



Informe de Auditoría de Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A. (Sociedad Unipersonal)

(Junto con las cuentas anuales e informe de
gestión de Aena, Sociedad Concesionaria del
Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia,
S.M.E., S.A. (Sociedad Unipersonal)
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

Al accionista único de Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A. (Sociedad Unipersonal)

Opinión

Hemos auditado las cuentas anuales de Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, 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 de 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 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.



Aspectos más relevantes de la auditoría

Los aspectos más relevantes de la auditoría son aquellos que, según nuestro juicio profesional, han sido considerados como los riesgos de incorrección material más significativos en nuestra auditoría de las cuentas anuales del periodo actual. Estos riesgos han sido tratados 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 esos riesgos.

Importe recuperable del inmovilizado intangible y material (Véanse notas 1.3, 2.6, 4.1, 5 y 11 de la memoria)

La dirección y los administradores de la Sociedad evalúan al cierre de cada ejercicio la existencia de indicios de deterioro de su inmovilizado intangible y material y, en su caso, realizan un test de deterioro para determinar su importe recuperable. La pandemia del COVID-19 está impactando de forma relevante a la actividad de la Sociedad habiéndose identificado, en el ejercicio 2020, indicios de deterioro. La Sociedad ha estimado el importe recuperable de su inmovilizado intangible y material de acuerdo con su valor en uso, que se ha calculado mediante la aplicación de técnicas de valoración que requieren el ejercicio de juicio por parte de la dirección y los administradores de la Sociedad y la realización de estimaciones considerando determinadas hipótesis y asunciones, como el tráfico de pasajeros, inversiones o tasas de descuento, sin que se haya incorporado impacto alguno por el reequilibrio de la concesión que la Sociedad está negociando con la administración concedente, al no ser posible realizar una estimación fiable del mismo a la fecha. Como resultado del test de deterioro, al 31 de diciembre de 2020 se ha deteriorado la totalidad del inmovilizado intangible y material de la Sociedad. Debido a la incertidumbre y el juicio asociados a la estimación del importe recuperable, así como a la significatividad del valor contable del inmovilizado intangible y material de la Sociedad, hemos considerado la valoración del inmovilizado intangible y material como un aspecto relevante de nuestra auditoría.

Nuestros procedimientos de auditoría han comprendido, entre otros, la evaluación del diseño e implementación de los controles clave sobre el proceso de estimación del valor recuperable del inmovilizado intangible y material, la evaluación de los indicios de deterioro identificados por la Sociedad, así como de la metodología e hipótesis utilizadas en la estimación del importe recuperable por parte de la Dirección de la Sociedad y revisadas por un experto independiente, para lo que hemos contado con la involucración de nuestros especialistas en valoraciones. Hemos evaluado la sensibilidad de la estimación del importe recuperable a cambios en hipótesis clave, con el objetivo de determinar su potencial impacto en la valoración. Asimismo, hemos llevado a cabo un análisis de la evaluación realizada por la Sociedad sobre el potencial efecto en la situación y capacidad financiera de la Sociedad del resultado del test de deterioro, considerando entre otros aspectos el compromiso de apoyo financiero asumido por el accionista único de la Sociedad en el acuerdo de concesión. 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.

Reconocimiento de ingresos aeronáuticos (véanse notas 4.7 y 13.1)

Los ingresos aeronáuticos de la Sociedad han ascendido durante el ejercicio 2020 a 1.940 miles de euros. Dichos ingresos son generados en su mayor parte por el uso de la infraestructura aeronáutica, por parte de las líneas aéreas y pasajeros y se encuentran netos de los incentivos concedidos a clientes. Debido a la significatividad de los ingresos aeronáuticos, a la complejidad de los sistemas y procesos que la Sociedad emplea para su control y a la gran cantidad de transacciones de diferente tipo e importe que dan lugar a los ingresos aeronáuticos, esta partida se ha considerado un aspecto relevante de nuestra auditoría.

Nuestros procedimientos de auditoría han comprendido, entre otros, la evaluación, en colaboración con nuestros especialistas en sistemas de la información, del diseño e implementación, así como de la eficacia operativa, de los controles más relevantes establecidos por la dirección de la Sociedad sobre el proceso de reconocimiento de ingresos aeronáuticos, así como de los procesos de cobro y tesorería asociados a los mismos. Asimismo, hemos realizado pruebas de detalle sobre los ingresos aeronáuticos registrados en el ejercicio con el objetivo de comprobar la naturaleza, exactitud y la correcta imputación temporal de las transacciones y pruebas de detalle para la validación de los criterios e hipótesis utilizados en el cálculo de las bonificaciones e incentivos. 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.

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 el informe de gestión, de conformidad con lo exigido por la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas, consiste en evaluar e informar sobre la concordancia del 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 y sin incluir información distinta de la obtenida como evidencia durante la misma. Asimismo, nuestra responsabilidad consiste en evaluar e informar de si el contenido y presentación 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 en el párrafo anterior, 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 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 la 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.

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 vigente 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, 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.

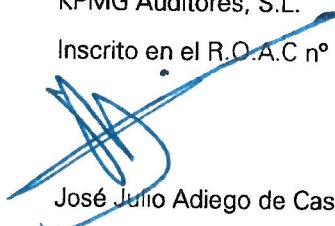
Nos comunicamos con los administradores en relación con, entre otras cuestiones, el alcance y el momento de realización de la auditoría planificados y los hallazgos significativos de la auditoría, así como cualquier deficiencia significativa del control interno que identificamos en el transcurso de la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

Entre los riesgos significativos que han sido objeto de comunicación a los administradores de la Sociedad, determinamos los que han sido de la mayor significatividad en la auditoría de las cuentas anuales del periodo actual y que son, en consecuencia, los riesgos considerados más significativos.

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

KPMG Auditores, S.L.

Inscrito en el R.O.A.C nº S0702


José Julio Adiego de Castro

Inscrito en el R.O.A.C. nº 22995

24 de febrero de 2021

AUDITORES
INSTITUTO DE CENSORES JURADOS
DE CUENTAS DE ESPAÑA

KPMG AUDITORES, S.L.

2021 Núm. 01/21/00944

SELLO CORPORATIVO: 96,00 EUR

Informe de auditoría de cuentas sujeto
a la normativa de auditoría de cuentas
española o internacional

Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A.
Cuentas Anuales e Informe de Gestión correspondientes al ejercicio
anual terminado el 31 de diciembre de 2020

Balance a 31 de diciembre de 2020

ACTIVO	Nota	2020	2019
ACTIVO NO CORRIENTE			
Inmovilizado intangible	5	-	49.374.490
Acuerdo de concesión, activo regulado		-	48.565.743
Acuerdo de concesión, activación financiera		-	807.591
Aplicaciones informáticas		-	1.156
Inmovilizado material	6	-	141.299
Instalaciones técnicas y otro inmovilizado material		-	141.299
Inversiones financieras a largo plazo		252.716	99.830
Otros activos financieros	7.1	252.716	99.830
Activos por impuesto diferido	12	11.422.274	17.986
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE		11.674.990	49.633.605
ACTIVO CORRIENTE			
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar		2.440.921	1.436.523
Clientes por ventas y prestación de servicios	7.1	2.285.097	1.086.370
Personal	7.1	8.629	10.754
Activos por impuesto corriente	12	9.299	9.299
Otros créditos con las Administraciones Públicas	12	137.896	330.100
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo	7.1	2.556.986	1.316.014
Créditos a empresas	14.1	2.556.986	1.316.014
Inversiones financiera a corto plazo	7.1	2.592.124	-
Derecho de crédito a corto plazo, acuerdo de concesión	1.3.e, 5, 7.1	2.592.124	-
Periodificaciones a corto plazo	11.1	37.413	25.749
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	8	5.719.810	7.903.749
TOTAL ACTIVO CORRIENTE		13.347.254	10.682.035
TOTAL ACTIVO		25.022.244	60.315.640

Las notas del 1 al 19 descritas en la memoria adjunta forman parte integrante de las presentes cuentas anuales.

Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A. –
Cuentas anuales correspondientes al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2020
(Importes en euros salvo otra indicación)

PATRIMONIO NETO Y PASIVO	Nota	2020	2019
A.1) PATRIMONIO NETO			
Fondos propios	9	(29.655.858)	7.643.000
Capital		8.500.000	8.500.000
Reservas		(1.002)	(793)
Resultados negativos de ejercicios anteriores		(3.961.970)	(13.973)
Aportaciones de socios		7.692.059	3.105.763
Resultado del ejercicio		(41.884.945)	(3.947.997)
TOTAL PATRIMONIO NETO		(29.655.858)	7.643.000
PASIVO NO CORRIENTE			
Provisiones a largo plazo	10	3.152.653	1.615.302
Deudas a largo plazo	7.2	49.945.960	48.410.032
Otros pasivos financieros		49.945.960	48.410.032
TOTAL PASIVO NO CORRIENTE		53.098.613	50.025.334
PASIVO CORRIENTE			
Provisiones a corto plazo	10	29.102	54.629
Deudas a corto plazo	7.2	109.207	1.293.661
Otros pasivos financieros		109.207	1.293.661
Deuda con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	14.1	298.961	70.231
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar		1.142.219	1.228.785
Acreedores empresas del grupo y asociadas	7.2, 14.1	89.328	183.668
Acreedores varios	7.2	386.324	535.131
Personal	7.2	396.507	284.657
Otras deudas con Administraciones Públicas	12	270.060	225.329
TOTAL PASIVO CORRIENTE		1.579.489	2.647.306
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO		25.022.244	60.315.640

Las notas del 1 al 19 descritas en la memoria adjunta forman parte integrante de las presentes cuentas anuales.

Cuenta de Pérdidas y Ganancias correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2020

OPERACIONES CONTINUADAS	Nota	2020	2019
Importe neto de la cifra de negocios	13.1	5.158.326	12.078.097
Aprovisionamientos	13.2	(1.462.889)	(1.467.347)
Consumo de materias primas y otras materias consumibles		1.079	2.315
Trabajos realizados por otras empresas		(1.463.968)	(1.469.662)
Otros ingresos de explotación		102.181	51.880
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente		102.181	51.880
Gastos de personal	13.3	(4.230.943)	(4.198.804)
Sueldos, salarios y asimilados		(3.024.434)	(3.032.153)
Cargas sociales		(1.229.505)	(1.176.568)
Provisiones		22.996	9.917
Otros gastos de explotación		(6.379.132)	(9.047.581)
Servicios exteriores	13.4	(3.873.173)	(7.192.877)
Tributos		(859.509)	(160.400)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	7.1.3	(131.364)	596
Otros gastos de gestión corriente	10	(1.515.086)	(1.694.900)
Amortización del inmovilizado	5, 6	(1.078.001)	(2.036.899)
Excesos de provisiones		-	8.937
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado	5,6	(46.538.858)	-
Otros resultados		(279.701)	2.000
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN		(54.709.017)	(4.609.717)
Ingresos financieros		1.927	102
De valores negociables y otros instrumentos financieros		1.927	102
De terceros		1.927	102
Gastos financieros	13.5	(1.139.058)	(654.757)
Por deudas con terceros		(1.081.314)	(651.573)
Por actualización de provisiones		(57.744)	(3.184)
RESULTADO FINANCIERO		(1.137.131)	(654.655)
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS		(55.846.148)	(5.264.372)
Impuesto sobre beneficios	12	13.961.203	1.316.375
RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS		(41.884.945)	(3.947.997)
RESULTADO DEL EJERCICIO		(41.884.945)	(3.947.997)

Las notas del 1 al 19 descritas en la memoria adjunta forman parte integrante de las presentes cuentas anuales.

Estado de cambios en el patrimonio neto correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2020

A. Estado de ingresos y gastos reconocidos correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2020

	Nota	2020	2019
Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias		(41.884.945)	(3.947.997)
Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto			
Por ganancias y pérdidas actuariales		(279)	(1.057)
Efecto impositivo		70	264
Total ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto		(209)	(793)
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias			
Total transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias		-	-
TOTAL DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS		(41.885.154)	(3.948.790)

B. Estado total de cambios en el patrimonio neto correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2020

	Capital escriturado (Nota 9.a)	Otras reservas	Resultados de ejercicios anteriores	Aportación de socios (Nota 9.b)	Resultado del ejercicio	TOTAL
Saldo a 31 de diciembre de 2018	8.500.000	-	-	1.191.115	(13.973)	9.677.142
Total ingresos y gastos reconocidos	-	(793)	-	-	(3.947.997)	(3.948.790)
Distribución del resultado del ejercicio anterior	-	-	(13.973)	-	13.973	-
Otras operaciones con socios o propietarios	-	-	-	1.914.648	-	1.914.648
Saldo a 31 de diciembre de 2019	8.500.000	(793)	(13.973)	3.105.763	(3.947.997)	7.643.000
Total ingresos y gastos reconocidos	-	(209)	-	-	(41.884.945)	(41.885.154)
Distribución del resultado del ejercicio anterior	-	-	(3.947.997)	-	3.947.997	-
Otras operaciones con socios o propietarios	-	-	-	4.586.296	-	4.586.296
Saldo a 31 de diciembre de 2020	8.500.000	(1.002)	(3.961.970)	7.692.059	(41.884.945)	(29.655.858)

Las notas del 1 al 19 descritas en la memoria adjunta forman parte integrante de las presentes cuentas anuales.

Estado de flujos de efectivo correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2020

	Notas	2020	2019
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN			
Resultado del ejercicio antes de impuestos		(55.846.148)	(5.264.372)
Ajustes del resultado		50.444.164	4.408.112
Amortización del inmovilizado	5, 6	1.078.001	2.036.899
Correcciones valorativas por deterioro de créditos comerciales	7.1.3	131.364	(596)
Correcciones valorativas por deterioro de inmovilizado	5.c	46.538.858	-
Variación de provisiones		1.558.810	1.717.154
Ingresos financieros		(1.927)	(102)
Gastos financieros	13.5	1.139.058	654.757
Cambios en el capital corriente		(1.289.441)	372.789
Deudores y otras cuentas a cobrar		(1.178.468)	(770.082)
Otros activos corrientes		-	4.266.516
Acreedores y otras cuentas a pagar		(73.746)	(3.856.024)
Otros pasivos corrientes		-	916.401
Otros pasivos no corrientes		(37.227)	(184.022)
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación		1.317.941	25
Pagos de intereses		-	(77)
Cobros de intereses		1.927	102
(Pagos)/cobros por impuesto de beneficios		1.316.014	-
Flujos de efectivo de las actividades de explotación		(5.373.484)	(483.446)
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN			
Pagos por inversiones		(543.366)	(2.364.984)
Inmovilizado intangible		(365.976)	(2.208.815)
Inmovilizado material		(24.504)	(56.339)
Otros activos financieros		(152.886)	(99.830)
Flujos de efectivo de las actividades de inversión		(543.366)	(2.364.984)
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN			
Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio		4.586.296	1.914.648
Aportaciones de socios	9	4.586.296	1.914.648
Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero		(853.385)	1.197.932
Otras deudas		(853.385)	1.197.932
Flujos de efectivo de las actividades de financiación		3.732.911	3.112.580
AUMENTO / DISMINUCIÓN NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES		(2.183.939)	264.150
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio		7.903.749	7.639.599
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio		5.719.810	7.903.749

Las notas del 1 al 19 descritas en la memoria adjunta forman parte integrante de las presentes cuentas anuales.

Memoria de las Cuentas anuales correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2020

1. INFORMACIÓN GENERAL

1.1. Antecedentes, constitución y actividad de la Sociedad

Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A. (en adelante, la “Sociedad”) se constituyó en España el día 25 de enero de 2018 como sociedad anónima con un capital social de 8,5 millones de euros, titularidad al 100% de Aena S.M.E., S.A. (en adelante AENA) y, por tanto, Sociedad Mercantil Estatal. Fue autorizada por el Consejo de Ministros en fecha 29 de diciembre de 2017. Su domicilio social y fiscal se encuentra situado en la calle Avenida España número 101, 30154, Valladolid y Lo Jurado (Murcia). La duración de la Sociedad es indefinida y todas sus actividades se realizan únicamente en España.

Como resultado de la tramitación del oportuno expediente de contratación, por Orden de la Consejería de Presidencia y Fomento de la Región de Murcia de fecha 15 de enero de 2018, se procedió a la adjudicación del contrato para la operación, mantenimiento y la explotación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (“AIRM”) a AENA, con un plazo de duración de la concesión de 25 años.

La Sociedad se constituyó con el objeto de cumplir con la cláusula 33 del Pliego de Cláusulas Particulares de la licitación de la mencionada concesión que fue, objeto de licitación pública, publicándose en 2017 los Pliegos de la licitación relativa a la “Gestión, Explotación, Mantenimiento y Conservación del Aeropuerto Internacional Región de Murcia”.

La Sociedad tiene por objeto exclusivo el ejercicio de los derechos y el cumplimiento de las obligaciones derivadas de la Concesión Administrativa para la Gestión, Explotación y Mantenimiento del Aeropuerto de la Región de Murcia, esto es, de acuerdo con lo estipulado en la cláusula 2ª del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares (el “PCAP”) en el que se detalla:

1. Explotación y conservación de las infraestructuras aeroportuarias.

- a) El mantenimiento preventivo y correctivo del aeropuerto en las condiciones requeridas para un aeropuerto clase 4E y para el mantenimiento de su certificación como infraestructura aeroportuaria de interés general.
- b) La obligación de equipar las instalaciones aeroportuarias de acuerdo con lo previsto en este Pliego y el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares.
- c) La conservación y mantenimiento de las instalaciones aeroportuarias, así como del equipamiento y material, según lo requerido para un aeropuerto clase 4E y la certificación de la infraestructura aeroportuaria de interés general.
- d) Tal y como establecen los artículos 279 y 280 del Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público (el “TRCSP”), el Concesionario deberá mantener y explotar las infraestructuras según el progreso que la ciencia demande, así como las requeridas por la legislación vigente en cada momento, ya sea esta normativa técnica, medioambiental, de accesibilidad y eliminación de barreras y de seguridad de los usuarios que resulte de aplicación en los términos y con el alcance previsto en el presente pliego.
- e) La adecuación, reforma y modernización de las instalaciones aeroportuarias para adaptarlas a las características técnicas y funcionales requeridas para la correcta prestación de los servicios o la realización de las actividades económicas a las que aquellas sirvan de soporte material.
- f) El Concesionario vendrá obligado a aplicar una determinada medida cuando sea aprobada por la normativa correspondiente. En este caso, el Concesionario no tendrá derecho a exigir indemnización alguna, por parte de la Administración, derivada de las cargas económicas inherentes a los trabajos para poner en práctica la citada medida, salvo que a la misma le sea de aplicación alguno de los apartados del artículo 282 del Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público (en adelante, TRCSP). En todo caso, para la explotación, conservación y mantenimiento se estará a lo establecido en el PCAP y Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares.

