



# Informe de gestión intermedio consolidado

correspondiente al período de 3 meses terminado el 31 de marzo de 2021

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

# 1. Resumen ejecutivo

La situación provocada por la propagación del virus SRAS-CoV-2 (en adelante COVID-19) y las decisiones adoptadas por los gobiernos para contener la epidemia, han afectado de forma muy significativa al sector aéreo que sigue sufriendo la drástica reducción de las operaciones y del tráfico de pasajeros.

En este contexto, la actividad de las compañías del Grupo Aena y la evolución de sus negocios continúan muy afectadas por las restricciones a la movilidad vigentes tanto en España como en el resto del mundo.

El impacto en el período se refleja en la significativa caída del tráfico y de los ingresos con respecto a los valores alcanzados en el primer trimestre de 2020, en el que los efectos de la pandemia se hicieron visibles en el mes de marzo.

A nivel operativo, el **volumen de pasajeros** del Grupo Aena se ha reducido en el período hasta 11,4 millones, una caída del 76,4% respecto al primer trimestre de 2020<sup>(1)</sup>.

El número de pasajeros en la red de aeropuertos en España<sup>(2)</sup> se ha situado en 8,2 millones, lo que supone una disminución interanual del 80,4% y del 84,4% respecto al mismo período de 2019.

El Aeropuerto London Luton ha registrado 0,3 millones de pasajeros, lo que representa una caída interanual del 89,4% y del 91,6% respecto al mismo período de 2019.

El tráfico de los seis aeropuertos de Aeropuertos do Nordeste do Brasil (ANB) ha alcanzado 2,9 millones de pasajeros, un 18,9% inferior al volumen del primer trimestre de 2020 y del 25,3% respecto al mismo período de 2019.

El avance de los procesos de vacunación en los principales países europeos, incluido España, y las expectativas de una cierta flexibilización de las restricciones

impuestas en dichos países, conducen a pensar que en el segundo semestre del año podría comenzar la recuperación del tráfico. No obstante, a corto plazo no se observan signos inmediatos de dicha recuperación que permitan precisar en qué momento y con qué intensidad se producirá la misma.

Los **ingresos consolidados** se han reducido hasta 353,3 millones de euros, registrando una caída interanual del 54,8% y de 428,8 millones de euros.

En la red de aeropuertos en España<sup>(2)</sup> los ingresos de la actividad aeronáutica han sido 136,5 millones de euros (-72,5% interanual) y los ingresos comerciales 173,9 millones de euros (-17,8% interanual).

Respecto a la actividad comercial, cabe indicar que todas las líneas de negocio siguen afectadas por la reducción del tráfico en los aeropuertos de la red.

Como consecuencia de la crisis sanitaria ocasionada por la COVID-19 y las medidas adoptadas por los poderes públicos para hacerla frente, Aena formuló en enero de 2021 una propuesta a los operadores comerciales de las actividades de duty-free, tiendas, restauración, máquinas vending, servicios financieros y publicidad en relación con las rentas mínimas anuales garantizadas (RMGA).

La última información disponible indica que 95 operadores comerciales han aceptado la propuesta realizada por Aena, lo que supone el 67,9% del total de contratos afectados y el 14,2% de las RMGA contractuales afectadas.

Los principales arrendatarios que han rechazado el acuerdo han optado por judicializar el proceso, solicitando a los Juzgados la adopción de medidas cautelares para que Aena se abstenga de facturar las rentas mínimas pactadas en los contratos y, al mismo tiempo, se suspenda el derecho a la

ejecución de las garantías disponibles ante un posible impago de las mismas.

Si bien hasta el momento las resoluciones judiciales han impedido la ejecución de la mayor parte de las citadas garantías, en esta fase del proceso los órganos judiciales correspondientes no están considerando el fondo de la cuestión, sino únicamente la concesión o no de medidas cautelares.

En aplicación de la NIIF 16 “Arrendamientos”, se han registrado ingresos comerciales por las RMGA correspondientes al primer trimestre de 2021 por un importe de 119,7 millones de euros, dado que existe un derecho contractual a percibir esas rentas por parte de Aena. Sobre este importe de crédito pendiente se han hecho estimaciones de riesgo de crédito (NIIF 9) y como resultado de las mismas, se han dotado en el trimestre provisiones por importe de 7,0 millones en la Cuenta de resultados.

Los **gastos operativos** (aprovisionamientos, gastos de personal y otros gastos de explotación) se han situado en 443,3 millones de euros, registrando una reducción de 81,1 millones de euros (-15,5%) respecto al año anterior.

