGIC	1.589	-	23	-
Hacienda Pública deudora por subvenciones concedidas (Nota 7f)	1.153	-	1.345	-
	80.870	116.091	7.626	103.975

El epígrafe Hacienda Pública deudora por subvenciones concedidas recogía al 31 de diciembre de 2020 un importe de 1.153 miles de euros relacionado con una subvención para la construcción de una depuradora en un aeropuerto de la

AENA S.M.E., S.A.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

red. Al cierre del ejercicio 2019 existía un saldo deudor de 1.345 miles de euros relacionado con dicha subvención. Durante el ejercicio 2020 la Sociedad ha cobrado 192 miles de euros de esta subvención (véase Nota 19d). Durante el ejercicio 2019 la Sociedad cobró 6.453 miles de euros por subvenciones.

Hacienda Pública, Acreedora

	Miles de Euros			
	2020		2019	
	Corriente	No Corriente	Corriente	No Corriente
Pasivos por impuesto diferido (Nota 22.3)	-	120.532	-	129.710
Hacienda Pública acreedora por Imp. Sociedades (Nota 22.2)	-	-	7.870	-
Hacienda Pública acreedora por IRPF	6.934	-	7.245	-
Organismos de la Seguridad Social acreedores	15.556	-	13.366	-
Hacienda pública acreedora por otros impuestos	6	-	698	-
Hacienda pública acreedora por IVA	-	-	2.831	-
	22.496	120.532	32.010	129.710

22.2 Conciliación resultado contable y base imponible fiscal

La conciliación entre el resultado contable y la base imponible del Impuesto de Sociedades en el ejercicio 2020 es la siguiente:

	Miles de euros					
	2020					
	Cuenta de pérdidas y ganancias			Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto		
	Aumentos	Disminuciones	Total	Aumentos	Disminuciones	Total
Saldo ingresos y gastos del ejercicio			(5.290)			
Impuesto sobre Sociedades	-	(6.718)	(6.718)			
Resultado antes de impuestos	-	-	(12.008)			
Diferencias permanentes	19.251	-	19.251			
Diferencias temporarias:						
- Amortización	42.950	(68.680)	(25.730)	-	-	-
- Pérdidas por deterioro	11.692	(8.384)	3.308	-	-	-
- Planes de pensiones	4.362	(3.455)	907	-	-	-
- Provisiones	336	(127)	209	-	-	-
- Provisión deterioro inmovilizado	735	-	735	-	-	-
- Derivado de cobertura	-	-	-	31.859	(34.560)	(2.701)
- Subvenciones, donaciones y legados recibidos	-	-	-	31	(36.746)	(36.715)
- Otros	-	-	-	-	(50)	(50)
	60.075	(80.646)	(20.571)			
Compensación bases imponibles negativas			-			
Base imponible (resultado fiscal)			(13.328)			(39.466)
Cuota íntegra			-			(9.867)
Deducciones			-			-
Cuota líquida			-			-
Retenciones y pagos a cuenta			(8.931)			(8.931)
Cuota a cobrar a Hacienda			(8.931)			(8.931)

AENA S.M.E., S.A.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

	Miles de euros					
	2019					
	Cuenta de pérdidas y ganancias			Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto		
	Aumentos	Disminuciones	Total	Aumentos	Disminuciones	Total
Saldo ingresos y gastos del ejercicio			1.421.326			
Impuesto sobre Sociedades	439.352	-	439.352			
Resultado antes de impuestos	-	-	1.860.678			
Diferencias permanentes	1.325	(26.163)	(24.838)			
Diferencias temporarias:						
- Amortización	42.765	(68.390)	(25.625)	-	-	-
- Pérdidas por deterioro	6.719	(931)	5.788	-	-	-
- Planes de pensiones	1.434	(562)	872	-	-	-
- Provisiones	220	(6.260)	(6.040)	-	-	-
- Provisión deterioro inmovilizado	-	(46.202)	(46.202)	-	-	-
- Derivado de cobertura	-	-	-	33.699	(70.192)	(36.493)
- Subvenciones, donaciones y legados recibidos	-	-	-	6.179	(39.655)	(33.476)
- Otros	-	-	-	-	(5)	(5)
	51.138	(122.345)	(71.207)			
Compensación bases imponibles negativas			-			
Base imponible (resultado fiscal)			1.764.633			(69.974)
Cuota íntegra			441.158			(17.493)
Deducciones (Nota 22.3)			(20.909)			
Cuota líquida			420.249			
Retenciones y pagos a cuenta			(409.906)			
Cuota a pagar a Hacienda			10.343			

En régimen de declaración consolidada del Impuesto sobre Sociedades, surge una cuota a cobrar a Hacienda de 8.931 miles de euros en 2020, como consecuencia de los pagos fraccionados efectuados en el mes de abril por dicho importe.

En régimen de declaración consolidada del Impuesto sobre Sociedades, la cuota a pagar a Hacienda en 2019 ascendió a 7.668 miles de euros (Nota 22.1), de los que 10.343 miles de euros correspondían a la cuota de Aena S.M.E., S.A. (1.160) miles de euros correspondían a cuota negativa (a devolver) a Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A., y (1.513) miles de euros correspondían a cuota negativa (a devolver) de Aena Sociedad Concesionaria del AIRM S.M.E., S.A.

Las principales diferencias permanentes del ejercicio 2020 corresponden a dotaciones por deterioro de la inversión financiera en su filial SCAIRM y a gastos no deducibles. En cuanto a las principales diferencias temporarias del ejercicio, se corresponden con el deterioro del inmovilizado de dicha Sociedad SCAIRM, la diferencia entre la amortización fiscal y contable, la dotación a la provisión de insolvencias y provisiones de riesgos y gastos de personal.

El tipo impositivo general del Impuesto sobre Sociedades para el ejercicio 2020 es del 25%, al igual que en 2019.

El epígrafe de Impuesto sobre las ganancias de la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta se compone de:

	Miles de euros	
	2020	2019
Impuesto corriente	-	441.158
Impuesto diferido	5.142	17.802
Créditos por pérdidas a compensar del ejercicio	(3.332)	-
Deducciones fiscales registradas (Nota 22.3)	(7.329)	(18.577)
Otros	(1.199)	(1.031)
	(6.718)	439.352

La partida "Otros" corresponde principalmente a la regularización entre la estimación efectuada al cierre del ejercicio y la presentación del impuesto de sociedades en el año siguiente. En 2019 fue debida principalmente al nuevo criterio de la Agencia Estatal de Administración Tributaria (AEAT) sobre la forma de computar el incremento de fondos propios a efectos de aplicar la reducción por reserva de capitalización en el Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2018. Una vez consultada esta posibilidad con la AEAT en el marco del Código de Buenas Prácticas Tributarias, el importe cuantificado en el cálculo

AENA S.M.E., S.A.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

definitivo del ejercicio 2018 ascendió a 27.896 miles de euros, frente a la propuesta de distribución de resultados inicial cuyo importe ascendía a 23.472 miles de euros.

El detalle por sociedad de los créditos y débitos entre empresas del grupo consecuencia del efecto impositivo generado por el régimen de tributación consolidada es el siguiente:

	Miles de Euros			
	2020		2019	
	Corriente	No Corriente	Corriente	No Corriente
Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A.	-	1.595	212	1.159
Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E.	-	1.866	-	1.316
	-	3.461	212	2.475

22.3 Impuestos diferidos

El detalle de los impuestos diferidos a 31 de diciembre de 2020 y 2019 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2020	2019
Activos por impuestos diferidos:		
- Diferencias temporarias (Nota 22.1)	116.091	103.975
	116.091	103.975
Pasivos por impuestos diferidos:		
- Diferencias temporarias (Nota 22.1)	(120.532)	(129.710)
	(120.532)	(129.710)
Impuestos diferidos	(4.441)	(25.735)

El detalle de los activos y pasivos por impuesto diferido cuyo plazo de realización o reversión es superior a 12 meses es como sigue:

	Miles de euros	
	2020	2019
Activos por impuestos diferidos:		
- Diferencias temporarias	77.024	74.422
	77.024	74.422
Pasivos por impuestos diferidos:		
- Diferencias temporarias	(111.854)	(120.798)
	(111.854)	(120.798)
	(34.830)	(46.376)

El movimiento durante los ejercicios 2020 y 2019 en los activos y pasivos por impuestos diferidos, ha sido como sigue:

	Activos por impuesto diferido										
	Amortización (*)	Pérdidas deterioro	Planes de pensiones	Deterioro inmovilizado	Provisiones Responsab.	Derivados cobertura	Incremento de valor de las participaciones	Créditos por B.I.N's	Deducciones pdes. de aplicar	Otros	Total
Saldo al inicio	59.634	6.634	2.103	11	4.999	31.445	(920)	-	-	69	103.975
Cargo (abono) a cuenta de pérdidas y ganancias	(6.433)	827	227	184	53	-	-	3.332	7.329		5.519
Cargo (abono) a patrimonio neto	-	-	13	-	-	675	-	-	-		688
Empresas grupo consolidado fiscal	-	-	-	-	-	-	-	3.131	689		3.820
Utilización créditos en ej.	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Otros (**)	407	1.700	-	-	(7)	-	-	-	-	-11	2.089
Saldo a 31 de diciembre de 2020	53.608	9.161	2.343	195	5.045	32.120	(920)	6.463	8.018	58	116.091

	Activos por impuesto diferido								Total
	Amortización(*)	Pérdidas deterioro	Planes de pensiones	Deterioro inmovilizado	Provisiones Responsab.	Derivados cobertura	Incremento de valor de las participaciones	Otros	
Saldo al inicio	68.570	5.309	1.761	11.562	6.927	22.321	(920)	75	115.605
Cargo (abono) a cuenta de pérdidas y ganancias	(6.406)	1.447	218	(11.551)	(1.510)	-	-	-	(17.802)
Cargo (abono) a patrimonio neto	-	-	-	-	-	9.124	-	-	9.124
Alta por ruptura grupo fiscal	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Utilización créditos en ej.	(2.335)	-	-	-	-	-	-	-	(2.335)
Otros (**)	(195)	(122)	124	-	(418)	-	-	(6)	(617)
Saldo a 31 de diciembre de 2019	59.634	6.634	2.103	11	4.999	31.445	(920)	69	103.975

(*) En el epígrafe "Amortización" se recogen 11.671 miles de euros (2019: 11.671 miles de euros) del saldo pendiente del crédito inicialmente reconocido por importe de 21.944 miles de euros, una vez considerados los 0 miles de euros utilizados durante 2020 (2019: 2.335 miles de euros) (ver tabla de deducciones más adelante).

(**) En el epígrafe "Otros" se recoge, principalmente, los efectos derivados de las diferencias en el gasto por impuesto sobre sociedades contabilizado al cierre de cada ejercicio y el gasto registrado con la declaración definitiva del Impuesto ante la AEAT.

	Miles de euros		
	Subvenciones	Incremento de valoración de participaciones	Total
Pasivos por impuestos diferidos			
Saldo al inicio	(124.333)	(5.377)	(129.710)
Cargo a patrimonio neto	9.178	-	9.178
Saldo a 31 de diciembre de 2020	(115.155)	(5.377)	(120.532)
Pasivos por impuestos diferidos			
Saldo al inicio	(132.703)	(5.377)	(138.080)
Cargo a patrimonio neto	8.370	-	8.370
Saldo a 31 de diciembre de 2019	(124.333)	(5.377)	(129.710)

📌 **Ejercicios pendientes de comprobación y actuaciones inspectoras**

Aena SME, S.A. tributa en España en régimen de declaración consolidada. El grupo fiscal a 31 de diciembre de 2020 está formado por tres compañías. Aena SME. S.A. como sociedad dominante y Aena Internacional S.M.E. S.A. y la Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de Murcia S.M.E., S.A. como sociedades dependientes.

El régimen de consolidación fiscal aplica de forma indefinida en la medida en que se sigan cumpliendo los requisitos exigidos al efecto por la normativa que la regula, o no se renuncie expresamente a su aplicación.

Según establece la legislación vigente, los impuestos no pueden considerarse definitivamente liquidados hasta que las declaraciones presentadas hayan sido inspeccionadas por las autoridades fiscales o haya transcurrido el plazo de prescripción de cuatro años. En este sentido, las sociedades integrantes del Grupo fiscal AENA tienen abiertos a inspección fiscal el ejercicio 2016 y siguientes; en el caso de la Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de Murcia S.M.E., S.A. el primer ejercicio abierto a inspección fiscal es el 2018, año de su incorporación al grupo. No obstante, a cierre del ejercicio 2020 ninguna sociedad del Grupo tiene abierto procedimiento de inspección fiscal alguno.

Los administradores de AENA consideran que se han practicado adecuadamente las liquidaciones de los impuestos, por lo que, aún en caso de que surgieran discrepancias en la interpretación normativa vigente por el tratamiento fiscal otorgado a las operaciones, los eventuales pasivos resultantes, en caso de materializarse, no afectarían de manera significativa a las Cuentas anuales consolidadas adjuntas.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

★ Deducciones fiscales

En el ejercicio 2020 y 2019 las siguientes deducciones han sido aplicadas en la liquidación del Impuesto sobre Sociedades:

Deducciones fiscales ejercicio 2020						
	Año de Generación (1)	Importe pendiente a 31.12.2019	Importe Reconocido en 2020	Importe aplicado	Importe pendiente a 31.12.2020	Año Vencimiento (2)
Deducciones en Canarias por inversiones en activos fijos (2)	2020	-	7.191	-	7.191	2035
Deducción por inversiones en I+D+I (2)	2020	-	135	-	135	2038
Deducción por donaciones (2)	2020	-	3	-	3	2030
Subtotal		-	7.329	-	7.329	
Deducción 30 % Amortización (3)	2020	-	2.335	-	2.335	
Total		-	9.664	-	9.664	

Deducciones fiscales ejercicio 2019						
	Año de Generación (1)	Importe pendiente a 31.12.2018	Importe Reconocido en 2019	Importe aplicado	Importe pendiente a 31.12.2019	Año Vencimiento (2)
Deducciones en Canarias por inversiones en activos fijos (2)	2019	-	18.499	(18.499)	-	2.034
Deducción por inversiones en I+D+I	2019	-	78	(78)	-	2037
Subtotal		-	18.577	(18.577)	-	
Deducción 30 % Amortización (3)	2019	-	2.335	(2.335)	-	
Total		-	20.912	(20.912)	-	

- (1) El año de generación responde al período en el cual los activos o personal que cualifican para la generación de la misma estaban asociados a la rama de actividad aeroportuaria.
- (2) Deducción en Canarias por inversiones en activos fijos: el RD Ley 15/2014, Disposición Transitoria Cuarta, establece un período de utilización de 15 años; Deducción por I+D+i en el art 39 de la Ley 27/2014 del Impuesto sobre Sociedades se establece un período de utilización de 18 años. Deducción por donaciones: la Ley 49/2002 de régimen fiscal de las entidades sin fines lucrativos y de los incentivos fiscales al mecenazgo establece en su artículo 20 que las cantidades correspondientes al período impositivo no deducidas podrán aplicarse en las liquidaciones de los períodos impositivos que concluyan en los 10 años inmediatos y sucesivos.
- (3) Deducción recuperabilidad 30 % ajuste amortización: Ley Impuesto Sociedades: Disposición Transitoria Trigésimo Séptima, no establece límite en su utilización. Los 2.335 miles de euros de esta deducción reconocidos y aplicados fiscalmente en 2019, no minoran el gasto por impuesto de dichos períodos dado que se reconocieron contablemente ya en 2015. Incluyen 2 miles de euros correspondientes a ADI, al ser AENA S.M.E., S.A. la cabecera del grupo fiscal.

23. Ingresos y Gastos

a) Aprovisionamientos

El desglose del epígrafe "Aprovisionamientos" de los ejercicios 2020 y 2019 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2020	2019
Compras de otros aprovisionamientos	(930)	(1.220)
Trabajos realizados por otras empresas	(152.900)	(168.985)
Total	(153.830)	(170.205)

Los trabajos realizados por otras empresas corresponden, principalmente, a los servicios de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS), servicios de tránsito aéreo (ATM) e información aeronáutica (AIS) prestados por ENAIRE en virtud de los

AENA S.M.E., S.A.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

acuerdos suscritos con dicha entidad (Nota 12), que ascienden a 113.075 miles de euros (2019: 130.923 miles de euros). En este epígrafe también se incluyen los gastos derivados del convenio firmado con la Agencia Española de Meteorología (AEMET) para la prestación de servicios meteorológicos a la red de aeropuertos gestionados por Aena (Nota 12) por importe de 10.846 miles de euros (2019: 10.000 miles de euros), los servicios prestados por el Ministerio de Defensa derivados del convenio suscrito con el mismo (Nota 4. u), que ascienden a 6.241 miles de euros (2019: 5.064 miles de euros), así como 0 miles de euros de servicios prestados por INECO (2019: 284 miles de euros) (Nota 12).

b) Distribución del importe neto de la cifra de negocios

La actividad de la Sociedad se desarrolla geográficamente en el territorio nacional, habiéndose obtenido los ingresos en el ejercicio 2020 y 2019 que se detallan a continuación:

	Miles de euros	
	2020	2019
Servicios Aeroportuarios	935.760	2.843.948
Aeronáuticos - Prestaciones Patrimoniales	899.269	2.768.380
Aterrizajes/Servicio Tránsito Aéreo/Servicio Meteorología	263.139	743.409
Estacionamientos	70.504	44.696
Pasajeros	349.985	1.284.742
Pasarelas telescópicas	45.199	101.183
Seguridad	115.030	440.930
Handling	40.555	108.591
Carburante	11.360	32.980
Catering	3.497	11.849
Resto servicios aeroportuarios ⁽¹⁾	36.491	75.568
Servicios Comerciales	1.030.180	1.236.939
Arrendamientos	33.699	34.452
Tiendas	104.340	114.805
Tiendas Duty Free	382.888	343.755
Restauración	224.894	224.345
Rent a car	100.493	154.362
Aparcamientos	50.684	158.489
Publicidad	20.975	26.043
Servicios VIP ⁽²⁾	20.570	78.833
Resto ingresos comerciales ⁽³⁾	91.637	101.855
Servicios inmobiliarios	76.243	78.659
Arrendamientos	15.122	14.672
Terrenos	24.882	29.908
Almacenes y hangares	8.742	8.092
Centros Logísticos de Carga	19.912	17.412
Explotaciones Inmobiliarias	7.585	8.575
Total Importe Neto de la Cifra de Negocio	2.042.183	4.159.546

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

(2) Incluye Alquiler de Salas VIP, paquetes VIP, resto de Salas, Fast-track y Fast-lane.

(3) Incluye Explotaciones Comerciales (Servicios bancarios, Máquinas vending, Telecomunicaciones, Máquinas de plastificado de equipajes, etc.), Suministros Comerciales, Utilización de Salas y Filmaciones Grabaciones.

Como consecuencia de la pandemia, durante 2020 se ha producido una drástica reducción del tráfico aéreo y la práctica total paralización del negocio comercial en la red de aeropuertos lo que ha supuesto una caída sin precedentes en la cifra de negocio de la Sociedad (nota 5.a).

c) Gastos de personal

Los gastos de personal en los ejercicios 2020 y 2019 se desglosan de la forma siguiente:

	Miles de euros	
	2020	2019
Sueldos y salarios e indemnizaciones	295.454	290.749
Seguridad Social a cargo de la empresa y otros gastos sociales	117.340	114.769
Aportaciones a compromisos laborales	2.444	650
Exceso de provisión retribuciones y otras prestaciones	(3.146)	(3.935)
Otros	707	648
Total	412.799	402.881

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El incremento de los gastos de personal es el resultado, principalmente, de la provisión de la revisión salarial para el año 2020 prevista en el Real Decreto-ley 2/2020, de 21 de enero de 2020, que establece una subida del 2 %, y de un 0,3 % de fondos adicionales que se destinarán al plan de pensiones, y el impacto de ésta sobre la seguridad social. (2019: subida del 2,50% para el primer semestre de 2019, con efectos del 1 de enero de 2019 al 30 de junio de 2019; y una subida del 0,25% adicional para el segundo semestre de 2019 (2,50% +0,25%), con efectos del 1 de julio de 2019 al 31 de diciembre de 2019, junto con la incorporación a la sociedad de nueva plantilla y el incremento de la retribución variable).

Adicionalmente, unas aportaciones al Plan de Pensiones, según lo previsto en el artículo 18. Dos y Tres de la LGPE por importe de 2.444 miles de euros para 2020 y 650 para 2019 (ver Nota 21).

d) Servicios exteriores

El desglose de este epígrafe en los ejercicios 2020 y 2019 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2020	2019
Arrendamientos y cánones	4.846	4.779
Reparaciones y conservación	189.763	269.572
Servicios profesionales independientes	37.615	52.455
Primas de seguros	12.111	11.610
Servicios bancarios	1.744	730
Publicidad y relaciones públicas	1.622	4.888
Suministros	59.356	100.013
Servicios vigilancia y seguridad	106.280	183.577
Otros servicios	81.814	166.666
Total	495.151	794.290

El epígrafe “Reparaciones y conservación” recoge, principalmente, reparaciones de las infraestructuras aeroportuarias, el mantenimiento del sistema SATE (sistema automático tratamiento equipajes) y la limpieza de los edificios y terminales de pasajeros. Los suministros se corresponden con los gastos de luz, agua y teléfono, principalmente. Los “Otros servicios” corresponden, principalmente, a servicios de gestión de los aparcamientos, coste por servicio de asistencia a pasajeros con movilidad reducida y servicios de información al público.