2. Explotación de las actividades comerciales.

El concesionario realizará asimismo la explotación y comercialización por sí o por terceros, de las actividades comerciales que puedan desarrollarse dentro de las instalaciones aeroportuarias. Por otro lado, en caso de que

fuera necesario realizar inversiones para la explotación efectiva de las actividades comerciales, éstas serán realizadas por el concesionario.

3. Servicio de Torre de Control.

La prestación del servicio de tránsito aéreo (ATS), que se prestará a través del proveedor civil designado, de conformidad con lo establecido en la Ley 9/2010 de 14 de abril, sobre la prestación de servicios de tránsito aéreo, y establecimiento las obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios y fijación de determinadas condiciones laborales para los controladores civiles de tránsito aéreo (en adelante, la Ley 9/2010). Sin perjuicio de ello, la prestación de este servicio se regirá por lo dispuesto en el presente PCAP, así como en el PPTP.

4. Explotación de la Zona de Actividades Complementarias.

Consistirá en la explotación, por sí o por terceros, de la Zona de Actividades Complementarias que, de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, modificado por el Real Decreto 297/2013, de 26 de abril, y lo previsto en este Pliego, es susceptible de aprovechamiento económico diferenciado del correspondiente a las instalaciones aeroportuarias entendidas en sentido estricto, sujetándose a los usos permitidos por la Administración competente de acuerdo con el Plan Director y el Plan Especial del Sistema General Aeroportuario.

Con fecha 15 de enero de 2019 se inauguró el Aeropuerto Internacional Región de Murcia (AIRM), habiendo comenzado el inicio de sus operaciones y, por lo tanto, a partir de dicho momento el Aeropuerto de Murcia San Javier queda destinado exclusivamente a la aviación militar.

De acuerdo con el art. 13.1 del Texto Refundido de la Ley de Sociedades de Capital, la Sociedad se ha inscrito en el Registro Mercantil como sociedad unipersonal. La Sociedad está integrada en el Grupo Aena, cuya sociedad dominante es Aena S.M.E., S.A., con domicilio social en Madrid, Calle Peonías, número 12, la cual formula cuentas anuales consolidadas. Las cuentas anuales consolidadas del Grupo Aena correspondientes al ejercicio 2020 serán depositadas en el Registro Mercantil de Madrid en los plazos establecidos por la normativa en vigor.

Los Administradores del Grupo Aena S.M.E. S.A. formularon el 25 de febrero de 2020 las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2019 bajo NIIF-UE que muestran unos beneficios consolidados de 1.445.675 miles de euros y un patrimonio neto consolidado de 6.381.876 miles de euros.

1.2. Segregación de rama de actividad

El 7 de diciembre de 2011, el Ministerio de Fomento y la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia firmaron un Protocolo “para establecer las bases del desarrollo de la aviación civil en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia” (publicado en el Boletín Oficial de la Región de Murcia nº 281, de 7 de diciembre de 2011), por el que ambas partes ponían de manifiesto la necesidad de que el tráfico civil en la Región de Murcia se realizase únicamente a través del AIRM, a tan sólo 30 kilómetros (aproximadamente) del Aeropuerto de Murcia San Javier, el cual quedaría destinado, una vez se llevara a cabo la apertura del AIRM, exclusivamente a la aviación militar (salvo casos de emergencia). A tal efecto, en la oferta presentada por Aena en la licitación pública de la gestión y explotación del AIRM, se contemplaba expresamente el cierre del tráfico civil en la base aérea de San Javier de forma coordinada con la entrada en funcionamiento del AIRM, evitando cualquier tipo de duplicidad de funciones aeroportuarias en la Comunidad Autónoma Región de Murcia.

Con la apertura del nuevo AIRM, la Base Aérea de San Javier queda destinada exclusivamente a la aviación militar. Por ello, Aena S.M.E., S.A. aprobó segregarse y aportar la rama de actividad consistente en la gestión y explotación de la aviación civil del Aeropuerto de San Javier a la Sociedad, actual gestora del AIRM, a través del mecanismo de sucesión universal.

AENA era la gestora del Aeropuerto de Murcia San Javier, mientras que la Sociedad Concesionaria del AIRM es una empresa 100 % titularidad de AENA, por lo que no sólo se trata de empresas del mismo grupo (en los términos del artículo 42 del Código de Comercio) sino que Aena S.M.E., S.A. es su accionista único.

La segregación está prevista en los Artículos 71 y siguientes de la Ley 3/2009, de 3 de abril, sobre Modificaciones Estructurales de las Sociedades Mercantiles, en los siguientes términos: “traspaso en bloque por sucesión universal de una o varias partes del patrimonio de una sociedad, cada una de las cuales forme una unidad económica, a una o varias sociedades”. AENA S.M.E., S.A. (matriz) utilizó dicho mecanismo de segregación con el fin de aportar a la Sociedad la rama de actividad correspondiente a Murcia San Javier, a través del mecanismo de sucesión universal.

Dicha sucesión universal permitió que todo el personal, así como los proveedores/clientes (fuente de los ingresos comerciales) de San Javier pudieran continuar normalmente con sus actividades en el nuevo AIRM, sin necesidad de sacar a

concurso las plazas del personal ni los servicios del aeropuerto. Asimismo, la aplicación del principio de la sucesión universal permitió que la Sociedad continuase con todos los contratos que adjudicó AENA para el Aeropuerto de Murcia San Javier, con los consiguientes beneficios que ello conllevaba, tanto desde el punto de vista de una transición lo más eficiente y ordenada posible de la operativa del Aeropuerto de Murcia San Javier al AIRM, como desde el punto de vista del mantenimiento del empleo y la paz social.

La segregación fue autorizada por el Consejo de Ministros, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 169.f) de la Ley 33/2003 del Patrimonio de las Administraciones Públicas con fecha 3 de agosto de 2018. Asimismo, el proyecto de segregación fue aprobado, por la Sociedad Segregada y la Sociedad Beneficiaria, con fecha 30 de octubre de 2018.

De acuerdo al proyecto de segregación aprobado, el valor total de la rama de actividad segregada de Aena y aportada a la Sociedad el 1 de enero de 2018, fecha de efectos contables de la segregación, fue de 1.191 miles de euros, que se correspondía con el valor neto contable de la misma, según resulta de los estados financieros consolidados del Grupo Aena a dicha fecha. El tratamiento contable de la segregación supuso un incremento del Patrimonio Neto, como aportaciones no dinerarias de los socios.

1.3. Acuerdo de concesión

a) Descripción del acuerdo y calificación contable de la contraprestación recibida

Con fecha 24 de febrero de 2018 se formalizó un contrato de gestión de servicios públicos con modalidad de concesión entre la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, titular de las instalaciones del AIRM y la Sociedad cuyo objeto comprende toda actuación relativa a la gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de Murcia. La duración de la concesión será de 25 años desde la formalización del contrato.

Dado que la contraprestación recibida consiste en el derecho a cobrar las correspondientes tarifas en función del grado de utilización del servicio público prestado, la Sociedad ha calificado dicha contraprestación como inmovilizado intangible. Por tanto, la Sociedad asume, en los términos propios de este tipo de acuerdos, el riesgo de demanda.

La Sociedad ha evaluado y concluido que, en función de las características contractuales y legales, el acuerdo de concesión se encuentra en el alcance de la 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.

La Sociedad valora el activo intangible derivado del acuerdo de concesión, según lo establecido en la 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 y la NRV 5ª del NPGC, por la contraprestación pagada o por pagar, sin considerar los pagos de naturaleza contingente asociados a la operación, es decir, por el valor actualizado de los cánones mínimos garantizados.

Tal y como se menciona en la nota 1.3.e) de la memoria, con fecha 29 de diciembre de 2020 se publicó en el Boletín Oficial de la Región de Murcia el Decreto 224/2020 Decreto n.º 224/2020, de 23 de diciembre, por el que se establecen las normas especiales reguladoras de la concesión directa de subvención a Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A., para el restablecimiento del equilibrio económico del contrato, mediante compensación, por la situación de hecho creada por el COVID-19. Este hecho supone una modificación del acuerdo de concesión suscrito entre la Sociedad y la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, que establece una aportación a favor de la Sociedad de 2.592 miles de euros, que forman parte de la contraprestación a recibir como concesionaria, en este caso mediante un derecho incondicional a recibir efectivo de la entidad concedente que garantiza la recuperación de parte del coste de la infraestructura, por lo que esta modificación se ha registrado como un activo financiero y una reducción del inmovilizado intangible correspondiente al acuerdo de concesión.

b) Términos relevantes del acuerdo

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 Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, sin que exista derecho a indemnización alguna a favor del Concesionario, de acuerdo con lo previsto en el artículo 283 del TRLCSP, debiendo formalizarse la correspondiente Acta de Recepción en el mismo día en el que concluya el plazo concesional, y si éste fuese inhábil, en el primer día hábil inmediatamente siguiente. La Sociedad no está limitada al periodo de la Concesión, por lo que al final de dicho periodo la Sociedad no tiene la obligación de ser disuelta y liquidada.

La Sociedad tiene la obligación de explotar, mantener y conservar el AIRM y el derecho a percibir una retribución en concepto de precio por la utilización de las instalaciones y por la prestación de servicios y actividades de tráfico y transportes aéreos (tarifas de aterrizaje, explotación económica de la terminal y servicios de pasajeros, mercancías y empresas de transportes

aéreo) o vinculadas con la gestión del AIRM, que pudiera desarrollar de acuerdo con lo previsto en el contrato de concesión.

El contrato confiere a la Sociedad el derecho a percibir las contraprestaciones que se deriven de la explotación de las instalaciones que se entregan en concesión, ya sean éstas consecuencia de las Actividades Aeroportuarias o de las actividades relacionadas con la Zona de Actividades Complementarias (“ZAC”).

Los ingresos que perciba la Sociedad Concesionaria por los servicios aeroportuarios prestados en el ejercicio de la actividad aeroportuaria tendrán la naturaleza de precios privados de conformidad con el artículo 71 de la Ley 21/2003. La concesionaria podrá percibir ingresos por la prestación de los servicios enumerados en el artículo 68. 2 de la citada Ley 21/2003, cuyo contenido y características se desarrollan en artículos posteriores del mismo texto, por el servicio de carga o descarga de mercancías, así como por cualquier otro servicio y actividad que desarrolle en el Aeropuerto y que no esté incluido entre los relacionados en el artículo anteriormente citado.

Antes de la puesta en servicio del Aeropuerto, la Concesionaria propuso a la Administración concedente para su aprobación las tarifas máximas a aplicar por los servicios aeroportuarios enumerados en el citado artículo 68, así como por cualquier otro servicio y actividad que desarrolle en el Aeropuerto. Igualmente, antes del inicio de cada año natural, deberá proponer para su aprobación la actualización de las mismas. Tanto la propuesta como la aprobación de las mismas deberán ajustarse a la legislación que sea de aplicación en cada momento.

En la aplicación de las tarifas a aplicar por los servicios y actividades que la Sociedad Concesionaria desarrolle en el Aeropuerto, la misma deberá evitar discriminaciones entre los usuarios de las instalaciones. Ello no obstará a la posible modulación de las mismas por motivos de interés público y general. Los criterios aplicados para esta modulación deberán ser pertinentes, objetivos y transparentes.

Por su parte, la Administración recibe un canon de explotación por tráfico de pasajeros, que será el resultante de aplicar una determinada cantidad en concepto de tarifa por pasajero/año al volumen de tráfico que refleje el Acta Anual de Tráfico. Igualmente, en la Oferta Económica se fija el Umbral de Tráfico de un millón de pasajeros, a partir del cual la Sociedad retribuirá el tráfico de pasajeros, desde el primero de ellos. La Administración también tiene derecho a la percepción de un canon mínimo garantizado y a la participación en los ingresos derivados del tráfico de mercancías en los términos fijados en el contrato de concesión.

La fijación de los precios por parte de la Sociedad debe tener en consideración el escenario financiero de tarifas máximas determinadas en el Plan Económico Financiero aprobado por la Administración.

c) Naturaleza y alcance

La ejecución del contrato en todas sus fases se desarrollará a riesgo y ventura del concesionario, que no tendrá derecho a indemnización o compensación alguna por los daños y perjuicios que se le hubieran producido, salvo por causa de fuerza mayor y siempre que no exista actuación imprudente por parte del mismo.

c.1) Actuaciones significativas sobre la infraestructura.

La Sociedad tiene un plan de inversiones de establecimiento, las cuales comenzaron en 2018 y han terminado en 2020.

Asimismo, existe una previsión de las inversiones en reposición hasta el fin de la concesión.

Dentro de las Inversiones de Reposición, se distinguen dos tipos;

1. Las inversiones anuales de reposición que han sido calculadas de acuerdo a un plan de diferentes elementos del inmovilizado (sistemas e instalaciones).
2. Inversiones de reposición correspondientes al recrecido de la pista, las cuales se realizarán en 2032 y 2033.

c.2) Obligaciones y derechos al término del periodo de Concesión.

Concluido el plazo concesional la Sociedad Concesionaria está obligada a entregar a la Administración la plena e ilimitada posesión de los terrenos y el conjunto de las instalaciones afectas a la concesión del Aeropuerto Internacional Región de Murcia, incluyendo los bienes muebles y bienes intangibles afectos a la misma.

c.3) Opciones de renovación y de rescisión.

El Contrato de Concesión no contempla ninguna opción de renovación.

El Contrato de Concesión contemplaba las siguientes opciones de rescisión:

- Por el transcurso del plazo.
- Resolución del contrato;

1. Son causas de resolución del contrato las establecidas en las letras a), b) c), f), g) y h) del artículo 223 del TRLCSP.
2. También son causas de resolución del contrato las establecidas en las letras a), b), c) y d) del artículo 286 del TRLCSP.
3. Asimismo, la Administración concedente podrá resolver el presente contrato por la demora mayor a cuatro (4) meses en el inicio del proceso de Certificación del Aeropuerto ante la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, a contar desde la fecha del Acta de Entrega de las instalaciones; y por la demora mayor a tres (3) meses en la apertura del Aeropuerto al tráfico, a contar desde la fecha de notificación por el Ministerio de Fomento de la autorización de apertura al tráfico del mismo. En uno y en otro caso la demora deberá ser imputable a la Sociedad Concesionaria.

d) Magnitudes relevantes del Plan Económico Financiero

El Plan Económico Financiero presentado en la oferta por la Sociedad corresponde al documento de la Oferta Económica del Contrato de Concesión y contempla la recuperación total de la inversión del proyecto y la amortización de la deuda en el periodo de la Concesión, garantizando una adecuada remuneración de los fondos propios.

e) Adenda al contrato de concesión

El 30 de diciembre de 2020 la Conserjería de Fomento e Infraestructuras de la Región de Murcia y la Sociedad han firmado una adenda al contrato de concesión para la gestión, explotación, mantenimiento y conservación del aeropuerto internacional de la Región de Murcia formalizado el 24 de febrero de 2018, dada la imposibilidad de ejecución parcial del mismo como consecuencia de la situación de hecho creada por el COVID-19 y las medidas adoptadas por las administraciones públicas para combatirlo durante el periodo comprendido entre el 14 de marzo de 2020 (fecha de entrada en vigor del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis ocasionada por el COVID-19) y el 30 de junio de 2020 (fecha última de aplicación de restricciones en fronteras internacionales prevista en la Orden INT/551/2020, de 21 de junio, por la que se prorrogan los criterios para la aplicación de una restricción temporal de viajes no imprescindibles desde terceros países a la Unión Europea y países asociados Schengen por razones de orden público y salud pública con motivo de la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19).

El objeto de esta adenda es efectuar una adaptación del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares (PCAP) que rige el citado contrato de concesión a las determinaciones del artículo 34.4 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, modificado posteriormente, en concreto a estos efectos, por la Disposición Final 1.10 del Real Decreto-ley 11/2020, de 31 de marzo y por la Disposición Final 9 del Real Decreto-ley 17/2020, de 5 de mayo.

La adenda al contrato de concesión incorpora una cláusula adicional al mismo por la cual se establece que la situación de hecho creada por el COVID-19 y las medidas adoptadas por el Estado, las comunidades autónomas o la Administración local para combatirlo darán derecho al concesionario al restablecimiento del equilibrio económico del contrato mediante, según proceda en cada caso, la ampliación de su duración inicial hasta un máximo de un 15 por 100 o mediante la modificación de las cláusulas de contenido económico incluidas en el contrato.

Dicho reequilibrio en todo caso compensará a los concesionarios por la pérdida de ingresos y el incremento de los costes soportados, entre los que se considerarán los posibles gastos adicionales salariales que efectivamente hubieran abonado, respecto a los previstos en la ejecución ordinaria del contrato de concesión de obras o de servicios durante en el periodo de duración de la situación de hecho creada por el COVID-19. Solo se procederá a dicha compensación previa solicitud y acreditación fehaciente de la realidad, efectividad e importe por el contratista de dichos gastos de ejecución del contrato como consecuencia de la situación descrita en su primer párrafo y únicamente respecto de la parte del contrato afectada por dicha imposibilidad.

Con fecha de 17 de julio de 2020, AIRM presentó solicitud de reequilibrio del contrato de concesión al amparo del citado artículo 34.4 del Real Decreto-ley 8/2020, de 17 de marzo, y se ha calculado que la cantidad a compensar por el periodo comprendido entre el 14 de marzo y el 30 de junio de 2020, ambos inclusive, asciende a la cantidad de 2.592.123,72 euros, cantidad cuyo pago, conforme a lo establecido en adenda al contrato de concesión, se instrumentará mediante una subvención por concesión directa.

El pasado 29 de diciembre de 2020 se publicó en el Boletín Oficial de la Región de Murcia el Decreto n.º 224/2020, de 23 de diciembre, por el que se establecen las normas especiales reguladoras de la concesión directa de una subvención a favor de Aena SCAIRM por importe de 2.592.123,72 euros, como mecanismo excepcional de compensación para el restablecimiento del equilibrio económico por el impacto que la crisis del COVID-19 ha tenido sobre el contrato de gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia durante el periodo comprendido entre el 14 de marzo y el 30 de junio de 2020.