Como consecuencia de los controles sanitarios y operativos implementados por Aena, la Compañía ha incurrido en gastos en el trimestre por importe de 19,2 millones de euros, registrados en el epígrafe “Otros resultados” de la Cuenta de resultados.

El **EBITDA** del período (beneficio antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización) ha sido negativo en 121,5 millones de euros, reflejando la evolución de la actividad. En el primer trimestre de 2020 fue positivo en 251,2 millones de euros. Este EBITDA incluye 119,7 millones de euros correspondientes a los ingresos por las RMGA del primer trimestre de 2021, según se ha indicado anteriormente.

<sup>(1)</sup> En el cálculo se incluye el número de pasajeros de los aeropuertos en Brasil del año completo 2020 a efectos comparativos. La Sociedad concesionaria asumió las operaciones a lo largo del primer trimestre de 2020.

<sup>(2)</sup> En el cálculo se incluye el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.

El **resultado antes de impuestos** refleja una pérdida de 335,3 millones de euros (frente al beneficio de 25,0 millones de euros en el primer trimestre de 2020) y el período se ha cerrado con un **resultado neto** negativo de 241,2 millones de euros (frente al beneficio neto de 23,1 millones de euros del mismo período de 2020).

Por lo que se refiere al **flujo de caja operativo**, en este período ha sido negativo por un importe de 107,0 millones de euros, reflejando una disminución interanual de 593,8 millones de euros.

En cuanto a la **posición financiera**, la ratio de deuda financiera neta contable de Aena S.M.E., S.A. (calculada como Deuda financiera corriente más Deuda financiera no corriente menos Efectivo y equivalentes al efectivo) a EBITDA, ha aumentado hasta 15,2x (8,1x al 31 de diciembre de 2020).

Aena tiene firmados con BEI, ICO, Unicaja y FMS préstamos por un importe total pendiente a 31 de marzo de 2021 de 5.565 millones de euros, que incluyen la obligación de cumplir con las siguientes ratios financieras:

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

Estos covenants se revisan cada año en junio y diciembre teniendo en cuenta los datos de EBITDA y gastos financieros de los últimos 12 meses y

la deuda financiera neta a cierre del período.

En diciembre de 2020, Aena obtuvo dispensas del cumplimiento de las ratios financieras de todas las entidades financieras afectadas. Estas dispensas tienen un plazo de hasta, al menos, el 30 de junio de 2022.

En el primer trimestre de 2021 las agencias de rating Fitch y Moody's han confirmado la calificación crediticia de la Compañía:

- Fitch, la calificación "A" a largo plazo con perspectiva negativa y "F1" de corto plazo, con fecha 24 de marzo.
- En su actualización de 25 de marzo, Moody's mantiene la calificación a largo plazo "A3" con perspectiva negativa.

En relación con el **programa de inversiones**, el importe pagado en el período ha ascendido a 182,3 millones de euros (217,3 millones de euros en el primer trimestre de 2020).

La inversión pagada correspondiente a la red de aeropuertos en España ha sido de 179,9 millones de euros, 0,7 millones de euros del Aeropuerto Luton London y 1,7 millones de euros de Aeropuertos do Nordeste do Brasil.

El importe de inversión que se estima ejecutar en 2021 en la red en España, asciende a 809,1 millones de euros, de los que al 31 de marzo de 2021 se han ejecutado 118,9 millones de euros.

Los efectos derivados de la propagación de la COVID-19 también se han visto reflejados en la evolución de la **cotización de la acción** de Aena. Durante el período, ha fluctuado entre un mínimo de 126,90 euros y un máximo de 145,90 euros, cerrando el período en 138,30 euros, lo que implica una caída del precio de la acción del 2,7% desde el 31 de diciembre de 2020. En el mismo período el IBEX35 ha acumulado una ganancia del 6,3%.

En relación al **Documento de Regulación Aeroportuaria para el período 2017-2021 (DORA I)**, con fecha 1 de marzo de 2021 entraron en vigor las tarifas aeroportuarias correspondientes al año 2021. Estas tarifas están basadas en la congelación del ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) de 2021 respecto al IMAAJ de 2020, quedando establecido en 10,27 euros por pasajero, lo que supone una variación tarifaria de un 0%.

Respecto al **Documento de Regulación Aeroportuaria para los ejercicios 2022-2026 (DORA II)**, el Consejo de Administración de Aena aprobó el 9 de marzo de 2021 la propuesta de la Compañía y su remisión a la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) de conformidad con lo previsto en el artículo 24 de la ley reguladora de la red de aeropuertos de interés general (Ley 18/2014, de 15 de octubre).