La disminución del gasto va en consonancia con la situación excepcional que se ha producido en 2020 consecuencia de la pandemia y comentada con mayor detalle en la Nota 5, que ha implicado una reducción extraordinaria de la actividad aeroportuaria junto a la implementación de un plan de ahorro de costes con el fin de proteger la situación financiera de la Sociedad.

e) Tributos

El saldo recogido en Tributos se corresponde fundamentalmente con los importes satisfechos en concepto de Impuestos locales, principalmente IBI e IAE.

f) Resultados financieros

Los resultados financieros obtenidos en el ejercicio 2020 y 2019 han sido los siguientes:

	Miles de euros	
	2020	2019
Ingresos financieros	5.335	4.808
De valores negociables y otros instrumentos financieros		
- De empresas del grupo y asociadas (Nota 12)	3.762	1.472
- De intereses de expropiaciones (Nota 21)	-	2.270
- De terceros	947	580
Activación de gastos financieros (Notas 6 y 7)	626	486
Gastos financieros	(94.903)	(96.265)
- Por deudas con empresas del grupo y asociadas (Nota 12)	(37.976)	(42.922)
- Por deudas con terceros	(24.989)	(19.506)
- Derivados (Notas 15 y 19 c)	(31.859)	(33.699)
- De intereses de expropiaciones(Nota 21)	(30)	-
- Por actualización de provisiones	(49)	(138)
Diferencias de cambio	(1)	(41)
Deterioro y resultado de enajenaciones de instrumentos financieros	(16.150)	-
Deterioro de participaciones en empresas del Grupo (Nota 11)	(16.192)	-
Resultado por enajenaciones y otras (Nota 11)	42	-
RESULTADO FINANCIERO	(105.719)	(91.498)

En este capítulo, las principales variaciones del ejercicio 2020 respecto a 2019 son las siguientes:

- En cuanto a los ingresos financieros, se ha producido un incremento de 2,3 millones en los ingresos financieros derivados de la financiación concedida a empresas del grupo puesto que la línea de crédito concedida a la filial Aena Desarrollo Internacional, S.A. se formalizó el 20 de junio de 2019 y con efectos desde ese día, habiendo estado operativa durante todo el ejercicio 2020 (Nota 12).
- En el ejercicio 2019 se registró un ingreso procedente de intereses de expropiaciones por importe de 2.270 miles de euros mientras que este ejercicio el impacto ha resultado negativo por importe de 30 miles de euros.
- La disminución de 4,9 millones de euros en el epígrafe "Gastos financieros por deudas con empresas del grupo" se produce como consecuencia de un descenso de la deuda media y de los tipos de interés.
- El aumento de 5,5 millones de euros en el epígrafe "Gastos financieros por deudas con terceros" es principalmente debido al plan de fortalecimiento desplegado por la Sociedad con objeto de asegurar la disponibilidad de liquidez ante la gravedad e incertidumbre de la evolución de la pandemia, haciendo uso de las líneas de crédito disponibles y firmando nuevas operaciones de financiación (Notas 5.a y 15.b)
- En el ejercicio 2020 se ha registrado el deterioro de la participación en la sociedad del grupo Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.A. por importe de 16,1 millones de euros (Nota 11).

g) Excesos de provisiones

Del importe total de 10.465 miles de euros incluido en el epígrafe "Excesos de Provisiones" de la cuenta de pérdidas y ganancias de 2020, 1.093 miles de euros corresponden a resoluciones favorables en liquidaciones de impuestos locales que se encontraban en controversia (2019: 2.908 miles de euros), 9.372 miles de euros, corresponden a excesos de Provisiones por responsabilidades de distinta naturaleza (Contratos comerciales, resoluciones judiciales que modifican el importe del litigio, etc.) (2019: 1.793 miles de euros), y el resto, 50 miles de euros, a excesos de provisiones de actuaciones medioambientales (2019: 0 euros).

AENA S.M.E., S.A.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

24. Otra información

a) Información sobre empleados

El número de empleados de AENA S.M.E., S.A., al cierre de los ejercicios 2020 y 2019, por categoría y sexo, ha sido el siguiente:

Categoría Profesional	31 de diciembre de 2020			31 de diciembre de 2019		
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
Alta Dirección	6	5	11	7	4	11
Directivos y Titulados	1.016	833	1.849	993	799	1.792
Coordinadores	840	326	1.166	791	322	1.113
Técnicos	2.846	1.395	4.241	2.983	1.495	4.478
Personal de apoyo	201	222	423	221	252	473
Total	4.909	2.781	7.690	4.995	2.872	7.867

En las cifras anteriores se incluyen los empleados temporales que, al cierre del ejercicio 2020, ascendieron a 494 empleados (2019: 799).

El número medio de empleados de AENA S.M.E., S.A., durante los ejercicios 2020 y 2019, por categoría y sexo, ha sido el siguiente:

Categoría Profesional	Año 2020			Año 2019		
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
Alta Dirección	6	5	11	7	3	10
Directivos y Titulados	1.014	831	1.845	938	753	1.691
Coordinadores	838	326	1.164	795	322	1.117
Técnicos	2.880	1.433	4.313	2.978	1.460	4.438
Personal de apoyo	210	236	446	223	253	476
Total	4.948	2.831	7.779	4.941	2.791	7.732

En las cifras anteriores se incluyen los empleados temporales, cuyo número medio en el ejercicio 2019 ascendió a 577 empleados (2019: 822).

A 31 de diciembre de 2020 AENA S.M.E., S.A., cuenta con 108 empleados con discapacidad (2019: 111).

b) Retribución de los administradores y la alta dirección

Las retribuciones percibidas durante los ejercicios 2020 y 2019 por los Administradores y la Alta Dirección de la Sociedad clasificados por conceptos, han sido las siguientes (en miles de euros):

Concepto	Año 2020			Año 2019		
	Alta Dirección	Consejo de Administración	Total	Alta Dirección	Consejo de Administración	Total
Sueldos	1.412	-	1.412	1.328	-	1.328
Dietas	8	119	127	37	115	152
Planes de pensiones	7	-	7	-	-	-
Primas de seguros	7	-	7	7	-	7
Total	1.434	119	1.553	1.372	115	1.487

El Consejo de Administración de AENA S.M.E., S.A., estaba formado por 15 miembros (10 hombres y 5 mujeres) a 31 de diciembre de 2020 (2019: 11 hombres y 4 mujeres).

Las retribuciones percibidas durante el ejercicio 2020, se corresponden con las percibidas en AENA S.M.E., S.A. por diez puestos de Alta Dirección y por el Presidente-Consejero Delegado. Asimismo, los Administradores y la Alta Dirección no tienen concedidos anticipos o créditos, ni se han asumido obligaciones por cuenta de ellos a título de garantía, ni se han pagado primas de seguro de responsabilidad civil por daños ocasionados por actos u omisiones en el ejercicio del cargo. Asimismo, la Sociedad no tiene contraídas obligaciones en materia de pensiones y de seguros de vida con respecto a antiguos o actuales administradores ni la alta dirección de la misma.

c) Transacciones ajenas al tráfico ordinario o en condiciones distintas de mercado realizadas por los Administradores de la Sociedad

Durante el ejercicio 2020 y 2019, los Administradores no han realizado con ésta ni con sociedades del Grupo operaciones ajenas al tráfico ordinario o en condiciones distintas a las de mercado.

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

Durante los ejercicios 2020 y 2019 los miembros del Consejo de Administración no han mantenido participaciones en el capital de Sociedades que directamente mantengan actividades con el mismo, análogo o complementario género al que constituye el objeto social de la Sociedad. Asimismo, no han realizado ni realizan actividades por cuenta propia o ajena del mismo, análogo o complementario género de actividad el que constituye el objeto social de la Sociedad.

A 31 de diciembre de 2020 y 2019 no hay miembros del Consejo de Administración que asuman cargos de administradores o directivos de otras Sociedades que forman parte del Grupo.

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

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

25. Honorarios de auditoría

La empresa auditora KPMG Auditores, S.L. de las cuentas anuales ha cargado durante los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2020 y 31 de diciembre de 2019, honorarios y gastos profesionales, según el siguiente detalle:

	Miles de euros	
	2020	2019
Servicios de auditoría	211	167
Otros servicios de verificación	66	18
Otros servicios	35	90
Total	312	275

Otros servicios de verificación y otros servicios se corresponden con servicios de aseguramiento sobre cumplimiento regulatorio y servicios de procedimientos acordados sobre información financiera prestados por KPMG Auditores, S.L. a Aena durante los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2020 y 31 de diciembre de 2019.

Los importes incluidos en el cuadro anterior, incluyen la totalidad de los honorarios relativos a los servicios realizados durante los ejercicios 2020 y 2019, con independencia del momento de su facturación.

26. Aavales, compromisos y otras garantías

Los aavales bancarios presentados ante diversos Organismos a 31 de diciembre de 2020 ascienden a 19.928 miles de euros (31 de diciembre de 2019: 299 miles de euros).

El motivo del incremento del importe de 2020 respecto al año anterior es la instalación de Plantas Solares Fotovoltaicas en varios aeropuertos de la red. Los aavales se presentan como requisito de las autoridades públicas estatales o Comunidades Autónomas en el momento de la solicitud administrativa. Los aavales garantizan las obligaciones de Aena por el acceso a la red de distribución eléctrica.

Los administradores de la Sociedad no esperan que generen pasivos significativos.

27. Compromisos medioambientales

La dirección de la Sociedad, fiel a su compromiso de preservación del medioambiente y de la calidad de vida de su entorno, viene acometiendo inversiones en esta área, que permiten la minimización del impacto medioambiental de sus actuaciones y la protección y mejora del medioambiente.

El inmovilizado material al 31 de diciembre de 2020 incluye inversiones de carácter medioambiental por importe de 553,6 millones de euros, cuya amortización acumulada asciende a 275,9 millones de euros (2019: inversiones por 545,4 millones de euros y amortizaciones por 259,1 millones de euros).

Las inversiones de naturaleza medioambiental realizadas durante el ejercicio 2020, que comprenden los elementos incorporados al patrimonio de la sociedad con el objeto de ser utilizados de forma duradera en su actividad, cuya finalidad principal es la minimización del impacto medioambiental y la protección y mejora del medioambiente, incluyendo el control, prevención, reducción o eliminación de la contaminación futura de las operaciones de la entidad, han ascendido a 10.977 miles de euros (2019: 37.235 miles de euros), según el siguiente desglose:

	Miles de euros	
	2020	2019
Madrid/Barajas	3.732	4.161
Alicante	1.671	5.398
Palma Mallorca	981	3.967
Lanzarote	879	3.048
Málaga	692	2.364
Barcelona	557	159
Tenerife Norte	451	1.539
Ibiza	403	444
Bilbao	311	5.768
Tenerife Sur	193	1.287
Fuerteventura	135	1.022
Sevilla	118	1.820
Valencia	103	1.605
A Coruña	80	1.668
Gran Canaria	68	1.093
Resto	603	1.892
Aeropuertos		
Total	10.977	37.235

La cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2020 y 2019 incluye los siguientes gastos incurridos de carácter medioambiental detallados por conceptos:

	Miles de euros	
	2020	2019
Reparaciones y conservación	6.177	8.488
Servicios profesionales independientes	2.170	2.775
Otros servicios medioambientales	1.494	2.346
Total	9.841	13.609

Las provisiones y contingencias de naturaleza medioambiental se detallan en la Nota 21. La normativa en materia de evaluación ambiental (actualmente Ley 21/2013), exige el sometimiento a evaluación de impacto ambiental de determinados proyectos de AENA S.M.E., S.A. (en particular las ampliaciones de pista superiores a 2.100 metros) y concluyen con la formulación por parte del Ministerio para la Transición Ecológica de las correspondientes declaraciones de impacto ambiental, que recogen la obligación de llevar a cabo la elaboración y ejecución de Planes de Aislamiento Acústico (PAA).

A 31 de diciembre de 2020 en aplicación de los Planes de Aislamiento Acústico se han insonorizado un total de 24.526 viviendas y edificaciones de usos sensibles (2019: 24.395 viviendas), destacando las 12.917 viviendas en el entorno del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas (2019: 12.909 viviendas), 2.993 en Alicante-Elche (2019: 2.992 viviendas), 1.967 viviendas en Valencia-Manises (2019: 1.963 viviendas), 1.572 en Bilbao (2019: 1.562), 925 en Palma de Mallorca (2019: 925), 977 en Tenerife Norte (2019: 890 viviendas) y 811 en Málaga-Costa del Sol (2019: 811 viviendas).

Así mismo, de acuerdo con las resoluciones del Ministerio para la Transición Ecológica por las que se formulan declaraciones de impacto ambiental, correspondientes a los aeropuertos de la Sociedad, se están llevando a cabo las medidas preventivas, correctoras y compensatorias que se indicaban en los estudios del impacto ambiental preceptivos y en las citadas Declaraciones de Impacto Ambiental, cumpliendo con una serie de condiciones relacionadas principalmente con la protección del sistema hidrológico e hidrogeológico, protección y conservación de los suelos, protección de la calidad del aire, protección acústica, protección de la vegetación, fauna y hábitats naturales, protección del patrimonio cultural, reposición servicios y vías pecuarias, ubicación de canteras, de zonas de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares

✦ Información sobre derechos de emisión de gases de efecto invernadero

Al cierre del ejercicio 2020 figuran registradas existencias (nota 17) por importe de 301 miles de euros correspondientes a derechos de emisión de gases de efecto invernadero adquiridos por Aena para su consumo, por dicho importe de 301 miles de euros, que se corresponden con la mejor estimación de los derechos consumidos durante 2020, realizado con base en las emisiones realmente producidas durante 2020.

28. Contingencias

✦ Pasivos contingentes

Al cierre de los ejercicios 2020 y 2019 la Sociedad mantiene reclamaciones y controversias legales en su contra, como consecuencia natural del transcurso normal de su negocio, que la Dirección considera obligaciones posibles y, por lo tanto, considera con apoyo de sus abogados que no es probable que se produzca una salida de recursos.

Actividades comerciales

A 31 de diciembre de 2020, cabe señalar en primer lugar la demanda interpuesta por CEMUSA, Corporación Europea de Mobiliario Urbano, S.A. (participada al 100% por JCDECAUX EU-ROPE HOLDING) en la cual se reclama la cantidad de 55.215.000 euros con base en la cláusula "rebus sic stantibus", no estando esta reclamación relacionada con la COVID-19. Esta cláusula es invocada para sustentar la pretensión de anular el contrato, alegando que con motivo de la crisis de 2008 se produjo un cambio fundamental en las circunstancias que motivaron el contrato y que por consiguiente imposibilita su cumplimiento. Presentada la contestación a la demanda, está pendiente la celebración de la audiencia previa sin que hasta el momento haya sido señalada. Considera la Secretaría General que el riesgo es remoto.

Asimismo, a 31 de diciembre de 2020 se mantienen procedimientos judiciales con distintos arrendatarios de la red de Aena. Al final del año 2020 se iniciaron por parte de los arrendatarios algunos de esos procedimientos, solicitando, en esencia, la paralización por parte de AENA de la facturación de la renta mínima garantizada anual, así como la suspensión de la ejecución de los avales, todo ello motivado por la crisis sanitaria derivada del Covid-19. Hasta esa fecha, Aena ha sido emplazada ante los Juzgados como motivo de 7 demandas interpuestas por 3 arrendatarios, siendo éstos: ZEA RETAIL, S.L., AIRFOODS RESTAURACION Y CATERING, S.L. y BENICOCHES, S.L. El conjunto agregado de estas contingencias asciende a 3.069.044,75 euros.

Reclamaciones de constructoras

Adicionalmente a lo anterior, a 31 de diciembre de 2020 y 31 de diciembre de 2019 existen reclamaciones presentadas por diversas Sociedades de construcción frente a la Sociedad dominante, derivadas de la ejecución de diversos contratos de obras realizadas en la red de aeropuertos. La dirección de la Sociedad no estima que se puedan derivar de dichas reclamaciones consecuencias económicas significativas en contra de la misma.

✦ Activos contingentes

a) Recursos contenciosos administrativo de Aena contra el Acuerdo de la CNMC de 10 diciembre de 2018.

1. (PO 215/2019) El objeto de este recurso contencioso-administrativo es la Resolución de la Sala de Supervisión regulatoria de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia de 10 diciembre de 2018 de las tarifas aeroportuarias aplicables por Aena, S.M.E., S.A. (Aena), en el ejercicio 2019.

La Resolución Impugnada parte del Acuerdo del Consejo de Administración de Aena de 24 de julio de 2018. Mediante el citado Acuerdo, Aena aprobó la actualización de las tarifas aeroportuarias para el año 2019 en aplicación del Documento de Regulación Aeroportuaria 2017-2021 (DORA) y de conformidad con lo establecido en la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia.

En esta Resolución, la CNMC corrige los Parámetros κ , ν y D determinados en el Acuerdo de 24 de julio para fijar el IMAAJ correspondiente al año 2019 a partir del IMAP previsto en el DORA; pretende imponer una serie de criterios para la aplicación de la fórmula del IMAAJ –relativos al Parámetro κ , ν y D – que son contrarios a los criterios establecidos en la Ley 18/2014 –y, además, corrige e inaplica los instrumentos de determinación de las variables y los parámetros retributivos como el DORA 2017-2021 (en lo que se refiere al tráfico estimado o previsto) y en el Informe de Supervisión Técnica 2017 de AESA –en lo que se refiere a los Parámetros ν y D –.

Con fecha 16 de mayo de 2019, Aena procedió a presentar la demanda que ha sido contestada por la Abogacía del Estado el 29 de julio de 2019.

Actualmente este procedimiento se encuentra pendiente de votación y fallo.

2. *(PO 490/2019) Este Recurso se dirige contra la Resolución de la Sala de Supervisión regulatoria de la CNMC de 10 diciembre de 2018 de los conflictos acumulados presentados por ALA, IATA y ACETA contra el Acuerdo del Consejo de Administración de AENA, S.M.E., S.A. de fecha 24 de julio de 2018 en el que se fijan las tarifas aeroportuarias para el ejercicio 2020.*

La Resolución Impugnada tiene por objeto resolver los conflictos tarifarios presentados por determinadas asociaciones representativas de las aerolíneas –i.e. ALA, IATA y ACETA– que traen causa del Acuerdo del Consejo de Administración de Aena de 24 de julio de 2018.

Con arreglo a esos criterios, y contraviniendo los criterios legales para la determinación de las tarifas de la Ley 18/2014, la Resolución Impugnada corrige los Parámetros κ y ν recogidos en el Acuerdo de 24 de julio para fijar el IMAAJ correspondiente al año 2019 a partir del IMAP previsto en el DORA; razón por la cual debe ser anulada.

De esta manera, acoge íntegramente las pretensiones de las Asociaciones –como también hizo en el Informe de Supervisión– aun cuando van en contra de lo previsto en la Ley 18/2014; toda vez se exige que, para la determinación de los Parámetros κ y ν , se tenga en cuenta lo previsto en el DORA y el Informe de supervisión técnica anual (aprobado por AESA). No obstante, como se ha visto, la Resolución Impugnada aplica una serie de criterios de fijación del IMAAJ que se separan abierta y frontalmente de la Ley 18/2014; lo que hace necesario su corrección, para evitar la incorrecta aplicación de la Ley y las distorsiones para ejercicios futuros que podrían derivarse de la aplicación de los (arbitrarios) criterios de la CNMC.

Con fecha 4 de julio de 2019, Aena procedió a presentar la demanda que ha sido contestada por la Abogacía del Estado el 17 de enero de 2020.

Actualmente este procedimiento se encuentra pendiente de votación y fallo.

AENA S.M.E., S.A.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

b) Recursos contra Resoluciones de la CNMC de 11 de diciembre de 2019.

Con fecha 7 de febrero de 2020, Aena interpuso dos recursos contenciosos administrativos contra dos Resoluciones de la CNMC. Ambas Resoluciones son de fecha 11 de diciembre de 2019.

3. PO 121/2020: Este recurso se presentó contra la Resolución de supervisión de las tarifas aeroportuarias aplicables por Aena, S.M.E., S.A. en el ejercicio 2019. Dicha Resolución tiene por objeto la supervisión del procedimiento de transparencia y consulta en relación con la actualización de las tarifas aeroportuarias para el año 2019. El recurso de Aena se centra en torno al cálculo del parámetro K del IMAAJ –y, en particular, la determinación de la estimación de tráfico o Qt– y sobre la competencia que se ha irrogado la CNMC para determinar una estimación o previsión de tráfico diferente, y basada en sus propias fuentes, a la que figura en el DORA.

Con fecha 10 de noviembre de 2020 Aena presentó la demanda, por lo que a día de hoy está pendiente la contestación a la demanda de la Abogacía del Estado.

4. 4PO 19/2020: Este recurso se presentó contra la Resolución de los conflictos acumulados presentados por ALA, IATA, ACETA y Norwegian contra el Acuerdo del Consejo de Administración de Aena, S.M.E., S.A. de fecha 30 de julio de 2019 en el que se fijan las tarifas aeroportuarias para el ejercicio 2019. El objeto del recurso es similar al que se deriva de la impugnación de la Resolución de supervisión, esto es, impugnar el alcance de la competencia de la CNMC. Aena considera que la Comisión, con ocasión de esta Resolución, se extralimita aplicando unas estimaciones de tráfico distintas, sin perjuicio de que el resultado sea el mismo: la modificación de la actualización tarifaria establecida por AENA.

Con fecha 12 de enero de 2021 la Abogacía del Estado presentó la contestación a la demanda, en la misma fecha se le da traslado al codemandado para que en el plazo de veinte días conteste la demanda.

29. Hechos posteriores al cierre

- Como consecuencia de la crisis sanitaria ocasionada por la COVID-19 y las medidas adoptadas por los poderes públicos para hacerla frente, Aena S.M.E., S.A. inició negociaciones con los arrendatarios de la actividad comercial para acordar modificaciones en las condiciones contractuales, incluyendo las de las rentas fijas y la renta mínima anual garantizada (RMGA, en adelante).

Estas negociaciones, en las que la Compañía ha formulado distintas propuestas comerciales de acuerdo con la evolución de la actividad y siempre bajo el marco legal existente en cada momento, se han visto afectadas por el continuo deterioro de las expectativas acerca de la recuperación del tráfico aéreo.

Tras la entrada en vigor el 24 de diciembre de 2020 del Real Decreto-ley 35/2020 de medidas urgentes de apoyo al sector turístico, la hostelería y el comercio y en materia tributaria, este proceso de negociación ha culminado el 18 de enero de 2021 con la siguiente propuesta realizada por la Compañía a los operadores comerciales de las actividades de *Duty-Free*, Tiendas, Restauración, Máquinas *vending*, servicios financieros y publicidad en relación con las RMGA:

- Para el período comprendido entre el 1 de enero de 2020 y el 14 de marzo de 2020 (ambos incluidos) se aplicará la renta conforme a lo previsto en los contratos originales, esto es, una RMGA prorrateado por 74 días.
- Para el período comprendido entre el 15 de marzo de 2020 y el 20 de junio de 2020 (ambos incluidos) no se aplicará RMGA.
- Para el período comprendido entre el 21 de junio de 2020 y el 31 de diciembre de 2020 (ambos incluidos) se aplicará una RMGA resultante de aplicar una reducción de un 50% sobre la RMGA prevista en el contrato, prorrateada en los 194 días de este período. Salvo en publicidad que se aplicará una RMGA por pasajero.
- Para el período comprendido entre el 1 de enero de 2021 y el 8 de septiembre de 2021 (ambos incluidos) se aplicará un porcentaje del 50% de la RMGA prorrateada en los días devengados en este período. Salvo en publicidad que se aplicará una RMGA por pasajero.
- A partir del 9 de septiembre de 2021 (incluido) y hasta la finalización del contrato se reanudarán las condiciones previstas en la redacción original del mismo.
- Si la Compañía, para cumplir medidas impuestas por autoridades sanitarias, se hubiera visto obligada a cerrar algunas zonas de los aeropuertos, está dispuesta, si así se solicita y en el marco del acuerdo que se alcance, a reducir hasta un 100% de la RMGA correspondiente al número de días de cada anualidad en que no hubiera estado operativa la zona en que esté ubicado el local.