Esta subvención no estaba inicialmente prevista en el contrato de concesión e implica un cambio de naturaleza de la contraprestación para cubrir el déficit de explotación. Por ello, en el ejercicio 2020 se ha procedido a reclasificar el importe de la compensación minorando el activo intangible que recoge el acuerdo de concesión y registrando un activo financiero por importe de 2.592.123,72 euros (Notas 1.3.a), 5 y 7.1). El cobro efectivo de la compensación se ha producido con fecha 1 de febrero de 2021 (Nota 19).

2. BASES DE PRESENTACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES

2.1. Marco normativo

El marco normativo relacionado con la información financiera que resulta de aplicación a la Sociedad es:

1. Código de Comercio y la restante legislación mercantil.
2. Plan General de Contabilidad y sus adaptaciones sectoriales.
3. 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.
4. 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.
5. El resto de la normativa contable española que resulte aplicable.

2.2. Imagen fiel

Las cuentas anuales adjuntas han sido obtenidas de los registros contables de la Sociedad y se presentan de acuerdo con la legislación mercantil vigente y con las normas establecidas en el Plan General de Contabilidad, así como las normas de adaptación del Plan General de Contabilidad de las empresas concesionarias de infraestructuras públicas, aprobadas por la Orden EHA/3362/2010, de 23 de diciembre, de forma que muestran la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados de la Sociedad, así como de los cambios en su patrimonio neto y de los flujos de efectivo habidos durante el correspondiente ejercicio.

Estas cuentas anuales, que han sido formuladas por los Administradores de la Sociedad, se someterán a la aprobación por parte del Accionista Único, estimándose que serán aprobadas sin modificación alguna.

2.3. Comparación de 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.

2.4. Moneda funcional y moneda de presentación

Las cifras incluidas en las cuentas anuales están expresadas en euros, salvo que se indique lo contrario, que es la moneda funcional y de presentación de la Sociedad.

2.5. Principios contables no obligatorios aplicados

No se han aplicado principios contables no obligatorios. Adicionalmente, los Administradores han formulado estas cuentas anuales 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.

2.6. 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.

Algunas de estas políticas contables requieren la aplicación de juicio significativo por parte de la dirección y los administradores 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, previsiones y otras circunstancias y expectativas al cierre del ejercicio. La evaluación de la dirección y los administradores 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, 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, los valores de los activos y pasivos se ajustarían.

En este sentido, se resumen a continuación un detalle de los aspectos que han implicado un mayor grado de juicio, complejidad o en los que las hipótesis y estimaciones son significativas para la preparación de las cuentas anuales.

Estimaciones contables basadas en proyecciones

Las hipótesis de crecimiento del tráfico y el IPC constituyen la base para la realización de las proyecciones económico-financieras, ya que determinan los ingresos previstos y también afectan directamente al cálculo de la dotación a las Provisiones de reposición y gran reparación, así como a la evaluación de posibles pérdidas por deterioro de activos no corrientes.

Actuaciones de reposición y gran reparación

La estimación de la cuantía y de los periodos relativos a las actuaciones de reposición y gran reparación cuando se realicen respecto a periodos de utilización superiores al año, que sean exigibles en relación con las características que ha de reunir la infraestructura al objeto de que los servicios y actividades que se prestan y realizan puedan ser desarrollados adecuadamente, está sometida a un mayor grado de juicio debido a su complejidad.

Deterioro del valor de los activos no corrientes

La valoración de los activos no corrientes, distintos de los financieros, requiere la realización de estimaciones con el fin de determinar su importe recuperable, a los efectos de evaluar un posible deterioro. En este sentido, como punto de partida relevante, al menos al cierre del ejercicio, la Sociedad evalúa si existen indicios de que algún activo no corriente pueda estar deteriorado. En caso afirmativo, se estima el importe recuperable. Para determinar dicho importe recuperable, los Administradores de la Sociedad estiman los flujos de efectivo futuros esperados de los activos o de las unidades generadoras de efectivo de las que forman parte y utilizan una tasa de descuento apropiada para calcular el valor actual de esos flujos de efectivo. Los flujos de efectivo futuros dependen de que se cumplan los presupuestos de los próximos ejercicios, mientras que las tasas de descuento dependen del tipo de interés y de la prima de riesgo asociada a cada unidad generadora de efectivo.

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 buena parte de 2020, y ha afectado por tanto a la ejecución del contrato de gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional Región de Murcia. En este escenario, los Administradores de la Sociedad consideran que existe derecho a un reequilibrio basado en el art. 282 del TRLCSP, que se está negociando en la actualidad con la Administración concedente. Por lo anterior, Aena SCAIRM va a solicitar un reequilibrio basado en el art. 282 del TRLCSP que modifique las condiciones económicas del contrato de concesión, y se está preparando actualmente la documentación para realizar la solicitud formal al respecto. Teniendo en cuenta la incertidumbre con respecto a la resolución de las negociaciones que se están llevando a cabo con la administración competente para el reequilibrio económico, no se han considerado hipótesis de reequilibrio en el cálculo del valor recuperable del inmovilizado a efectos de la realización del test de deterioro de 2020 (ver Nota 5), ya que no es posible realizar una estimación fiable de dicho reequilibrio.

Considerando la existencia de indicios de deterioro del inmovilizado intangible y material de la Sociedad, se ha llevado a cabo una estimación de su importe recuperable, a partir de proyecciones de flujos de efectivo hasta la finalización del periodo concesional, que requieren de la aplicación de juicio por parte de la dirección y los administradores de la Sociedad y la realización de hipótesis y asunciones de aspectos como la evolución de los tráfico de pasajeros en el aeropuerto durante el periodo concesional restante, los costes necesarios para llevar a cabo la actividad principal de la Sociedad en ese periodo, la evolución prevista del IPC o tasas de descuento. Las estimaciones del importe recuperable están sujetas habitualmente a incertidumbre respecto de las hipótesis y asunciones a considerar, existiendo un mayor grado de incertidumbre actualmente debido a la situación actual provocada por la pandemia del COVID 19.

Incertidumbre relacionada con la evolución de la pandemia provocada por el 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 medidas de confinamiento tomadas en gran parte del mundo con objeto de contener la propagación de infecciones causadas por el SARS-CoV2 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.

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, lo que ha derivado en gastos extraordinarios y menores ingresos por parte de la concesionaria del aeropuerto, por causas ajenas a su gestión.

En particular, (ver Nota 1.3 e) el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, así como otras normas dictadas en su desarrollo, han afectado a la ejecución del contrato de gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional Región de Murcia.

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 recuperación en el tráfico a corto plazo, por lo que no es posible anticipar en qué momento se iniciará la recuperación. 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.

La Dirección de la Sociedad ha adoptado una serie de medidas que considera necesarias para afrontar las consecuencias de la pandemia, con objeto de cubrir los riesgos más significativos que han sido identificados y se describen con más detalle en la Nota 11 de la presente memoria.

2.7. Principio de empresa en funcionamiento

Tal y como se describe en la Nota 5.c, al cierre del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020, la Sociedad ha procedido a registrar un deterioro muy significativo en relación con sus activos fijos, lo cual, unido a la significativa caída de los ingresos y de la rentabilidad del negocio consecuencia de la pandemia, ha supuesto que al cierre del ejercicio 2020 el patrimonio neto de la sociedad sea inferior a la mitad de su capital social a causa de las pérdidas registradas (Nota 9).

No obstante, conforme a lo establecido en el artículo 13.1 de la Ley 3/2020, de 18 de septiembre, de medidas procesales y organizativas para hacer frente al COVID-19 en el ámbito de la Administración de Justicia, a los solos efectos de determinar la concurrencia de la causa de disolución prevista en el artículo 363.1 e) del texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital, las pérdidas de los ejercicios sociales 2020 y 2021 no deben ser tenidas en cuenta hasta el 1 de enero de 2022, fecha a partir de la cual los administradores dispondrán de un plazo de dos meses para convocar al accionista único con objeto de que proceda a adoptar los acuerdos necesarios para subsanar la causa legal de disolución.

Asimismo, al 31 de diciembre de 2020, el activo corriente de la Sociedad es superior a su pasivo corriente en un importe de 11.183 miles de euros lo que pone de manifiesto una adecuada solvencia financiera en el corto plazo.

Adicionalmente, el accionista ha comprometido apoyo financiero en la Oferta Económica del Contrato de Concesión. Por lo tanto, 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 podrán tener un impacto más o menos significativo en la situación financiero/patrimonial de la Sociedad, en ningún caso se pondrá en riesgo la aplicación del principio de empresa en funcionamiento al considerar que la Sociedad puede hacer frente a sus compromisos en el corto plazo y a que actualmente la Sociedad está negociando con la Administración concedente un reequilibrio de la concesión tal y como se contempla en el art. 282 de la Ley de Contratos del Sector Público.

2.8. 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. APLICACIÓN DEL RESULTADO

La propuesta de aplicación de las pérdidas del ejercicio 2020, formulada por los Administradores y pendiente de aprobación por el Accionista Único, consiste en el traspaso en su totalidad a resultados negativos de ejercicios anteriores, al igual que

ocurrió con las pérdidas del ejercicio 2019 registradas como resultados negativos de ejercicios anteriores.

La Sociedad está obligada a destinar el 10% de los beneficios del ejercicio a la constitución de la reserva legal hasta que ésta alcance, al menos, el 20% del capital social. Esta reserva, mientras no supere el 20% del capital social, no es distribuible al Accionista Único.

Limitaciones para la distribución de dividendos

La política de dividendos de la Sociedad es atender primero con los ingresos generados por la concesión todos los gastos e inversiones de la Concesión. Y con la caja sobrante, repartir dividendos al Accionista Único en función del beneficio y de las reservas distribuibles.

Las reservas de la Sociedad designadas como de libre distribución, así como el beneficio del ejercicio, están sujetas, no obstante, a las limitaciones para su distribución si por dicha distribución el patrimonio neto resulta ser inferior al capital social.

Al 31 de diciembre de 2020, los fondos propios de la Sociedad son negativos en 29.252 miles de euros, no existiendo reservas distribuibles.

4. NORMAS DE REGISTRO Y VALORACIÓN

Las principales normas de registro y valoración utilizadas por la Sociedad en la elaboración de las cuentas anuales del ejercicio 2020, han sido las siguientes:

4.1. Inmovilizado intangible

El inmovilizado intangible se valora inicialmente por su coste, ya sea éste su precio de adquisición o coste de producción. Posteriormente, se valora a su coste minorado por la correspondiente amortización acumulada y, en su caso, por las pérdidas por deterioro que haya experimentado.

El coste de producción incluye los costes de materiales directos y, en su caso, los costes de mano de obra directa y la parte que razonablemente corresponda de los costes indirectamente imputables a los bienes por el período de construcción o fabricación, incluida la amortización de los gastos de investigación cuando hayan sido objeto de capitalización, los gastos específicos de administración o dirección relacionados, las mermas derivadas y las obligaciones por desmantelamiento surgidas de la producción de existencias.

Los activos intangibles se amortizan sistemáticamente en función de la vida útil estimada de los bienes y de su valor residual. Los métodos y períodos de amortización aplicados son revisados en cada cierre de ejercicio y, si procede, ajustados de forma prospectiva.

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

	Años
Aplicaciones informáticas	4

Al menos al cierre del ejercicio se evalúa la existencia de indicios de deterioro, en cuyo caso se estiman los importes recuperables, efectuándose las correcciones valorativas que procedan.

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, incluida 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, registrándose 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.

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.

Sólo en el caso de los acuerdos de concesión calificados como inmovilizado intangible, a partir del momento en que la infraestructura está en condiciones de explotación, los gastos financieros se activarán siempre que sean identificables por separado, medibles con fiabilidad, que exista evidencia razonable y sea probable que los ingresos futuros permitan recuperar el importe activado.

En el caso de que los ingresos reales del ejercicio superen los previstos, la proporción anterior se calculará entre el ingreso real y el total de ingresos previstos.

Si el importe de los gastos financieros de un ejercicio difiere del previsto, la diferencia se imputará a la cuenta de pérdidas y ganancias conforme a los párrafos anteriores.

Si se modifican las previsiones de ingresos, los efectos del cambio se aplicarán prospectivamente según lo establecido en párrafos anteriores.

Los costes incurridos para obtener la Concesión del Aeropuerto de Murcia se amortizan linealmente en el periodo de Concesión de 25 años. Dicha amortización se ha iniciado en el momento en que la infraestructura se encontraba en condiciones de explotación.

Inversiones de ampliación o mejora de la infraestructura

Las inversiones en activos fijos realizadas con objeto de la puesta en marcha y mejora de la infraestructura que se encuentren sujetas a reversión, conforme a lo establecido en el acuerdo concesional, se consideran mayor valor de la concesión y se amortizan de forma sistemática en el periodo concesional restante desde su activación.

Los costes posteriores incurridos de mantenimiento y reparación de la infraestructura se registran como gasto, salvo que aumenten los beneficios económicos futuros esperados de los activos.

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.

Activación financiera, acuerdo de concesión

Una vez reconocidos en la cuenta de pérdidas y ganancias, los gastos en que incurre la empresa concesionaria para financiar la infraestructura deben calificarse a efectos contables como un activo regulado siempre y cuando exista evidencia razonable de que la tarifa permitirá la recuperación de los citados costes. Así pues, a partir del momento en que la infraestructura esté en condiciones de explotación, los gastos financieros correspondientes a financiación ajena, específica o genérica, directamente atribuible a la financiación de la citada infraestructura, se activarán, siempre que estos desembolsos cumplan los requisitos incluidos en el Marco Conceptual de la Contabilidad para el reconocimiento de un activo, esto es, que sean identificables por separado y medibles con fiabilidad, así como que exista evidencia razonable y sea probable que los ingresos

futuros permitirán recuperar el importe activado.

A estos efectos, se entenderá que existe evidencia razonable sobre la recuperación de los citados gastos en las tarifas de ejercicios futuros siempre que, además de estar contemplado en el Plan Económico Financiero, exista la posibilidad de obtener ingresos futuros en una cantidad al menos igual a los gastos financieros activados a través de la inclusión de estos gastos como costes permitidos a efectos de la determinación de la tarifa, así como que se disponga de evidencia acerca de que los ingresos futuros permitirán la recuperación de los costes en que se ha incurrido previamente.

Para la determinación del importe de gastos financieros a incluir en el activo, dentro de la rúbrica de “Acuerdo de concesión, activación financiera – Inmovilizado Intangible”, se tendrán en cuenta las magnitudes del Plan Económico Financiero del acuerdo de concesión o del documento similar que se haya tomado como referente para fijar el importe del precio o tarifa del servicio. Así, en relación con los ingresos previstos se determinará la proporción que representan para cada ejercicio los ingresos por explotación del mismo con respecto al total. Dicha proporción se aplicará al total de gastos financieros previstos durante el periodo concesional, para determinar el importe de los mismos a imputar a cada ejercicio económico, como gasto financiero del ejercicio. Si el importe de los ingresos producidos en un ejercicio fuera mayor que el previsto, la proporción a que se ha hecho referencia vendrá determinada para ese ejercicio por la relación entre el ingreso real y el total ingresos previstos, lo que generalmente producirá un ajuste en la imputación correspondiente al último ejercicio.

4.2. Inmovilizado material

La Sociedad mantiene en el inmovilizado material aquellos elementos que no son explotados bajo los estrictos términos del acuerdo de concesión, conforme a su naturaleza, siguiendo el criterio contable general que establece el registro de los mismos conforme a su naturaleza.

El inmovilizado material se valora inicialmente por su coste, ya sea éste el precio de adquisición o el coste de producción.

Después del reconocimiento inicial, el inmovilizado material se valora por su coste, menos la amortización acumulada y, en su caso, el importe acumulado de las correcciones por deterioro registradas.

En el coste de aquellos activos que necesitan más de un año para estar en condiciones de uso, se incluyen los gastos financieros devengados antes de la puesta en condiciones de funcionamiento del inmovilizado que cumplen con los requisitos para su capitalización.

Asimismo, forma parte del valor del inmovilizado material como un componente del mismo, la estimación inicial del valor actual de las obligaciones asumidas derivadas del desmantelamiento o retiro y otras asociadas al activo, tales como costes de rehabilitación, cuando estas obligaciones dan lugar al registro de provisiones.

Las reparaciones que no representan una ampliación de la vida útil y los costes de mantenimiento son cargados en la cuenta de pérdidas y ganancias en el ejercicio en que se producen. Los costes de renovación, ampliación o mejora que dan lugar a un aumento de la capacidad productiva o a un alargamiento de la vida útil de los bienes, son incorporados al activo como mayor valor del mismo, dándose de baja, en su caso, el valor contable de los elementos sustituidos.

Los costes relacionados con grandes reparaciones de los elementos del inmovilizado material, con independencia de que los elementos afectados sean sustituidos o no, se identifican como un componente del coste del activo en la fecha en que se produzca la incorporación del mismo al patrimonio de la empresa y se amortizan durante el periodo que media hasta la siguiente gran reparación.

La amortización de los elementos del inmovilizado material se realiza, desde el momento en el que están disponibles para su puesta en funcionamiento, de forma lineal durante su vida útil estimada.

Los años de vida útil estimada para los distintos elementos del inmovilizado material son los siguientes:

	Años
Instalaciones técnicas	4 -22
Maquinaria	5 – 20
Otras instalaciones	6 -12
Mobiliario	4 -13
Otro inmovilizado	5- 7

En cada cierre de ejercicio, la Sociedad revisa los valores residuales, las vidas útiles y los métodos de amortización del inmovilizado material y, si procede, se ajustan de forma prospectiva.

4.3. Deterioro del valor de los activos no financieros

Al menos al cierre del ejercicio, la Sociedad evalúa si existen indicios de que algún activo no corriente pueda estar deteriorado. Si existen indicios, se estiman sus importes recuperables.

El importe recuperable es el mayor entre el valor razonable menos los costes de venta y el valor en uso. Cuando el valor contable es mayor que el importe recuperable, se produce una pérdida por deterioro. El valor en uso es el valor actual de los flujos de efectivo futuros esperados, utilizando tipos de interés de mercado sin riesgo, ajustados por los riesgos específicos asociados al activo. Para aquellos activos que no generan flujos de efectivo, en buena medida, independientes de los derivados de otros activos o grupos de activos, el importe recuperable se determina para las unidades generadoras de efectivo a las que pertenecen dichos activos.

El valor recuperable se debe calcular para un activo individual, a menos que el activo no genere entradas de efectivo que sean, en buena medida, independientes de las correspondientes a otros activos o grupos de activos. Si este es el caso, el importe recuperable se determina para la unidad generadora de efectivo (UGE) a la que pertenece.