## 2. Datos de actividad

### 2.1. Tráfico de la red de aeropuertos en España

El descenso del tráfico de pasajeros ha continuado este trimestre debido a las restricciones a la movilidad tanto en España como en el resto del mundo, provocadas por la COVID-19.

Respecto al mismo período de 2019, los aeropuertos de la red de

Aena han registrado un 84,4% de pasajeros menos, un descenso de movimientos de aeronaves del 59,4% y una caída del 13,5% del volumen de mercancía.

Hay que recordar que, a mediados de marzo de 2020, la declaración del estado de alarma en España

supuso el confinamiento domiciliario de todo el país y, por tanto, la prohibición de cualquier desplazamiento no esencial. Además, la pandemia implicó restricciones a la movilidad en todo el mundo.



### 2.2. Análisis del tráfico aéreo por aeropuertos y aerolíneas

La evolución del tráfico en el primer trimestre de 2021 se detalla a continuación por aeropuertos y grupos de aeropuertos:

Aeropuertos y Grupos de aeropuertos	Pasajeros			Aeronaves			Mercancías		
	Millones	Variación <sup>(1)</sup> Interanual %	% Cuota s/Total	Miles	Variación <sup>(1)</sup> Interanual %	% Cuota s/Total	Toneladas	Variación <sup>(1)</sup> Interanual %	% Cuota s/Total
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	2,6	-76,7%	31,2%	31,3	-63,0%	15,7%	106.312	-16,1%	49,1%
Josep Tarradellas Barcelona-El Prat	1,1	-86,1%	13,6%	14,8	-75,4%	7,5%	29.717	-20,3%	13,7%
Palma de Mallorca	0,6	-74,3%	7,0%	10,2	-52,6%	5,1%	1.347	-30,5%	0,6%
Total Grupo Canarias	2,1	-76,8%	25,9%	37,8	-56,6%	19,0%	6.242	-22,5%	2,9%
Total Grupo I	1,4	-85,4%	16,4%	32,8	-62,2%	16,5%	6.628	-17,6%	3,1%
Total Grupo II <sup>(2)</sup>	0,4	-81,0%	4,4%	26,6	-22,7%	13,4%	48.218	21,2%	22,3%
Total Grupo III	0,1	-58,5%	1,5%	45,7	14,1%	22,9%	18.136	17,4%	8,4%
<b>TOTAL</b>	<b>8,2</b>	<b>-80,4%</b>	<b>100,0%</b>	<b>199,3</b>	<b>-52,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>216.599</b>	<b>-8,7%</b>	<b>100,0%</b>

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

<sup>(1)</sup> Porcentajes de variación calculados en pasajeros, aeronaves y kg.

<sup>(2)</sup> Incluye los datos del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM): 3.898 pasajeros y 202 movimientos de aeronaves.

Respecto a la **distribución geográfica**, cabe señalar que el tráfico nacional (-67,0%) se ha comportado mejor que el internacional (-87,6%). En la siguiente tabla se detalla por áreas:

Región	Pasajeros (millones) 1T 2021	% Variación Interanual
Europa <sup>(1)</sup>	2,5	-89,2%
España	4,8	-67,0%
Latinoamérica	0,4	-75,9%
Norteamérica <sup>(2)</sup>	0,1	-90,6%
África	0,3	-63,5%
Oriente medio	0,1	-83,9%
Asia y Otros	0,0	-95,0%
<b>TOTAL</b>	<b>8,2</b>	<b>-80,4%</b>

<sup>(1)</sup> Excluye España.

<sup>(2)</sup> Incluye EE.UU., Canadá y México.

Los mercados internacionales siguen severamente afectados por las limitaciones a la movilidad derivadas de las restricciones de viaje, los confinamientos y las cuarentenas que los gobiernos de los distintos países han adoptado.

Los datos del tráfico **por países** se muestran a continuación:

País	Pasajeros (millones)		Variación Interanual		Cuota	
	1T 2021	1T 2020	%	Pasajeros	1T 2021	1T 2020
España	4,8	14,7	-67,0%	-9,9	58,8%	35,0%
Alemania	0,6	3,9	-84,2%	-3,2	7,4%	9,2%
Francia	0,4	2,1	-79,3%	-1,7	5,3%	5,1%
Italia	0,2	2,2	-89,1%	-2,0	2,9%	5,2%
Marruecos	0,2	0,5	-49,5%	-0,2	2,8%	1,1%
Reino Unido	0,2	5,6	-96,9%	-5,5	2,1%	13,4%
Holanda	0,2	1,3	-87,3%	-1,2	2,0%	3,1%
Suiza	0,2	0,9	-82,3%	-0,7	1,9%	2,2%
Bélgica	0,1	1,0	-88,3%	-0,9	1,4%	2,3%
República Dominicana	0,1	0,1	-32,1%	0,0	1,1%	0,3%
<b>Total Top 10</b>	<b>7,1</b>	<b>32,3</b>	<b>-78,1%</b>	<b>-25,3</b>	<b>85,8%</b>	<b>76,9%</b>
<b>Resto de países</b>	<b>1,2</b>	<b>9,7</b>	<b>-87,9%</b>	<b>-8,5</b>	<b>14,2%</b>	<b>23,1%</b>
<b>Total Pasajeros</b>	<b>8,2</b>	<b>42,0</b>	<b>-80,4%</b>	<b>-33,8</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