Seguirán vigentes el resto de condiciones contractuales, incluyendo la renta variable y la obligación de satisfacer el IBI, los gastos de suministros y otros impuestos y conceptos repercutibles.

Tal como se comunica en dicha carta, la propuesta comercial que ofrece Aena es global e indivisible y exige la formalización del oportuno documento contractual modificativo de los contratos correspondientes. De la misma forma, se comunica a cada arrendatario que en el caso de que no esté de acuerdo con las condiciones ofrecidas o no conteste en el plazo que se le da, Aena procederá a realizar a partir de dicha fecha la facturación de la RMGA del año 2020 y los demás conceptos que correspondan de conformidad con los contratos en vigor.

La última información disponible indica que 72 operadores comerciales han aceptado esta propuesta lo que supone el 52,9 % del total de contratos afectados y el 13,2 % de las RMGA afectadas.

- El 12 de febrero de 2021 la CNMC ha emitido su Resolución sobre la supervisión de las tarifas aeroportuarias de Aena en el ejercicio 2021. En la citada Resolución, la CNMC declara aplicable la actualización tarifaria aprobada por Aena, dado que el IMAAJ de 2021 es de 10,27 euros por pasajero, lo que supone una variación tarifaria de un 0%.
- Con fecha 30 de enero de 2021 se publicó el Real Decreto 1/2021, de 12 de enero, por el que se modifica el Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre, el Plan General de Contabilidad de Pequeñas y Medianas Empresas aprobado por el Real Decreto 1515/2007, de 16 de noviembre; las Normas para la Formulación de Cuentas Anuales Consolidadas aprobadas por el Real Decreto 1159/2010, de 17 de septiembre; y las normas de Adaptación del Plan General de Contabilidad a las entidades sin fines lucrativos aprobadas por el Real Decreto 1491/2011, de 24 de octubre.

Los cambios al Plan General de Contabilidad son de aplicación a los ejercicios que se inicien a partir del 1 de enero de 2021 y se centran en los criterios de reconocimiento, valoración y desglose de ingresos por la entrega de bienes y servicios, instrumentos financieros, contabilidad de coberturas, valoración de las existencias de materias primas cotizadas por los intermediarios que comercialicen con las mismas y en la definición de valor razonable.

En este sentido, las cuentas anuales individuales correspondientes al primer ejercicio que se inicie a partir del 1 de enero de 2021 se presentarán incluyendo información comparativa si bien no existe obligación de expresar de nuevo la información del ejercicio anterior. Únicamente se mostrará expresada de nuevo la información comparativa en el supuesto de que todos los criterios aprobados por el Real Decreto se puedan aplicar sin incurrir en un sesgo retrospectivo, sin perjuicio de las excepciones establecidas en las disposiciones transitorias.

La aplicación de la norma, en general, es retroactiva, aunque con soluciones prácticas alternativas. No obstante, la aplicación de la contabilidad de coberturas es prospectiva, los criterios de clasificación de instrumentos financieros se pueden aplicar prospectivamente y los criterios de ingresos por ventas y prestación de servicios se pueden aplicar de forma prospectiva a los contratos iniciados a partir del 1 de enero de 2021.

Los Administradores de la Sociedad están llevando a cabo una evaluación de las opciones de transición aplicables y de los impactos contables que supondrán estas modificaciones, si bien a la fecha de formulación de las presentes cuentas anuales individuales no disponen todavía de suficiente información para concluir sobre los resultados de este análisis.

- Con fecha 19 de febrero de 2021, el ICAC ha dado respuesta a una consulta sobre el tratamiento contable que ha de darse a las reducciones de rentas acordadas en un contrato de arrendamiento de local de negocio por causa de las medidas extraordinarias adoptadas por el Gobierno para hacer frente a los efectos de la crisis sanitaria del COVID-19 (Ver Nota 4 e) "Arrendamientos").

Desde la fecha de cierre del ejercicio y hasta la fecha de formulación de las presentes cuentas anuales, no se han producido hechos significativos que puedan afectar a las presentes cuentas anuales distintos de los comentados a lo largo de la misma y mencionados anteriormente.

INFORME DE GESTIÓN

correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2020

Aena S.M.E., S.A.

1. Aspectos clave

La actividad de Aena S.M.E., S.A. (en adelante “Aena” o la “Sociedad”) y la evolución de sus negocios, se ha visto muy afectada por las restricciones a la movilidad vigentes tanto en España como en el resto del mundo desde el mes de marzo, como consecuencia de la crisis sanitaria originada por la propagación del virus SRAS-CoV-2 (en adelante, COVID-19).

Con la declaración del estado de alarma en el mes de marzo, se inició un periodo de inactividad que provocó una reducción casi total en los niveles de tráfico. Con el objetivo de adaptarse a este brusco descenso de la actividad, Aena adoptó una serie de **medidas operativas, económicas y financieras** que permitieran una gestión más eficiente de la actividad, entre las que destacan:

- Ajustar la capacidad y los servicios a las necesidades concretas de la operativa del momento (adaptación de horarios, funcionamiento bajo demanda, el cierre temporal de espacios y terminales, la adecuación de servicios, etc.). Estas medidas, modulables en función de la evolución de la pandemia y los niveles de tráfico, se complementaron con un plan de ahorro de costes al objeto de proteger la caja, basado en la renegociación de los contratos de servicios (seguridad, limpieza, mantenimiento, etc.), la eliminación de gastos y la paralización de nuevas contrataciones no esenciales. La reducción de la salida de caja mensual promedio por gastos operativos se estimó en torno a 43 millones de euros. Los ahorros acumulados obtenidos durante el periodo abril-diciembre han ascendido a 404,7 millones de

euros. Asimismo, se procedió a la paralización temporal del programa de inversiones estimando una reducción mensual de las salidas de caja promedio de aproximadamente 52 millones de euros. Desde el mes de junio se reinició la ejecución del plan de inversiones de 2020 y como consecuencia de la suspensión temporal el importe de inversión ejecutada se ha situado en 435,7 millones de euros.

- A nivel de financiación, con el objetivo de reforzar la liquidez de la Sociedad, Aena procedió a la firma de préstamos con diversas entidades financieras entre los meses de abril y mayo, por un importe conjunto de 2.325,6 millones de euros. Con estos préstamos, Aena ha elevado la disponibilidad de caja y facilidades crediticias a 31 de diciembre de 2020 hasta un total de 2.065 millones de euros, a los que se añade la posibilidad de realizar emisiones a través del programa de Euro Commercial Paper (ECP) hasta 900 millones de euros, de los que al cierre del ejercicio se encuentran disponibles 845 millones de euros.

Tras las negociaciones mantenidas con las entidades financiadoras de la Sociedad cuyos contratos incluyen ratios financieras (covenants), con fecha 1 de diciembre de 2020 se han obtenido dispensas temporales de cumplimiento (waivers) hasta, al menos, junio de 2022, de las ratios establecidas en los vigentes contratos de financiación con el Banco Europeo de Inversiones (BEI), el Instituto de Crédito Oficial (ICO), FMS Wertmanagement AöR (FMS) y Unicaja.

Con el objetivo de fortalecer la solvencia de la Sociedad en las actuales circunstancias, que no permiten evaluar el impacto futuro de la crisis sanitaria de

la COVID-19 en la economía de los mercados en los que opera, la Junta General de Accionistas aprobó no distribuir el dividendo correspondiente a los resultados del ejercicio 2019 y aplicarlo a reservas.

- Colaboración y cooperación estrecha con todos los agentes involucrados en la cadena de valor del transporte aéreo (líneas aéreas, agentes de handling, touroperadores, reguladores y supervisores...), buscando soluciones equilibradas y compatibles con la sostenibilidad de la Sociedad y su capacidad para revertir una situación como la actual, mediante la puesta en marcha de un esquema de incentivos a compañías aéreas para la recuperación del tráfico, el aplazamiento extraordinario de cobros a clientes y arrendatarios, la exención de rentas fijas durante el período del estado de alarma a los operadores de las actividades de alquiler de vehículos y la aplicación de descuentos en arrendamientos para la mayoría de los contratos firmados por compañías aéreas, agentes y empresas mantenedoras de handling, de oficinas, almacenes, y mostradores comerciales (incluyendo los mostradores comerciales de los tour-operadores y transportistas).

Como consecuencia de la crisis sanitaria ocasionada por la COVID-19 y las medidas adoptadas por los poderes públicos para hacerla frente, la actividad de todas las líneas comerciales se ha visto afectada. Ante estas circunstancias, Aena ha analizado las distintas alternativas para favorecer el restablecimiento de la actividad comercial, minimizar el impacto producido, y mantener las relaciones con los operadores comerciales.

Aena inició negociaciones con los arrendatarios de la actividad comercial para acordar modificaciones en las condiciones contractuales, incluyendo las de las rentas fijas y la renta mínima anual garantizada (RMGA, en adelante). Estas negociaciones, en las que la Sociedad ha formulado distintas propuestas comerciales de acuerdo con la evolución de la actividad y siempre bajo el marco legal existente en cada momento, se han visto afectadas por el continuo deterioro de las expectativas acerca de la recuperación del tráfico aéreo.

Tras la entrada en vigor el 24 de diciembre de 2020 del Real Decreto-ley 35/2020 de medidas urgentes de apoyo al sector turístico, la hostelería y el comercio y en materia tributaria, este proceso de negociación ha culminado en la propuesta realizada el 18 de enero de 2021 a los operadores comerciales de las actividades de duty free, tiendas, restauración, máquinas vending, servicios financieros y publicidad en relación con las RMGA. Los detalles de dicha propuesta se incluyen en el apartado 12. Hechos posteriores.

A la espera de cerrar los acuerdos y en aplicación de la NRV 8ª "Arrendamientos y otras operaciones de naturaleza similar" del NPGC, al 31 de diciembre se han registrado contablemente los ingresos por RMGA correspondientes a 2020, dado que existe un derecho contractual a percibir esas rentas por parte de Aena. Estos ingresos ascienden a 619,0 millones de euros e incluyen las RMGA correspondientes al periodo del estado de alarma por importe de 198,6 millones de euros. En el caso de que los contratos sufran cambios en el futuro como consecuencia de las negociaciones anteriormente mencionadas, su

efecto será registrado de acuerdo con lo establecido por dicha normativa para el caso de modificaciones contractuales.

En relación con otros efectos de la pandemia por la COVID-19 que han tenido reflejo en los estados financieros de la Sociedad, cabe señalar que la reducción extraordinaria de la actividad e ingresos se ha traducido en una fuerte reducción de los flujos de efectivo de explotación. Esto puede considerarse como un indicador de deterioro de acuerdo a lo establecido por la normativa contable. En consecuencia, al cierre del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020, Aena ha efectuado los oportunos test de deterioro, no identificando ajustes que afecten a sus Unidades generadoras de efectivo. Véase la Nota 7 de la Memoria.

Las principales hipótesis utilizadas para la valoración a efectos del test de deterioro se encuentran en dicha Nota. Considerando que el cambiante entorno actual dificulta enormemente realizar estimaciones, en Aena se ha considerado, para realizar estos test de deterioro, la sensibilidad más pesimista basada en la recuperación de los niveles de tráfico de 2019 en 2027, con un nivel de tráfico para 2021 de un -65 % respecto a 2019. Adicionalmente, se ha considerado un escenario más optimista en el que la recuperación del tráfico de 2019 se produciría en torno a 2025, y el tráfico de 2021 sería de un -50 % respecto al de 2019.

Asimismo, la Sociedad ha realizado el cálculo del importe recuperable de sus participaciones financieras según se explica en la Nota 11 de la Memoria con las siguientes conclusiones:

- En Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A.

se ha identificado un deterioro por importe de 16,2 millones de euros que figura reflejado en la Cuenta de resultados. En dicho test se han contemplado los efectos derivados del mecanismo de reequilibrio económico del artículo 34.4 del RDL 8/2020. No se han contemplado las posibles medidas de reequilibrio de la concesión que se están negociando en la actualidad con la Administración concedente del reequilibrio basado en el art. 282 del TRLCSP.

- No se ha identificado deterioro en la inversión en Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. calculado a 31 de diciembre de 2020.

Otros aspectos clave sobre la evolución del negocio en el período, son:

A nivel operativo, el **volumen de pasajeros** de Aena se ha reducido en el período hasta 75,8 millones de pasajeros, una caída del 72,3% respecto a 2019 y una pérdida acumulada de 198,3 millones de pasajeros.

La actividad de la Sociedad continúa muy condicionada por la COVID-19. Actualmente no se observan signos de recuperación en el tráfico a corto plazo, por lo que no es posible anticipar en qué momento se iniciará la recuperación.

Los **ingresos** se han reducido hasta 2.105,4 millones de euros, registrando una caída interanual del 50,1% y de 2.115,7 millones de euros.

Los ingresos aeronáuticos han disminuido 1.908,2 millones de euros (-67,1%) hasta 899,3 millones de euros, y los ingresos comerciales se han reducido en 206,8 millones de euros (-16,7% interanual) hasta 1.030,2 millones de euros.

Respecto a la actividad comercial, cabe señalar que la declaración del estado de alarma en España condujo al cierre de la mayor parte de los puntos de venta desde el 15 de marzo hasta el 21 de junio. Se reinició progresivamente desde el 21 de junio en los aeropuertos de la red en España y se han implementado medidas para cumplir los objetivos de sanidad marcados en cada momento por las autoridades sanitarias, que facilitan el paso de los pasajeros por las zonas comerciales en condiciones de seguridad.

Los ingresos comerciales incluyen 619,0 millones de euros correspondientes a los ingresos por las RMGA del ejercicio 2020 que según se ha indicado anteriormente, son objeto de la propuesta formulada por Aena a los operadores comerciales (véase el apartado 2.3 Actividad comercial).

En aquellas actividades no sujetas a RMGA, los ingresos del ejercicio 2020 reflejan las medidas adoptadas por Aena al objeto de colaborar con las empresas que prestan servicios en los aeropuertos, clientes y arrendatarios, ante la situación generada por la COVID-19.

Los **gastos operativos** (aprovisionamientos, gastos de personal y otros gastos de explotación) se han situado en 1.228,3 millones de euros, registrando una reducción de 302,5 millones de euros (19,8%) respecto al año anterior.

Como consecuencia de las medidas tomadas para el control, contención y previsión de la pandemia, durante 2020, el Grupo ha incurrido en gastos excepcionales, tanto en las instalaciones aeroportuarias, como en la protección personal y de salud, por importe de 52,7 millones de euros, registrados la Cuenta de resultados.

El Real Decreto-ley 21/2020, de 9 de junio, establece que Aena tendrá derecho a recuperar los costes en los que incurra, como consecuencia de la colaboración con las autoridades sanitarias y de las restantes medidas operativas de seguridad e higiene que deba adoptar como consecuencia de la pandemia COVID-19, según se explica en el apartado 3.1 Actividad aeronáutica.

El **resultado antes de impuestos** refleja una pérdida de 12,0 millones de euros, frente a un beneficio de 1.860,7 millones de euros en 2019

Este resultado está afectado por el impacto del deterioro de la participación en AIRM, anteriormente indicado, por importe de 16,2 millones de euros. Asimismo, incluye 619,0 millones de euros de ingresos correspondientes a las RMGA del ejercicio 2020 que son objeto de la propuesta formulada por Aena a los operadores comerciales.

El **resultado del ejercicio** se ha cerrado en 5,3 millones de euros de pérdida, frente al beneficio neto de 1.421,3 millones registrado en 2019.

Por lo que se refiere al **flujo de caja operativo**, se ha reducido hasta 164,2 millones de euros, reflejando una disminución interanual de 1.885,9 millones de euros (92,0%).

En cuanto a la **posición financiera** de la Sociedad al 31 de diciembre de 2020, la ratio de deuda financiera neta contable (calculada como Deuda financiera corriente más Deuda financiera no corriente menos Efectivo y equivalentes al efectivo) a EBITDA ha aumentado hasta 8,1x (2,3x al 31 de diciembre de 2019).

Aena tiene firmados con BEI, ICO, Unicaja y FMS préstamos por un importe total pendiente a 31 de diciembre de 5.800 millones de euros, que incluyen la obligación de cumplir con las siguientes ratios financieras:

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

Estos covenants se revisan cada año en junio y diciembre teniendo en cuenta los datos de EBITDA y gastos financieros de los últimos 12 meses, y la deuda financiera neta a cierre del periodo.

Como consecuencia de la excepcional situación provocada por la COVID-19 y su impacto en el EBITDA, a 31 de diciembre de 2020 la ratio máxima de 7,0x Deuda Financiera Neta/EBITDA se ha excedido.

Ante la previsión de esta ruptura, Aena obtuvo el 1 de diciembre de 2020 dispensas del cumplimiento de las ratios financieras de todas las entidades financieras afectadas. Estas dispensas tienen un plazo de, hasta al menos, el 30 de junio de 2022. De conformidad con los términos previstos, las entidades renuncian a ejercitar su derecho a declarar el vencimiento anticipado ante el eventual incumplimiento de la mencionada ratio.

Las agencias de rating Fitch y Moody's han confirmado la calificación crediticia de la Sociedad:

- Fitch, la calificación "A" a largo plazo y "F1" de corto plazo, con fecha 3 de abril. La perspectiva a largo plazo fue revisada el 28 de agosto desde estable a

negativa, reflejando los riesgos en torno a la incertidumbre de la recuperación del tráfico.

- El 24 de junio, Moody's confirmó la calificación a largo plazo de emisor (Long Term Issuer Default Rating) "A3" y la perspectiva, revisada el 31 de marzo desde estable a negativa, reflejando los riesgos en torno a la incertidumbre de la recuperación del tráfico.

En relación con el programa de **inversiones**, el importe pagado en el período ha ascendido a 489,8 millones de euros (490,4 millones de euros en 2019).

Los efectos derivados de la propagación de la COVID-19 también se han visto reflejados en la evolución de la **cotización de la acción** de Aena. Durante el período, ha fluctuado entre un mínimo de 91,90 euros y un máximo de 174,50 euros, cerrando el período en 142,20 euros, lo que implica una caída del precio de la acción del 16,6%, en línea con la evolución del IBEX35 que en el mismo período ha acumulado una pérdida del 15,5%.

En relación al **Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) para el periodo 2017-2021**, con fecha 1 de marzo de 2020 entraron en vigor las tarifas aeroportuarias de 2020, basadas en la reducción del ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) de 2020 en un 1,44% (10,27 euros por pasajero) respecto al IMAAJ de 2019 (10,42 euros por pasajero).

Con fecha 22 de diciembre de 2020, el Consejo de Administración de Aena aprobó las tarifas correspondientes al año 2021, que entrarán en vigor el 1 de marzo de 2021, basadas en la congelación del IMAAJ de

2021 respecto al IMAAJ de 2020, quedando establecido en 10,27 euros por pasajero. Este hecho se comunicó a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), a las asociaciones de usuarios y a la Dirección General de Aviación Civil el 30 de diciembre de 2020.

El 12 de febrero de 2021 la CNMC ha emitido su Resolución sobre la supervisión de las tarifas aeroportuarias de Aena en el ejercicio 2021. En la citada Resolución, la CNMC declara aplicable la actualización tarifaria aprobada por Aena, dado que el IMAAJ de 2021 es de 10,27 euros por pasajero, lo que supone una variación tarifaria de un 0%.

En relación al proceso de elaboración del DORA para el segundo periodo regulatorio (2022-2026), se está desarrollando el proceso de consultas con las compañías aéreas que finalizará con fecha límite 15 de marzo de 2021, en la que Aena remitirá su propuesta final. La Ley 18/2014 establece que la fecha límite para la aprobación final por el Consejo de Ministros es el 30 de septiembre de 2021.

2. Datos de actividad

2.1. Tráfico de la red de aeropuertos en España

El volumen de pasajeros de los aeropuertos de la red de Aena ha registrado en 2020 una caída interanual del 72,3% que ha supuesto una pérdida de 198,3 millones de pasajeros.

El descenso del tráfico se agudizó en el mes de marzo debido a la propagación de la COVID-19 y a las restricciones a la movilidad, tanto en España como en el resto del mundo. La tendencia negativa continuó en los meses siguientes.

Aena centró los esfuerzos de sus aeropuertos en la operación de vuelos esenciales para garantizar la llegada de material sanitario y de productos para el abastecimiento de la población, así como en facilitar el retorno de los ciudadanos españoles y la salida de los extranjeros no residentes hacia sus países de origen.

La movilidad sin restricciones dentro de las fronteras españolas quedó reestablecida el 21 de junio con la finalización del estado de alarma decretado por el Gobierno de España el 14 de marzo. Las restricciones de viaje con los países asociados al espacio Schengen y los Estados miembros de la Unión Europea se levantaron el 30 de junio, y desde el 2 de julio, España (y los



Estados miembros de la Unión Europea) comenzaron a reabrir gradualmente sus fronteras, tanto a los extranjeros no comunitarios como a los propios ciudadanos de la Unión Europea.

El empeoramiento de la situación epidemiológica y la aparición de rebrotes durante los meses de verano, llevó a los gobiernos de los distintos países europeos a endurecer las restricciones a la movilidad y a adoptar medidas cada vez más severas desde el mes de agosto. En el tercer trimestre, Los niveles de tráfico del verano de 2020 no respondieron a lo que hubiera sido la expectativa razonable.

El número de casos notificados de COVID-19 ha continuado aumentando en los últimos meses del año y las restricciones establecidas a la movilidad nacional e

internacional se han endurecido. En estas circunstancias el tráfico del cuarto trimestre ha continuado impactado.

Actualmente no se observan signos de recuperación en el tráfico a corto plazo, por lo que no es posible anticipar en qué momento se iniciará la recuperación.

2.2. Análisis del tráfico aéreo por aeropuertos y aerolíneas

La evolución del tráfico en el año 2020 por aeropuertos y grupos de aeropuertos se detalla a continuación.

Asimismo, se muestra su distribución geográfica, respecto a la que cabe señalar que el tráfico nacional (-60,5%) se ha comportado mejor que el tráfico internacional (-77,9%).

DISTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO POR ÁREAS GEOGRÁFICAS

	PASAJEROS (MILLONES) 2020	VARIACIÓN INTERANUAL %	CUOTA S/TOTAL
EUROPA ⁽¹⁾	36,4	-77,8%	48,0%
ESPAÑA	33,9	-60,5%	44,7%
LATINOAMÉRICA	2,4	-71,8%	3,1%
NORTEAMÉRICA ⁽²⁾	1,1	-83,7%	1,5%
ÁFRICA	1,1	-72,6%	1,4%
ORIENTE MEDIO	0,8	-79,1%	1,0%
ASIA Y OTROS	0,2	-84,3%	0,3%
TOTAL	75,8	-72,3%	100,0%

⁽¹⁾ Excluye España.

⁽²⁾ Norteamérica incluye: Estados Unidos, Canadá y México.