No obstante, la Sociedad determina el deterioro de valor individual de un activo incluido en una UGE cuando:

- a) Deja de contribuir a los flujos de efectivo de la UGE a la que pertenece y su importe recuperable se asimila a su valor razonable menos los costes de venta o, en su caso, se deba reconocer la baja del activo.
- b) El importe en libros de la UGE se hubiera incrementado en el valor de activos que generan flujos de efectivo independientes, siempre que existiesen indicios de que estos últimos pudieran estar deteriorados.

Las correcciones valorativas por deterioro y su reversión se contabilizan en la cuenta de pérdidas y ganancias. Las correcciones valorativas por deterioro se revierten cuando las circunstancias que las motivaron dejan de existir. La reversión del deterioro tiene como límite el valor contable del activo que figuraría si no se hubiera reconocido previamente el correspondiente deterioro del valor.

4.4. Instrumentos financieros

4.4.1. Activos financieros

La Sociedad reconoce un instrumento financiero cuando se convierte en una parte obligada del contrato o negocio jurídico conforme a las disposiciones del mismo.

Los instrumentos de deuda se reconocen desde la fecha que surge el derecho legal a recibir, o la obligación legal de pagar, efectivo. Los pasivos financieros, se reconocen en la fecha de contratación.

Los instrumentos financieros se clasifican en el momento de su reconocimiento inicial como un activo financiero, un pasivo financiero o un instrumento de patrimonio, de conformidad con el fondo económico del acuerdo contractual y con las definiciones de activo financiero, pasivo financiero o de instrumento de patrimonio.

La Sociedad clasifica los instrumentos financieros en las diferentes categorías atendiendo a las características y a las intenciones de la Sociedad en el momento de su reconocimiento inicial.

La empresa concesionaria reconocerá un activo financiero si se cumplen las siguientes condiciones:

La retribución consiste en un derecho incondicional a recibir efectivo u otro activo financiero, bien porque la entidad concedente garantiza el pago de importes determinados, o bien porque garantiza la recuperación del déficit, entre los importes recibidos de los usuarios del servicio público y los citados importes.

Con carácter general, no se considerará que existe un derecho incondicional de cobro cuando el riesgo de demanda sea asumido por el concesionario

a) Préstamos y partidas a cobrar

Activos financieros originados en la venta de bienes o en la prestación de servicios por operaciones de tráfico de la empresa, o los que no teniendo un origen comercial, no son instrumentos de patrimonio ni derivados y cuyos cobros son de cuantía fija o determinable y no se negocian en un mercado activo.

Se valoran inicialmente por su valor razonable que, salvo evidencia en contrario, será el precio de la transacción, que equivaldrá al valor razonable de la contraprestación entregada, más los costes de transacción que le sean directamente atribuibles. Posteriormente se valoran por su coste amortizado.

No obstante, los activos financieros que no tengan un tipo de interés establecido, el importe venza o se espere recibir en el corto plazo y el efecto de actualizar no sea significativo, se valoran por su valor nominal.

b) Baja de activos financieros

Los activos financieros se dan de baja contable cuando los derechos a recibir flujos de efectivo relacionados con los mismos han vencido o se han transferido y la Sociedad ha traspasado sustancialmente los riesgos y beneficios derivados de su titularidad.

Por el contrario, la Sociedad no da de baja los activos financieros y reconoce un pasivo financiero por un importe igual a la contraprestación recibida en las cesiones de activos financieros en las que se retenga sustancialmente los riesgos y beneficios inherentes a su propiedad, tales como el descuento de efectos, el “factoring con recurso”, las ventas de activos financieros con pactos de recompra a un precio fijo o al precio de venta más un interés y las titulizaciones de activos financieros en las que la empresa cedente retiene financiaciones subordinadas u otro tipo de garantías que absorben sustancialmente todas las pérdidas esperadas.

c) Deterioro del valor de los activos financieros

El valor en libros de los activos financieros se corrige por la Sociedad con cargo a la cuenta de pérdidas y ganancias cuando existe una evidencia objetiva de que se ha producido una pérdida por deterioro como resultado de uno o más eventos que han ocurrido después del reconocimiento inicial del activo y ese evento o eventos causantes de la pérdida tienen un impacto sobre los flujos de efectivo futuros estimados del activo o grupo de activos financieros, que puede ser estimado con fiabilidad.

Para determinar las pérdidas por deterioro de los activos financieros, la Sociedad evalúa las posibles pérdidas tanto de los activos individuales, como de los grupos de activos con características de riesgo similares.

- **Préstamos y partidas a cobrar**

Existe una evidencia objetiva de deterioro cuando, después de su reconocimiento inicial, ocurre un evento que supone un impacto negativo en sus flujos de efectivo estimados futuros.

La Sociedad considera como activos deteriorados (activos dudosos) aquellos instrumentos de deuda para los que existen evidencias objetivas de deterioro, que hacen referencia fundamentalmente a la existencia de impagados, incumplimientos, refinanciaciones y a la existencia de datos que evidencien la posibilidad de no recuperar la totalidad de los flujos futuros pactados o que se produzca un retraso en su cobro.

En el caso de los activos financieros valorados a su coste amortizado, el importe de las pérdidas por deterioro es igual a la diferencia entre su valor en libros y el valor actual de los flujos de efectivo futuros que se estima van a generar, descontados al tipo de interés efectivo existente en el momento del reconocimiento inicial del activo. Para los activos financieros a tipo de interés variable se utiliza el tipo de interés efectivo a la fecha de cierre de las cuentas anuales. Para los deudores comerciales y otras cuentas a cobrar, la Sociedad considera como activos dudosos aquellos saldos que tienen partidas vencidas para las que no existe seguridad de su cobro y los saldos de empresas que han solicitado un concurso de acreedores. La Sociedad considera para los instrumentos cotizados el valor de mercado de los mismos como sustituto del valor actual de los flujos de efectivo futuro, siempre que sea suficientemente fiable.

La reversión del deterioro se reconoce como un ingreso en la cuenta de pérdidas y ganancias y tiene como límite el valor en libros del activo financiero que estaría registrado en la fecha de reversión si no se hubiese registrado el deterioro de valor.

4.4.2. Pasivos financieros

a) Clasificación y valoración

Los pasivos financieros que posee la Sociedad se clasifican en la siguiente categoría:

- **Débitos y partidas a pagar:**

Se trata de aquellos débitos y partidas a pagar que tiene la Sociedad y que se han originado en la compra de bienes y servicios por operaciones de tráfico de la empresa, o también aquellos que, sin tener un origen comercial, no pueden ser considerados como instrumentos financieros derivados.

Se valoran inicialmente al valor razonable de la contraprestación recibida, ajustada por los costes de la transacción directamente atribuibles.

Posteriormente se valoran a coste amortizado.

No obstante, los débitos por operaciones comerciales con vencimiento no superior a un año y que no tengan un tipo de interés contractual, así como los desembolsos exigidos por terceros sobre participaciones, cuyo importe se espera pagar en el corto plazo, se valoran por su valor nominal, cuando el efecto de no actualizar los flujos de

efectivo no es significativo.

b) Cancelación o baja de pasivos financieros

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

Cuando se produce un intercambio de instrumentos de deuda, siempre que éstos tengan condiciones sustancialmente diferentes, se registra la baja del pasivo financiero original y se reconoce el nuevo pasivo financiero que surja. 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.

4.5. Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

Este epígrafe incluye el efectivo en caja, las cuentas corrientes bancarias y los depósitos y adquisiciones temporales de activos que cumplen con todos los siguientes requisitos:

- Son convertibles en efectivo.
- En el momento de su adquisición su vencimiento no era superior a tres meses.
- No están sujetos a un riesgo significativo de cambio de valor.
- Forman parte de la política de gestión normal de tesorería de la Sociedad.

A efectos del estado de flujos de efectivo se incluyen como menos efectivo y otros activos líquidos equivalentes los descubiertos ocasionales que forman parte de la gestión de efectivo de la Sociedad.

4.6. Impuesto sobre beneficios

El gasto o ingreso por 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 relativas 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. Éstos 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 imponibles 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 para todas las diferencias temporarias imponibles, 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, así como las asociadas a inversiones en empresas dependientes, asociadas y negocios conjuntos en las que la Sociedad puede controlar el momento de la reversión y es probable que no reviertan en un futuro previsible.

Por su parte, los activos por impuestos diferidos sólo 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.

La Sociedad reconoce los activos por impuesto diferido, siempre que resulte probable que existan ganancias fiscales futuras

suficientes para su compensación o cuando la legislación fiscal contemple la posibilidad de conversión futura de activos por impuesto diferido en un crédito exigible frente a la Administración Pública.

Salvo prueba en contrario, no se considera probable que la Sociedad disponga de ganancias fiscales futuras cuando se prevea que su recuperación futura se va a producir en un plazo superior a los diez años contados desde la fecha de cierre del ejercicio, al margen de cuál sea la naturaleza del activo por impuesto diferido o en el caso de tratarse de créditos derivados de deducciones y otras ventajas fiscales pendientes de aplicar fiscalmente por insuficiencia de cuota, cuando habiéndose producido la actividad u obtenido el rendimiento que origine el derecho a la deducción o bonificación, existan dudas razonables sobre el cumplimiento de los requisitos para hacerlas efectivas.

La Sociedad sólo reconoce los activos por impuestos diferido derivados de pérdidas fiscales compensables, en la medida que sea probable que se vayan a obtener ganancias fiscales futuras que permitan compensarlos en un plazo no superior al establecido por la legislación fiscal aplicable, con el límite máximo de diez años, salvo prueba de que sea probable su recuperación en un plazo superior, cuando la legislación fiscal permita compensarlos en un plazo superior o no establezca límites temporales a su compensación.

Al objeto de determinar las ganancias fiscales futuras, la Sociedad tiene en cuenta las oportunidades de planificación fiscal, siempre que tenga la intención de adoptarlas o es probable que las vaya a adoptar.

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 el balance y éstos son objeto de reconocimiento en la medida en que pase a ser probable su recuperación con beneficios fiscales futuros.

Los activos y pasivos por impuesto diferido se valoran a los tipos de gravamen esperados en el momento de su reversión, según la normativa vigente aprobada, y de acuerdo con la forma en que racionalmente se espera recuperar o pagar el activo o pasivo por impuesto diferido.

Los activos y pasivos por impuesto diferido no se descuentan y se clasifican como activos y pasivos no corrientes.

La Sociedad tributa en régimen de consolidación fiscal formando parte del grupo Aena, del que Aena S.M.E., S.A., es la sociedad dominante.

Debido a este régimen de tributación del Impuesto sobre Beneficios, la Sociedad registra los saldos del citado impuesto en cuentas con empresas del grupo y asociadas en el balance. El gasto o ingreso devengado por el impuesto, de las sociedades que se encuentran en régimen de declaración consolidado, se determina teniendo en cuenta, además de los parámetros a considerar en caso de tributación individual expuestos anteriormente, los siguientes:

- Las diferencias temporarias y permanentes producidas como consecuencia de la eliminación de resultados por operaciones entre sociedades del Grupo, derivadas del proceso de determinación de la base imponible consolidada.
- Las deducciones y bonificaciones, así como las bases imponibles negativas que correspondan a cada sociedad del Grupo fiscal que tributan en el régimen de declaración consolidada se imputará a la sociedad que realizó la actividad u obtuvo el rendimiento necesario para obtener el derecho a la deducción o bonificación fiscal.
- Las diferencias temporarias que tengan su origen en la eliminación de resultados entre las empresas del grupo, se reconocen en la sociedad que ha generado el resultado y se valoran por el tipo impositivo aplicable a la misma.
- En el caso de que existan resultados fiscales negativos procedentes de algunas de las sociedades del Grupo que hayan sido compensados por el resto de sociedades del Grupo, se origina un crédito y débito recíproco entre las sociedades a las que les correspondan y aquellas que lo compensen. En el caso de que existiera un resultado fiscal negativo que no pueda ser compensado por el resto de las sociedades del Grupo, estos créditos fiscales por pérdidas compensables son reconocidos como activos por impuesto diferido, considerando para su recuperación al Grupo fiscal como sujeto pasivo.

4.7. Ingresos y gastos

Los ingresos se reconocen cuando es probable que la Sociedad reciba los beneficios o rendimientos económicos derivados de la transacción y el importe de los ingresos y de los costes incurridos o a incurrir pueden valorarse con fiabilidad. Los ingresos se valoran al valor razonable de la contrapartida recibida o por recibir, deduciendo los descuentos, rebajas en el precio y otras partidas similares que la Sociedad pueda conceder, así como, en su caso, los intereses incorporados al nominal de los créditos. Los impuestos indirectos que gravan las operaciones y que son repercutibles a terceros no forman parte de los ingresos.

Los ingresos y gastos se imputan en función del criterio del devengo, es decir, cuando se produce la corriente real de bienes y servicios que los mismos representan, con independencia del momento en que se produzca la corriente monetaria o financiera derivada de ellos.

La mayoría de los ingresos de la Sociedad provienen de los servicios aeroportuarios prestados, los cuales corresponden principalmente al uso de la infraestructura aeroportuaria correspondiente al AIRM por líneas aéreas y pasajeros cuyo régimen y naturaleza se describen en la Nota 1.3.b.

Asimismo, la Sociedad tiene ingresos comerciales que consisten principalmente en el alquiler del espacio en la terminal aeroportuaria para tiendas, restauración y publicidad y que se reconocen linealmente, siempre y cuando otro criterio no refleje mejor la sustancia económica de los acuerdos de alquiler estipulados con las contrapartes. 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.

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.

4.8. 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. 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.

4.9. Transacciones con partes vinculadas

Las transacciones con partes vinculadas se realizan y registran por su valor razonable de acuerdo con los criterios y métodos establecidos en el apartado 6 del Marco Conceptual del Plan General de Contabilidad vigente y de las normas de valoración detalladas anteriormente.

Los precios de las operaciones realizadas con partes vinculadas se encuentran adecuadamente soportados, por lo que los Administradores de la Sociedad consideran que no existen riesgos que pudieran originar pasivos fiscales significativos.

4.10. 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.

4.10.1. 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, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A. –
Cuentas anuales correspondientes al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2020
(Importes en 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:

	2020	2019
Tipo de interés técnico:	0,15%	0,50%
Crecimiento salarial:	0.90% para 2021 y 2% siguientes	3,85% en 2020 y 2% siguientes
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	Conforme Ley 27/2011
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.

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:

	2020	2019
Tipo de interés técnico:	0,15%	0,50%
Crecimiento salarial:	0.90% para 2021 y 2% siguientes	3,85% en 2020 y 2% siguientes
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	Conforme Ley 27/2011
Tablas de invalidez:	OM 1977	OM 1977

En relación a la valoración actuarial de los compromisos de la Sociedad por premios de permanencia y de jubilación anticipada al 31 de diciembre de 2020 y 2019, el tipo de descuento utilizado se ha determinado en función de la duración financiera de los compromisos objeto de valoración (2020: 10,63 años; 2019: 10,46 años) y de la curva de Deuda Corporativa de máxima calidad crediticia (AA) de fecha 2 de enero de 2020 para el plazo de diez años.

4.10.2. Provisiones para actuaciones relacionadas con la infraestructura

El acuerdo de concesión comprende durante su vigencia actuaciones de reposición sobre la infraestructura que se realizan respecto a periodos de utilización superior al año y son exigibles para mantener la infraestructura apta a fin de prestar los servicios adecuadamente.

Estas actuaciones, en la medida en que ponen de manifiesto un desgaste de parte de la infraestructura, traen consigo la dotación de una provisión sistemática y hasta el momento en que deban realizarse dichas actuaciones. La dotación de esta provisión origina el registro de un gasto en la cuenta de pérdidas y ganancias.

La provisión para reposición recoge la dotación por uso, calculada sobre el valor presente, de las reposiciones previstas para

la concesión.

En relación al cumplimiento de la norma de adaptación sectorial, la sociedad concesionaria realiza la dotación en cada ciclo de la provisión correspondiente a las reposiciones que se devengan dentro de cada periodo. Las diferencias interanuales de valores actuales se recogen en el epígrafe “Gastos financieros por actualización de provisiones” de la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta.

5. INMOVILIZADO INTANGIBLE

	2020				
	Euros				
	Acuerdo de concesión				
	Acuerdo de concesión, activo regulado	Otros activos intangibles afectos a la infraestructura	Activación financiera, acuerdo de concesión	Aplicaciones informáticas	Total
Coste:					
Saldo inicial	44.632.586	6.175.116	807.591	1.185	51.616.478
Altas	-	218.764	452.750	-	671.514
Bajas	-	(2.823)	-	-	(2.823)
Traspaso activo financiero (Notas 1.3.e y 7.1)	(2.592.124)	-	-	-	(2.592.124)
Saldo final	42.040.462	6.391.057	1.260.341	1.185	49.693.045
Amortización:					
Saldo inicial	(1.768.812)	(473.147)	-	(29)	(2.241.988)
Dotación	(925.118)	(133.039)	-	(102)	(1.058.259)
Bajas	-	-	-	-	-
Saldo final	(2.693.930)	(606.186)	-	(131)	(3.300.247)
Deterioro:					
Saldo inicial	-	-	-	-	-
Dotación deterioro (5.c)	(39.346.532)	(5.784.871)	(1.260.341)	(1.054)	(46.392.798)
Saldo final	(39.346.532)	(5.784.871)	(1.260.341)	(1.054)	(46.392.798)
Neto:	-	-	-	-	-

Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A. –
Cuentas anuales correspondientes al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2020
(Importes en euros salvo otra indicación)

	2019				
	Euros				
	Acuerdo de concesión				
	Acuerdo de concesión, activo regulado	Otros activos intangibles afectos a la infraestructura	Activación financiera, acuerdo de concesión	Aplicaciones informáticas	Total
Coste:					
Saldo inicial	44.632.586	1.290.108	-	-	45.922.694
Altas	-	3.129.763	807.591	1.185	3.938.539
Bajas	-	-	-	-	-
Traspasos (Nota 6)	-	1.755.245	-	-	1.755.245
Saldo final	44.632.586	6.175.116	807.591	1.185	51.616.478
Amortización:					
Saldo inicial	-	-	-	-	-
Dotación	(1.768.812)	(232.844)	-	(29)	(2.001.685)
Bajas	-	-	-	-	-
Traspasos (Nota 6)	-	(240.303)	-	-	(240.303)
Saldo final	(1.768.812)	(473.147)	-	(29)	(2.241.988)
Neto:	42.863.774	5.701.969	807.591	1.156	49.374.490

a) Acuerdo de concesión, activo regulado

Tal como se indica en la Nota 1, la Sociedad valora el activo intangible derivado del acuerdo de concesión mencionado, según lo establecido en la 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 y la NRV 5ª del NPGC, por la contraprestación pagada o por pagar, sin considerar los pagos de naturaleza contingente asociados a la operación, es decir, por el valor actualizado de los cánones mínimos garantizados a pagar a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia y considerando un tipo de interés calculado en función de la duración del período de concesión y teniendo en cuenta el perfil de riesgo crediticio de la Sociedad.