En cuanto a la distribución del tráfico de pasajeros **por compañía aérea**, a continuación, se observa el descenso generalizado de la actividad en el primer trimestre.

Compañía aérea	Pasajeros (millones)		Variación Interanual		Cuota	
	1T 2021	1T 2020	%	Pasajeros	1T 2021	1T 2020
Iberia	1,2	3,8	-68,8%	-2,6	14,3%	9,0%
Vueling	1,0	6,3	-83,9%	-5,3	12,3%	15,0%
Air Europa	1,0	3,5	-71,0%	-2,5	12,3%	8,3%
Grupo Binter <sup>(1)</sup>	1,0	1,4	-30,8%	-0,4	12,1%	3,4%
Air Nostrum	0,8	1,7	-52,4%	-0,9	9,7%	4,0%
Iberia Express	0,7	2,0	-65,3%	-1,3	8,5%	4,8%
Ryanair <sup>(2)</sup>	0,6	7,1	-91,7%	-6,5	7,2%	16,9%
Lufthansa	0,2	0,6	-67,0%	-0,4	2,5%	1,5%
Easyjet <sup>(3)</sup>	0,1	2,4	-94,0%	-2,3	1,7%	5,7%
Air France	0,1	0,3	-56,3%	-0,2	1,5%	0,7%
<b>Total Top 10</b>	<b>6,8</b>	<b>29,1</b>	<b>-76,7%</b>	<b>-22,4</b>	<b>82,2%</b>	<b>69,3%</b>
Resto de compañías aéreas	1,5	12,9	-88,6%	-11,4	17,8%	30,7%
<b>Total Pasajeros</b>	<b>8,2</b>	<b>42,0</b>	<b>-80,4%</b>	<b>-33,8</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>
<b>Total Pasajeros Bajo Coste</b>	<b>2,9</b>	<b>22,9</b>	<b>-87,5%</b>	<b>-20,1</b>	<b>34,8%</b>	<b>54,6%</b>

El Grupo IAG, que engloba Iberia, Iberia Express, Vueling, British Airways, British Airways City Flyer LTD, Aer Lingus y Anisec, ha elevado su cuota al 35,4% (30,4% el mismo trimestre de 2020).

### Incentivo comercial aeronáutico COVID-19

Con el fin de contribuir a la reactivación del tráfico aéreo en España, Aena ofrece un esquema de incentivos que estimula la programación de operaciones por parte de las aerolíneas, con independencia del número de pasajeros.

En la temporada de invierno, entre noviembre de 2020 y marzo de 2021, Aena ha aplicado un descuento sobre la tarifa de aterrizaje a todos los movimientos operados, y no solo los adicionales a un determinado umbral, siempre y cuando la compañía aérea alcanzara por lo menos un 20% de recuperación con respecto al mismo mes de la temporada de invierno anterior.

Con fecha 23 de febrero de 2021, el Consejo de Administración aprobó un nuevo incentivo extraordinario de recuperación de operaciones para la temporada de verano de 2021.

Esta medida, de aplicación entre el 1 de abril y el 31 de octubre, incentiva el porcentaje de recuperación que supere unos determinados umbrales. Para los tres primeros meses, el umbral de recuperación establecido es del 30% y para los últimos cuatro meses del 45%. Todas las operaciones realizadas a partir de esos porcentajes serán incentivadas en la tasa de aterrizaje en el mismo porcentaje de su recuperación. El incentivo supone que las compañías recibirán un descuento en la tarifa media mensual de aterrizaje para todas aquellas operaciones que superen los niveles fijados, independientemente del número de pasajeros que transporten.

## 2.3. Presencia internacional

La participación de Aena fuera de España se extiende a 21 aeropuertos: 12 en México, 2 en Colombia, 1 en Reino Unido y 6 en Brasil. A través de GAP en los aeropuertos de Montego Bay y de Kingston en Jamaica.