ANÁLISIS DEL TRÁFICO AÉREO POR AEROPUERTOS Y GRUPOS DE AEROPUERTOS

	PASAJEROS			AERONAVES			AEROLÍNEAS		
	MILLONES	VARIACIÓN ⁽¹⁾ INTERANUAL %	CUOTA S/TOTAL	MILES	VARIACIÓN ⁽¹⁾ INTERANUAL %	CUOTA S/TOTAL	TONELADAS	VARIACIÓN ⁽¹⁾ INTERANUAL %	CUOTA S/TOTAL
ADOLFO SUÁREZ MADRID-BARAJAS	17,1	-72,3%	22,6%	165,7	-61,1%	15,1%	401.133	-28,4%	50,9%
JOSEP TARRADELLAS BARCELONA-EL PRAT	12,7	-75,8%	16,8%	122,6	-64,4%	11,2%	114.263	-35,4%	14,5%
PALMA DE MALLORCA	6,1	-79,4%	8,1%	76,9	-64,6%	7,0%	6.733	-25,4%	0,9%
TOTAL GRUPO CANARIAS	17,0	-62,3%	22,4%	218,0	-46,9%	19,8%	25.638	-31,1%	3,3%
TOTAL GRUPO I	18,8	-73,4%	24,7%	244,6	-56,7%	22,3%	28.747	-18,5%	3,6%
TOTAL GRUPO II	3,5	-72,3%	4,7%	109,7	-40,1%	10,0%	146.962	-21,2%	18,7%
TOTAL GRUPO III	0,6	-63,2%	0,8%	160,9	-21,9%	14,6%	64.372	-0,5%	8,2%
TOTAL	75,8	-72,3%	100,0%	1.098,4	-53,3%	100,0%	787.848	-26,3%	100,0%

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

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

El tráfico internacional se ha visto afectado desde finales del mes de agosto por el empeoramiento de la situación epidemiológica, la cual ha llevado a los gobiernos de distintos países europeos a adoptar restricciones a la movilidad más severas, incluyendo a España en la recomendación de destinos a los que no viajar y al requerimiento de cuarentenas para la entrada de pasajeros procedentes de España.

Estos efectos se reflejan en los datos del tráfico por países que se muestran a continuación:

DISTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO AÉREO POR PAÍSES

	PASAJEROS (MILLONES)		VARIACIÓN INTERANUAL		CUOTA S/TOTAL	
	2020	2019	%	PASAJEROS	2020	2019
ESPAÑA	33,9	85,9	-60,5%	-52,0	44,7%	31,3%
REINO UNIDO	8,1	44,0	-81,6%	-35,9	10,7%	16,1%
ALEMANIA	6,6	29,1	-77,2%	-22,5	8,7%	10,6%
FRANCIA	3,8	14,0	-72,7%	-10,2	5,1%	5,1%
ITALIA	3,4	16,3	-79,2%	-12,9	4,5%	5,9%
HOLANDA	2,4	8,8	-72,3%	-6,4	3,2%	3,2%
BELGICA	1,8	6,2	-71,2%	-4,4	2,4%	2,3%
SUIZA	1,5	6,4	-76,8%	-4,9	2,0%	2,3%
PORTUGAL	1,4	5,7	-74,7%	-4,2	1,9%	2,1%
SUECIA	0,9	3,7	-75,0%	-2,8	1,2%	1,3%
IRLANDA	0,8	4,6	-82,9%	-3,8	1,0%	1,7%
DINAMARCA	0,7	3,1	-77,1%	-2,4	0,9%	1,1%
ESTADOS UNIDOS	0,7	5,0	-85,8%	-4,3	0,9%	1,8%
MARRUECOS	0,7	2,4	-70,1%	-1,7	0,9%	0,9%
POLONIA	0,6	2,3	-72,3%	-1,7	0,8%	0,8%
TOTAL TOP 15	67,5	237,5	-71,6%	-170,0	89,0%	86,6%
RESTO DE PAÍSES	8,3	36,6	-77,3%	-28,3	11,0%	13,4%
TOTAL PASAJEROS	75,8	274,2	-72,3%	-198,3	100,0%	100,0%

En cuanto al tráfico de pasajeros por compañía aérea, a continuación, se muestra el descenso generalizado de su actividad durante el año:

DISTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO AÉREO POR AEROLÍNEAS

	PASAJEROS (MILLONES)		VARIACIÓN INTERANUAL		CUOTA S/TOTAL	
	2020	2019	%	PASAJEROS	2020	2019
RYANAIR ⁽¹⁾	13,5	49,4	-72,7	-35,9	17,8	18,0
VUELING	12,8	42,7	-70,0	-29,9	16,9	15,6
AIR EUROPA	6,5	19,0	-66,0	-12,6	8,5	6,9
IBERIA	6,2	20,7	-69,9	-14,4	8,2	7,5
GRUPO BINTER ⁽²⁾	4,5	7,7	-41,8	-3,2	5,9	2,8
IBERIA EXPRESS	3,9	10,3	-62,4	-6,4	5,1	3,8
EASYJET ⁽³⁾	3,6	17,6	-79,6	-14,0	4,7	6,4
AIR NOSTRUM	3,2	8,9	-63,6	-5,7	4,3	3,3
NORWEGIAN AIR ⁽⁴⁾	1,3	8,9	-85,5	-7,6	1,7	3,2
JET2.COM	1,2	8,0	-84,4	-6,7	1,6	2,9
LUFTHANSA	1,1	4,5	-74,4	-3,3	1,5	1,6
EUROWINGS	1,1	5,6	-79,7	-4,5	1,5	2,1
TRANSAVIA	1,0	3,8	-73,2	-2,8	1,3	1,4
WIZZ AIR ⁽⁵⁾	0,9	2,7	-64,3	-1,7	1,3	1,0
VOLOTEA	0,9	1,8	-52,5	-0,9	1,1	0,7
TOTAL TOP 15	61,8	211,6	-70,8	-149,8	81,5	77,2
RESTO DE COMPAÑÍAS AÉREAS	14,1	62,6	-77,5	-48,5	0,2	0,2
TOTAL PASAJEROS	75,8	274,2	-72,3	-198,3	100,0	100,0
TOTAL PASAJEROS BAJOS COSTE ⁽⁶⁾	42,2	157,6	-73,2	-115,4	55,6	57,5

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

⁽²⁾ Incluye Binter Canarias, Naysa y Canarias Airlines.

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

⁽⁴⁾ Incluye Norwegian Air International, Norwegian Air Shuttle A.S. y Norwegian Air UK.

⁽⁵⁾ Incluye Wizz Air Hungary, Wizz Air Ukraine, Wizz Air UK LTD. y Wizz Air Bulgaria.

Incentivo comercial aeronáutico COVID-19

Con el fin de contribuir a la reactivación del tráfico aéreo en España, Aena ofrece un incentivo comercial que estimula la programación de operaciones por parte de las aerolíneas, con independencia del número de pasajeros.

Desde el 1 de julio de 2020 el incentivo se aplicaba sobre el porcentaje de recuperación de operaciones con respecto al mismo mes de 2019, siempre que se superaran unos umbrales determinados. Cada compañía podía devengar un descuento del 75% o del 100% sobre la tarifa media mensual de aterrizaje, por todas aquellas operaciones mensuales realizadas en los aeropuertos de la red que superen los niveles de recuperación fijados.

Para la temporada de invierno, el Consejo de Administración aprobó un nuevo incentivo. Esta medida, aplicable entre noviembre de 2020 y marzo de 2021, incentiva todos los movimientos operados y no solo los adicionales a determinado umbral, siempre y cuando la compañía aérea alcance por lo menos un 20% de recuperación con respecto al mismo mes de la temporada de invierno anterior.

2.3. Actividad comercial

La declaración del estado de alarma en España condujo al cierre de la mayor parte de los puntos de venta desde el 15 de marzo hasta el 21 de junio, siendo las tiendas de conveniencia, los estancos, farmacias, algún punto de restauración y las máquinas vending los únicos locales que permanecieron abiertos.

A partir del 21 de junio se reinició progresivamente la actividad comercial en los aeropuertos de la red. Acompañando la reapertura, se implementaron diversas medidas encaminadas a facilitar a los pasajeros el paso por las zonas comerciales, tiendas y establecimientos de restauración. Las medidas puestas en marcha, cumpliendo las indicaciones sanitarias dictadas en cada momento por las autoridades, ofrecen a los viajeros el paso por los espacios comerciales en condiciones de seguridad. Entre estas medidas, cabe señalar las siguientes:

- Coordinar con los arrendatarios comerciales las aperturas escalonadas adaptadas al movimiento de pasajeros, el aforo máximo y las medidas de distanciamiento social.
- Coordinar las medidas de protección sanitarias para clientes y empleados, y el control del aforo máximo en las tiendas pasantes y en las tradicionales.
- Adaptación de las salas VIP al nuevo entorno operativo. Definición de las salas abiertas, el horario de apertura, el nivel de servicio, su aforo máximo, así como los nuevos lay-out para cumplir con la distancia de seguridad.

- Campañas de promoción para reactivar la comercialización de las salas VIP y los aparcamientos.
- En la actividad de alquiler de vehículos, los arrendatarios de esta actividad, en colaboración con Aena, han desarrollado e implementado protocolos de seguridad, limpieza e higiene, orientados al incremento del nivel de servicio asociado a la reactivación del tráfico.

Al cierre de 2020, los ingresos de las líneas comerciales se han situado en 1.030,2 millones de euros, reflejando una disminución interanual de 206,8 millones de euros (-16,7%).

Como consecuencia de la crisis sanitaria ocasionada por la COVID-19 y las medidas adoptadas por los poderes públicos para hacerla frente, Aena inició negociaciones con los arrendatarios de la actividad comercial para acordar modificaciones en las condiciones contractuales, incluyendo las rentas mínimas anuales garantizadas (RMGA).

Estas negociaciones, en las que la Sociedad ha formulado distintas propuestas comerciales de acuerdo con la evolución de la actividad y siempre bajo el marco legal existente en cada momento, se han visto afectadas por el continuo deterioro de las expectativas acerca de la recuperación del tráfico aéreo.

Tras la entrada en vigor el 24 de diciembre de 2020 del Real Decreto-ley 35/2020 de medidas urgentes de apoyo al sector turístico, la hostelería y el comercio y en materia tributaria, este proceso de negociación ha culminado en la propuesta realizada el 18 de enero de 2021 a los operadores comerciales de las actividades de duty free, tiendas, restauración, máquinas vending,

servicios financieros y publicidad en relación con las RMGA. Los detalles de dicha propuesta se incluyen en el apartado 12. Hechos posteriores.

A la espera de cerrar los acuerdos con aquellos operadores comerciales a los que afecta la citada propuesta y en aplicación de la NRV 8ª “Arrendamientos y otras operaciones de naturaleza similar” del NPGC, se han registrado contablemente los ingresos por RMGA correspondientes a 2020, por importe de 619,0 millones de euros, incluidas las correspondientes al periodo del estado de alarma por importe de 198,6 millones de euros, dado que existe un derecho contractual a percibir esas rentas. En el caso de que los contratos sufran cambios en el futuro como consecuencia de las negociaciones anteriormente mencionadas, su efecto será registrado de acuerdo con lo establecido por dicha normativa para el caso de modificaciones contractuales. Por tanto, los incentivos y concesiones otorgados que se deriven directamente de la situación adversa ocasionada por la COVID-19 se tratarán como un cambio de estimación de forma prospectiva, desde el momento de la fecha efectiva de la modificación del contrato, reduciendo, a través de un sistema de reparto lineal, los ingresos por arrendamiento de los periodos restantes del contrato.

En consecuencia, los ingresos de las líneas de tiendas libres de impuestos, tiendas especializadas, restauración y explotaciones comerciales, reflejan el ingreso contable anteriormente indicado.

En aquellas actividades no sujetas a RMGA, los ingresos anuales reflejan los acuerdos alcanzados con los operadores de alquiler de vehículos, así como las medidas adoptadas por Aena al objeto de colaborar con

las empresas que prestan servicios en los aeropuertos, clientes y arrendatarios, para paliar los efectos provocados en su actividad por la crisis sanitaria ocasionada por la COVID-19:

- La exención de rentas fijas durante el período del primer estado de alarma a los operadores de la actividad de alquiler de vehículos, por importe de 18,4 millones de euros, del cual, a través de la linealización aplicada en virtud de la NRV 8ª “Arrendamientos y otras operaciones de naturaleza similar” del NPGC se han imputado en 2020 como menores ingresos un total de 4,2 millones de euros.
- Con fechas de 29 y 30 de diciembre, se firmó la novación de la mayor parte de los contratos existentes con los operadores de alquiler de vehículos. En esta novación se establece principalmente que, para el periodo comprendido entre el 21 de junio de 2020 y el 31 de diciembre de 2021 (ambos incluidos), el sistema para el cálculo de la renta fija mensual previsto en el anterior contrato se sustituye por uno de renta variable vinculado al número de pasajeros del aeropuerto. Estas condiciones de variabilización de la renta fija se mantendrán hasta el 31 de diciembre de 2021 o hasta que se alcance el 95 % de los pasajeros declarados en el año 2019, lo que antes suceda, momento en el cual se recuperarán las condiciones de renta fija mensual del contrato. Esta modificación del contrato ha supuesto una reducción en la renta del período del 21 de junio de 2020 hasta el 31 de diciembre de 2020 de 28,6 millones de euros que, conforme a la contabilización explicada con anterioridad, permanecen en el balance de situación como cuentas de periodificación a 31 de diciembre de 2020. Tal saldo se cancelará reduciendo, a través

de un sistema de reparto lineal, los ingresos por arrendamiento del periodo restante del contrato, hasta el 22 de octubre de 2022.

- Las exenciones parciales de rentas fijas mensuales durante el período de primer estado de alarma correspondientes a arrendamientos dentro del terminal han ascendido a 1,9 millones de euros. Esta medida ha supuesto un descuento del 75% para la mayoría de los contratos firmados por compañías aéreas, agentes y empresas mantenedoras de handling, de oficinas, almacenes, y mostradores comerciales (incluyendo los mostradores comerciales de los tour operadores y transportistas). A través de la linealización indicada anteriormente, se han imputado en 2020 como menores ingresos un total de 0,7 millones de euros.

Adicionalmente, Aena aprobó a finales de abril el aplazamiento extraordinario de cobros por un período de seis meses, sujeto a determinadas condiciones, aplicable a los importes facturados desde la fecha del decreto del estado de alarma, 14 de marzo de 2020, y durante un periodo de 3 meses que finalizó el 14 de junio de 2020. En el ámbito de los operadores comerciales, esta medida les ha beneficiado en un importe aplazado de 19,5 millones de euros.

3. Áreas de negocio

3.1 Servicios aeroportuarios

Documento de Regulación Aeroportuaria 2017-2021 (DORA I)

Base de Activos Regulada

La base de activos regulados media al cierre de 2020 se situó en 9.955,4 millones de euros.

Tarifas aeroportuarias 2020

Con fecha 1 de marzo de 2020 entraron en vigor las tarifas aeroportuarias de 2020, basadas en la reducción del ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) de 2020 en un 1,44% (10,27 euros por pasajero) respecto al IMAAJ de 2019 (10,42 euros por pasajero).

Tarifas aeroportuarias 2021

Según lo establecido en la normativa (Ley 18/2014 y Directiva 2009/12/CE sobre tasas aeroportuarias), y para la actualización de las tarifas aeroportuarias de 2021, durante los meses de octubre a diciembre de 2020 tuvo lugar el proceso de consulta entre Aena y las asociaciones de compañías aéreas usuarias de los aeropuertos.

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

la Competencia (CNMC), que ejerce las funciones de Autoridad de Supervisión Independiente, la información requerida por la normativa y una propuesta de tarifas que daba cumplimiento a los requisitos establecidos tanto en el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) como en la Ley 18/2014.

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

- IATA: International Air Transport Association
- A4E: Airlines for Europe
- AIRE: Airlines International Representation in Europe
- ALA: Asociación de Líneas Aéreas
- AECA: Asociación Española de Compañías Aéreas
- AOC España: Comité de Operadores de Líneas Aéreas
- RACE: Real Aeroclub de España
- RFAE: Real Federación Aeronáutica Española
- AOPA: Asociación de Pilotos Propietarios de Aeronaves
- ASEATA (Asociación de Empresas de Servicios de Asistencia en Tierra en Aeropuertos)
- Ryanair
- Norwegian
- Jet2.com
- EasyJet
- Vueling

Asimismo, la CNMC, la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) y la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), asistieron a las reuniones como observadores de este proceso.

La primera reunión del proceso de consulta se mantuvo el 2 de octubre, y la segunda se celebró el 13 de noviembre.

Con fecha 22 de diciembre de 2020, el Consejo de Administración de Aena aprobó las tarifas correspondientes al año 2021, que entrarán en vigor el 1 de marzo de 2021, basadas en la congelación del IMAAJ de 2021 respecto al IMAAJ de 2020, quedando establecido en 10,27 euros por pasajero. Este hecho se comunicó a la CNMC, a las asociaciones de usuarios y a la Dirección General de Aviación Civil el 30 de diciembre de 2020.

El 12 de febrero de 2021 la CNMC ha emitido su Resolución sobre la supervisión de las tarifas aeroportuarias de Aena en el ejercicio 2021. En la citada Resolución, la CNMC declara aplicable la actualización tarifaria aprobada por Aena, dado que el IMAAJ de 2021 es de 10,27 euros por pasajero, lo que supone una variación tarifaria de un 0%.

Documento de Regulación Aeroportuaria 2022-2026 (DORA II)

Proceso de consulta

Actualmente Aena se encuentra inmersa en el proceso de elaboración del DORA para el segundo periodo regulatorio (2022-2026), cuya propuesta debe ser enviada a la Dirección General de Aviación Civil antes del 15 de marzo de 2021.

Cumpliendo con lo establecido en la normativa (Ley 18/2014 y Directiva 2009/12/CE sobre tasas aeroportuarias), se está celebrando conjuntamente el proceso

de consulta entre Aena y las asociaciones de compañías aéreas usuarias de los aeropuertos sobre la propuesta de Aena del Documento de Regulación Aeroportuaria 2022-2026 y sobre la actualización de las tarifas aeroportuarias de 2022.

La primera reunión, con la cual se inició el proceso de consulta, tuvo lugar el 22 de diciembre de 2020.

Se espera que este proceso de consultas se desarrolle hasta el 15 de marzo de 2021, fecha en la que Aena remitirá su propuesta final del DORA II. A continuación, la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), como organismo regulador, solicitará los correspondientes informes preceptivos tanto a la Comisión Nacional de los Mercados y Competencia (aspectos económicos de la propuesta), a la Agencia Estatal para la Seguridad Aérea (aspectos técnicos y operativos) y a la Dirección General de Política Económica del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital. La Ley establece que la fecha límite para la aprobación final por el Consejo de Ministros es el 30 de septiembre de 2021.

Actividad aeronáutica

La actividad de Aena continúa muy condicionada por la COVID-19 a nivel operativo. Actualmente no se observan signos recuperación en el tráfico a corto plazo y no hay visibilidad sobre el momento en que se iniciará.

Acompañando la evolución del tráfico, Aena continúa adaptando sus medios e instalaciones a las necesidades operativas, en sintonía con las medidas tomadas por el Gobierno de España.

En estrecha relación con el ajuste de capacidad realizado en los aeropuertos, Aena mantiene su Plan de ahorro de costes al objeto de proteger la caja. Este Plan está basado en la renegociación de los contratos de servicios (seguridad, limpieza, mantenimiento, etc.), la eliminación de gastos no imprescindibles y la paralización de nuevas contrataciones no esenciales en función de las necesidades.

Al objeto de garantizar la seguridad de pasajeros y trabajadores, en coordinación con las autoridades sanitarias y del transporte del Gobierno de España, así como con los Estados Miembros de la UE y las asociaciones internacionales de aeropuertos (ACI) y de aerolíneas (IATA), Aena sigue implementando en los aeropuertos de la red todas las recomendaciones sobre limpieza, distancia de seguridad, higiene y comunicación marcadas por EASA (Agencia Europea de Seguridad Aérea) y ECDC (Centro Europeo para el Control y la Prevención de Enfermedades).

Desde el 15 de mayo, el Ministerio de Sanidad, a través de Sanidad Exterior, requiere controles sanitarios de llegada a pasajeros procedentes del extranjero y para llevar a cabo estos controles, el Ministerio de Sanidad cuenta con el apoyo de Aena, tanto con medios humanos como tecnológicos.

Como consecuencia de las medidas tomadas para el control, contención y previsión de la pandemia, durante 2020, el Grupo ha incurrido en gastos excepcionales, tanto en las instalaciones aeroportuarias, como en la protección personal y de salud, por importe de 52,7 millones de euros, registrados en la Cuenta de resultados. Adicionalmente, se han realizado inversiones en activos fijos por importe de 9,8 millones de euros.

El Real Decreto-ley 21/2020, de 9 de junio, establece que Aena tendrá derecho a recuperar los costes en los que incurra, como consecuencia de la colaboración con las autoridades sanitarias y de las restantes medidas operativas de seguridad e higiene que deba adoptar como consecuencia de la pandemia COVID-19. Dichos costes se recuperarán en el marco del DORA.

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

Asimismo, hay que señalar que Aena ha adoptado medidas para colaborar con las empresas que prestan servicios en los aeropuertos, clientes y arrendatarios, que ante la situación generada por la COVID-19 se enfrentan a tensiones de liquidez. A finales del mes de abril, se aprobó el aplazamiento extraordinario de cobros por un período de seis meses, sujeto a determinadas condiciones, aplicable a los importes facturados desde la fecha del decreto del estado de alarma, 14 de marzo de 2020, y durante un periodo de 3 meses que finalizó el 14 de junio.

En el ámbito de los servicios aeronáuticos, dicho aplazamiento ha sido de aplicación a los importes facturados por los conceptos de:

- Estacionamientos de aeronaves
- Aterrizaje y Servicios de tránsito de aeródromo
- Pasajeros, PMRs y seguridad
- Uso de pasarelas telescópicas
- Combustibles y lubricantes
- Servicios de asistencia en tierra
- Servicios meteorológicos

El importe total aplazo por diferentes conceptos del que se han beneficiado las aerolíneas, ha ascendido a 82,2 millones de euros.

En relación al BREXIT, Aena ha formado parte de distintos grupos de trabajo junto con el Ministerio del Interior para evaluar las posibles afecciones tras su entrada en vigor. Así, se han rediseñado los puestos de control fronterizos según los nuevos requisitos aplicables a los ciudadanos del Reino Unido.

Igualmente, es relevante mencionar que la Comisión Europea ha autorizado el uso de los sistemas de control de paso automáticos ABC a los ciudadanos del Reino Unido. Dicha autorización fue el resultado de un trabajo de análisis conjunto, realizado por parte de la Comisaría Nacional de Extranjería y Fronteras de la Policía nacional y Aena.