Durante el periodo comprendido entre el 14 de marzo y el 30 de junio de 2020, ambos inclusive, resultó imposible la ejecución parcial del contrato de concesión como consecuencia de la situación de hecho creada por el COVID-19 y las medidas adoptadas por las administraciones públicas para combatirlo. AIRM presentó solicitud de reequilibrio del contrato al amparo del artículo 34.4 del Real Decreto-ley 8/2020, de 17 de marzo, calculando que la cantidad a compensar por este periodo, asciende a 2.592.123,72 euros. El pago de esta compensación, conforme a lo establecido en la adenda al contrato de concesión formalizada el 30 de diciembre de 2020, se ha instrumentado mediante una subvención por concesión directa publicada en el Boletín Oficial de la Región de Murcia el Decreto n.º 224/2020, de 23 de diciembre, por el que se establecen las normas especiales reguladoras de dicha subvención, como mecanismo excepcional de compensación para el restablecimiento del equilibrio económico por el impacto que la crisis del COVID-19 ha tenido sobre el contrato de gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia durante el periodo de tiempo indicado anteriormente.

Esta subvención no estaba inicialmente prevista en el contrato de concesión e implica un cambio de naturaleza de la contraprestación para cubrir el déficit de explotación. Por ello, en el ejercicio 2020 se ha procedido a reclasificar el importe de la compensación minorando el activo intangible que recoge el acuerdo de concesión y registrando un activo financiero por importe de 2.592.123,72 euros (Notas 5 y 7.1). El cobro efectivo de la compensación se ha producido con fecha 1 de febrero de 2021 (Nota 19).

Las altas del ejercicio 2020 se corresponden, principalmente, con inversiones en activos fijos sujetos a reversión, realizadas con objeto de ejecución de mejoras en la infraestructura aeroportuaria, destacando inversiones por importe de 44.300 euros necesarias para adaptar la infraestructura aeroportuaria a los requisitos de seguridad exigidos como consecuencia de la pandemia de COVID-19 (puestos sanitarios, mamparas, postes de gel hidroalcohólico, grifería, cámaras termográficas, cintas de seguridad), ampliaciones y mejoras del plan director por importe de 33.275 euros y estudios técnicos para la gestión de aguas residuales por importe de 22.068 euros.

Las altas del ejercicio 2019 se correspondieron, principalmente, a inversiones en activos fijos sujetos a reversión, realizadas

con objeto de la puesta en marcha o la ejecución de mejoras en la infraestructura aeroportuaria. Cabe destacar las actuaciones relacionadas con elementos de seguridad del aeropuerto, como tornos de seguridad y pasillos antirretorno entre otros, el acondicionamiento de una campa para aparcamiento de vehículos de alquiler y los trabajos relacionados con los Sistemas de Información al Pasajero (SIPA).

Los traspasos del ejercicio 2019 se debieron, principalmente, a la incorporación al acuerdo de concesión de elementos del inmovilizado material que procedían de la aportación de rama de actividad descrita en la Nota 1.2, con motivo del comienzo de la explotación la infraestructura aeroportuaria.

b) Acuerdo de concesión, activación financiera

En relación con los gastos financieros correspondientes a financiación ajena específica directamente atribuibles a la infraestructura, en que se incurren una vez la infraestructura está en condiciones de explotación, la Sociedad analiza anualmente el cumplimiento de los requisitos incluidos en el Marco conceptual de la Contabilidad para el reconocimiento de un activo, al objeto de proceder a su activación contable.

Tal y como se indica en el siguiente apartado, debido a las circunstancias acaecidas como consecuencia de la crisis derivada de la pandemia de COVID-19, se realizó un test de deterioro de los activos fijos de AIRM resultando el deterioro de la totalidad de este activo.

Dada la incertidumbre derivada de la crisis ocasionada por la pandemia, el análisis sobre la procedencia de la activación de los gastos financieros se ha vuelto a realizar conforme a las proyecciones de negocio actualizadas para las estimaciones de cierre de 2020, resultando que no existe evidencia razonable ni es probable que los ingresos futuros permitan recuperar el importe activado de los gastos financieros, por lo que se ha considerado que no procede su activación conforme a los requisitos establecidos en la 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, por tanto, durante el segundo semestre de 2020 ya no se activan los gastos financieros consecuencia de la financiación del acuerdo de concesión.

La carga financiera activada durante el ejercicio 2020 ha ascendido a 452.750 euros (807.591 euros en 2019) (Nota 13.5).

c) Test de deterioro de activos intangibles no amortizados (en curso)

De acuerdo con el procedimiento descrito en la Nota 4.3, se ha efectuado el test de deterioro de los activos intangibles al cierre de los ejercicios 2020 y 2019.

La Sociedad se corresponde con la actividad en el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia que se considera, una única unidad generadora de efectivo en sí misma, debido a que toda la actividad se encuentra dentro del marco de un contrato de concesión, y teniendo en cuenta que dentro del aeropuerto se desarrollan la actividad aeroportuaria y la comercial, existe una 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.

Tal y como se describe en las notas 2.6 y 11.1, en relación con los efectos de la pandemia por el COVID-19, las medidas para detener la expansión del coronavirus han supuesto 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 y que pueden considerarse como indicadores de deterioro de acuerdo a lo establecido por la normativa contable. En consecuencia, al cierre del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2020, la Sociedad efectuó el oportuno test de deterioro, resultando el registro del deterioro de la totalidad de sus activos fijos por importe de 49.003.968 euros. Al cierre del ejercicio 2020 se ha procedido a realizar de nuevo el test de deterioro resultando también el deterioro total del inmovilizado por importe de 46.538.858 euros.

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.

La Sociedad ha estimado el importe recuperable del activo intangible derivado del acuerdo concesional como el valor en uso a 31 de diciembre de 2020 sobre la base de las proyecciones financieras aprobadas por la Dirección para todo el periodo concesional.

En estos cálculos se utilizan estimaciones de flujos de efectivo basadas en las proyecciones del Plan Económico Financiero presentado en la Oferta Económica del Contrato de Concesión, actualizada conforme a las últimas estimaciones de la Dirección para todo el periodo de la concesión.

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).

- Tráfico:

Según las proyecciones de EUROCONTROL de enero de 2021, durante 2021 solo se recuperará, como máximo, el 51 % del volumen de tráfico europeo de operaciones de 2019, acelerándose a partir del verano. El tráfico solo volvería al 92 % de los niveles de 2019 en 2024, y las cifras se recuperarían por completo en 2026. Por su parte, ACI Europa, también en el mes de enero de 2021, ha rebajado su previsión de tráfico de pasajeros para 2021 en los aeropuertos europeos al -56 % del nivel de 2019 (caso base) frente al -43 % de su previsión anterior.

En este sentido, 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.

El escenario de tráfico propuesto se ha generado aplicando la traslación directa de las hipótesis de la Oferta con un desplazamiento de 8 años.

- Tasa de crecimiento acumulativo (CAGR) 2024-2025: Se aplica el crecimiento de la Oferta para 2017 (+9,1%).
- CAGR 2025-2033: Se aplican los mismos CAGR de la Oferta para 2017-2025 (+5,9%).
- CAGR 2033-2038: Se aplican los mismos CAGR de la Oferta para 2025-2030 (+5,7%).
- CAGR 2038-2043: Se aplican los mismos CAGR de la Oferta para 2030-2035 (+4%). Con estas hipótesis, se alcanzarían cerca de 3 millones de pasajeros en 2042, frente a los algo más de 4 millones de la Oferta para ese mismo año.
- 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 %).
- Proyecciones financieras
 - Los ingresos de explotación contemplados en el escenario base descrito ascienden a 473,5 millones de euros durante todo el periodo de la concesión (2018-2043). La disminución de ingresos totales, con respecto a los ingresos contemplados en la Oferta, es de unos 373 millones de euros.
 - Gastos operacionales: la variación de los gastos respecto a la Oferta es relativamente pequeña (50 millones de euros inferior), debido a alta componente de gastos fijos independientes del tráfico.
 - Nivel de tarifas: se consideran las mismas estimadas por la matriz Aena en línea con lo que se ha venido haciendo en el pasado, teniendo como base el DORA: 2020: -1,44%; 2021-2027: 0%; Desde 2027: +1 %.
- Tasas de descuento:

Tasa de descuento antes de impuestos	11 %
Tasa de descuento después de impuestos	8,24 %

La tasa de descuento aplicada a las proyecciones de flujos de efectivo es el Coste Medio Ponderado del Capital antes de impuestos (CMPCAI) 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, el riesgo país, la prima de riesgo de mercado, el coste de la deuda y el riesgo propio del activo.

- Reequilibrio económico:

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 (ver Nota 1.3 e) correspondiente al periodo comprendido entre el 14 de marzo y el 30 de junio de 2020 y aprobadas por la entidad concedente.

Por otra parte, actualmente se desconoce la duración real de la situación de hecho creada por la crisis sanitaria del COVID-19. Como se ha expuesto con anterioridad, según IATA pueden transcurrir varios años para que el tráfico se recupere a los niveles anteriores a la crisis. Esta situación puede dejar un escenario de tráfico a futuro que altere, sustancialmente, el equilibrio de los supuestos económicos básicos de la adjudicación del contrato. En este escenario, se cree que sería de aplicación un reequilibrio adicional al anterior, basado en el art. 282 del TRLCSP, que se está negociando en la actualidad con la Administración concedente. No obstante, no se ha considerado hipótesis alguna de reequilibrio dado que a la fecha no se ha sustanciado el potencial reequilibrio en actuaciones concretas adicionales y existe incertidumbre en cuanto a la forma en la que se ejecutará no pudiéndose estimar

con fiabilidad su potencial impacto en el importe recuperable del inmovilizado intangible (ver Nota 2.6 “Deterioro del valor de los activos no corrientes”).

- Conclusiones y análisis de sensibilidad

Como resultado del test practicado sobre el escenario base, se 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, que ascendía a 46.538.858 euros a 31 de diciembre de 2020. Este importe figura en la partida “Deterioro de inmovilizado” de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias adjunta. De esta cifra, 46.392.798 euros correspondían al activo intangible y, el resto, a inmovilizado material (Instalaciones técnicas, maquinaria, equipos para proceso de información y mobiliario).

La Sociedad realizó un análisis de sensibilidad del cálculo del deterioro, 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.)

- Nivel de tarifas: se consideran las mismas estimadas por la matriz Aena en línea con lo que se ha venido haciendo en el pasado, teniendo como base el DORA: 2020: -1,44%; 2021-2027: 0%; Desde 2027: +2 p.p.

Como resultado de los análisis de sensibilidades realizados, el deterioro habría ascendido también a 46.538.858 euros, incluso utilizando los valores más optimistas posibles (tasa de descuento -1 p.p; nivel de tarifas +2 p.p a partir de 2027).

Para que no surgiera deterioro, la Sociedad tendría que utilizar en el escenario base una tasa de descuento después de impuestos del 4, 1 %, o bien, utilizando la tasa de descuento del 8, 24 %, una variación de tarifa para servicios aeronáuticos de + 3, 85 % desde 2028.

A 31 de diciembre de 2019 la dirección de la Sociedad revisó los resultados de 2019 para evaluar si existían cambios significativos que pudieran llevar al deterioro de los activos intangibles e inmovilizado, concluyendo que no existían indicios de deterioro a dicha fecha, inclusive después de aplicar sensibilidades sobre las variables utilizadas. Las principales hipótesis utilizadas en el cálculo del valor en uso el ejercicio 2019 fueron las siguientes:

- **Tráfico:** a partir del escenario del Plan Operativo de 2020 se proyectan las tasas de crecimiento interanuales previstas en la Oferta.

- **Tasas de descuento:**

Tasa de descuento antes de impuestos	8,70%
Tasa de descuento después de impuestos	6,86%

d) Bienes totalmente amortizados

El coste de los elementos del inmovilizado intangibles que están totalmente amortizados y que todavía están en uso al 31 de diciembre es de 693.002 euros correspondientes a activos recibidos de la aportación no dineraria de su matriz (ejercicio 2019: 693.002 euros).

e) Seguros

La Sociedad tiene contratadas varias pólizas de seguro para cubrir los riesgos a que están sujetos los elementos del inmovilizado intangible. La cobertura de estas pólizas se considera suficiente.

6. INMOVILIZADO MATERIAL

El detalle y movimientos de este capítulo de los balances para los ejercicios finalizados al 31 de diciembre de 2020 y 2019 se muestran a continuación:

2020					
Euros					
	Instalaciones técnicas y maquinaria	Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	Otro inmovilizado	Inmovilizado en curso	Total
Coste:					
Saldo inicial	39.822	149.627	-	-	189.449
Altas	98	24.405	-	-	24.503
Bajas	-	-	-	-	-
Saldo final	39.920	174.032	-	-	213.952
Amortización:					
Saldo inicial	(6.985)	(41.165)	-	-	(48.150)
Dotación a la amortización	(3.062)	(16.680)	-	-	(19.742)
Bajas	-	-	-	-	-
Saldo final	(10.047)	(57.845)	-	-	(67.892)
Deterioro:					
Saldo inicial	-	-	-	-	-
Dotación al deterioro	(29.873)	(116.187)	-	-	(146.060)
Saldo final	(29.873)	(116.187)	-	-	(146.060)
Neto:	-	-	-	-	-
2019					
Euros					
	Instalaciones técnicas y maquinaria	Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	Otro inmovilizado	Inmovilizado en curso	Total
Coste:					
Saldo inicial	663.993	899.897	77.181	432.629	2.073.700
Altas	34.208	22.132	-	-	56.340
Bajas	-	-	-	(185.346)	(185.346)
Traspasos (Nota 5)	(658.379)	(772.402)	(77.181)	(247.283)	(1.755.245)
Saldo final	39.822	149.627	-	-	189.449
Amortización:					
Saldo inicial	(91.945)	(154.369)	(6.925)	-	(253.239)
Dotación a la amortización	(6.156)	(29.058)	-	-	(35.214)
Bajas	-	-	-	-	-
Traspasos (Nota5)	91.116	142.262	6.925	-	240.303
Saldo final	(6.985)	(41.165)	-	-	(48.150)
Neto:	32.837	108.462	-	-	141.299

Las altas del ejercicio 2020 se corresponden, fundamentalmente, con la adquisición de ordenadores portátiles como consecuencia de la situación generada por la pandemia de COVID, por importe de 24.405 euros.

Las altas del ejercicio 2019 correspondieron principalmente a equipamiento de servidores, mejoras en las instalaciones y suministros y a equipos de proceso de información en montaje.

Tal y como se indica en la nota 5.c, al cierre del ejercicio 2020 se ha procedido a realizar el test de deterioro resultando el deterioro total del inmovilizado por importe de 46.538.858 euros, de los cuales, 146.060 euros corresponden al inmovilizado material.

El coste de los elementos del inmovilizado material que están totalmente amortizados y que todavía están en uso al 31 de diciembre es como sigue:

	2020	2019
Maquinaria	4.901	4.901
Otras Instalaciones	12.529	12.529
Mobiliario	34.441	26.601
Equip.Proceso Inform	2.279	481
	54.150	44.512

La Sociedad tiene contratadas varias pólizas de seguro para cubrir los riesgos a que están sujetos los elementos del inmovilizado material. La cobertura de estas pólizas se considera suficiente.

Los compromisos por inversiones pendientes de ejecutar al 31 de diciembre de 2020 ascienden 67.728 euros aproximadamente (2019: 0 euros), entre las que se encuentran las inversiones adjudicadas pendientes de formalizar contractualmente y las inversiones firmes pendientes de ejecutar.

7. INSTRUMENTOS FINANCIEROS

7.1. Activos Financieros

7.1.1. Categorías de activos financieros

La composición de los activos financieros a 31 de diciembre de 2020 y 2019 es la siguiente:

	Activos financieros no corrientes			
	2020		2019	
	Otros activos financieros (*)		Otros activos financieros (*)	
Préstamos y partidas a cobrar	252.716		99.830	
Total	252.716		99.830	

	Activos financieros corrientes			
	2020		2019	
	Créditos a empresas	Otros activos financieros (**)	Créditos a empresas	Otros activos financieros (**)
Créditos y partidas a cobrar con empr. del grupo (Nota 14.1)	2.556.986	-	1.316.014	-
Créditos y partidas a cobrar		2.293.726		1.097.124
Derecho de crédito a corto plazo, acuerdo de concesión (Notas 1.3 y 5)	2.592.124			
Total	5.149.110	2.293.726	1.316.014	1.097.124

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

A 31 de diciembre de 2019 y 2018, el valor razonable de los activos financieros de la Sociedad no difiere significativamente de su valor contable.

7.1.2. Análisis por vencimientos

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

Activos financieros	2022	2023	2024	2025	2026 y siguientes	Total
Préstamos y partidas a cobrar	2.436	-	138.270	27.684	84.326	252.716
Total	2.436	-	138.270	27.684	84.326	252.716

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

Activos financieros	2021	2022	2023	2024	2025 y siguientes	Total
Préstamos y partidas a cobrar	5.200	-	-	27.081	67.549	99.830
Total	5.200	-	-	27.081	67.549	99.830

7.1.3. Correcciones por deterioro del valor originados por riesgo de crédito

Al cierre del ejercicio de 2020 las pérdidas por deterioro registradas ascienden a 131.364 euros (reversión de deterioro por importe de 596 euros en el ejercicio anterior).

Durante el ejercicio 2020, los activos financieros han generado ingresos financieros por importe de 1.927 euros (102 miles de euros a 31 de diciembre de 2019).