La evolución del tráfico en dichos aeropuertos ha sido la siguiente:

Millones de pasajeros	1T 2021	1T 2020	% Variación Interanual <sup>(1)</sup>	% Participación	
				Directa	Indirecta
Aeropuerto London Luton (Reino Unido)	0,3	2,9	-89,4%	51,0%	
Aeropuertos do Nordeste do Brasil S.A. <sup>(2)</sup>	2,9	3,5	-18,9%	100,0%	
Grupo Aeroportuario del Pacífico <sup>(3)</sup> (México)	7,4	11,7	-36,8%		5,8%
Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón (Cali, Colombia)	1,0	1,3	-22,2%	50,0%	
Aeropuerto Internacional Rafael Núñez (Cartagena de Indias, Colombia)	0,8	1,3	-38,8%	37,9%	
<b>TOTAL</b>	<b>12,4</b>	<b>20,7</b>	<b>-40,4%</b>		

<sup>(1)</sup> Porcentajes de variación calculados en pasajeros.

<sup>(2)</sup> A efectos comparativos se incluye el número de pasajeros total de los aeropuertos en Brasil en el 1T 2020. La Sociedad concesionaria asumió las operaciones a lo largo de dicho trimestre.

<sup>(3)</sup> Incluye el tráfico de los aeropuertos Montego Bay y Kingston (Jamaica).

### Aeropuerto London Luton

El Aeropuerto London Luton ha registrado 309.377 pasajeros en el primer trimestre de 2021, lo que representa una caída interanual del 89,4% y un 8,4% del tráfico del mismo periodo de 2019.

En términos de movimientos de aeronaves y de volumen de carga, se han registrado 6.050 operaciones (-77% interanual) y 6.616 toneladas de mercancías (-32% interanual).

Desde el 8 de marzo, el Gobierno de Reino Unido está aplicando un plan de desescalada por etapas que supondría la eliminación de las restricciones al contacto social a partir de julio. Hasta el 31 de marzo, se han administrado más de 35 millones de vacunas lo cual implica que cerca del 50% de la población adulta está vacunada (totalmente o al menos con una dosis).

Respecto a la solicitud de ampliación de la capacidad del aeropuerto a 19 millones de pasajeros, que fue presentada a finales de 2020 al Municipio de Luton, cabe señalar que se ha completado la fase de consulta pública, estando pendiente de publicación de los resultados de la misma. Asimismo, se ha llevado a cabo un proceso de consulta pública para presentar una propuesta de modificación del espacio aéreo. Esta petición se ha realizado de manera conjunta con NATS Swanwick (National

Air Traffic Controllers) y está dirigida a mejorar la seguridad y reducir las demoras en la llegada de las aeronaves. El objetivo es presentarla a la Civil Authority Aviation (CAA) durante el verano de 2021.

### Aeropertos do Nordeste do Brasil (ANB)

Los seis aeropuertos de ANB han registrado 2,9 millones de pasajeros en el primer trimestre de 2021, lo que representa una caída interanual del 18,9% y un 74,7% del tráfico del mismo periodo de 2019.

En términos de movimientos de aeronaves y de volumen de carga, se han registrado 30.007 operaciones (-8,5% interanual) y 15.296 toneladas de mercancías (+20,7 interanual).

Millones de pasajeros	1T 2021	1T 2020 <sup>(1)</sup>
Recife	1,8	2,2
Maceió	0,5	0,6
João Pessoa	0,3	0,3
Aracajú	0,2	0,3
Juazeiro do Norte	0,1	0,1
Campina Grande	0,0	0,0
<b>TOTAL</b>	<b>2,9</b>	<b>3,5</b>

<sup>(1)</sup> Datos del trimestre completo, no ajustados a la fecha de inicio de las operaciones en cada aeropuerto.

La pandemia COVID-19 experimentó un recrudescimiento en Brasil en el mes de febrero.

El Estado de Calamidad Pública decretado por el Gobierno Federal el 20 de marzo de 2020 estuvo en vigor hasta el 31 de diciembre de 2020 y en la actualidad el Congreso está tramitando una prórroga por 6 meses. No obstante, la Emergencia en Salud Pública de Importancia Nacional declarada en febrero 2020 por el Ministerio de Salud que sustenta las acciones de prevención y control de riesgos a la salud pública, permanece en vigor de forma indefinida.

### Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP)

El Grupo Aeroportuario del Pacífico ha registrado 7,4 millones de pasajeros en el primer trimestre de 2021, lo que representa una caída interanual del 36,8% y un 62,3% del tráfico del mismo periodo de 2019. Estas cifras reflejan el descenso del 21,9% registrado en el tráfico nacional y del 53,6% en el internacional.