Siguiendo las instrucciones de los Ministerios de Sanidad y Agricultura, Aena ha revisado y reforzado el despliegue de información relativa a las restricciones existentes en cuanto a productos de origen animal,

DESGLOSE INGRESOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS

MILES DE EUROS	2020	2019	VARIACIÓN	VARIACIÓN %
PRESTACIONES PATRIMONIALES ⁽¹⁾	899.269	2.768.380	-1.869.111	-67,5%
ATERRIJAJES/SERVICIO TRÁNSITO AÉREO/SERVICIO METEOROLOGÍA	263.139	743.409	-480.270	-64,6%
ESTACIONAMIENTOS	70.504	44.696	25.808	57,7%
PASAJEROS	349.985	1.284.742	-934.757	-72,8%
PASARELAS TELESCÓPICAS	45.199	101.183	-55.984	-55,3%
SEGURIDAD	115.030	440.930	-325.900	-73,9%
HANDLING	40.555	108.591	-68.036	-62,7%
CARBURANTE	11.360	32.980	-21.620	-65,6%
CATERING	3.497	11.849	-8.352	-70,5%
RESTO DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS ⁽²⁾	36.491	75.568	-39.077	-51,7%
INGRESOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS	935.760	2.843.948	-1.908.188	-67,1%

⁽¹⁾ Los importes de las líneas de ingresos de Pasajeros, Aterrizajes y Seguridad incluyen los incentivos comerciales: -11,5 millones de euros en 2020 (-26,1 millones de euros en 2019).

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

vegetales y animales de compañía procedentes de terceros países.

El descenso del tráfico de pasajeros debido a las restricciones a la movilidad impuestas en España y en el resto del mundo como consecuencia de la propagación de la COVID-19, se refleja en la disminución de los ingresos ordinarios de la actividad aeronáutica.

Asimismo, los menores ingresos del período están afectados por la exención del pago de las tarifas de aterrizaje y tránsito aéreo aplicada durante el estado de alarma a aquellas aeronaves que transportaran al

menos un 50% de carga de material sanitario necesario para luchar contra la pandemia. Si además de material sanitario, transportaban otro material no sanitario (fuere cual fuere esa carga), la exención del pago aplicaba sólo al porcentaje de la tarifa correspondiente a material sanitario. Esta medida se extendió hasta el 5 de julio.

El efecto neto de los incentivos al tráfico ha supuesto un menor ingreso de 11,5 millones de euros. Este importe incluye el devengo de los incentivos comerciales destinados a estimular la programación de operaciones por

parte de las aerolíneas (20,4 millones de euros), el incentivo provisionado en enero y febrero por la temporada de invierno (3,4 millones de euros), el ajuste de la provisión de incentivos por crecimiento debido a que, como consecuencia de la drástica disminución del tráfico de pasajeros, muchas aerolíneas dejaron de cumplir los requisitos necesarios para devengarlos (10,5 millones de euros) y la regularización de provisiones de años anteriores (1,8 millones de euros).

La bonificación por pasajero en conexión ha supuesto en 2020 un importe de 21,6 millones de euros, frente a 77,7 millones de euros en 2019.

En cuanto al desarrollo en 2020 de los servicios aeronáuticos en los aeropuertos de la red, cabe destacar las siguientes actuaciones:

Servicios al pasajero

En el ámbito del Plan Estratégico de Limpieza (PEL), se encuentra a punto de finalizar la licitación de la fase V, iniciada en diciembre del 2019. El importe total de licitación es de 4,0 millones de euros anuales, lo que supone un incremento del 15,3% respecto a los importes del expediente anterior.

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

En los últimos meses, el PEL se ha reforzado por alguna de las medidas contenidas en el Plan de Recuperación Operativa. Dicho Plan está permitiendo que la reanudación de la actividad en los aeropuertos se haga manteniendo un estricto nivel de servicio para los pasajeros, así como para los trabajadores del aeropuerto, complementado la limpieza habitual con una higienización continua de las instalaciones.

Los planes de servicio implementados y el PEL, están adaptados a la realidad actual que requiere un refuerzo de las frecuencias de limpieza para mantener las condiciones higiénicas y sanitarias en el entorno aeroportuario. Las frecuencias están siendo redimensionadas constantemente atendiendo a las variaciones del tráfico de pasajeros. Adicionalmente, se siguen implementando otras medidas siguiendo las recomendaciones de las autoridades sanitarias, como por ejemplo el Real Decreto Ley 26/2020, que hace obligatorias las recomendaciones de EASA.

Adicionalmente, para asegurar que las medidas adoptadas frente a la pandemia están alineadas con los estándares de excelencia internacional, se han incorporado los aeropuertos de Madrid y Barcelona a la acreditación AHA (Airport Health Accreditation) que otorga ACI (Airports Council International). La de Palma de Mallorca está en tramitación. AHA es el primer programa mundial de este tipo definido específicamente para el sector aeroportuario tras la crisis de la COVID-19. Cuenta con la participación de más de 160 aeropuertos en todo el mundo.

Asimismo, para asegurar la idoneidad de las medidas implantadas por Aena en el Plan de Recuperación

Operativa, se mantienen conversaciones con otros aeropuertos europeos y del resto del mundo para conocer las medidas que implementan e incorporar mejoras al plan de Aena.

Con respecto a la incorporación progresiva de todos los aeropuertos de la red de Aena al programa ASQ (Airport Service Quality) en tabletas electrónicas, los 33 aeropuertos inscritos en el programa ya realizan las encuestas de forma digital. Además, se ha adaptado el trabajo de campo de los entrevistadores al escenario actual para limitar al máximo el contacto interpersonal y proteger al pasajero y al trabajador.

Servicios a las compañías aéreas

La situación en la que se encuentra el sector del transporte aéreo desde que estallara la crisis de la COVID-19, llevó a Aena a ofrecer a las aerolíneas un nuevo esquema de incentivos comerciales, con el objetivo de acompañar la recuperación de la actividad y de animar a las compañías aéreas a aumentar su operativa.

Para alcanzar estos objetivos, Aena participa en diversos foros dentro del marco europeo como la Asociación Europea de Aeropuertos (ACI Europe). A través de diversos grupos de trabajo la compañía aporta su experiencia para, de forma coordinada con el resto de participantes, estudiar propuestas que impulsen la mejora del sector y salvaguarden a los colectivos implicados.

Otro ámbito de actuación desarrollado en 2020 es la mejora de los procesos. En éste área Aena apuesta firmemente por potenciar diferentes proyectos de innovación para dar respuesta a las nuevas necesidades y a los nuevos requisitos derivados de la pandemia.

En este sentido, uno de los proyectos más destacados es la promoción del uso de tecnología de reconocimiento facial. Su utilización permite al pasajero pasar por el filtro de seguridad y embarcar sin necesidad de mostrar su documentación. Esta iniciativa comenzó a probarse en el Aeropuerto de Menorca en 2019 y ha sido probada en el Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas. Este tipo de iniciativas, además de aumentar la capacidad y mejorar los tiempos de proceso, son especialmente relevantes en la actualidad por ser un instrumento que disminuye el contacto físico del pasajero con el entorno.

Con el mismo fin de disminuir el contacto físico, se ha potenciado el uso de aplicaciones y medios de gestión “contactless” que, además de agilizar la operativa, reducen la exposición de sus usuarios a posibles focos de contagio.

Otra forma de disminuir la exposición del pasajero a un potencial contagio, es el uso de la auto-facturación de equipajes. Mediante el uso de quioscos de auto-facturación y de dispositivos Self Bag Drop se realiza el proceso de facturación sin requerir la intervención de personal externo.

Servicios de navegación aérea

A pesar de la drástica reducción del tráfico aéreo ocasionada por la pandemia, los servicios de navegación aérea prestados garantizan que puedan llevarse a cabo las operaciones. Durante 2020, estos servicios se han ajustado a la demanda real.

Se ha adjudicado la prestación de los servicios de tránsito aéreo de aeródromo (ATS) o de control de torre en 12 aeropuertos de la red que tienen liberalizado dicho servicio. Durante el mes de noviembre, se efectuó la

transición al nuevo operador en los aeropuertos de Sabadell y La Palma.

Asimismo, cabe destacar que Aena sigue trabajando en proyectos para la implantación de torres remotas en los aeropuertos de Vigo y Menorca. El objetivo es que la infraestructura y el equipamiento estén disponibles durante el primer semestre de 2021. En Vigo, se instalará un sistema de cámaras y tratamiento de imágenes con tecnología de la empresa canadiense Searidge, y en Menorca se instalará un sistema con tecnología de la empresa noruega Kongsberg.

Sistemas operacionales

Durante 2020 se ha continuado avanzando en la integración de los aeropuertos de la red en los programas A-CDM (Airport-Collaborative Decision Making) y Torre Avanzada, auspiciados por Eurocontrol. Estos programas fomentan el intercambio de información entre todos los agentes involucrados en la operación de un vuelo. Su objetivo es favorecer la toma de decisiones conjunta, la mejora de la puntualidad, la reducción del coste de los movimientos y la atenuación del impacto ambiental.

Los aeropuertos de Sevilla y Bilbao se encuentran en la recta final para la obtención de la certificación de Torre Avanzada. Con la integración de los datos operativos de dichos aeropuertos en la red europea de información en tiempo real que gestiona Eurocontrol, cerca del 82% del tráfico de operaciones de la red en España quedará incorporado en el programa.

Los trabajos de migración desde Torre Avanzada a A-CDM en el Aeropuerto Málaga Costa del Sol continúan. Su certificación estaba prevista para el primer semestre del 2020, pero debido a las circunstancias

actuales de la COVID-19 se estima que se certificará a lo largo del primer trimestre de 2021.

Operaciones

En relación con la gestión de la crisis sanitaria internacional de la COVID-19, Aena ha coordinado actuaciones con el Ministerio de Sanidad para lograr definir el procedimiento y los medios necesarios para el control de casos de contagio sospechosos. Entre ellas, se ha coordinado un modelo de procedimiento de actuación para el tratamiento de alertas COVID, tanto en aeronave como en el edificio terminal. El modelo de procedimiento es un documento vivo que se actualiza con el Ministerio según las necesidades.

Se han implementado en los aeropuertos de la red las directrices de señalización asociadas al COVID-19 para hacer efectivas medidas tales como el distanciamiento social, la gestión de residuos, de higiene, etc. Estas actuaciones permiten ofrecer a los pasajeros un entorno aeroportuario seguro y cumplen las recomendaciones establecidas por distintas organizaciones (EASA, Ministerio Sanidad, Agencia Estatal de Seguridad Aérea, etc.). Las directrices están en proceso de revisión para mejorar la efectividad del material COVID desplegado.

Asimismo, cabe señalar que la Sociedad ha participado tanto en el Comité Estatal de Facilitación como en su comisión permanente para cuestiones sanitarias, con el objetivo de actualizar la incorporación de las directrices COVID-19 de EASA al ordenamiento español en base a las resoluciones del Ministerio de Sanidad de 11 de noviembre y 9 de diciembre sobre controles sanitarios.

En relación al uso de la capacidad operativa, se ha tratado con la DGAC la posibilidad de adaptar los parámetros de capacidad declarada a las circunstancias provocadas por la pandemia, así como la necesidad de transmitir a la Comisión Europea la conveniencia de adoptar la recomendación del Consejo Mundial de Slots, en el que participa Aena, para abordar la asignación de franjas horarias (slots) en la temporada de verano de 2021.

Seguridad

En este ámbito de la seguridad física, habiéndose cumplido el plazo de los contratos adjudicados en 2018 (dos años), se ha adjudicado el servicio de seguridad privada correspondiente a cinco de las seis empresas que no suscribieron la prórroga ordinaria contemplada contractualmente.

Los nuevos contratos tienen una duración de dos años, con la opción de prórroga de una anualidad.

Del importe total de adjudicación, cerca de 289 millones de euros corresponden a los aeropuertos con mayor tráfico de pasajeros y más de 14,5 a los de menos de 400.000 pasajeros. Se incluye una partida asociada a actividades COVID-19 y otra para apoyar los proyectos de transición tecnológica.

El expediente adjudicado no incluye la seguridad en los Aeropuertos J.T. Barcelona-El Prat (inspección de pasajeros), Palma de Mallorca, Alicante-Elche, Almería, Ibiza y Menorca, al haberse alcanzado un acuerdo de prórroga con la actual adjudicataria.

Por lo que se refiere a los expedientes de suministro de equipos de inspección (y su mantenimiento, sistemas de control de accesos y CCTV-Centros de Control

de Video-Vigilancia), así como de equipamiento y vehículos de operaciones, hay que indicar que su ejecución ha continuado de acuerdo con el plan de inversiones. En concreto, se ha suministrado e instalado equipamiento de inspección de equipaje de bodega EDS (Estándar 3) con el objetivo de cumplir las fechas de cumplimiento normativo.

Han continuado las actuaciones de inspección en materia de seguridad aeroportuaria llevadas a cabo por AESA, así como las actividades de control de calidad interno de la seguridad aeroportuaria, tanto relativas a la realización de ensayos, como respecto a las actividades de verificación de cumplimiento del Programa Nacional de Seguridad.

Asimismo, han continuado las actuaciones de dos proyectos piloto para realizar pruebas con equipos en filtros de seguridad. El primero de ellos, centrado en el equipamiento en filtros de seguridad, permite al pasajero llevar líquidos y portátiles dentro del equipaje de mano. El segundo proyecto piloto está orientado a la implementación de salas de inspección remotas que permitirán "reubicar" a parte de los vigilantes del filtro de seguridad a salas independientes.

Instalaciones y Mantenimiento

Durante el cuarto trimestre, Aena ha seguido trabajando en las líneas principales del Plan Estratégico de Mantenimiento Aeroportuario (PEMA) establecidas para 2020. En este sentido, continúa la puesta en marcha de los expedientes de mantenimiento agrupados y el despliegue de la nueva versión de la aplicación MAXIMO. El objetivo principal es racionalizar y homogeneizar los servicios de mantenimiento en todos los aeropuertos de la red de Aena en un horizonte temporal

de 3 años. En el ámbito del PEMA, es destacable la puesta en marcha de la nueva Aplicación Móvil de Mantenimiento Aeroportuario (AMMA) sobre la nueva versión de MAXIMO. Se trata de la prueba piloto en el aeropuerto de Sevilla para la gestión del mantenimiento en condiciones reales.

Adicionalmente, es relevante indicar que Aena ha puesto en marcha diversas iniciativas encaminadas a fomentar el uso de las energías renovables e integrar los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) en la gestión aeroportuaria de manera que la recuperación del tráfico venga acompañada de criterios de eficiencia energética y sostenibilidad.

El Aeropuerto de Alicante-Elche ha adquirido 5 nuevos vehículos eléctricos para renovar su flota.

Además, el Aeropuerto de Alicante-Elche ha comenzado la instalación de puntos de recarga rápida en la zona pública, con el fin de facilitar la incorporación paulatina de coches no contaminantes, tanto de particulares como del resto de empresas que operan en este aeropuerto.

3.1.2 Actividad comercial

En la siguiente tabla se muestran los ingresos de las líneas de la actividad comercial:

MILES DE EUROS	INGRESOS		VARIACIÓN	
	2020	2019	MILES DE EUROS	%
TIENDAS LIBRES DE IMPUESTOS	382.888	343.755	39.133	11,4%
TIENDAS	104.340	114.805	-10.465	-9,1%
RESTAURACIÓN	224.894	224.345	549	0,2%
ALQUILER DE VEHÍCULOS	100.493	154.362	-53.869	-34,9%
APARCAMIENTOS	50.684	158.489	-107.805	-68,0%
SERVICIOS VIP ⁽¹⁾	20.570	78.833	-58.263	-73,9%
PUBLICIDAD	20.975	26.043	-5.068	-19,5%
ARRENDAMIENTOS	33.699	34.452	-753	-2,2%
RESTO INGRESOS COMERCIALES ⁽²⁾	91.637	101.855	-10.218	-10,0%
INGRESOS SERVICIOS COMERCIALES	1.030.180	1.236.939	-206.759	-16,7%

⁽¹⁾ Incluye Explotaciones Comerciales (Servicios bancarios, Máquinas vending, Telecomunicaciones, Máquinas de plastificado de equipajes, etc.), Suministros Comerciales, Utilización de Salas y Filmaciones Grabaciones).

⁽²⁾ Incluye Alquiler de Salas VIP, paquetes VIP, resto de Salas, Fast-track y Fast-lane.

El total de ingresos ordinarios comerciales incluye las rentas mínimas garantizadas anuales (RMGA) devenidas por contrato en las líneas de negocio de tiendas libres de impuestos, tiendas especializadas, restauración, publicidad y explotaciones comerciales.

En 2020, se han registrado ingresos por RMGA de 634,3 millones de euros, frente a 144,4 millones de euros en 2019.

Como se explica en el apartado 2.3, como consecuencia de la crisis sanitaria ocasionada por la COVID-19 y las medidas adoptadas por los poderes públicos para hacerla frente, Aena inició negociaciones con los arrendatarios de la actividad comercial para acordar modificaciones en las condiciones contractuales, incluyendo las RMGA.

En el curso de las negociaciones, la Sociedad ha formulado distintas propuestas comerciales que han culminado en la realizada el 18 de enero de 2021 a los operadores comerciales de las actividades de duty

free, tiendas, restauración, máquinas vending, servicios financieros y publicidad en relación con las RMGA.

A la espera de cerrar acuerdos y en aplicación de la NRV 8ª “Arrendamientos y otras operaciones de naturaleza similar” del NPGC, se han registrado contablemente los ingresos por las RMGA correspondientes a 2020, por importe de 619,0 millones de euros, incluidas las correspondientes al periodo del primer estado de alarma por importe de 198,6 millones de euros, dado que existe un derecho contractual a percibir esas rentas por parte de Aena.

En el caso de que dichos contratos sufran cambios en el futuro como consecuencia de las negociaciones de contratos, su efecto será registrado de acuerdo con lo establecido por dicha normativa para el caso de modificaciones contractuales. Por tanto, los incentivos y concesiones otorgados que se deriven directamente de la situación adversa ocasionada por la COVID-19 se tratarán como un cambio de estimación de forma prospectiva, desde el momento de la fecha efectiva de la modificación del contrato, reduciendo, a través de un sistema de reparto lineal, los ingresos por arrendamiento de los periodos restantes del contrato.

En aquellas actividades no sujetas a RMGA, los ingresos anuales reflejan:

- La exención de rentas fijas a los operadores de la actividad de alquiler de vehículos durante el período del primer estado de alarma. En 2020 se han imputado como menores ingresos 4,2 millones de euros.

- Las exenciones parciales de rentas fijas mensuales durante el período del primer estado de alarma correspondientes a correspondientes a arrendamientos dentro del terminal. Se han imputado en 2020 como menores ingresos un total de 0,7 millones de euros.
- La minoración de ingresos en aparcamientos de vehículos y servicios VIP por importe de 107,8 y 58,3 millones de euros respectivamente.

De las diferentes líneas de actividad cabe destacar los siguientes aspectos:

Tiendas libres de impuestos

El efecto de la COVID-19 en las tiendas duty free de los Aeropuertos A.S. Madrid-Barajas y J.T. Barcelona-El Prat no se dejó notar en los dos primeros meses del año. La pérdida ocasionada por el impacto en la venta de los destinos asiáticos e italianos, se compensó con el incremento de las ventas a otros destinos, consiguiendo un resultado positivo.

El Real Decreto 463/2020, aprobado por el Gobierno el 14 de marzo de 2020, por el que fue declarado el primer estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por la COVID-19 con aplicación en todo el territorio nacional, ordenó la suspensión inmediata de la apertura al público de los locales y establecimientos minoristas, a excepción de los dedicados a alimentación, bebidas y productos de primera necesidad. Esta medida, en vigor hasta la finalización del estado de alarma el 21 de junio, provocó el cierre de todas las tiendas libres de impuestos ubicadas en los aeropuertos españoles.

A partir del 22 de junio comenzó el proceso de reapertura con la tienda pasante de la 4ª planta del Aeropuerto de Palma de Mallorca. Le siguió la reapertura de la tienda pasante de la Plaza central de la T4 del Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas el 23 de junio y el 24 de junio, la tienda ubicada en el Sky Center de la T1 del Aeropuerto J.T. Barcelona-El Prat.

Para el reinicio de la actividad, Aena y Dufry coordinaron protocolos con medidas aplicables que el operador implementó en sus tiendas. Entre estas medidas se encontraban la eliminación de probadores, el control de aforo, la distancia de seguridad, la organización de flujos, la instalación de pantallas de protección, y de dispensadores de gel hidroalcohólico, entre otras. Asimismo, en las tiendas pasantes, se establecieron procedimientos específicos para el caso de saturación de aforos.

El 1 de julio reabrieron las tiendas pasantes de Bilbao, Málaga, de Santiago, Alicante, Valencia, de Lanzarote, Fuerteventura, Tenerife Norte, de la planta baja de Tenerife Sur, así como la tienda duty free express de Ibiza y, con superficie reducida, la tienda principal del Aeropuerto de Menorca.

Debido a la evolución de la pandemia y a las limitaciones a la movilidad establecidas por las Comunidades Autónomas desde el mes de octubre, al finalizar el mes de diciembre quedaban operativas un 35,2% de las tiendas libres de impuestos.

Tiendas

Al cierre de 2020 las tiendas que estaban abiertas representaban el 27% del total de la superficie dedicada a esta actividad en la red de Aena. Con la llegada de

la segunda ola se cerraron una parte de los locales que se encontraban abiertos en la temporada de verano.

Al objeto de mantener la oferta comercial, se ha publicado la licitación de 36 expedientes. Estos contratos tendrán una duración máxima hasta el 31 de diciembre de 2021.

Restauración

Tras la finalización del primer estado de alarma, algunos locales comenzaron a abrirse. Durante los meses de verano el ritmo de aperturas se fue adaptando a la recuperación del tráfico aéreo al objeto de reestablecer progresivamente la oferta de restauración en las terminales de los aeropuertos de la red.

En el último trimestre de 2020, a medida que el tráfico aéreo disminuía y que se incrementaban las restricciones impuestas a los locales comerciales para paliar los efectos de la segunda ola de la crisis sanitaria, los operadores redujeron el número de locales operativos. A finales de 2020 se encontraba abierta aproximadamente el 23% del total de la superficie dedicada a esta actividad en la red de aeropuertos en España.

Para mantener la oferta comercial, se han publicado cinco licitaciones extraordinarias y se ha continuado con los procesos que fueron suspendidos a consecuencia de la declaración del estado de alarma. Entre ellos destacan:

- La entrega de los dos locales adjudicados a McDonald's en el aeropuerto de Barcelona, 60 máquinas vending de alimentos y bebidas en el Aeropuerto Málaga-Costa del Sol, y superficies de restauración y máquinas vending en los aeropuertos de Vigo, Granada y A Coruña.