7.2. Pasivos Financieros

7.2.1. Categorías de pasivos financieros

La composición de los pasivos financieros no corrientes a 31 de diciembre de 2020 y 2019 es la siguiente:

	2020	2019
	Pasivos financieros no corrientes	Pasivos financieros no corrientes
	Otros	Otros
Débitos y partidas a pagar		
Entidades Públicas acreedoras por Acuerdo de Concesión	48.755.673	47.221.608
Fianzas	1.190.287	1.188.424
Total	49.945.960	48.410.032

La partida “Entidades Públicas acreedoras por Acuerdo de Concesión” recoge las deudas con vencimiento superior a un año con la entidad concedente (Comunidad Autónoma de la Región de Murcia), por la cesión del derecho de acceso a la infraestructura. En este sentido, existe un periodo de carencia hasta el ejercicio 2029, año en el que se realizará el primer pago de canon. Esta deuda se valoró a la constitución del acuerdo de concesión, por el valor actualizado de los cánones mínimos garantizados a pagar a dicha Comunidad, sin considerar los pagos contingentes asociados a la operación, con cargo al Activo intangible “Acuerdo de concesión regulado” (ver Nota 5). El gasto financiero total correspondiente al presente ejercicio vinculado al acuerdo de concesión ha ascendido a 1.534.064 euros (2019: 1.456.704 euros), del cual, conforme a lo indicado en la Nota 5, se han activado 452.750 euros (2019: 807.591 euros) (ver Nota 13.5).

Las fianzas se han constituido por los arrendatarios de los espacios comerciales y en este epígrafe también se registran depósitos constituidos por compañías aéreas y agentes de handling.

El detalle de los pasivos financieros corrientes al 31 de diciembre de 2020 y 2019 es como sigue:

2020			
Pasivos financieros corriente			
Deudas con empr del grupo y asociadas (Nota 14.1)	Otros	Total	
Débitos y partidas a pagar			
Acreeedores comerciales y otras cuentas a pagar	89.328	386.324	475.651
Fianzas	-	41.804	41.804
Otros pasivos financieros	298.961	463.910	762.872
Total	388.289	892.038	1.280.327

2019			
Pasivos financieros corriente			
Deudas con empr del grupo y asociadas (Nota 14.1)	Otros	Total	
Débitos y partidas a pagar			
Acreeedores comerciales y otras cuentas a pagar	183.668	819.788	1.003.456
Fianzas	-	11.697	11.697
E.P. acreedora por acuerdo de concesión	-	916.401	916.401
Otros pasivos financieros	70.231	365.563	435.794
Total	253.899	2.113.449	2.367.348

En la partida Acreeedores comerciales por “Deudas con empresas del grupo y asociadas” se recoge el saldo acreedor con la matriz, por importe de 38.068 euros derivado del Acuerdo de prestación de servicios firmado con la misma (ver Nota 14.1) (2019: 151.250 euros).

En la partida “E.P. acreedora por acuerdo de concesión” se recoge la deuda con la Entidad concedente por el canon variable correspondiente a 2020.

7.2.2. Análisis por vencimientos

Los importes de los pasivos financieros de largo plazo con un vencimiento determinado o determinable clasificados por año de vencimiento son los siguientes (en euros):

A 31 de diciembre de 2020						
Pasivos financieros	2022	2023	2024	2025	2026 y siguientes	Total
Entidades Públicas acreedoras por Acuerdo de Concesión	-	-	-	-	48.755.673	48.755.673
Fianzas	15.807	175.354	37.542	12.220	949.364	1.190.287
Total	15.807	175.354	37.542	12.220	49.705.037	49.945.960

A 31 de diciembre de 2019						
Pasivos financieros	2021	2022	2023	2024	2025 y siguientes	Total
Entidades Públicas acreedoras por Acuerdo de Concesión	-	-	-	-	47.221.608	47.221.608
Fianzas	162.057	29.963	5.677	52.426	938.301	1.188.424
Total	162.057	29.963	5.677	52.426	48.159.909	48.410.032

7.3. Otra Información

La Sociedad al cierre del ejercicio terminado el 31 de diciembre 2020 y 2019 no tiene ningún compromiso firme de compra o venta de activos o pasivos financieros.

Al cierre del ejercicio 2020 y 2019, la Sociedad concesionaria tiene presentado un aval bancario por importe de 9.917.752 euros ante la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia (Conserjería de Fomento e Infraestructuras) para responder de las obligaciones derivadas del contrato de gestión de servicios bajo la modalidad de concesión para la gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional Región de Murcia. Los administradores de la Sociedad no esperan que genere pasivos de consideración.

Durante el ejercicio 2020, los pasivos financieros han generado gastos financieros por importe de 1.139.058 euros (654.757 euros durante el ejercicio 2019).

Asimismo, el valor en libros de los pasivos financieros no difiere sustancialmente de su valor razonable.

8. EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO

El detalle de esta rúbrica a cierre del ejercicio 2020 y 2019 es el siguiente:

	31 de diciembre de 2020	31 de diciembre de 2019
Caja y bancos	5.719.810	7.903.749

El saldo de efectivo se encuentra íntegramente disponible para ser utilizado.

9. PATRIMONIO NETO

El detalle y movimiento de los fondos propios durante los ejercicios finalizados al 31 de diciembre de 2020 y 2019 se muestra en el estado de cambios en el patrimonio neto, el cual forma parte integrante de las cuentas anuales.

Tal y como se describe en la Nota 2.6, al cierre del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020, el patrimonio neto de la sociedad resulta inferior a la mitad de su capital social y es negativo como consecuencia de las pérdidas registradas en 2020, si bien, conforme a lo establecido en el artículo 13 de la Ley 3/2020, de 18 de septiembre, de medidas procesales y organizativas para hacer frente al COVID-19 en el ámbito de la Administración de Justicia, a los solos efectos de determinar la concurrencia de la causa de disolución prevista en el artículo 363.1 e) del texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital, las pérdidas de los ejercicios sociales 2020 y 2021 no deben ser tenidas en cuenta hasta el 1 de enero de 2022, fecha a partir de la cual los administradores dispondrán de un plazo de dos meses para convocar al socio único con objeto de que proceda a adoptar los acuerdos necesarios para subsanar la causa legal de disolución.

a) Capital suscrito

Al cierre del ejercicio terminado el 31 de diciembre del 2020 y 2019 el capital social de la Sociedad asciende a 8.500.000 euros, representado por 8.500 acciones de 1.000 euros de valor nominal cada una, todas ellas de la misma clase, totalmente suscritas y desembolsadas. No existen derechos de fundador.

Las acciones de la Sociedad no cotizan en Bolsa.

Aena S.M.E., S.A. tiene el 100% de las acciones de la Sociedad al cierre del ejercicio 2020 y 2019.

b) Aportaciones de Socios

Conforme a lo establecido en el Plan Económico-Financiero de las Actividades Aeroportuarias de la Sociedad Concesionaria para el año 2020, con fecha 26 de mayo de 2020, Aena SME, SA, como Accionista Única de SCAIRM, ha acordado realizar una aportación a la cuenta de los fondos propios de la Sociedad Concesionaria por importe de 4.586.296 euros, de acuerdo con lo establecido en el Plan Económico Financiero de la concesión.

Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A. –
Cuentas anuales correspondientes al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2020
(Importes en euros salvo otra indicación)

Con fecha 17 de diciembre de 2019, conforme a lo comprometido en el Plan Económico-Financiero de las Actividades Aeroportuarias de la Sociedad Concesionaria para el año 2019, el accionista único decidió realizar una aportación dineraria de 1.914.648 euros.

Al 31 de diciembre de 2020, las aportaciones de socios no son distribuibles.

c) Reservas de la Sociedad

Las Sociedades están obligadas a destinar un mínimo del 10% de los beneficios de cada ejercicio a la constitución de un fondo de reserva hasta que éste alcance, al menos, el 20% del capital social. Esta reserva no es distribuible al Accionista Único y sólo podrá ser utilizada para cubrir, en el caso de no tener otras reservas disponibles, el saldo deudor de la cuenta de pérdidas y ganancias.

10. PROVISIONES, ACTIVOS Y PASIVOS CONTINGENTES, AVALES Y GARANTÍAS

El detalle de las provisiones a largo y corto plazo del balance al cierre del ejercicio 2020 y 2019, es el siguiente:

	31 de diciembre de 2020		
	A largo plazo	A corto plazo	Total
Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal	98.796	-	98.796
Provisión por responsabilidades	-	24.768	24.768
Provisión para Impuestos	-	-	-
Otras provisiones de explotación	-	4.334	4.334
Provisiones relacionadas con la infraestructura	3.053.857	-	3.053.857
Total	3.152.653	29.102	3.181.755

	31 de diciembre de 2019		
	A largo plazo	A corto plazo	Total
Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal	98.936	-	98.936
Provisión por responsabilidades	-	29.767	29.767
Provisión para Impuestos	-	-	-
Otras provisiones de explotación	8.288	24.862	33.150
Provisiones relacionadas con la infraestructura	1.508.078	-	1.508.078
Total	1.615.302	54.629	1.669.931

El movimiento habido en el ejercicio 2020 y 2019 en las cuentas incluidas bajo este epígrafe ha sido el siguiente:

Ejercicio 2020						
	Provisión para Compromisos Laborales	Responsabilidades	Impuestos	Otras Provisiones de explotación	Provisiones relacionadas con la infraestructura	Total
Saldo Inicial	98.936	29.767	-	33.150	1.508.078	1.669.931
Dotaciones	10.579	-	-	3.143	1.572.286	1.586.008
Reversiones/Excesos	-	(4.999)	-	(19.024)	-	(24.023)
Aplicaciones	(10.719)	-	-	(12.935)	(26.507)	(50.161)
Saldo final	98.796	24.768	-	4.334	3.053.857	3.181.755
Parte corriente	-	24.768	-	4.334	-	29.102
Parte no corriente	98.796	-	-	-	3.053.857	3.152.653

Ejercicio 2019						
	Provisión para Compromisos Laborales	Responsabilidades	Impuestos	Otras Provisiones de explotación	Provisiones relacionadas con la infraestructura	Total
Saldo Inicial	82.271	12.745	529	146.971	-	242.516
Dotaciones	19.069	29.767	-	33.149	1.697.983	1.779.968
Reversiones/Excesos	-	(9.520)	(529)	-	-	(10.049)
Aplicaciones	(2.404)	(3.225)	-	(146.970)	(189.905)	(342.504)
Saldo final	98.936	29.767	-	33.150	1.508.078	1.669.931
Parte corriente	-	29.767	-	24.862	-	54.629
Parte no corriente	98.936	-	-	8.288	1.508.078	1.615.302

Las provisiones relacionadas con la infraestructura se corresponden con la provisión por reposición para la que se han dotado en este ejercicio 1.515.045 euros (2019: 1.694.907 euros) que aparecen registrados en el epígrafe “Otros gastos de gestión corriente” y de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias adjunta, junto con el efecto financiero por importe de 57.241 euros (2019: 3.076 euros).

11. GESTIÓN DE LOS RIESGOS OPERATIVOS Y FINANCIEROS

11.1. Descripción de los principales riesgos operativos

a) 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 las medidas de confinamiento tomadas en gran parte del mundo con objeto de contener la propagación de infecciones causadas por el SARS-CoV2, han afectado de forma significativa a la economía global, evidenciado por un aumento en la volatilidad del precio de los activos, tipos de cambio y disminución de los tipos de interés a largo plazo y con un impacto muy negativo en las empresas del sector turístico y del transporte aéreo 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 concreto en España, país en el que la Sociedad presta sus servicios, se decretó y prorrogó en varias ocasiones el estado de alarma desde marzo de 2020, la última mediante el Real Decreto 926/2020, de 25 de octubre, habiendo sido prorrogado por el Real Decreto 956/2020, de 3 de noviembre hasta el próximo 9 de mayo de 2021.

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**

Como consecuencia de la crisis, la Sociedad se ha visto afectada por una drástica reducción del tráfico aéreo y la práctica total paralización del negocio comercial, dado que la declaración del Estado de Alarma por el Gobierno de España con la publicación del Real Decreto 463/2020 el 14 de marzo, limitaba la libre circulación de personas 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: tiendas de conveniencia, estancos, farmacias, algún punto de restauración y máquinas vending.

El tráfico de 2020 en el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia se ha situado en un total de 218 mil pasajeros (1.091 miles de pasajeros en 2019) lo que supone una caída interanual del 80,03%.

Como consecuencia de la crisis sanitaria ocasionada por la COVID-19 y las medidas adoptadas por los poderes públicos para hacerla frente, la Sociedad 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) (Ver nota de hechos posteriores).

La Sociedad ha creado grupos de trabajo y procedimientos específicos destinados a monitorizar y gestionar en todo momento la evolución de sus operaciones, con el fin de intentar reaccionar lo antes posible y minimizar así el impacto que esta reducción del volumen de actividad supone sobre su patrimonio.

Con objeto de adaptarse a las medidas tomadas por los Gobiernos en la mayor parte de los países afectados por la pandemia y al consecuente descenso de la actividad, la Sociedad ha ido adecuando la capacidad de su aeropuerto a los distintos niveles de operativa, lo que ha implicado, entre otras medidas, el cese temporal de actividades en algunos espacios, siempre teniendo en cuenta que el aeropuerto tiene la consideración de infraestructura de interés general y, por consiguiente, deben mantener un grado de actividad que garantice no sólo el servicio a la aviación comercial en la medida que sea necesario, sino también otros tipos de aviación como la carga aérea, así como los servicios de Policía, Guardia Civil, salvamento marítimo, trasplante de órganos, etc.

- **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 desde el primer semestre de 2020. Adicionalmente, es previsible que la situación general de los mercados pueda provocar un aumento general de las tensiones de liquidez en la economía, así como una contracción del mercado de crédito. También es previsible que se produzcan problemas en el cumplimiento de plazos en determinados cobros previstos dadas las dificultades en las que se podrían encontrar algunos de nuestros clientes y deudores.

No obstante, el accionista único ha comprometido apoyo financiero en la Oferta Económica del Contrato de Concesión, por lo que se estima asegurada la disponibilidad de liquidez. Durante el ejercicio 2020, el accionista único ha realizado una aportación a la Sociedad de 4.586 miles de euros.

En estrecha relación con el ajuste de capacidad en el aeropuerto, se ha implementado un plan de ahorro de costes con el fin de proteger la situación financiera de la Sociedad. Este plan se basa en, la eliminación de gastos (consultorías, publicidad, gastos corporativos, etc.) y la paralización de nuevas contrataciones no esenciales en materia de personal.

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.

Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A. –
Cuentas anuales correspondientes al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2020
(Importes en euros salvo otra indicación)

La Tesorería de la Sociedad asciende a 31 de diciembre de 2020 a un total de 5.720 miles de euros que, unido a la puesta en marcha de planes específicos para la gestión eficiente del Opex y Capex, permitirán afrontar potenciales futuras tensiones de tesorería.

- **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 la matriz 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, el accionista único de la Sociedad concesionaria, Aena forma parte de 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.

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.

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 sus instalaciones, como en la protección personal y de salud por importe de 280 miles de euros, de los cuales se estiman serán recuperables del Ministerio de Sanidad 148 miles de euros.

b) Riesgos regulatorios

La Sociedad Concesionaria está sujeta al régimen de autorización de actividades por la entidad concedente fijado en el acuerdo de concesiones.

En particular, la Administración concedente deberá autorizar los precios aeronáuticos máximos que podrá aplicar la Sociedad Concesionaria por los servicios aeroportuarios regulados en la Ley 21/2003.

Adicionalmente, la actividad de la sociedad 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 la sociedad, y/o requerir importantes desembolsos.

c) Riesgos relativos al Brexit

El 24 de diciembre de 2020, la Unión Europea y el Reino Unido alcanzaron un principio de compromiso sobre el Acuerdo de Comercio y Cooperación UE-Reino Unido. El Consejo, por unanimidad de los 27 Estados miembros, deberá adoptar una decisión por la que se autorice la firma del Acuerdo y su aplicación provisional a partir del 1 de enero de 2021. La Comisión propone aplicar el Acuerdo con carácter provisional, por un período limitado de tiempo hasta el 28 de febrero de 2021. Esta fecha podría modificarse por mutuo consentimiento de la Unión y del Reino Unido. A continuación, se pedirá al Parlamento Europeo que dé su consentimiento al Acuerdo. Como último paso por parte de la UE, el Consejo debe adoptar la decisión sobre la celebración del Acuerdo.

Con anterioridad a este Acuerdo de Comercio y Cooperación, el Parlamento británico aprobó la ley del Acuerdo de Retirada el 23 de enero de 2020. El 24 de enero de 2020 el Presidente del Consejo Europeo y la Presidenta de la Comisión Europea

firmaron el acuerdo, que fue aprobado por el Parlamento Europeo el 29 de enero. Finalmente, el 30 de enero el Consejo adoptó, mediante procedimiento escrito, la decisión relativa a la celebración del acuerdo de retirada en nombre de la Unión Europea.

El acuerdo de retirada entró en vigor el 31 de enero de 2020 a medianoche, hora central europea, momento en el que el Reino Unido dejó de ser Estado miembro de la Unión Europea y pasó a tener la consideración de tercer país. Se inició entonces un período transitorio hasta el 31 de diciembre de 2020.

Las negociaciones de dicho acuerdo se iniciaron formalmente el 2 de marzo de 2020 y culminaron el pasado 24 de diciembre, tras alcanzarse un compromiso sobre un Acuerdo de Comercio y Cooperación, un Acuerdo sobre Seguridad de la Información y un Acuerdo relativo a cooperación sobre usos pacíficos de la energía nuclear entre la Unión Europea y Reino Unido.

Con fecha 30 de diciembre se ha emitido el Real Decreto-ley 38/2020, de 29 de diciembre, por el que se adoptan medidas de adaptación a la situación de Estado tercero del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte tras la finalización del período transitorio previsto en el Acuerdo sobre la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión Europea y de la Comunidad Europea de la Energía Atómica, de 31 de enero de 2020. El capítulo V contiene un único artículo relativo a los servicios aeroportuarios.

Con respecto a los servicios aeroportuarios, la salida del Reino Unido de la Unión Europea tiene un importante efecto en las prestaciones públicas que cobra Aena S.M.E., S.A., por cuanto la estructura tarifaria prevista en la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, prevé diferentes niveles tarifarios en función de si el país de destino del viajero se encuentra en el Espacio Económico Europeo o no.

El importe concreto de cada una de las tarifas a aplicar, por otra parte, se establece anualmente tras un proceso de consultas entre el gestor de las infraestructuras y los usuarios de las mismas (principales asociaciones de compañías representativas de los intereses del sector), con vigencia anual y entrando en vigor el 1 de marzo de cada año. Este proceso de consultas no es optativo, sino que la normativa europea de aplicación lo configura como necesario antes de modificar la estructura o niveles tarifarios aplicables.

El fin del período transitorio significaría que las tarifas aplicables a los pasajeros con destino al Reino Unido cambiarían de importe de forma automática a partir de enero, sin que dicho cambio haya sido objeto de consulta y acuerdo entre las partes interesadas.