Las aerolíneas siguen incrementando paulatinamente sus operaciones domésticas en México. Sin embargo, el tráfico internacional se ve afectado por los nuevos requerimientos de entrada exigidos por el gobierno de Estados Unidos y por las medidas impuestas por el gobierno de Canadá, suspendiendo vuelos procedentes de México y el Caribe.

Con respecto al **Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón** (en Cali, Colombia) gestionado por la Sociedad Aerocali, ha registrado en el primer trimestre de 2021 una disminución del volumen de pasajeros del 22,2% interanual. La reducción del tráfico nacional ha sido del 15,7% y del 48,2% la del tráfico internacional.

En comparación con el mismo período de 2019, el volumen de pasajeros supone una recuperación del 74,7% del tráfico, que se ha ido notando de forma progresiva, superando el 85% en el mes de marzo.

El **Aeropuerto Internacional Rafael Núñez** (en Cartagena de Indias, Colombia) gestionado por la Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A., ha cerrado el primer trimestre de 2021 con un descenso interanual del volumen de pasajeros del 38,8%. El tráfico nacional ha caído un 30,8% y el internacional un 72,2%.

En comparación con el mismo período de 2019, el volumen de pasajeros del trimestre representa una recuperación del 54,2%.

En ambos aeropuertos colombianos, la recuperación del tráfico internacional está siendo lenta debido a las restricciones impuestas en los países norteamericanos y europeos.

Respecto a las prórrogas de las concesiones de los aeropuertos de Cali y Cartagena, con fecha de finalización el 1 de abril y el 25 de marzo de 2021 respectivamente, se han extendido con el objeto de compensar a las sociedades concesionarias por las afecciones sufridas por la pandemia COVID-19, cumpliendo con el marco compensatorio establecido por la autoridad colombiana. Dichas prórrogas se extenderán aproximadamente hasta julio de 2022, fecha en la que se espera que se alcance el valor acordado de la compensación.

Las negociaciones para el desarrollo de las dos iniciativas privadas (APP) continúan. El objetivo es suscribir los contratos de concesión de los dos aeropuertos una vez que finalicen las prórrogas de las concesiones actuales y las posibles compensaciones por la pandemia.

## 2.4. Actividad comercial

Como consecuencia de la crisis sanitaria ocasionada por la COVID-19 y las medidas adoptadas por los poderes públicos para hacerla frente, Aena inició en 2020 negociaciones con los arrendatarios de la actividad comercial con el objetivo de ajustar los contratos de forma equilibrada a la situación de las partes, ambas muy afectadas por la pandemia.

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

Tras la entrada en vigor el 24 de diciembre de 2020 del Real Decreto-ley 35/2020 de medidas urgentes de apoyo al sector turístico, la hostelería y el comercio y en materia tributaria, el proceso de negociación culminó en la propuesta realizada el 18 de enero de 2021 a los operadores comerciales de las actividades de duty free, tiendas, restauración, máquinas vending, servicios financieros y publicidad, en relación con la renta mínima anual garantizada (RMGA).

La propuesta comunicada recoge una reducción del 100% en la RMGA del período comprendido entre el 15 de marzo y el 20 de junio de 2020 y un descuento del 50% desde el 21 de junio de 2020 hasta el 8 de septiembre de 2021. Salvo en publicidad que se aplica una RMGA por pasajero. Adicionalmente, en el caso de superficies cerradas por decisión operativa de Aena, la propuesta recoge un descuento de hasta el 100%. A partir del 9 de septiembre de 2021 (incluido) y hasta la finalización del contrato, se reanudan las condiciones previstas en la redacción original del mismo.

La última información disponible indica que 95 operadores comerciales han aceptado la propuesta realizada por Aena, lo que supone el 67,9% del total de contratos afectados y el 14,2% de las RMGA contractuales afectadas.

Los principales arrendatarios que han rechazado el acuerdo han optado por judicializar el proceso, solicitando a los Juzgados la adopción de medidas cautelares para que Aena se abstenga de facturar las rentas mínimas pactadas en los contratos y, al mismo tiempo, se suspenda el derecho a la ejecución de las garantías disponibles ante un posible impago de las mismas.

Si bien hasta el momento las resoluciones judiciales han impedido la ejecución de la mayor parte de las citadas garantías, en esta fase del proceso los órganos judiciales correspondientes no están considerando el fondo de la cuestión, sino únicamente la concesión o no de medidas cautelares.