- La adjudicación en el mes de octubre de la totalidad de la oferta de restauración del Aeropuerto de Valencia. Está formada por 8 locales y 68 máquinas vending de alimentos y bebidas. Los nuevos locales, ocuparán una superficie de cerca de 2.800 m² (un incremento del 26% respecto a la superficie actual). Asimismo, en el último trimestre se han adjudicado dos contratos de restauración para el Aeropuerto de Sevilla (correspondientes a 6 locales) y otros dos contratos para el Aeropuerto de Tenerife Sur.

Alquiler de vehículos

Ante la situación del primer estado de alarma y la paralización que sufrió esta actividad, la demanda de nuestros arrendatarios de espacio para el depósito de su flota de vehículos fue respondida con apoyo por Aena, alquilando espacios (campas y plazas de parking) con la aplicación de una tarifa especial creada para tal fin, con el objetivo de:

- Facilitar la operativa a las empresas que prestan el servicio de alquiler de vehículos en los aeropuertos de la red, habilitándoles zonas nuevas para el depósito de sus flotas.
- Minimizar el impacto negativo que va a tener la actual crisis sanitaria en los ingresos de Aena y aprovechar la capacidad ociosa del resto de aparcamientos derivada de la caída de pasajeros.

La evolución de esta línea de actividad desde el 22 de junio se ha visto afectada por una reducción del número de contratos del 66,3% interanual y una caída de las ventas del 64,9%.

Para paliar los efectos provocados en la actividad de alquiler de vehículos, por la crisis sanitaria ocasionada

por la COVID 19 se llevaron a cabo negociaciones con todos los operadores de esta actividad. Como resultado de las mismas se alcanzó un acuerdo con los arrendatarios y el Consejo de Administración de Aena aprobó, en su reunión de diciembre, la modificación de todos los contratos, según se explica en el apartado 2.3 Actividad comercial.

Aparcamientos

La caída interanual de los ingresos del año, además de estar afectados por la reducción del tráfico provocada por la COVID-19, refleja la mayor base comparable del año anterior, impactada por los mayores ingresos que se registraron en los aeropuertos de Madrid y Barcelona debido a la huelga de taxis que tuvo lugar durante 3 semanas en estas ciudades.

La gestión se encuentra bajo un acuerdo de suspensión parcial temporal suscrito por los dos gestores de aparcamientos (EMPAK y SABA), sin fecha prevista para la completa reanudación del servicio. Este acuerdo, recoge la prórroga de los contratos de gestión que vencían en noviembre de 2020, por lo que está previsto que su finalización se produzca en los últimos meses de 2021.

La operativa se ha ido recuperando paulatinamente en base a la evolución de los pasajeros y de la ocupación de los aparcamientos. La recuperación se inició en los meses de verano (julio y agosto) pero la tendencia positiva se ha truncado en los meses de noviembre y diciembre, afectados por las nuevas restricciones a la movilidad impuestas por las autoridades y la mayor incidencia de la COVID-19. Actualmente, se encuentran operativos los aparcamientos de 28 de los 32 aeropuertos que cuentan con esta actividad.

Servicios VIP

Las restricciones derivadas del primer estado de alarma llevaron al cierre de las salas desde el 15 de marzo.

A partir del 22 de junio se inició la apertura gradual de las salas, acomodándola a la evolución del tráfico de pasajeros. Al 31 de diciembre, estaban abiertas un total de 10 salas de las 28 con las que cuenta la red de aeropuertos en España.

La caída del 72,3% del tráfico de pasajeros se ha acompañado de una menor penetración. Los usuarios han descendido en 2020 un 78%, mientras que la tarifa promedio ha crecido un 3% debido al sistema de tarificación por tramos.

Para mitigar la subida de la tarifa promedio se ha aprobado un descuento del 10% en la tarifa correspondiente. Este incentivo se aplica desde el 1 de diciembre por un periodo de 4 meses.

Publicidad

Los arrendatarios de publicidad están negociando la reactivación de las campañas publicitarias suspendidas durante el periodo de estado de alarma, ajustando las tarifas a la delicada situación provocada por la crisis sanitaria.

En el primer trimestre de 2020, los operadores ejecutaron una gran parte de la inversión contemplada en sus contratos en soportes publicitarios, tanto convencionales, como fundamentalmente digitales.

Arrendamientos

Los ingresos de esta línea de negocio provienen del alquiler de oficinas, mostradores comerciales y almacenes dentro de la terminal.

La disminución de los ingresos del período está afectada por las exenciones parciales de renta aprobadas en el mes de abril, como medida mitigadora del riesgo de abandono masivo de espacios por parte de nuestros arrendatarios, como consecuencia de la declaración del estado de alarma y de las incertidumbres en torno a la recuperación de tráfico aéreo.

Resto ingresos comerciales

Este epígrafe incluye actividades comerciales diversas que se realizan en los aeropuertos, como son los servicios bancarios, las máquinas de plastificado de equipajes, otras máquinas expendedoras y los servicios regulados (farmacias, estancos, loterías...). Asimismo, en este periodo se ha incorporado la comercialización en los aeropuertos de los Equipos de Protección Individual (EPIs), cuya venta se facilita en máquinas vending y tiendas de conveniencia.

En el primer trimestre, tuvo lugar la apertura de las ofertas de la licitación de las oficinas de devolución de IVA en los aeropuertos de Madrid (2 expedientes) y Barcelona (1 expediente), cuyas ofertas han quedado pendiente de adjudicación, por la reclamación del proceso realizada por parte de uno de los licitadores.

Marketing y Desarrollo Digital

Para impulsar los ingresos comerciales y ofrecer una mejor experiencia de compra al cliente utilizando la tecnología, estamos ofreciendo a nuestros pasajeros

soluciones digitales que permitan un menor contacto transaccional físico y una mayor usabilidad a través de sus propios dispositivos móviles.

Durante 2020, se ha hecho especial énfasis en difundir los distintos tipos de servicios que facilitan el contacto cero. Así, si el pasajero decide por comodidad y seguridad utilizar el aparcamiento de vehículos, Aena ofrece la posibilidad de hacer reserva y prepago, pagar a través del móvil y en algunos aeropuertos, efectuar el pago por matrícula. Diversos métodos de pago que evitan el contacto en cajeros automáticos y manuales.

En el contexto actual, se busca poner a disposición del pasajero herramientas que faciliten el acceso a los servicios y la recuperación de los ingresos de las actividades comerciales de los aeropuertos. Por ello, Aena, centrándose en las diferentes etapas de un pasajero desde la inspiración a viajar hasta la vuelta, ofrece soluciones a través de sus canales digitales (App, Web, redes sociales, etc.) y de su programa de fidelización.

Además, se han llevado a cabo diversas campañas de marketing online para fomentar el conocimiento y la reserva de plazas de aparcamiento.

En cuanto a los servicios VIP, también se han desarrollado campañas de comunicación de precios, de apertura de salas y de nuevos servicios VIP (Meet & Assist), tanto en los aeropuertos como on-line.

En el mes de octubre, Aena lanzó la plataforma "Aena-Maps" que permite a los pasajeros recibir información a través de su dispositivo móvil que les guíe en su recorrido por el aeropuerto. Esta herramienta, inicialmente disponible en el Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas, se implementará de forma progresiva en otros

aeropuertos de la red y estará disponible en los principales aeropuertos a lo largo de 2021.

A finales de 2020, Aena lanzó el portal "Aena Travel" (aenatravel.com) donde el pasajero puede encontrar todo lo necesario para planificar su viaje. El portal, ofrece la posibilidad de reservar vuelos, alojamientos, restaurantes, experiencias y entradas para espectáculos en el destino. También se ha puesto en marcha el portal "Food To Fly" (foodtofly.es) que integra la oferta de restauración de los aeropuertos. Se trata de un servicio que permite a los pasajeros hacer su pedido de comida y bebida desde la web anticipadamente y recogerla en un punto concreto, sin tener colas de espera. En una primera etapa este servicio está disponible en el aeropuerto de Madrid y se irán ampliando las funcionalidades y la oferta para mejorar la experiencia de restauración en otros aeropuertos.

Asimismo, se está desarrollando un marketplace ("Shoptofly") que permitirá a los pasajeros comprar los productos de las tiendas de los aeropuertos, reduciendo el contacto físico y ofreciendo a los operadores comerciales nuevos canales de venta.

Finalmente, cabe destacar que el programa de fidelización que gestiona Aena (Aena Club Cliente) dispone de más de un millón de clientes. Se está trabajando para mejorar la accesibilidad y usabilidad de la App y Web que permitirá personalizar la experiencia digital de los pasajeros, lo cual se traducirá en una mejora de la relación con nuestros viajeros y, por tanto, de los ingresos comerciales de la Sociedad.

3.1.3 Servicios inmobiliarios

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

Por lo que respecta a los planes de desarrollo de suelo para actividades aeroportuarias complementarias en los aeropuertos de Madrid y Barcelona, Aena inició el año con la firme voluntad de tramitar los primeros concursos a lo largo del primer semestre de 2020. Para ello se trabajó con asesores externos en la definición de los principales aspectos de la comercialización de los terrenos aeroportuarios disponibles en ambos aeropuertos. Sin embargo, a partir de la situación provocada por la crisis de la COVID-19 y la declaración del primer estado de alarma decretado por el Gobierno de España, se optó por retrasar el lanzamiento de estos procesos hasta disponer de visibilidad suficiente para valorar el momento adecuado de reanudarlos sin penalizar el valor de los activos.

- En el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, hasta la crisis de la COVID-19, y tras las primeras valoraciones realizadas con los expertos contratados, se planteaba desarrollar una superficie de hasta un máximo de 2,2 millones de m² en los próximos años, mediante la ocupación de 349 hectáreas netas (del total de 909 hectáreas brutas disponibles) para un conjunto de usos. Este desarrollo suponía una relevante diversificación de la actividad implantada en el aeropuerto, acercándolo al moderno concepto de Airport City.
- Por su parte, el Plan Inmobiliario del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat planteaba abarcar un máximo de 1,1 millones de m² nuevos edificables, mediante la ocupación de cerca de 200 hectáreas netas (del total de 290 hectáreas brutas disponibles). Un proyecto de desarrollo global que tenía muy presente la conservación de los valores ambientales y etnográficos del Delta del Llobregat.

En el mes de septiembre se iniciaron los trabajos encaminados a la definición de los *Libros Blancos* de diseño arquitectónico, urbanístico y paisajístico. Estos libros sentarán las bases técnicas mínimas a cumplir en todos los desarrollos que se materialicen dentro de los Planes y formarán parte de los documentos de los concursos que se llevarán a cabo.

Para el mejor desarrollo de los trabajos y entendimiento de las singularidades de cada desarrollo, Aena contrató a un equipo específico para cada aeropuerto:

- Madrid: IDOM / Ezquiaga Arquitectos (José María Ezquiaga)
- Barcelona: ARUP / B-720 Arquitectos (Fermín Vázquez)

De acuerdo a las previsiones actuales, se estima que el proceso de selección de socios mediante concurso se podría relanzar en el primer semestre de 2021.

En relación a los trabajos en otros aeropuertos, en los que hay disponibilidad de suelos y activos con alto potencial para el desarrollo de actividades aeroportuarias complementarias, en concreto en los aeropuertos de Palma de Mallorca, Málaga, Valencia y Sevilla, los análisis se iniciaron a mediados de septiembre de 2019 y tenían una duración prevista de un año. La declaración del primer estado de alarma dejó suspendido el desarrollo de los trabajos que se estima que podrá reanudarse en el primer trimestre de 2021.

Respecto a los ingresos de servicios inmobiliarios, cabe indicar que, a pesar del incremento de la actividad, derivado de nuevos contratos de arrendamiento de naves de carga e instalaciones de combustible, los ingresos ordinarios han disminuido.

MILES DE EUROS	2020	2019	VARIACIÓN	VARIACIÓN %
ARRENDAMIENTOS	15.122	14.672	450	3,1%
TERRENOS	24.882	29.908	-5.026	-16,8%
ALMACENES Y HANGARES	8.742	8.092	650	8,0%
CENTROS LOGÍSTICOS DE CARGA	19.912	17.412	2.500	14,4%
EXPLOTACIONES INMOBILIARIAS	7.585	8.575	-990	-11,5%
INGRESOS SERVICIOS INMOBILIARIOS	76.243	78.659	-2.416	-3,1%

Este descenso está afectado por las exenciones parciales de rentas fijas mensuales durante el período del primer estado de alarma correspondientes a arrendamientos fuera del terminal que han ascendido a 4,9 millones de euros. Por la linealización aplicada en virtud de la NRV 8ª "Arrendamientos y otras operaciones de naturaleza similar" del NPGC, se han imputado en 2020 como menores ingresos un total de 0,8 millones de euros.

Esta medida ha supuesto un descuento del 75% para la mayoría de los contratos firmados por compañías aéreas, agentes handling y empresas mantenedoras de equipos handling, de oficinas, almacenes, superficies pavimentadas y sin pavimentar, y mostradores comerciales, y del 65% para los activos más directamente vinculados con la carga aérea.

En cuanto a otras actuaciones reseñables del período en relación a la actividad del segmento, cabe señalar:

Actividad de hangares

- En el Helipuerto de Ceuta finalizó en junio la construcción de un hangar de 800 m².
- En el Aeropuerto de Valencia, se inició en el mes de marzo la construcción de un nuevo hangar de 4.750 m² con plataforma privativa sobre una parcela de 15.600 m². En el mes de abril se adjudicó el arrendamiento de un hangar de 1.240 m² con una superficie pavimentada asociada de 5.853 m².
- En el Aeropuerto de Sevilla, se inició en agosto la construcción de un hangar de 10.000 m².
- En el Aeropuerto de Sabadell se contrató el arrendamiento de un terreno para la construcción de un hangar de 1.307 m². En el Aeropuerto de Girona el arrendamiento de un hangar de 250 m² así como de una superficie pavimentada para la ejecución de otro hangar de 1.300 m². En el Aeropuerto de Santiago se firmó el contrato de un hangar de 1.550 m² con una superficie pavimentada asociada de 240 m². Y en el Aeropuerto de Cuatro Vientos se firmó el contrato de un hangar de 336 m² a favor de World

Aviation y se está tramitando la contratación de dos hangares, de 1.127 m² y 1.261 m².

Alquileres de oficinas y almacenes fuera del terminal

En el aeropuerto de Barcelona, durante el mes de mayo, se contrataron oficinas y almacenes con una superficie de 2.982 m².

Espacios dedicados a la carga aérea

Respecto a la comercialización de espacios destinados a la carga aérea, cabe destacar que en el aeropuerto de Barcelona se ha licitado una nueva terminal de carga de segunda línea con la posibilidad de arrendar la nave por un periodo máximo de 10 años.

La nave, tiene una superficie edificada de 5.050 m² y una playa de maniobra de camiones de uso exclusivo de 1.456 m². El plazo para la presentación de ofertas se suspendió tras la declaración del primer estado de alarma. Una vez proseguido, ha quedado desierto.

Durante el tercer trimestre se licitó un expediente para el desarrollo y explotación de tres aplicaciones en una plataforma de uso compartido para el intercambio de información entre los integrantes de la comunidad de carga de los aeropuertos de Aena. El expediente se adjudicó en el mes de diciembre, por lo que se estima que en el año 2021 estarían desarrolladas las primeras aplicaciones que permitirán mejorar la eficiencia de la operativa en los aeropuertos.

Asimismo, es reseñable que en el mes de diciembre se ha licitado la edificación de una nueva terminal de carga en el aeropuerto de Zaragoza por un importe de 3,6 millones de euros. Su construcción tiene un plazo

de ejecución de trece meses y una vez finalizada será explotada por la empresa Swissport.

En diciembre, el Consejo de Administración de Aena ha autorizado la licitación de una parcela en la ampliación sur del Centro de Carga Aérea del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas para la construcción de nuevas terminales de carga en la primera línea del aeropuerto. La superficie construida máxima sería de 7.478 m² y la inversión a realizar por parte de los posibles adjudicatarios superará los 3,7 millones de euros. La adjudicación se estima que se formalizaría en el primer trimestre de 2021.

Aviación ejecutiva

Debido a la crisis sanitaria surgida por la COVID-19, fue necesario establecer en los terminales ejecutivos las medidas establecidas por la Subdirección General de Sanidad Exterior, con el fin de garantizar la seguridad sanitaria y minimizar el riesgo de contagio, sin penalizar la operación en estos terminales. Estas medidas fueron implementadas por los operadores con el apoyo y en coordinación con Aena y los agentes de handling.

La situación sanitaria y las restricciones a la movilidad han ocasionado una caída interanual de la actividad de la aviación ejecutiva del 40%.

Finalmente, es reseñable que en el aeropuerto de Palma de Mallorca se adjudicaron nuevos contratos del servicio de gestión de la Aviación Ejecutiva (FBO) a las empresas Aviapartner y Mallorcair en el mes de febrero. Asimismo, se adjudicó un contrato de alquiler de un espacio dentro del terminal para la realización de la actividad retail multimarca a la empresa Aviapartner, cuyo inicio de actividad se estima que tendrá lugar en el segundo semestre de 2021, una vez que finalicen las obras de remodelación de dicha terminal.

4. Cuenta de resultados

MILES DE EUROS	2020	2019	VARIACIÓN	VARIACIÓN %
INGRESOS ORDINARIOS	2.042.183	4.159.546	-2.117.363	-50,9%
OTROS INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	63.197	61.562	1.635	2,7%
TOTAL INGRESOS	2.105.380	4.221.108	-2.115.728	-50,1%
APROVISIONAMIENTOS	-153.830	-170.205	-16.375	-9,6%
GASTOS DE PERSONAL	-412.799	-402.881	9.918	2,5%
OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN	-661.676	-957.755	-296.079	-30,9%
AMORTIZACIÓN DEL INMOVILIZADO	-721.370	-716.985	4.385	0,6%
DETERIOROS Y RESULTADO POR ENAJENACIONES DE INMOVILIZADO	-61.994	-21.106	40.888	193,7%
TOTAL GASTOS	-2.011.669	-2.268.932	-257.263	-11,3%
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	93.711	1.952.176	-1.858.465	-95,2%
INGRESOS FINANCIEROS	5.335	4.808	527	11,0%
GASTOS FINANCIEROS	-94.903	-96.265	-1.362	-1,4%
DIFERENCIAS DE CAMBIO	-1	-41	-40	-97,6%
DETERIORO Y RESULTADO DE ENAJENACIONES DE INSTRUMENTOS FINANCIEROS	-16.150	-	16.150	100,0%
RESULTADO FINANCIERO	-105.719	-91.498	14.221	15,5%
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	-12.008	1.860.678	-1.872.686	-100,6%
IMPUESTO SOBRE BENEFICIOS	6.718	-439.352	446.070	101,5%
RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS	-5.290	1.421.326	-1.426.616	-100,4%
RESULTADO DEL EJERCICIO	-5.290	1.421.326	-1.426.616	-100,4%

Los **ingresos totales** reflejan una disminución interanual de 2.115,7 millones de euros (-50,1%) y los ingresos ordinarios una caída de 2.117,4 millones de euros (-50,9%) según se ha explicado por segmentos del negocio en el apartado 3 del presente informe (Áreas de negocio).

El **total de gastos** se ha reducido en 257,3 millones de euros (-11,3%).

Las principales variaciones interanuales en los gastos de explotación se corresponden a los siguientes conceptos:

- Los **aprovisionamientos** han disminuido 16,4 millones de euros (-9,6%) debido principalmente a la renegociación del acuerdo del servicio ATM/CNS (Tránsito aéreo y Comunicaciones, navegación y vigilancia) con ENAIRE que ha supuesto un menor gasto de 14,3 millones de euros.
- Los **gastos de personal**, muestran un incremento de 9,9 millones de euros (+2,5%), derivado principalmente de la revisión salarial prevista en el real Decreto-ley 2/2020, de 21 de enero de 2020 y de las incorporaciones de 2019.

Debido a la situación provocada por la crisis sanitaria y a las consecuentes medidas de contención del gasto a partir del mes de marzo se paralizó la contratación de nuevos empleados.

- **Otros gastos de explotación** han disminuido 296,1 millones de euros (-30,9%) debido a las medidas de ahorro implementadas.

Las principales disminuciones corresponden a los conceptos de seguridad, mantenimiento, servicio

PMR, limpieza, suministros y servicios profesionales. Estos ahorros, que fueron muy significativos en los meses en los que apenas hubo actividad, se han modulado con la reanudación de la actividad en los aeropuertos y la reapertura de instalaciones.

Los gastos de seguridad se han reducido en 77,3 millones de euros respecto a 2019. El coste de mantenimiento en 52,9 millones de euros, el servicio de PMR en 35,9 millones de euros y el de limpieza en 26,9 millones de euros.

La reducción de la actividad y el cierre de terminales y espacios, se ha reflejado en la disminución del coste de suministros en 40,7 millones de euros. Los gastos por servicios profesionales, registran una disminución de 14,8 millones de euros, derivada principalmente de la suspensión de servicios no esenciales y de acciones de marketing comercial.

Asimismo, los gastos por la gestión de salas VIP y de aparcamientos se han reducido en 17,4 y 6,0 millones de euros respectivamente.

Asimismo, cabe indicar que según se explica en el apartado 3.1 Servicios aeroportuarios-Actividad aeronáutica, como consecuencia de las medidas tomadas para el control, contención y previsión de la pandemia, durante 2020, Aena ha incurrido en gastos excepcionales, tanto en las instalaciones aeroportuarias, como en la protección personal y de salud, por importe de 52,7 millones de euros.

- La **amortización** del inmovilizado ha aumentado 4,4 millones de euros (0,6%), por efecto de las altas de 2019 correspondientes a construcciones, aplicaciones informáticas y vehículos.

Por su parte, el **Resultado financiero** refleja un aumento del gasto neto de 14,2 millones de euros debido principalmente a la partida Deterioro y resultado de enajenaciones de instrumentos financieros en la que se ha registrado el importe del deterioro de la participación en la Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.A. por importe de 16,2 millones de euros (véase la Nota 11 de la Memoria).

El **resultado antes de impuestos** que refleja una pérdida de 12,0 millones de euros.

Este resultado está afectado por el impacto del deterioro de la participación en AIRM anteriormente indicado. Asimismo, incluye 619,0 millones de euros de ingresos correspondientes a las RMGA del ejercicio 2020 que son objeto de la propuesta formula por Aena a los operadores comerciales.

En cuanto al **Impuesto sobre las ganancias**, se ha registrado un ingreso por importe de 6,7 millones de euros, como consecuencia principalmente del resultado del período.

Como consecuencia de las variaciones indicadas, el **resultado del ejercicio** refleja una pérdida de 5,3 millones de euros, lo que representa una reducción de 1.426,6 millones de euros respecto al resultado neto de 2019.

5. Inversiones

El importe total de la inversión pagada en el período (inmovilizado material, activos intangibles e inversiones inmobiliarias) ha ascendido a 489,8 millones de euros, lo que supone una disminución interanual de 0,5 millones de euros.