A fin de poder graduar el efecto de este cambio, y minimizar el impacto negativo que tendría sobre la llegada de pasajeros británicos a España, sobre las compañías aéreas, y sobre los usuarios del transporte y la propia Aena S.M.E., S.A., el artículo 19 prevé la continuidad del régimen tarifario aplicable actualmente hasta que los usuarios de los aeropuertos y el gestor de las infraestructuras decidan lo contrario.

En dicho Acuerdo de Comercio y Cooperación, se mantiene el requisito de que más del 50% del capital de las compañías aérea esté en manos de accionistas comunitarios para así poder conservar las licencias de tráfico.

En relación con todo lo anterior se siguen considerando los siguientes riesgos, cuya concreción final está sujeta a los desarrollos normativos que tanto el Reino Unido como la Unión Europea puedan adoptar a partir del 1 de enero de 2021:

- En 2020, el 67,7% del tráfico total del aeropuerto tuvo su origen/destino en el Reino Unido.. 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 las compañías aéreas, ya que harían falta acuerdos que posibiliten el movimiento de aeronaves entre la Unión Europea y el Reino Unido. En lo relativo a la operativa de control de fronteras, Reino Unido ya tenía un tratamiento específico al no pertenecer al Tratado de Schengen, por lo que no se produciría un impacto adicional. Por otra parte, la legislación europea impide operar entre países de la Unión Europea a las compañías aéreas sin una mayoría de propiedad y control de titularidad comunitaria, por lo que se podría cuestionar la titularidad europea de, entre otras, Iberia, Vueling e Iberia Express para operar en España, tanto en rutas domésticas como europeas.

En la víspera de la salida de la Unión Europea (UE) por parte de Reino Unido, la aerolínea Iberia ha efectuado cambios en su consejo de administración para contar con una mayoría de consejeros no ejecutivos independientes de la UE, según ha comunicado en un hecho relevante remitido a la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV). Se trata de un plan validado por España para poder seguir operando en la UE, aunque arriesga ser cuestionado desde Bruselas.

El grupo IAG cuenta, desde 2019, con un plan de contingencia que fue aprobado por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), así como las autoridades irlandesas, para que marcas como la propia Iberia, Vueling o Air Lingus

puedan seguir operando sin incidencias dentro del territorio europeo. Aunque son las autoridades nacionales las que tienen que revisar que las aerolíneas cumplan con las reglas europeas, la Comisión Europea puede comprobar que sea así. Si finalmente los cambios anunciados por Iberia no convenciesen al Ejecutivo comunitario, éste podría forzar a la compañía a adaptarse a las normas o suspender sus operaciones intracomunitarias.

Otras aerolíneas, como Wizz Air o Ryanair, han tomado medidas sobre la base del accionariado, limitando los derechos de voto de las acciones en manos extra comunitarias.

- 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 implica una pérdida de poder adquisitivo de los pasajeros británicos, que podría afectar a las ventas de las empresas arrendatarias comerciales en los aeropuertos y, por lo tanto, a los ingresos de la Sociedad Concesionaria. 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 el aeropuerto.
- El Grupo 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

d) Riesgos de explotación

La actividad de la sociedad está directamente relacionada con los niveles de tráfico de pasajeros y de operaciones aéreas en su aeropuerto, por lo que puede verse afectada por los siguientes factores:

- La evolución económica tanto en España como en los principales países que son origen / destino del tráfico.
- Opera en un entorno competitivo, tanto respecto de otros aeropuertos como respecto de otros medios de transporte, lo que puede afectar a sus ingresos.
- Los ingresos de la actividad comercial están vinculados a las ventas de las empresas arrendatarias de los espacios comerciales, que pueden verse afectadas tanto por el volumen de pasajeros como por el mayor o menor capacidad de gasto de éstos.
- En las operaciones del aeropuerto, la sociedad depende de los servicios prestados por terceros, que pueden tener un impacto en su actividad.
- Los conflictos laborales podrán tener un impacto en las actividades de la sociedad.
- La sociedad 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.
- La sociedad está expuesta a riesgos relacionados con la operación en el aeropuerto (seguridad operacional y física).
- La sociedad está expuesta al riesgo de un accidente importante de aviación.
- Los desastres naturales y las condiciones meteorológicas podrían afectar de forma adversa al negocio.
- La rentabilidad de la sociedad podría verse afectada si no es capaz de mantener sus actuales niveles de eficiencia.
- Cambios en la legislación fiscal podrían dar lugar a impuestos adicionales u otros perjuicios para la situación fiscal de la sociedad.

La Sociedad 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.

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.

En este sentido, la Sociedad ha deteriorado la totalidad del activo concesional en base al test de deterioro realizado a 31 de diciembre de 2020, debido a los efectos del COVID 19 y a que no se ha considerado hipótesis de reequilibrio en el cálculo del

valor recuperable del inmovilizado a efectos de la realización del test de deterioro de 2020, ya que no es posible realizar una estimación fiable de dicho reequilibrio (Nota 5).

11.2. Descripción de los principales riesgos financieros

Las actividades de la Sociedad están expuestas a diversos riesgos financieros: riesgo de mercado 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.

a) Riesgo de mercado

Respecto al tipo de cambio, la sociedad no realiza habitualmente transacciones comerciales significativas en divisa distinta del euro.

Relativo al riesgo de tipo de interés en los flujos de efectivo y en el valor razonable, la sociedad no tiene actualmente deuda financiera distinta de la deuda con la entidad concedente.

b) Riesgo de crédito

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

El riesgo de crédito relativo a las cuentas comerciales es reducido, puesto que los principales clientes son las compañías aéreas, y se suele cobrar al contado o por anticipado. En cuanto a los clientes comerciales, que mantienen arrendados locales en los distintos aeropuertos, se gestiona el riesgo a través de la obtención de avales y fianzas. 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 635.500 euros (635.000 miles de euros al cierre del ejercicio anterior).

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.

c) Riesgo de liquidez

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

La política de riesgo de crédito descrita en el apartado anterior conduce a períodos medios de cobro reducidos. Adicionalmente, tal y como se refleja en el punto 1 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. Sin embargo, el accionista único ha comprometido apoyo financiero en la Oferta Económica del Contrato de Concesión. Durante el ejercicio 2020, el accionista único ha realizado una aportación a la Sociedad de 4.586 miles de euros.

El riesgo de liquidez de la Sociedad se origina por el efectivo y otros activos líquidos equivalentes, así como por la exposición al crédito de las cuentas comerciales a cobrar y las transacciones acordadas.

12. SITUACIÓN FISCAL

12.1. Saldos con las Administraciones Públicas

El detalle de los saldos relativos a activos fiscales y pasivos fiscales del balance al cierre de los ejercicios 2020 y 2019 es el siguiente:

	31 de diciembre de 2020	31 de diciembre de 2019
Activos por impuesto diferido	11.422.274	17.986
Activos por impuesto corriente	9.299	9.299
<i>Otros créditos con las Administraciones Públicas</i>		
IVA	137.896	330.100
Total	11.569.469	357.385
<i>Otras deudas con las Administraciones Públicas</i>		
IRPF	68.734	73.851
Seguridad Social	200.314	150.467

Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A. –
Cuentas anuales correspondientes al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2020
(Importes en euros salvo otra indicación)

Otras	1.012	1.011
Total	270.060	225.329

Dado que la Sociedad fue constituida el 25 de enero de 2018, tiene pendientes de inspección por las autoridades fiscales todos los ejercicios desde su constitución.

Tal como se ha mencionado en la nota 4.6, la Sociedad tributa en régimen de consolidación fiscal, formando parte del grupo Aena, del que Aena S.M.E., S.A., es la sociedad dominante por lo que, como consecuencia, entre otras, de las diferentes posibles interpretaciones de la legislación fiscal vigente, podrían surgir pasivos adicionales como resultado de una inspección. En todo caso, los Administradores de la Sociedad dominante consideran que dichos pasivos, caso de producirse, no afectarían significativamente a las cuentas anuales.

Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A. –
Cuentas anuales correspondientes al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2020
(Importes en euros salvo otra indicación)

12.2. Conciliación saldo contable y fiscal

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			(41.884.945)			(209)
Impuesto sobre Sociedades		(13.961.203)	(13.961.203)		(70)	(70)
Resultado antes de impuestos			(55.846.148)			(279)
Diferencias permanentes	-	-	-	-	-	-
Diferencias temporarias:						
- Amortización	2.704	(1.070.453)	(1.067.749)	-	-	-
- Pérdidas por deterioro créditos comerciales	200.824	(69.458)	131.365	-	-	-
- Pérdidas por deterioro inmovilizado	46.538.858	-	46.538.858			
- Planes de pensiones	31.644	(17.250)	14.394	-	-	-
- Provisiones	-	-	-	-	279	279
- Subvenciones	-	-	-	2.592.124	(2.592.124)	-
- Otros	1.335	-	1.335	-	-	-
	46.775.365	(1.157.161)	45.618.203	2.592.124	(2.591.845)	279
Compensación bases imponibles negativas						
Base imponible (resultado fiscal)			(10.227.945)			-
Cuota íntegra			(2.556.986)			
Deducciones			(284)			
Cuota líquida			(2.557.270)			
Retenciones y pagos a cuenta			-			
Cuota a pagar/ (a devolver)			(2.557.270)			

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			(3.947.997)			(793)
Impuesto sobre Sociedades		(1.316.375)	(1.316.375)		(264)	(264)
Resultado antes de impuestos			(5.264.372)			(1.057)
Diferencias permanentes			-			-
Diferencias temporarias:						
- Amortización	11.485	(7.424)	4.062	-	-	-
- Pérdidas por deterioro	-	(596)	(596)	-	-	-
- Planes de pensiones			-	-	-	-
- Provisiones	18.012	(2.404)	15.609		1.057	1.057
- Otros	3.241	-	3.241	-	-	-
	32.739	(10.423)	22.315	-	1.057	1.057
Compensación bases imponibles negativas						
Base imponible (resultado fiscal)			(5.242.057)			-
Cuota íntegra			(1.310.514)			-
Deducciones			(282)			
Cuota líquida			(1.310.796)			
Retenciones y pagos a cuenta			-			
Cuota a pagar/ (a devolver)			(1.310.796)			

Tal como se ha mencionado en anteriormente, la Sociedad tributa en régimen de consolidación fiscal, formando parte del grupo Aena, del que Aena S.M.E., S.A., es la sociedad dominante. Por ello, la cuota negativa figura en una cuenta deudora con la matriz (ver Nota 14.1).

Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A. –
Cuentas anuales correspondientes al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2020
(Importes en euros salvo otra indicación)

Las principales diferencias temporarias se deben a las pérdidas por deterioro del activo concesional (Nota 5) y de créditos comerciales (Nota 7.1.3).

El ingreso por el Impuesto sobre Sociedades al cierre del ejercicio 2020 y 2019:

	Euros	
	2020	2019
Impuesto corriente	-	(1.310.796)
Impuesto diferido	(13.961.203)	(5.579)
	(13.961.203)	(1.316.375)

12.3. Impuestos diferidos

	2020				
	Amortización	Deterioros	Provisiones	Otros	Total
Activos por impuestos diferidos					
Saldo al inicio	12.874	(149)	3.902	1.359	17.986
Cargo a Pérdidas y Ganancias	(266.937)	11.667.556	3.598	334	11.404.551
Otros				(263)	(263)
Saldo a 31 de diciembre de 2020	(254.063)	11.667.407	7.500	1.430	11.422.274

	2019				
	Amortización	Deterioros	Provisiones	Otros	Total
Activos por impuestos diferidos					
Saldo al inicio	11.859	-	-	-	11.859
Cargo a Pérdidas y Ganancias	1.015	(149)	3.902	811	5.579
Otros	-	-	-	548	548
Saldo a 31 de diciembre de 2019	12.874	(149)	3.902	1.359	17.986

En el ejercicio 2020 las dotaciones al deterioro de los activos fijos de la Sociedad Concesionaria explican el fuerte incremento en las diferencias temporarias deducibles que dan lugar al registro de activos por impuesto diferidos.

La Sociedad ha registrado el deterioro del activo concesional como temporal debido a que, en base a su planificación fiscal, dentro del consolidado fiscal con Aena, S.M.E., S.A. considera probable que existan ganancias fiscales futuras suficientes para su compensación.

13. INGRESOS Y GASTOS

13.1. Distribución del importe neto de la cifra de negocios

El desglose de los ingresos ordinarios por tipología de servicios prestados para los ejercicios 2020 y 2019 es como sigue:

	2020	2019
Servicios Aeroportuarios	1.939.673	7.846.391
Precios aeronáuticos	1.876.297	7.710.805
Aterrizajes/Servicio Tránsito Aéreo/Servicio Meteorología	762.848	2.865.305
Estacionamientos	60.086	18.545
Pasajeros	494.400	2.450.850
Seguridad	374.273	1.938.531
Handling	157.742	345.740
Carburante	26.621	91.814
Catering	327	20
Resto servicios aeroportuarios	63.376	135.586
Servicios Comerciales	2.852.538	4.153.740
Arrendamientos	139.483	133.307
Tiendas	154.565	278.344
Tiendas <i>Duty Free</i>	917.723	1.071.967
Restauración	469.337	559.045
<i>Rent a car</i>	862.937	1.540.279
Aparcamiento	91.035	403.323
Publicidad	12.859	33.474
Resto ingresos comerciales	204.599	134.001
Servicios Inmobiliarios	366.115	77.966
Arrendamientos	366.115	77.966
Total	5.158.326	12.078.097

13.2. Aprovisionamientos

El desglose de aprovisionamientos para los ejercicios 2020 y 2019 es como sigue:

	2020	2019
Consumo de materias primas y otras materias consumibles	(1.079)	(2.315)
Trabajos realizados por otras empresas	1.463.968	1.469.662
Total	1.462.889	1.467.347

Los trabajos realizados por otras empresas corresponden, principalmente, a los servicios de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS), servicios de tránsito aéreo (ATM), y servicios de información aeronáutica (AIS) prestados por ENAIRE en virtud de los acuerdos suscritos con Aena, que ascienden a 293.394 euros (Nota 14.2) (2019: 309.400 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 por importe de 187.024 euros (Nota 14.2) (2019: 183.439 euros).

Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A. –
Cuentas anuales correspondientes al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2020
(Importes en euros salvo otra indicación)

13.3. Gastos de personal

El detalle de la partida gastos de personal de la cuenta de pérdidas y ganancias para los ejercicios 2020 y 2019 es el siguiente:

	2020	2019
<i>Sueldos, salarios y asimilados</i>		
Sueldos y salarios	2.972.097	2.978.655
Indemnizaciones	52.336	53.498
<i>Cargas sociales</i>		
Seguridad social	1.055.603	1.047.490
Pensiones devengadas - Planes de pensiones de aportación definida	31.920	-
Otros gastos sociales	141.982	129.077
<i>Provisiones</i>		
Pensiones devengadas - Planes de pensiones de prestación definida	(22.995)	(9.916)
Total	4.230.943	4.198.804

13.4. Servicios exteriores

El detalle de la partida servicios exteriores de la cuenta de pérdidas y ganancias para los ejercicios 2020 y 2019 es el siguiente:

	2020	2019
Canon variable (Nota 1.3)		916.401
Otros arrendamientos	14.490	15.328
Reparaciones y conservación	972.167	1.372.255
Servicios profesionales independientes	24.031	18.167
Transportes	-	33.483
Primas de seguros	95.130	102.332
Servicios bancarios	25.257	26.112
Publicidad, propaganda y relaciones públicas	1.662	58.480
Suministros	469.605	846.759
Otros servicios	2.270.831	3.803.560
Total	3.873.173	7.192.877

Asimismo, el apartado de "Otros servicios", incluye en 2020 un importe de 1.001.815 euros correspondientes al acuerdo de servicios suscrito con la matriz Aena S.M.E., S.A. (ver Nota 14.2) (2019: 1.500.000 euros).

13.5. Gastos financieros

El desglose de los gastos financieros durante los ejercicios 2020 y 2019 es como sigue:

	2020	2019
Intereses por deuda con la Entidad Concedente (ver Nota 7.2.1)	1.534.064	1.456.704
Gastos financieros por actualización de provisión reposición (ver Nota 10)	57.241	3.076
Gastos financieros por actualización de otras provisiones	503	108
Gastos financieros diferidos (ver Nota 7.2.1 y Nota 5)	(452.750)	(807.591)
Otros gastos financieros	-	2.460
Total	1.139.058	654.757

14. OPERACIONES Y SALDOS CON PARTES VINCULADAS

A 25 de abril de 2018, se firmó un acuerdo por el cual la Sociedad 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 financiera
- Dirección asesoría jurídica y gestión patrimonial
- Dirección de Recursos Humanos
- Dirección de Gabinete de Presidencia
- Dirección comercial
- Dirección de comunicación

La prestación de servicios se desarrollará 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.

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.

14.1. Saldos con partes vinculadas

El detalle de saldos de partes vinculadas en el balance al 31 de diciembre de 2020 y 2019 es el siguiente:

2020					
	Periodificaciones corto plazo	Crédito c/p grupo fiscal	Otros activos financieros c/p	Otros pasivos financieros c/p (Nota 7.2.1)	Acreedores
<i>Empresas del grupo</i>					
Aena SME, SA	34.896	2.556.986	-	(298.961)	(38.068)
Entidad pública empresarial "ENAIRE"	-	-	-	-	(51.260)
<i>Empresas vinculadas</i>					
AEMET	-	-	-	-	(18.858)
Otras empresas vinculadas	-	-	-	-	-
Total saldos con partes vinculadas	34.896	2.556.986	-	(298.961)	(108.186)

2019					
	Periodificaciones corto plazo	Crédito c/p grupo fiscal	Otros activos financieros c/p	Otros pasivos financieros c/p (Nota 7.2.1)	Acreedores
<i>Empresas del grupo</i>					
Aena SME, SA	-	1.316.014	-	(70.231)	(151.250)
Entidad pública empresarial "ENAIRE"	-	-	-	-	(32.418)
<i>Empresas vinculadas</i>					
AEMET	-	-	-	-	(19.220)
Otras empresas vinculadas	-	-	-	-	-
Total saldos con partes vinculadas	-	1.316.014	-	(70.231)	(202.888)

14.2. Transacciones con vinculadas

El detalle de transacciones con partes vinculadas durante el ejercicio 2020 y 2019 es el siguiente:

Ejercicio 2020				
	Servicios recibidos	Aprovisionamientos: Trabajos realizados por otras empresas (Nota 13.2)	Ingresos por prestación de servicios	Adquisiciones de inmovilizado
<i>Empresas del grupo</i>				
Aena SME, SA	1.028.584	-	-	16.869
Entidad pública empresarial "ENAIRES"	-	293.394	-	-
<i>Empresas vinculadas</i>				
AEMET	-	187.024	-	-
Otras empresas vinculadas	4.707	-	-	-
Total transacciones con partes vinculadas	1.033.291	480.418	-	16.869

Ejercicio 2019				
	Servicios recibidos	Aprovisionamientos: Trabajos realizados por otras empresas (Nota 13.2)	Ingresos por prestación de servicios	Adquisiciones de inmovilizado
<i>Empresas del grupo</i>				
Aena SME, SA	1.539.529	-	-	-
Entidad pública empresarial "ENAIRES"	-	309.400	-	-
<i>Empresas vinculadas</i>				
AEMET	-	183.439	-	-
Otras empresas vinculadas	138.277	-	(1.920)	-
Total transacciones con partes vinculadas	1.677.806	492.839	(1.920)	-

Durante el ejercicio 2020 y 2019, los Administradores y los miembros de la alta dirección de la Sociedad no han realizado con ésta ni con sociedades del Grupo operaciones ajenas al tráfico ordinario o en condiciones distintas a las de mercado.