## 3. Áreas de negocio

### 3.1 Segmento Aeropuertos

#### 3.1.1 Aeronáutico

##### Documento de Regulación Aeroportuaria 2017-2021 (DORA I)

##### Tarifas aeroportuarias 2021

Con fecha 1 de marzo de 2021 han entrado en vigor las tarifas aeroportuarias de 2021, basadas en la congelación del ingreso máximo anual por pasajero ajustado (IMAAJ) de 2021 respecto al IMAAJ de 2020, quedando establecido el ingreso máximo anual por pasajero (IMAP) en 10,27 euros por pasajero, lo que supone una variación tarifaria de un 0%.

##### Documento de Regulación Aeroportuaria 2022-2026 (DORA II)

El Consejo de Administración de Aena aprobó el 9 de marzo de 2021 la propuesta de un nuevo Documento de Regulación Aeroportuaria para los ejercicios 2022-2026 (DORA II) y su remisión a la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) de conformidad con lo previsto en el artículo 24 de la ley reguladora de la red de aeropuertos de interés general (Ley 18/2014, de 15 de octubre).

Esta propuesta de DORA II prevé un volumen de inversiones de 2.250 millones de euros para dar respuesta a los estándares de capacidad de las infraestructuras y seguridad, calidad de servicio y otros requisitos de mantenimiento.

Para la determinación de la inversión y las tarifas aplicables, se estima para todo el quinquenio, que se alcancen los 1.218 millones de pasajeros.

El escenario de tráfico utilizado para llegar a este volumen de pasajeros está

basado en los elaborados por entidades internacionales como ACI, IATA o EUROCONTROL, siendo el siguiente:

	2022	2023	2024	2025	2026
Nº pasajeros (millones)	184,6	229,5	255,0	269,8	279,1

El coste medio ponderado de capital antes de impuestos (WACC) que se propone es de 7,68%.

Para la fijación de las tarifas aeroportuarias, y de conformidad con la metodología establecida en el Anexo VIII, así como en la disposición transitoria sexta de la Ley 18/2014, se prevé la siguiente evolución del IMAP:

	2022	2023	2024	2025	2026
€/PAX	9,94	9,99	10,05	10,10	10,43
IMAP					

El IMAP para el ejercicio 2021 es de 9,89 euros por pasajero que ha dado lugar a un ingreso máximo anual por pasajero ajustado (IMAAJ) de 10,27 euros por pasajero, tal y como recoge la Resolución de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia de supervisión de las tarifas aeroportuarias aplicables por Aena en el ejercicio 2021.

La propuesta de DORA II ha sido previamente sometida a consulta con las asociaciones representativas de usuarios y está sujeta al proceso de revisión y aprobación establecido en la mencionada Ley, por lo que no podrá ser considerada en ningún caso como un documento final hasta su aprobación, que debe realizarse antes del 30 de septiembre de 2021.

Por otra parte, Aena ha presentado ante la DGAC la solicitud de modificación del vigente DORA (2017-2021) en virtud de lo dispuesto en el artículo 27 de la Ley

18/2014 como consecuencia de los efectos y el impacto económico ocasionados a la Sociedad por la COVID-19 en los ejercicios 2020 y 2021. Para la resolución de esta solicitud, la citada Ley establece un periodo máximo de seis meses.

#### Actividad aeronáutica

##### Principales magnitudes

El drástico descenso de las operaciones y del tráfico de pasajeros debido a las restricciones a la movilidad impuestas en España y en el resto del mundo como consecuencia de la propagación de la COVID-19, se refleja en la disminución de los ingresos ordinarios de la actividad aeronáutica.

Los incentivos comerciales han supuesto un menor ingreso de 5,9 millones de euros. Este importe incluye el devengo de los descuentos destinados a estimular la programación de operaciones por parte de las aerolíneas (-6,6 millones de euros) y la regularización de provisiones de años anteriores (0,8 millones de euros). En el mismo período de 2020, el efecto de los incentivos supuso un ingreso de 4,1 millones de euros (incluyendo la regularización de 1,8 millones de euros de provisiones de años anteriores).

La bonificación por pasajero en conexión ha supuesto un importe de 4,0 millones de euros, frente a 15,0 millones de euros en el primer trimestre de 2020.