Estas inversiones se han destinado fundamentalmente al ámbito de la seguridad. Se han ejecutado también algunas inversiones menores de mejora de las infraestructuras para adaptarlas a las medidas sanitarias de prevención de la COVID-19, tales como la instalación de mamparas, la adaptación de aseos y mobiliario, y el desarrollo de aplicaciones informáticas para los controles sanitarios. El importe de inversión ejecutada durante 2020 en estas actuaciones ha ascendido a 9,8 millones de euros.

Tras la paralización parcial de las inversiones en el mes de marzo y en los meses de abril y mayo por las limitaciones en la ejecución de las obras derivadas del estado de alarma, el plan de inversión anual se reactivó de forma progresiva desde el 1 de junio.

En lo que respecta a las actuaciones finalizadas durante el año, destacan en el área terminal la adaptación del edificio terminal de Reus a su diseño funcional y el nuevo solado en el terminal de Palma de Mallorca.

En el campo de vuelo, destacan las actuaciones finalizadas en los aeropuertos de Sevilla, Ibiza, Zaragoza y Gerona. En concreto: el recerido de pista en Sevilla y en el aeropuerto de Ibiza la unión de la plataforma comercial con la calle de rodaje, la adecuación de franjas y calles de rodaje y la adecuación del pavimento de la

plataforma y de las cabeceras de pista. En Zaragoza, la ampliación de la plataforma comercial y en Girona el Recerido de la calle de rodaje.

Respecto a las inversiones en ejecución, cuya duración se extenderá a los próximos meses, cabe indicar que la mayoría corresponden a inversiones en seguridad de personas e instalaciones. La instalación de sistemas más modernos de detección de explosivos, la adaptación de los sistemas de inspección de equipajes en bodega y el suministro de equipamiento de control de pasaportes más eficiente en varios aeropuertos, son las más destacables.

En el área terminal, está en ejecución la remodelación y ampliación del edificio del dique sur en el aeropuerto de Barcelona. Esta actuación incluye la ampliación del edificio en dos plantas y la instalación de 6 pre pasarelas y 14 pasarelas. En los aeropuertos de Tenerife Sur y Sevilla, las mejoras funcionales en sus respectivos edificios de acuerdo a los diseños funcionales. Asimismo, son reseñables la sustitución de pasarelas de embarque en Madrid y en Barcelona, y también en este aeropuerto, el mantenimiento del sistema automático de tratamiento de equipajes.

En cuanto al campo de vuelos es de especial relevancia la pavimentación del triángulo suroeste de la plataforma de aviación comercial en Ibiza.

Finalmente hay que destacar que están en ejecución en el aeropuerto de Madrid los proyectos de construcción de una planta solar fotovoltaica para autoconsumo y la construcción de la nueva central eléctrica.

Por lo que se refiere a las actuaciones iniciadas, las más importantes son las realizadas en el campo de

vuelo. Destacan: la ampliación de la plataforma de remotos del edificio satélite de la T4 y del T123 en el aeropuerto de Madrid, la regeneración de la pista 06L/24R y las nuevas calles de salida rápida en Palma de Mallorca, la ampliación de los accesos a las pistas de Gran Canaria, la adecuación del área de movimiento en Asturias, así como la regeneración del pavimento de pista en La Palma.

En el área terminal hay que reseñar, las actuaciones en la nueva zona de autobuses en la T4 del aeropuerto de Madrid y la construcción de un nuevo edificio en Bilbao destinado a oficinas de Aena, con objeto de liberar espacio en el edificio terminal para nuevas puertas de embarque y la ampliación de las salas de embarque en remoto.

En lo que respecta al mantenimiento de los edificios terminales, destaca la climatización del T2 en Málaga-Costa del Sol, la sustitución de equipos de climatización en Palma de Mallorca, así como la ampliación del aparcamiento P1, RAC y la construcción del parking exprés de salidas, en Ibiza.

5.1 Análisis de inversiones por ámbitos de actuación

A continuación, se muestra la distribución de los pagos por inversiones en la red de aeropuertos españoles en 2020 y su comparativa con el año anterior:

- Dentro del ámbito de la seguridad:

En el área operacional, son reseñables: la mejora del pavimento de diversas zonas del campo de vuelos en Madrid y Sevilla, las inversiones en franjas y

márgenes de calles de rodaje en Palma de Mallorca e Ibiza las destinadas al sistema de iluminación de aproximación a la pista 29 en Seve Ballesteros-Santander, así como la adquisición de vehículos auto extintores y el suministro de equipamiento de recuperación de aeronaves para varios aeropuertos.

En seguridad de personas e instalaciones, las inversiones se han centrado en dotar a los terminales de varios aeropuertos con el nuevo sistema de detección de explosivos y en la instalación de un sistema más moderno y eficiente de control de pasaportes.

- En las inversiones en capacidad:

En capacidad del campo de vuelo destacan: la ampliación de la plataforma y las calles de salida rápida en el aeropuerto de Ibiza, la plataforma de remotos del edificio satélite de la T4 en Madrid y la ampliación de la plataforma comercial de aeronaves en Zaragoza.

En cuanto a los edificios terminales, destaca la remodelación y ampliación del edificio del Dique Sur en Barcelona y la adaptación del edificio terminal de Reus a su diseño funcional.

- En medioambiente, la inversión corresponde principalmente a: la instalación y puesta en marcha de plantas solares fotovoltaicas para autoconsumo en varios aeropuertos, los trabajos de aislamiento acústico de viviendas en zonas colindantes a varios aeropuertos, la sustitución de la tecnología de producción de climatización en Alicante, la instalación de sistemas de iluminación con tecnologías eficientes en varios aeropuertos, la construcción de una nueva estación depuradora de aguas residuales en

Lanzarote, las actuaciones de aislamiento térmico en diversos edificios terminales de Palma de Mallorca, y al plan de instalación de puntos de recarga para vehículos eléctricos y de suministro de vehículos eléctricos y de bajas emisiones en varios aeropuertos.

En el ámbito del mantenimiento del servicio, esta categoría incluye diversas actuaciones en todos los aeropuertos de la red destinadas a la conservación de las infraestructuras. Son destacables también: la reposición de pasarelas de embarque en Madrid y Barcelona, la renovación parcial de la red TETRA (radiodifusión terrestre) en Barcelona, las actuaciones para acondicionamiento de la central eléctrica en Sevilla, las obras de mejora en el pavimento de la plataforma norte en La Palma y la adecuación del pavimento de la plataforma y de las cabeceras de pista en Ibiza.

- Otras inversiones incluyen las realizadas en tecnologías de la información destinadas a: mejorar las infraestructuras de comunicaciones en varios aero-

puertos, a la adquisición de equipamiento hiperconvergente en varios aeropuertos y servicios centrales (para dotarlos de infraestructura que permite reducir la complejidad del centro de datos), a desarrollar y mantener aplicaciones informáticas y al suministro e instalación de equipamiento microinformático en varios aeropuertos.

Asimismo, son destacables las actuaciones destinadas a actividades comerciales, tales como diversas inversiones en las salas VIP de los aeropuertos de Barcelona, Gran Canaria, Valencia, Ibiza y Tenerife Norte, la nueva zona comercial en Menorca, las diversas mejoras llevadas a cabo en los aparcamientos de Madrid y Asturias, así como en el nuevo aparcamiento de abonados del aeropuerto de Bilbao.

ANÁLISIS DE INVERSIONES POR ÁMBITOS DE APLICACIÓN



6. Balance

6.1 Activo neto y estructura de capital

Impactos en Balance derivados de la crisis provocada por la propagación de la COVID-19

La expansión del coronavirus ha supuesto en Aena una reducción extraordinaria de su actividad, ingresos y resultados que ha tenido su reflejo en prácticamente todas las partidas del Balance según se explica a continuación.

Principales variaciones

El **Activo no corriente** ha disminuido en 228,4 millones de euros como consecuencia principalmente del descenso en 298,1 millones de euros del epígrafe “Inmovilizado material”, explicado principalmente por la evolución de la inversión en la red española, que implica que el importe de las altas de inmovilizado del periodo sea inferior a las amortizaciones practicadas. Este efecto está impactado por la paralización temporal del programa de inversiones, medida adoptada para paliar los efectos de la crisis provocada por el COVID-19 al objeto de proteger la caja.

Las “Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo” han aumentado 18,4 millones de euros, como consecuencia de dos efectos contrapuestos:

MILES DE EUROS	2020	2019	VARIACIÓN	VARIACIÓN %
ACTIVO				
ACTIVO NO CORRIENTE	13.146.764	13.375.145	-228.381	-1,7%
ACTIVO CORRIENTE	2.000.194	654.633	1.345.561	205,5%
TOTAL ACTIVO	15.146.958	14.029.778	1.117.180	8,0%
PATRIMONIO NETO Y PASIVO				
PATRIMONIO NETO	6.620.711	6.655.614	-34.903	-0,5%
PASIVO NO CORRIENTE	7.280.156	5.427.046	1.853.110	34,1%
PASIVO CORRIENTE	1.246.091	1.947.118	-701.027	-36,0%
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO	15.146.309	14.029.778	1.116.531	8,0%

- Disminución de la partida “Inversiones financiera en empresas del grupo” (ver Nota 11 de la Memoria) en 11,6 millones de euros correspondientes a su inversión en la Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM). Con fecha 16 de mayo de 2020, de conformidad con lo establecido en el Plan Económico-Financiero de las Actividades Aeroportuarias de la Sociedad Concesionaria, se realizó una nueva aportación dineraria directa a los fondos propios de la Sociedad por importe de 4,6 millones de euros; en sentido contrario se registró un deterioro en la participación en AIRM por importe de 16,2 millones de euros. Por tanto, al cierre del ejercicio 2020 el valor de la participación de la Sociedad en AIRM asciende a cero, correspondientes al coste de la participación en AIRM por importe de 16,2 millones de euros (11,6 millones de euros al cierre del ejercicio 2019), menos la corrección por deterioro de valor de la participación registrada en el ejercicio 2020 por la totalidad de su valor de coste.
- Aumento en 30 millones de euros de la partida “Créditos a largo plazo” con la filial Aena Desarrollo Internacional, por traspaso desde el corto plazo de esta cantidad, al haberse acordado entre las partes el diferimiento a largo plazo de la misma.

La partida “Otros activos financieros” ha aumentado en 12,2 millones de euros por la constitución neta de depósitos consignados por mandato legal en diferentes instituciones públicas de Comunidades Autónomas, correspondientes a fianzas previamente recibidas de arrendatarios de los espacios comerciales de Aena, en cumplimiento de la Ley 29/1994, de 24 de noviembre, de Arrendamientos Urbanos.

Asimismo, “Activos por impuestos diferidos” ha aumentado en 12,1 millones de euros por el registro de créditos fiscales de las bases imponibles negativas asociadas a las pérdidas contables y deducciones no aplicadas.

El **Activo corriente** ha aumentado 1.345,6 millones de euros debido principalmente al incremento del saldo de “Efectivo y otros activos líquidos equivalentes” en 991,9 millones de euros (cuya variación se explica en el apartado 7. Estado de flujos) y del saldo de “Deudas comerciales y otras cuentas a cobrar” en 360,7 millones de euros como consecuencia del registro de la RMGA devengada en el período por importe de 619,0 millones de euros, incluyendo 198,6 millones de euros correspondientes al período del estado de alarma según se explica en el apartado 2.3 (Actividad comercial) del presente informe de gestión. Excluyendo este efecto, el saldo correspondiente a los importes facturados ha descendido a 340 millones de euros aproximadamente, debido a la baja facturación de los últimos meses y al cobro de la RMGA facturada en diciembre de 2019, que ascendía a 140,0 millones de euros aproximadamente.

El **Patrimonio neto** se ha reducido en 34,9 millones de euros como consecuencia principalmente del resultado del período que ha sido negativo en 5,3 millones de euros y de la disminución en 27,5 millones de euros de la partida “Subvenciones, donaciones y legados recibidos” por su imputación a resultados neta del efecto impositivo (ver Nota 19.d y el Estado de Cambios en el Patrimonio Neto de la memoria adjunta).

El aumento del **Pasivo no corriente** en 1.853,1 millones de euros se debe esencialmente al incremento del epígrafe de “Deudas con entidades de crédito” en 2.423,7 millones de euros, por la obtención de financiación a largo plazo con el objetivo de reforzar la liquidez de la Sociedad, según se explica en el apartado 6.2 del presente informe (Evolución de la deuda finan-

ciera neta). En sentido contrario las “Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo” han disminuido 545,7 millones de euros, principalmente por el traspaso a corto plazo de la Deuda con ENAIRE según el calendario de su amortización por importe de 546,3 millones de euros.

La disminución de 701,0 millones de euros en el **Pasivo corriente** refleja principalmente la reducción en 495,1 millones de euros en el epígrafe de “Deudas a corto plazo”, por la cancelación de deudas por pólizas de crédito por importe de 391 millones de euros y de pagarés del Programa ECP por importe de 104 millones de euros. Adicionalmente, se produjo el pago del principal de la deuda espejo con ENAIRE de 633,6 millones de euros, previo el traspaso a corto plazo de 546,3 millones.

El **fondo de maniobra**, calculado como la diferencia entre los activos y los pasivos corrientes, que es habitualmente negativo en la Sociedad por su operativa y su estructura de financiación, se sitúa en 754,1 millones de euros al cierre del período (-1.292,5 millones de euros al 31 de diciembre de 2019), por las variaciones en el Activo y Pasivo corrientes comentadas anteriormente.

6.2 Evolución de la deuda financiera neta

La deuda financiera neta contable de Aena S.M.E., S.A. (calculada como Deuda financiera corriente más Deuda financiera no corriente menos Efectivo y equivalentes al efectivo), se sitúa a 31 de diciembre de 2020 en 6.540,4 millones frente a 6.200,4 millones de euros a 31 de diciembre de 2019, y las ratios asociadas son las siguientes:

MILES DE EUROS	2020	2019
DEUDA FINANCIERA BRUTA CONTABLE	7.681.676	6.349.811
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO	1.141.265	149.375
DEUDA FINANCIERA NETA CONTABLE	6.540.411	6.200.436
DEUDA FINANCIERA NETA CONTABLE / EBITDA ((Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones NIIIF)	8,1x	2,3x

Aena tiene firmados préstamos que incluyen la obligación de cumplir con las siguientes ratios financieras, por un importe total pendiente a 31 de diciembre de 5.800 millones de euros:

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

Estos ratios se revisan cada año en junio y diciembre, teniendo en cuenta los datos de EBITDA y gastos financieros de los últimos 12 meses y la deuda financiera neta a cierre del periodo.

Como consecuencia de la excepcional situación provocada por la COVID-19 y su impacto en el EBITDA, a 31 de diciembre de 2020 la ratio máxima de 7,0x Deuda Financiera Neta/EBITDA se ha incumplido.

Ante la previsión de esta ruptura, Aena obtuvo el 1 de diciembre de 2020 dispensas del cumplimiento de las ratios financieras de todas las entidades financieras afectadas. Estas dispensas tienen un plazo de, hasta al menos, el 30 de junio de 2022. De conformidad con los términos previstos, las entidades renuncian a ejercitar su derecho a declarar el vencimiento anticipado ante el eventual incumplimiento de la mencionada ratio.

Durante 2020, Aena ha amortizado deuda a largo plazo por importe de 633,6 millones de euros, correspondientes al calendario de pagos establecido según contrato.

Con el objetivo de reforzar la liquidez de la Sociedad, a raíz de la situación provocada por la COVID-19, Aena procedió a la firma y disposición de préstamos con varias entidades financieras por un importe neto de 2.325,6 millones de euros.

Adicionalmente se han firmado dos nuevos préstamos con el Banco Europeo de Inversiones (BEI) por importes de 110 y 14 millones de euros, respectivamente. A cierre de 2020, ambos se mantienen sin disponer.

A 31 de diciembre, Aena dispone de una póliza de 800 millones de euros correspondientes a una línea de crédito sindicada sostenible (ESG-linked RCF) de los cuales no tiene ningún saldo dispuesto.

El 24 de noviembre de 2020 la Sociedad registró en la CNMV un Programa de Pagarés (European Commercial Paper) por importe de 900 millones de euros de saldo máximo en el Mercado de Renta Fija de BME en las mismas condiciones que el programa que mantenía anteriormente. A 31 de diciembre de 2020, el papel emitido asciende a 55 millones de euros quedando disponible un saldo de 845 millones de euros. A 31 de diciembre de 2019, el saldo de ECP emitido era de 159 millones de euros.

La disponibilidad de caja y facilidades crediticias de Aena se sitúa a 31 de diciembre de 2020 en un importe total de 2.065 millones de euros, a las que se añade la posibilidad de realizar emisiones a través del programa de Euro Commercial Paper (ECP) por un importe disponible de 845 millones de euros.

El tipo de interés medio de la deuda de Aena se ha situado en el año 2020 en un 1,02% (1,24% en 2019), siendo el tipo de interés de la deuda a largo plazo 1,07% y el de la deuda a corto 0,15%.

Asimismo, cabe reseñar que las agencias de rating Fitch y Moody's han confirmado la calificación crediticia de Aena S.M.E., S.A.:

- Fitch, la calificación "A" a largo plazo y "F1" de corto plazo, con fecha 3 de abril. La perspectiva a largo plazo fue revisada el 28 de agosto desde estable a negativa, reflejando los riesgos en torno a la incertidumbre de la recuperación del tráfico.

- El 24 de junio, Moody's confirmó la calificación a largo plazo de emisor (Long Term Issuer Default Rating) "A3" y la perspectiva, revisada el 31 de marzo desde estable a negativa, reflejando también los riesgos en torno a la incertidumbre de la recuperación del tráfico.

6.3 Periodo medio de pago

Por lo que se refiere al PMP a proveedores:

DÍAS	2020
PERÍODO MEDIO DE PAGO A PROVEEDORES	44,1
RATIO DE OPERACIONES PAGADAS	47,7
RATIO DE OPERACIONES PENDIENTES DE PAGO	15,2

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

MILES DE EUROS	2020
TOTAL PAGOS REALIZADOS	725.139
TOTAL PAGOS PENDIENTES	88.887

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

7. Flujo de caja

En el ejercicio 2020 los movimientos de flujos de caja se han visto condicionados por los efectos derivados de la propagación de la COVID-19 que han ocasionado una fuerte disminución en los flujos de efectivo procedentes de las operaciones de explotación (-92,0%) y han obligado a centrarse en el objetivo de reforzamiento de la liquidez con la obtención de financiación ajena, generando un incremento en el saldo de “Efectivo y equivalentes al efectivo” durante dicho período de 991,9 millones de euros.

Flujos netos de efectivo de actividades de explotación

La disminución del efectivo generado por las actividades de explotación en 2020 respecto del año anterior,

refleja el impacto que la pandemia ha tenido en la operativa de Aena.

Antes de variaciones en capital circulante y otro efectivo generado por las operaciones (intereses e impuesto sobre beneficios pagados y cobrados), el efectivo generado por las actividades de explotación ha sido de 803,6 millones de euros. Este importe representa un descenso de 1.892,0 millones de euros (-70,2%) respecto del efectivo generado el ejercicio anterior (2.695,6 millones de euros).

El impacto negativo de 410,6 millones de euros de la variación interanual de los cambios en el capital corriente, proviene principalmente de los cambios en el epígrafe “Deudores y otras cuentas a cobrar” (321,1 millones de euros) y en el epígrafe “Acreedores y otras cuentas a pagar” (87,5 millones de euros).

La disminución de los flujos de caja por la variación de “Deudores y otras cuentas a cobrar” en 321,1 millones de euros, se debe al impacto que ha tenido el devengo de mayores RMGA en 2020 (véase apartado 2.4 Actividad comercial) al haber sido muy bajo el importe facturado por renta variable por causa del descenso de actividad

En cuanto a “Acreedores y otras cuentas a pagar”, la variación negativa viene originada por la disminución

de la actividad y los planes de reducción de costes acometidos en 2020 que han derivado en una reducción del saldo de las cuentas de acreedores y de anticipo de clientes a lo largo del ejercicio, en tanto que en el período comparable de 2019 la actividad no se vio afectada negativamente por ninguna circunstancia extraordinaria.

El apartado de “Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación” influye positivamente en 416,7 millones de euros, debido principalmente a menores pagos anticipados por Impuesto de Sociedades.

Una vez tenidas en cuenta los “Cambios en el capital corriente” y el apartado relativo a “Otros flujos de efectivo derivados de las actividades de explotación” el efectivo neto generado por las actividades de explotación del período (164,2 millones de euros) sitúa la disminución del efectivo generado por las actividades de explotación en 1.886,0 millones de euros.

Flujos netos de efectivo de actividades de inversión

El efectivo neto utilizado en actividades de inversión en este período ha ascendido a 506,4 millones de euros y recoge principalmente pagos correspondientes a adquisiciones y reposiciones de inmovilizado no financiero relativos a la infraestructura aeroportuaria por importe de 489,8 millones de euros.

MILES DE EUROS	2020	2019	VARIACIÓN	% VARIACIÓN
EFFECTIVO NETO GENERADO POR ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN	164.227	2.050.176	-1.885.949	-92,0%
EFFECTIVO NETO UTILIZADO EN ACTIVIDADES DE INVERSIÓN	-506.440	-868.239	-361.799	-41,7%
EFFECTIVO NETO GENERADO/(UTILIZADO) EN ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN	1.334.103	-1.500.006	2.834.109	188,9%
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFFECTIVO AL INICIO DEL EJERCICIO	149.375	467.444	-318.069	-68,0%
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	1.141.265	149.375	991.890	664,0%

Dentro de las actividades de inversión también se incluyen pagos por importe de 14,5 millones de euros por depósitos consignados por mandato legal en diferentes instituciones públicas de Comunidades Autónomas. Estos depósitos corresponden a fianzas previamente recibidas de arrendatarios de los espacios comerciales de la Sociedad, en cumplimiento de la Ley 29/1994, de 24 de noviembre, de Arrendamientos Urbanos.

Flujos de efectivo de actividades de financiación

Las principales entradas de flujos de financiación proceden de la nueva financiación bancaria obtenida por la Sociedad en 2020 (véase el Estado de Flujos de efectivo y la Nota 15 de la Memoria).

También se han cancelado líneas de crédito por importe neto de 391 millones de euros y 104 millones de euros del Programa de Pagarés (Euro Commercial Paper) (ver Nota 15 de la Memoria).

Adicionalmente, se ha efectuado el pago del principal de la deuda espejo con ENAIRE por importe de 633,6 millones de euros.

8. Riesgos operativos y financieros

Los principales riesgos a los que Aena está expuesta en su actividad operativa y financiera están descritos

en la Nota 5 de la Memoria al cierre del 31 de diciembre de 2020 (“Gestión de los riesgos operativos y financieros”).