14.3. Retribuciones al Consejo de Administración y a la alta dirección

El detalle de las remuneraciones devengadas por los miembros del Consejo de Administración y de la alta dirección de la Sociedad en los ejercicios 2020 y 2019 es el siguiente:

Ejercicio 2020			
Concepto	Alta Dirección	Consejo de Administración	Total
Sueldos	82.000	34.270	116.270
Dietas	100	-	100
Planes de pensiones	300	-	300
Primas de Seguros	1.000	-	1.000
Total	83.400	34.270	117.670

Ejercicio 2019			
Concepto	Alta Dirección	Consejo de Administración	Total
Sueldos	81.000	29.908	110.908
Dietas	1.000	-	1.000
Primas de Seguros	1.000	-	1.000
Total	83.000	29.908	112.908

El Consejo de Administración de Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A. está formado por 4 miembros (2 hombres y 2 mujeres), más una Secretaria no consejera. En el ejercicio anterior estaba compuesto por 4 miembros (2 hombres y 2 mujeres).

Los Administradores y miembros de la Alta Dirección de la Sociedad no tienen concedidos anticipos o créditos, no 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 de la Sociedad.

Asimismo, durante el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020 y 2019, los Administradores de la Sociedad y las personas vinculadas a los mismos, no han realizado con ésta ni con sociedades del Grupo operaciones ajenas al tráfico ordinario o en condiciones distintas a las de mercado.

Los Administradores de la Sociedad y las personas vinculadas a los mismos, no han incurrido en ninguna situación de conflicto de interés que haya tenido que ser objeto de comunicación de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 229 del Texto Refundido de la Ley de Sociedades de Capital.

15. INFORMACIÓN SOBRE MEDIO AMBIENTE

Durante el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020 y 2019, no se ha incurrido en gastos cuyo fin sea la protección y mejora del medio ambiente. Asimismo, no se han producido gastos o riesgos que hayan sido necesario cubrir con previsiones por actuaciones medioambientales, ni contingencias relacionadas con la protección y mejora del medio ambiente.

16. INFORMACIÓN SOBRE EMPLEADOS

El número de empleados de la Sociedad, al cierre de los ejercicios 2020 y 2019, por categoría y sexo, ha sido el siguiente:

Categoría Profesional	31 de diciembre de 2020 (*)		
	Hombres	Mujeres	Total
Alta Dirección	1	0	1
Directivos y Titulados	12	5	17
Coordinadores	7	1	8
Técnicos	37	12	49
Personal de apoyo	3	1	4
Total	60	19	79

(*) En las cifras anteriores se incluyen los empleados temporales que, al cierre del ejercicio 2020, ascendieron a 3 empleados.

Categoría Profesional	31 de diciembre de 2019 (*)		
	Hombres	Mujeres	Total
Alta Dirección	1	0	1
Directivos y Titulados	12	5	17
Coordinadores	6	1	7
Técnicos	39	12	51
Personal de apoyo	3	1	4
Total	61	19	80

(*) En las cifras anteriores se incluyen los empleados temporales que, al cierre del ejercicio 2019, ascendieron a 4 empleados.

El número medio de empleados de la Sociedad, durante los ejercicios 2020 y 2019, por categoría y sexo, ha sido el siguiente:

Categoría Profesional	Año 2020 (*)		
	Hombres	Mujeres	Total
Alta Dirección	1	0	1
Directivos y Titulados	12	5	17
Coordinadores	7	1	8
Técnicos	37	12	49
Personal de apoyo	3	1	4
Total	60	19	79

(*) En las cifras anteriores se incluyen los empleados temporales, cuyo número medio en el ejercicio 2020 ascendió a 3 empleados

Categoría Profesional	Año 2019 (*)		
	Hombres	Mujeres	Total
Alta Dirección	1	0	1
Directivos y Titulados	12	5	17
Coordinadores	6	1	7
Técnicos	39	13	52
Personal de apoyo	3	2	5
Total	61	21	82

(*) En las cifras anteriores se incluyen los empleados temporales, cuyo número medio en el ejercicio 2019 ascendió a 7 empleados

A 31 de diciembre de 2020 la Sociedad cuenta con 7 empleados con discapacidad (6 empleados en 2019).

17. HONORARIOS DE AUDITORÍA

Durante el ejercicio 2020 y 2019, los honorarios relativos a los servicios de auditoría de cuentas prestados por KPMG Auditores, S.L., auditor de la Sociedad, han ascendido a 19.112 euros (2019: 17.000 euros). Ninguna empresa del mismo grupo o vinculada con el auditor ha facturado importe alguno a la Sociedad.

Los importes detallados anteriormente incluyen la totalidad de los honorarios relativos a los servicios realizados durante los ejercicios 2020 y 2019, con independencia del momento de su facturación.

18. INFORMACIÓN SOBRE EL EJERCICIO MEDIO DE PAGO A PROVEEDORES. DISPOSICIÓN ADICIONAL TERCERA. “DEBER DE INFORMACIÓN” DE LA LEY 15/2010, DE 5 DE JULIO

La información relativa al ejercicio medio de pago a proveedores es la siguiente:

	31 de diciembre de 2020	31 de diciembre de 2019
	Nº de días	
Periodo medio de pago a proveedores	28,49	22,14
Ratio de operaciones pagadas	30,00	23,80
Ratio de operaciones pendientes de pago	4,32	3,56
	Miles de euros	
Total pagos realizados	5.465	9.256
Total pagos pendientes	341	828

19. HECHOS POSTERIORES

- Con fecha 1 de febrero de 2021 se ha producido el ingreso en efectivo por importe de 2.592.123,72 euros de la subvención concedida a favor de Aena SCAIRM, S.A. conforme a lo establecido en el Decreto n.º 224/2020, de 23 de diciembre, como mecanismo excepcional de compensación para el restablecimiento del equilibrio económico por el impacto que la crisis del COVID-19 ha tenido sobre el contrato de gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia durante el periodo comprendido entre el 14 de marzo y el 30 de junio de 2020 (Notas 1.3.e, 5 y 7.1).
- El 24 de diciembre de 2020 entró en vigor el Real Decreto-ley 35/2020 de medidas urgentes de apoyo al sector turístico, la hostelería y el comercio y en materia tributaria, dando a determinadas pymes y autónomos una opción legal de modificación de los contratos de arrendamiento y que, respecto de las grandes empresas, puede ser modulado con base en los acuerdos comerciales que se alcancen.

Tras la publicación del mencionado R/DL, la Sociedad consideró adecuado realizar una propuesta general a sus arrendatarios de Acuerdo comercial con independencia de que el arrendatario, como autónomo o pyme, pudiera ampararse o no en las previsiones de la norma citada. Dicha propuesta fue realizada el pasado 18 de enero de 2021, a través de una carta enviada a cada arrendatario por la Dirección General Comercial e Inmobiliaria de Aena.

Tal como se comunica en dicha carta, la propuesta comercial que ofrece la Sociedad Concesionaria 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, la Sociedad procederá a realizar a partir de dicha fecha la facturación de la Renta mínima anual garantizada del año 2020 y los demás conceptos que correspondan de conformidad con los contratos en vigor.

- 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

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 mencionados anteriormente.

AENA Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional Región de Murcia, S.M.E., S.A. Informe de Gestión 2020

1. RESUMEN EJECUTIVO

Tras el primer año de funcionamiento del Aeropuerto Internacional Región de Murcia (en adelante AIRM), 2020 comenzó con unos resultados muy superiores a los previstos. En enero el AIRM se operó un 61,6% más que el mismo mes del año anterior. Pero a partir de finales de febrero todo cambió. Desde esa fecha ya se empezó a apreciar los efectos en el tráfico del AIRM de la situación de hecho generada por el COVID-19. Tras un pequeño repunte durante los meses de julio y agosto, a partir de septiembre el tráfico volvió a caer hasta final de año, con valores que han rondado el 90%. Al final, 2020 ha cerrado con 217.912 pasajeros, lo que supone una caída del 80,4% respecto a 2019.

2. ANÁLISIS DE LA ACTIVIDAD Y RIESGOS

2.1 Análisis de la actividad

Las previsiones para 2020 apuntaban a que se podría terminar el año con un nivel de pasajeros similar al de 2019. La incertidumbre sobre el Brexit y los problemas del 737 MAX eran dos de los factores que, a finales de 2019, aconsejaban no hacer previsiones para 2020 superiores a los resultados de 2019.

La realidad ha sido muy diferente. Ninguno de los factores analizados en 2019 ha tenido influencia en el comportamiento de 2020. El coronavirus y la pandemia por él generada han eclipsado totalmente a esos otros factores. El impacto que el COVID-19 ha tenido sobre la economía mundial en general, y sobre la movilidad de las personas en particular, es lo que ha condicionado el comportamiento del tráfico durante 2020.

El año 2020 se ha cerrado en el AIRM con 217.912 pasajeros, un 80,4% menos que el año anterior. Al no superarse el umbral del millón de pasajeros no es aplicable el pago del canon por pasajero a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, tal y como se indica en los pliegos de la concesión.

Por compañías, las cuatro principales han supuesto el 87,9% del total del tráfico en 2020. Ryanair ha operado el 49,3% del tráfico total, easyJet el 26,7%, TUI Fly el 7,4% y Binter el 4,5%.

Por países El Reino Unido ha supuesto el 67,7% del tráfico total, España el 11,8%, Bélgica el 8,0% e Irlanda el 6,6%.

En lo que se refiere al número de operaciones, 2020 se ha cerrado con 2.812, lo que supone una disminución del 65,7% respecto a 2019.

En cuanto a la posible evolución de la actividad para 2021, cabe señalar que enero ha seguido el mismo patrón que los últimos meses de 2020, es decir, una drástica caída de pasajeros en comparación con el mismo mes del año anterior. La evolución de los siguientes meses dependerá de la velocidad de vacunación en España y en los países origen y destino de los pasajeros del AIRM y, como consecuencia, de la evolución de la pandemia. También tendrá importancia la confianza que los pasajeros vayan adquiriendo de forma que se asuma que tanto volar, como que las condiciones del destino al que van a desplazarse tienen un nivel de seguridad aceptable, desde el punto de vista de la pandemia. Por todo lo anterior, a fecha de presentación de este informe, resulta muy difícil prever el comportamiento del tráfico en el AIRM durante 2021.

2.2 Análisis de riesgos

a) Descripción de los principales riesgos operativos

- Riesgos derivados de la pandemia de COVID-19

La situación de hecho creada por el COVID-19 ha supuesto un derrumbe del volumen de pasajeros global en el sector aeronáutico que no tiene precedentes históricos ni previsión de recuperación a los niveles de tráfico anteriores a la pandemia en el corto medio plazo. Con objeto de adaptarse a las medidas tomadas por los Gobiernos para contener la expansión de la pandemia así como al consecuente descenso de la actividad, la Sociedad ha adaptado su infraestructura y ha ido adecuando la capacidad de su aeropuerto en función de la evolución del nivel de tráfico aéreo. Adicionalmente, se han puesto en marcha planes específicos para una gestión eficiente del OPEX y CAPEX que permitirán afrontar futuras tensiones de tesorería.

- Riesgos regulatorios

La Sociedad Concesionaria está sujeta al régimen de autorización de actividades por la entidad concedente fijado en el acuerdo de concesiones. En particular, la Administración concedente deberá autorizar las tarifas máximas que podrá aplicar la Sociedad Concesionaria por los servicios aeroportuarios regulados en la Ley 21/2003. Adicionalmente, la

actividad de la sociedad 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 la sociedad, y/o requerir importantes desembolsos.

Por otro lado, con fecha 30 de enero de 2021 se publicó el Real Decreto 1/2021, de 12 de enero, por el que se modifica, entre otros, el Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007. Los cambios al Plan General de Contabilidad son de aplicación a los ejercicios que se inicien 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 del presente informe de gestión no disponen todavía de suficiente información para concluir sobre los resultados de este análisis.

- 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: el volumen de pasajeros podría verse afectado dado que en 2020, el 67,7% del tráfico total del aeropuerto tuvo su origen/destino en el Reino Unido; la legislación europea impide operar entre países de la Unión Europea a las compañías aéreas sin una mayoría de propiedad y control de titularidad comunitaria; 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. 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.

- Riesgos de explotación

La actividad de la sociedad está directamente relacionada con los niveles de tráfico de pasajeros y de operaciones aéreas en su aeropuerto y podría verse afectada por la evolución económica tanto en España como en los principales países que son origen / destino del tráfico; el entorno competitivo en que opera; los ingresos de la actividad comercial; servicios prestados por terceros, que pueden tener un impacto en su actividad del aeropuerto; los conflictos laborales; dependencia de las tecnologías de la información y comunicaciones así como riesgos propios de la ciberseguridad; seguridad operacional y física del aeropuerto; riesgo de un accidente: desastres naturales y las condiciones meteorológicas.

b) Descripción de los principales riesgos financieros: riesgo de mercado, crédito y liquidez

Las actividades de la Sociedad están expuestas a diversos riesgos financieros: riesgo de mercado 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.

INFORMACIÓN SOBRE EL EJERCICIO MEDIO DE PAGO A PROVEEDORES. DISPOSICIÓN ADICIONAL TERCERA. “DEBER DE INFORMACIÓN” DE LA LEY 15/2010, DE 5 DE JULIO

	31 de diciembre de 2020	31 de diciembre de 2019
	Nº de días	
Periodo medio de pago a proveedores	28,49	22,14
Ratio de operaciones pagadas	30,00	23,80
Ratio de operaciones pendientes de pago	4,32	3,56
	Miles de euros	
Total pagos realizados	5.465	9.256
Total pagos pendientes	341	828

3. OTRAS CONSIDERACIONES

Cabe señalar las siguientes consideraciones: no se han producido actividades en materia de investigación y desarrollo a lo largo del ejercicio; no se han producido tampoco adquisiciones de acciones propias en los términos establecidos en la Ley; no se han producido operaciones con instrumentos financieros derivados durante el ejercicio 2020.

Debido a la situación de hecho creada por el COVID-19, el 17 de julio de 2020 se presentó ante la administración concedente una solicitud de reequilibrio inicial y parcial vinculado al art. 34.4 del RDL 8/2020. Su alcance temporal era desde el 2 de marzo hasta 30 de junio de 2020.

La administración concedente aceptó todos los términos de la solicitud a excepción del período de aplicación. El resultado final fue la firma de una adenda al contrato de concesión el 30 de diciembre, en la que la administración concedente compensaba a Aena SCAIRM con la cantidad 2.592.123,72 euros, por el periodo comprendido entre el 14 de marzo de 2020

y el 30 de junio de 2020, ambos inclusive, en aplicación del artículo 34.4 el Real Decreto Ley 8/2020, de 17 de marzo, de medidas urgentes extraordinarias para hacer frente al impacto económico y social del COVID-19.

Durante la primera fase de la pandemia todo indicaba, como así se ha confirmado, que la situación de hecho creada por el COVID-19 se iba a prolongar más allá del 30 de junio y se desconocía cuándo podría finalizar. Todo apuntaba a que la situación generada por esta crisis podía dejar un escenario de tráfico a futuro que alterara, sustancialmente, el equilibrio de los supuestos económicos básicos de la adjudicación del contrato. Incluso puede que no se recuperen las condiciones iniciales del contrato durante todo el período concesional. Por otra parte, la Administración concedente, ante la situación generada por la pandemia, ha manifestado reiteradamente 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 segundo reequilibrio, adicional al anterior, basado en el art. 282 del TRLCSP y que modifique las condiciones económicas del contrato de concesión.

4. HECHOS POSTERIORES

Con fecha 18 de enero de 2021 se firmó el Acta Anual de Tráfico, y el 19 del mismo mes las actas de liquidación del canon de 2020 y de liquidación de la participación en los ingresos por tráfico de mercancías.

Estos documentos, descritos en el Pliego de Cláusulas Administrativas que rigen la concesión, son los pasos previos necesarios para que la Administración concedente pase al cobro el canon correspondiente en el caso de haber superado el umbral del millón de pasajeros en 2020 y de la existencia de carga.

Al no haber superado el millón de pasajeros en 2020 y al no haberse operado carga en el AIRM durante 2020, ambas liquidaciones dan 0 €.

El 1 de febrero de 2021 se recibió una transferencia a favor de Aena SCAIRM, por importe de 2.592.123,72 € en concepto de compensación por el reequilibrio solicitado a la CARM el 17 de julio de 2020, por el periodo comprendido entre el 14 de marzo de 2020 y el 30 de junio de 2020, ambos inclusive.

FORMULACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES INDIVIDUALES E INFORME DE GESTIÓN DEL EJERCICIO 2020

El Consejo de Administración de la Sociedad Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E, S.A. en fecha 16 de febrero de 2020, y en cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 253 de la Ley de Sociedades de Capital y del artículo 37 del Código de Comercio, procede a formular las Cuentas anuales individuales y el Informe de gestión individual del ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2020, los cuales vienen constituidos por los documentos anexos que preceden a este escrito y constan extendidas en cincuenta y dos páginas en papel común.

Cargo	Nombre	Firma
Presidente:	D. Diego José Peñarrubia Blasco	
Consejera:	D ^a . Susana García Herradón	
Consejero:	D. Julián Cámara Carazo	
Consejera:	D ^a Ana Alonso Farto	
Consejera:	D ^a Almudena Salvadores García	
Consejero:	D. Mariano Domingo Calvo	
Secretaria no consejera:	D ^a . Gloria Ávila Alonso	