En el ámbito operativo, en dicha Nota se desarrollan en primer lugar los **riesgos derivados de la pandemia de la COVID-19**: el riesgo operacional y de negocio, los riesgos de incorrección material relativos al importe recuperable de activos, las provisiones para pérdidas crediticias o los valores razonables, entre otros (valoración de activos), así como el riesgo de liquidez, ya que como consecuencia de la excepcional situación provocada por la pandemia, los flujos de caja de la Sociedad se han reducido de forma drástica en 2020. Igualmente se describe el riesgo sanitario derivado de la pandemia de la COVID-19.

El riesgo legal y regulatorio relacionado con la incertidumbre sobre la interpretación de la legislación en el contexto de la crisis actual y la adecuación a los nuevos y continuos requerimientos legales, también queda recogido.

Asimismo, entre los principales riesgos operativos se describen: los **riesgos relativos al BREXIT** tras el acuerdo de salida alcanzado entre el Reino Unido y la Unión Europea; los **riesgos regulatorios** asociados al sector regulado en el que Aena opera y a los cambios o desarrollos futuros en la normativa aplicable pueden tener impactos negativos en sus ingresos, resultados operativos y posición financiera; y los **riesgos de explotación** de la actividad de la Sociedad que al estar directamente relacionada con los niveles de tráfico de pasajeros y de operaciones aéreas en sus aeropuertos, puede verse afectada por distintos factores.

Por otra parte, se indican los principales **riesgos de carácter financiero**. La operativa de Aena expone a la Sociedad 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 se centra en la incertidumbre de los mercados financieros y trata de minimizar los efectos potenciales adversos sobre la rentabilidad financiera de la Sociedad.

9. Litigios

Respecto a los principales litigios a 31 de diciembre de 2020, cabe señalar en primer lugar la demanda interpuesta por CEMUSA, Corporación Europea de Mobiliario Urbano, S.A. (participada al 100% por JCDECAUX EUROPE HOLDING) en la cual se reclama la cantidad de 55 millones de euros con base en la cláusula “rebus sic stantibus”, no estando esta reclamación relacionada con la COVID-19. Esta cláusula es invocada para sustentar la pretensión de anular el contrato, alegando que con motivo de la crisis de 2008 se produjo un cambio fundamental en las circunstancias que motivaron el contrato y que por consiguiente imposibilita su cumplimiento. Presentada la contestación a la demanda, está pendiente la celebración de la audiencia previa sin que hasta el momento haya sido señalada. Según se indica en la Nota 28 de la Memoria, se considera que el riesgo es remoto.

En segundo lugar, y como consecuencia de la crisis sanitaria originada por la COVID-19, se han venido adoptando por el legislador, a lo largo de todo el año 2020, medidas temporales de carácter extraordinario

para prevenir y contener el virus y mitigar el impacto sanitario, social y económico del mismo en todo el territorio español. Entre ellas, se incluían limitaciones temporales a la libre circulación y medidas de contención en el ámbito educativo, laboral, comercial, recreativo, o en lugares de culto.

Ante los hechos expuestos y como consecuencia de las mismos, algunos arrendatarios han planteado reclamaciones con base a la cláusula de creación jurisprudencial “rebus sic stantibus” solicitando, entre otras, que los Juzgados estimen la necesidad de adoptar medidas cautelares en el sentido de que Aena se abstenga de facturar las rentas pactadas en los contratos y, al mismo tiempo, se suspenda el derecho a la ejecución de las garantías disponibles ante un posible impago de los mismos. Todo ello con la consiguiente demanda ordinaria.

Hasta el 31 de diciembre de 2020, Aena ha sido emplazada ante los Juzgados como motivo de 7 demandas interpuestas por 3 arrendatarios, de entre todos los existentes, siendo éstos: ZEA RETAIL, S.L., AIR-FOODS RESTAURACION Y CATERING, S.L. y BENICOCHES, S.L.

10. Evolución bursátil

La cotización de la acción de Aena ha fluctuado durante 2020 entre un mínimo de 91,90 euros y un máximo de 174,50 euros, cerrando el período en 142,20 euros, lo que implica una caída del precio de la acción del 16,6%, en línea con la evolución del IBEX35 que en el mismo período acumuló una pérdida del 15,5%.

En relación con la adquisición y enajenación de acciones propias, a 31 de diciembre de 2020 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.

PRINCIPALES DATOS

31/12/2020	AENA.MC
VOLUMEN TOTAL OPERADO (Nº DE ACCIONES)	74.304.805
VOLUMEN MEDIO DIARIO OPERADO DEL PERÍODO (Nº DE ACCIONES)	289.124
CAPITALIZACIÓN (€)	21.330.000.000
PRECIO DE CIERRE (€)	142,20
Nº DE ACCIONES	150.000.000
FREE FLOAT (%)	49%
FREE FLOAT (ACCIONES)	73.500.000



11. Estado de información no financiera

El Estado de información no financiera, de conformidad con lo establecido en la Directiva 2014/95/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y en la ley 11/2018, por la que se modifica el Código de Comercio, el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, y la Ley 22/2015, de 20 de julio, de Auditoría de Cuentas, en materia de información no financiera y diversidad, se encuentra contenido en el Informe de Gestión Consolidado 2020. Dicho informe se encuentra disponible en la página web de Aena (www.aena.es).

12. Hechos posteriores

- Como consecuencia de la crisis sanitaria ocasionada por la COVID-19 y las medidas adoptadas por los poderes públicos para hacerla frente, Aena inició negociaciones con los arrendatarios de la actividad comercial para acordar modificaciones en las condiciones contractuales, incluyendo las de las rentas fijas y la RMGA.

Estas negociaciones, en las que la Compañía ha formulado distintas propuestas comerciales de acuerdo con la evolución de la actividad y siempre bajo el marco legal existente en cada momento, se han visto afectadas por el continuo deterioro de las

expectativas acerca de la recuperación del tráfico aéreo.

Tras la entrada en vigor el 24 de diciembre de 2020 del Real Decreto-ley 35/2020 de medidas urgentes de apoyo al sector turístico, la hostelería y el comercio y en materia tributaria, este proceso de negociación ha culminado el 18 de enero de 2021 con la siguiente propuesta realizada por la Compañía a los operadores comerciales de las actividades de duty-free, tiendas, restauración, máquinas vending, servicios financieros y publicidad en relación con las RMGA:

- Para el período comprendido entre el 1 de enero de 2020 y el 14 de marzo de 2020 (ambos incluidos) se aplicará la renta conforme a lo previsto en los contratos originales, esto es, una RMGA prorrateado por 74 días.
- Para el período comprendido entre el 15 de marzo de 2020 y el 20 de junio de 2020 (ambos incluidos) no se aplicará RMGA.
- Para el período comprendido entre el 21 de junio de 2020 y el 31 de diciembre de 2020 (ambos incluidos) se aplicará una RMGA resultante de aplicar una reducción de un 50% sobre la RMGA prevista en el contrato, prorrateada en los 194 días de este período. Salvo en publicidad que se aplicará una RMGA por pasajero.
- Para el período comprendido entre el 1 de enero de 2021 y el 8 de septiembre de 2021 (ambos incluidos) se aplicará un porcentaje del 50% de la RMGA prorrateada en los días devengados en este período. Salvo en publicidad que se aplicará una RMGA por pasajero.

- A partir del 9 de septiembre de 2021 (incluido) y hasta la finalización del contrato se reanudarán las condiciones previstas en la redacción original del mismo.

- Si la Compañía, para cumplir medidas impuestas por autoridades sanitarias, se hubiera visto obligada a cerrar algunas zonas de los aeropuertos, está dispuesta, si así se solicita y en el marco del acuerdo que se alcance, a reducir hasta un 100% de la RMGA correspondiente al número de días de cada anualidad en que no hubiera estado operativa la zona en que esté ubicado el local.

Seguirán vigentes el resto de condiciones contractuales, incluyendo la renta variable y la obligación de satisfacer el IBI, los gastos de suministros y otros impuestos y conceptos repercutibles.

Tal como se comunica en dicha carta, la propuesta comercial que ofrece Aena es global e indivisible y exige la formalización del oportuno documento contractual modificativo de los contratos correspondientes. De la misma forma, se comunica a cada arrendatario que en el caso de que no esté de acuerdo con las condiciones ofrecidas o no conteste en el plazo que se le da, Aena procederá a realizar a partir de dicha fecha la facturación de la RMGA del año 2020 y los demás conceptos que correspondan de conformidad con los contratos en vigor.

La última información disponible indica que 72 operadores comerciales han aceptado esta propuesta lo que supone el 52,9% del total de contratos afectados y el 13,2% de las RMGA afectadas.

- El 12 de febrero de 2021 la CNMC ha emitido su Resolución sobre la supervisión de las tarifas aeroportuarias de Aena en el ejercicio 2021. En la citada Resolución, la CNMC declara aplicable la actualización tarifaria aprobada por Aena, dado que el IMAAJ de 2021 es de 10,27 euros por pasajero, lo que supone una variación tarifaria de un 0%
- Con fecha 30 de enero de 2021 se publicó el Real Decreto 1/2021, de 12 de enero, por el que se modifica el Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre, el Plan General de Contabilidad de Pequeñas y Medianas Empresas aprobado por el Real Decreto 1515/2007, de 16 de noviembre; las Normas para la Formulación de Cuentas Anuales Consolidadas aprobadas por el Real Decreto 1159/2010, de 17 de septiembre; y las normas de Adaptación del Plan General de Contabilidad a las entidades sin fines lucrativos aprobadas por el Real Decreto 1491/2011, de 24 de octubre.

Los cambios al Plan General de Contabilidad son de aplicación a los ejercicios que se inicien a partir del 1 de enero de 2021 y se centran en los criterios de reconocimiento, valoración y desglose de ingresos por la entrega de bienes y servicios, instrumentos financieros, contabilidad de coberturas, valoración de las existencias de materias primas cotizadas por los intermediarios que comercialicen con las mismas y en la definición de valor razonable.

En este sentido, las cuentas anuales individuales correspondientes al primer ejercicio que se inicie a

partir del 1 de enero de 2021 se presentarán incluyendo información comparativa si bien no existe obligación de expresar de nuevo la información del ejercicio anterior. Únicamente se mostrará expresada de nuevo la información comparativa en el supuesto de que todos los criterios aprobados por el Real Decreto se puedan aplicar sin incurrir en un sesgo retrospectivo, sin perjuicio de las excepciones establecidas en las disposiciones transitorias.

La aplicación de la norma, en general, es retroactiva, aunque con soluciones prácticas alternativas. No obstante, la aplicación de la contabilidad de coberturas es prospectiva, los criterios de clasificación de instrumentos financieros se pueden aplicar prospectivamente y los criterios de ingresos por ventas y prestación de servicios se pueden aplicar de forma prospectiva a los contratos iniciados a partir del 1 de enero de 2021.

Los Administradores de la Sociedad están llevando a cabo una evaluación de las opciones de transición aplicables y de los impactos contables que supondrán estas modificaciones, si bien a la fecha de formulación de las presentes cuentas anuales individuales no disponen todavía de suficiente información para concluir sobre los resultados de este análisis.

- Con fecha 19 de febrero de 2021, el ICAC ha dado respuesta a una consulta sobre el tratamiento contable que ha de darse a las reducciones de rentas acordadas en un contrato de arrendamiento de local de negocio por causa de las medidas extraordinarias adoptadas por el Gobierno para hacer frente a

los efectos de la crisis sanitaria del COVID-19 (Ver Nota 4 e) “Arrendamientos”).

Desde la fecha de cierre del ejercicio y hasta la fecha de formulación de las Cuentas anuales, no se han producido hechos significativos que puedan afectar al Informe de gestión distintos de los comentados en las mismas y mencionados anteriormente.

ANEXO I: Resumen de comunicaciones remitidas a la Comisión Nacional del Mercado de Valores

REGISTRO	FECHA	TIPO DE COMUNICACIÓN	DESCRIPCIÓN
165	21/02/2020	OIR	Otra Información Relevante Convocatoria presentación resultados 2019
32	25/02/2020	IP	Sobre resultados - Sobre planes estratégicos y previsiones Presentación de resultados 2019 y estimaciones para el año 2020
33	25/02/2020	IP	Sobre planes estratégicos y previsiones La Sociedad comunica la revisión de la previsión de tráfico de pasajeros para el año 2020
271	25/02/2020	OIR	Otra Información Relevante - Informes financieros semestrales y de auditoría / revisiones limitadas La sociedad remite información financiera del segundo semestre de 2019
275	25/02/2020	OIR	Otra información relevante - Sobre negocio y situación financiera Propuesta dividendo correspondiente al ejercicio 2019
278	25/02/2020	OIR	Otra Información Relevante - Informe anual de gobierno corporativo La sociedad remite el Informe Anual de Gobierno Corporativo del ejercicio 2019
280	25/02/2020	OIR	Otra Información Relevante - Informe anual de remuneraciones de los consejeros La Sociedad remite el Informe Anual sobre remuneraciones de los consejeros del Ejercicio 2019
281	25/02/2020	OIR	Convocatoria de Junta o Asamblea La Sociedad comunica la aprobación de la convocatoria de la Junta General de Accionistas
418	27/02/2020	OIR	Convocatoria de Junta o Asamblea La Sociedad comunica la convocatoria de la Junta General de Accionistas
905	12/03/2020	OIR	Convocatoria de Junta o Asamblea La Sociedad comunica el Complemento de Convocatoria de la Junta General de Accionistas presentado por TCI Luxembourg S.à.r.L y Talos Capital Designated Activity Company
978	13/03/2020	OIR	Otra Información Relevante Se adjunta nota de prensa sobre tráfico
1137	23/03/2020	OIR	Otra Información Relevante Se adjunta nota de prensa sobre reorganización de instalaciones en la red de aeropuertos
1159	24/03/2020	OIR	Convocatoria de Junta o Asamblea La compañía comunica que el Consejo de Administración de Aena ha acordado la desconvocatoria de la Junta General de Accionistas
118	26/03/2020	IP	Sobre negocio y situación financiera Comunicación de efectos Covid-19 en la Compañía
133	31/03/2020	IP	Sobre calificaciones crediticias La Sociedad comunica la calificación crediticia otorgada por la agencia de calificación Moody's Investors Service
136	01/04/2020	IP	Sobre negocio y situación financiera Plan de contingencia. Financiación adicional Covid-19
137	02/04/2020	IP	Sobre negocio y situación financiera Comunicación sobre la no aplicación del artículo 49 del RDL 11/2020 a la Compañía
148	04/04/2020	IP	Sobre calificaciones crediticias La Sociedad comunica la calificación crediticia mantenida por la agencia de calificación Fitch Ratings
1472	09/04/2020	OIR	Otra información relevante Se adjunta nota de prensa sobre tráfico del mes de marzo 2020
1660	21/04/2020	OIR	Otra información relevante Aena S.M.E. S.A. anuncia la celebración de la presentación de resultados correspondiente al 1T 2020
191	28/04/2020	IP	Sobre resultados La sociedad remite información sobre los resultados del primer trimestre de 2020
192	28/04/2020	IP	Sobre negocio y situación financiera Contratos comerciales
193	28/04/2020	IP	Sobre resultados La sociedad remite nota de prensa sobre los resultados del primer trimestre de 2020
1811	28/04/2020	OIR	Declaración Intermedia de Gestión La sociedad remite declaración intermedia de gestión del primer trimestre de 2020
1848	29/04/2020	OIR	Declaración Intermedia de Gestión La sociedad remite una ampliación/modificación de la declaración intermedia de gestión del primer trimestre de 2020 registrada con anterioridad
220	06/05/2020	IP	Sobre negocio y situación financiera Plan de contingencia. Financiación adicional Covid-19
298	24/06/2020	IP	Sobre calificaciones crediticias La agencia de calificación crediticia Moody's Investors Service ha confirmado la calificación a largo plazo de emisor de AENA S.M.E., S.A.
308	30/06/2020	IP	Sobre resultados La sociedad comunica la nueva Propuesta de Aplicación del Resultado
3089	30/06/2020	OIR	Convocatoria de Junta o Asamblea La Sociedad comunica la aprobación de la convocatoria de la Junta General de Accionistas
3091	30/06/2020	OIR	Sobre Gobierno corporativo La Sociedad comunica la propuesta de nombramiento de nuevos consejeros
3132	02/07/2020	OIR	Convocatoria de Junta o Asamblea La Sociedad comunica la convocatoria de la Junta General de Accionistas
3496	21/07/2020	OIR	Otra información relevante Aena S.M.E. S.A. anuncia la celebración de la presentación de resultados correspondiente al primer semestre de 2020
366	28/07/2020	IP	Sobre resultados Presentación de resultados correspondiente al primer semestre de 2020
3689	28/07/2020	OIR	Informes financieros semestrales y de auditoría / revisiones limitadas La sociedad remite información financiera del primer semestre de 2020
432	28/08/2020	IP	Sobre calificaciones crediticias La agencia de calificación crediticia Fitch Ratings ha confirmado la calificación a largo plazo de emisor "A" de AENA S.M.E., S.A. y ha revisado la perspectiva desde estable a negativa. Asimismo, ha confirmado la calificación a corto plazo "F1".
4944	09/10/2020	OIR	Convocatoria de Junta o Asamblea La sociedad comunica el Complemento de Convocatoria de la Junta General de Accionistas solicitado por TCI Luxembourg S.à.r.L y ClIFF Capital UK LP.
4996	14/10/2020	OIR	Convocatoria de Junta o Asamblea La sociedad comunica que el Consejo de Administración ha acordado que la celebración de la Junta General de Accionistas será exclusivamente telemática
5132	21/10/2020	OIR	Otra información relevante Aena S.M.E. S.A. anuncia la celebración de la presentación de resultados al periodo de 9 meses finalizado el 30 de septiembre de 2020
5274	28/10/2020	OIR	Declaración Intermedia de Gestión La sociedad remite declaración intermedia de gestión del tercer trimestre de 2020
5335	28/10/2020	OIR	Sobre negocio y situación financiera La sociedad remite comunicado ante la publicación en prensa en el día de hoy de las estimaciones económico-financieras para los años 2020 y 2021.
5370	29/10/2020	OIR	Convocatoria de Junta o Asamblea La Sociedad comunica la aprobación de Acuerdos de la Junta General de Accionistas
5371	29/10/2020	OIR	Sobre Gobierno corporativo La Sociedad comunica cambios en la composición del Consejo de Administración
6023	03/12/2020	OIR	Sobre instrumentos financieros La Compañía ha obtenido dispensas temporales de cumplimiento ("waivers") de las ratios establecidas en los vigentes contratos de financiación con diferentes entidades financieras.
6351	22/12/2020	OIR	Sobre Gobierno corporativo La Sociedad comunica cambios en la composición del Consejo de Administración y sus Comisiones
6351	22/12/2020	OIR	Sobre Gobierno corporativo La Sociedad comunica cambios en la composición del Consejo de Administración y sus Comisiones

IP- Información Privilegiada
OIR- Otra información relevante

ANEXO II: Informe de Gobierno Corporativo

El Informe Anual de Gobierno Corporativo de Aena correspondiente al ejercicio 2020 forma parte del Informe de Gestión Consolidado que desde la fecha de publicación de las Cuentas anuales consolidadas se encuentra disponible en la página web de la Comisión Nacional del Mercado de Valores y en la página web de Aena (www.aena.es).



Diligencia de firmas de los consejeros en documento separado de las cuentas anuales y el informe de gestión individuales formulados

El Consejo de Administración de la sociedad Aena, S.M.E., S.A. (la “**Sociedad**”) y, en cumplimiento de la normativa mercantil vigente, ha formulado con fecha 23 de febrero de 2021 las Cuentas Anuales (Individuales) y el Informe de Gestión (Individual) del ejercicio 2020 siguiendo los requerimientos de formato (y etiquetado) establecidos en el Reglamento Delegado UE 2019/815 de la Comisión Europea. Dichas cuentas anuales y el informe de gestión se encuentran integrados en el archivo electrónico con el código hash b95af7f513fb92802a43b54b1bbab4cc66c2d08a1b222a71419839e455b209102ddeb5ee9697320d033a9fe2b5e4365e943860b5a089262e3429ca04c448e52d.

Los miembros que integran el Consejo de Administración de la Sociedad con la firma de la presente Diligencia declaran firmadas las citadas Cuentas Anuales (Individuales) y el Informe de Gestión (Individual) del ejercicio 2020 formuladas por unanimidad, con vistas a su verificación por los auditores y posterior aprobación por la Junta General de Accionistas.

Cargo	Nombre	Firma
Presidente	D. Maurici Lucena Betriu	
Consejero	Dña. Pilar Arranz Notario ¹	
Consejero	D. Ángel Luis Arias Serrano ²	
Consejero	Dña. Marta Bardón Fernández-Pacheco,	
Consejero	Dña. Irene Cano Piquero	
Consejero	D. Juan Ignacio Díaz Bidart ³	

¹ D^a Pilar Arranz Notario ha formulado las cuentas anuales mediante su asistencia al Consejo de Administración por videoconferencia. No obstante, dado que no ha podido asistir presencialmente ha delegado la firma de las cuentas anuales en D. Francisco Ferrer Moreno.

² D. Angel Luis Arias Serrano ha formulado las cuentas anuales mediante su asistencia al Consejo de Administración por videoconferencia. No obstante, dado que no ha podido asistir presencialmente ha delegado la firma de las cuentas anuales en D. Francisco Ferrer Moreno.

³ D. Juan Ignacio Díaz Bidart ha formulado las cuentas anuales mediante su asistencia al Consejo de Administración por videoconferencia. No obstante, dado que no ha podido asistir presencialmente ha delegado la firma de las cuentas anuales en D^a. Angélica Martínez Ortega.

Consejero	D. Josep Antoni Durán i Lleida	
Consejero	D. Francisco Ferrer Moreno	
Consejero	Dña. Leticia Iglesias Herraiz	
Consejero	D. Amancio López Seijas	
Consejero	D. Francisco Javier Marín San Andrés	
Consejero	Dña. Angélica Martínez Ortega	
Consejero	D. Juan Río Cortés ⁴	
Consejero	TCI Advisory Services LLP (D. Christopher Anthony Hohn) ⁵	
Consejero	D. Jaime Terceiro Lomba	

D. Juan Carlos Alfonso Rubio
Secretario del Consejo de Administración
Aena, S.M.E., S.A.

⁴ D. Juan Río Cortés ha formulado las cuentas anuales mediante su asistencia al Consejo de Administración por vía telefónica. No obstante, dado que no ha podido asistir presencialmente ha delegado la firma de las cuentas anuales en D. Jaime Terceiro Lomba.

⁵ D. Christopher Anthony Hohn ha formulado las cuentas anuales mediante su asistencia al Consejo de Administración por vía telefónica. No obstante, dado que no ha podido asistir presencialmente ha delegado la firma de las cuentas anuales en D. Jaime Terceiro Lomba.