La siguiente tabla resumen las cifras más significativas de la actividad aeronáutica y sus variaciones interanuales:

Miles de euros	1T 2021	1T 2020	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	125.729	485.144	-359.415	-74,1%
Prestaciones Patrimoniales	118.296	469.202	-350.906	-74,8%
Pasajeros	36.902	211.220	-174.318	-82,5%
Aterrizajes	34.131	129.647	-95.516	-73,7%
Seguridad	11.069	66.784	-55.715	-83,4%
Pasarelas Telescópicas	9.634	19.861	-10.227	-51,5%
Handling	5.374	18.744	-13.370	-71,3%
Carburante	1.674	5.829	-4.155	-71,3%
Estacionamientos	18.836	14.870	3.966	26,7%
Catering	676	2.247	-1.571	-69,9%
Resto de Servicios Aeroportuarios <sup>(1)</sup>	7.433	15.942	-8.509	-53,4%
Otros ingresos de explotación	10.769	11.192	-423	-3,8%
Total Ingresos	136.498	496.336	-359.838	-72,5%
Total gastos (incluye amortización)	-520.985	-549.406	28.421	-5,2%
EBITDA (Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones)	-232.885	98.428	-331.313	-336,6%

<sup>(1)</sup> Incluye: Mostradores de facturación, Utilización de pasarelas de 400 Hz, Servicio Contraincendios, Consignas y Otros Ingresos.

## Servicios aeronáuticos

En cuanto al desarrollo de los servicios aeronáuticos en los aeropuertos de la red, cabe reseñar que Aena continúa adaptándose a las necesidades operativas actuales. Asimismo, la compañía sigue trabajando para ofrecer a los pasajeros un servicio de calidad y un entorno seguro que cumpla con todas las recomendaciones sanitarias.

En relación al compromiso de Aena para hacer de sus aeropuertos espacios seguros por sus **medidas y procedimientos sanitarios**, cabe señalar que:

- Los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y Palma de Mallorca han recibido la Acreditación de Salud Aeroportuaria (AHA por sus siglas en inglés). Este programa evalúa el cumplimiento de las medidas sanitarias recomendadas por ACI, la EASA, el ECDC, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y las guías de la Organización Mundial de la Salud (OMS). Las mismas medidas y procedimientos sanitarios se están aplicando a todos los aeropuertos de la red y se trabaja en la acreditación de los otros 43 aeropuertos de la red en España.

- ACI ha otorgado a los aeropuertos de Alicante-Elche, FGL Granada-Jaén, Menorca, Seve Ballesteros-Santander, Pamplona y al Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia el premio a las "Mejores Medidas de Higiene" en Europa por las medidas sanitarias implantadas por Aena en toda la red de aeropuertos contra la COVID-19.
- En el Plan Estratégico de Limpieza (PEL) también se consideran las necesidades sanitarias requeridas en la situación actual.

El nuevo expediente adjudicado en el primer trimestre de 2021 para los aeropuertos de Valencia, Ibiza, Menorca, Girona Costa Brava y Reus, contempla las necesidades variables de limpieza y desinfección de las instalaciones que pueden requerir los espacios aeroportuarios en distintos escenarios de tráfico, cumpliendo con los estándares establecidos en el DORA I. El importe máximo de adjudicación ha sido de 9,1 millones de euro anuales para los cinco aeropuertos.

Como consecuencia de los controles sanitarios y operativos implementados por Aena, la Compañía ha incurrido en gastos en el trimestre por importe de 19,2 millones de euros.

En los **servicios a las compañías aéreas**, Aena apuesta por potenciar diferentes **proyectos de innovación**

que contribuyan a la mejora de los procesos, dando respuesta a las nuevas necesidades y a los nuevos requisitos derivados de la pandemia. En este sentido, destacan:

- La promoción del uso de tecnología de reconocimiento facial. Su utilización, además de aumentar la capacidad y mejorar los tiempos de paso por el filtro de seguridad y de embarque, es especialmente relevante en la actualidad, dado que disminuye el contacto físico del pasajero con el entorno.
- Actualmente se están realizando pruebas en el Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona – El Prat.
- Con el mismo fin de disminuir el contacto físico, se pretende potenciar el uso de aplicaciones y medios de gestión "contactless" o el uso de la auto-facturación de equipajes que, además agiliza la operativa.
- La iniciativa puesta en marcha en el período para el seguimiento de los flujos de pasajeros y del aforo en el recinto aeroportuario. Este proyecto redundará en la prevención de aglomeraciones y en una mejor y más eficiente asignación de recursos.

En el área de las **operaciones aeroportuarias** cabe señalar que Aena participa en un consorcio para la realización del proyecto de I+D+i, denominado ASPRID (Airport System Protection from Intruding Drones). El objetivo de este proyecto, que está integrado en el Programa de la Unión Europea Horizonte 2020, es establecer las bases para el desarrollo de procedimientos y tecnologías que aborden las incursiones de drones y su impacto en las operaciones aeroportuarias.

En el ámbito de la **seguridad física** y en relación al proceso de automatización, modernización y mejora de los filtros de seguridad, se continúan realizando pruebas con nuevos sistemas automáticos de gestión y detección de explosivos para equipaje de cabina mediante la utilización de centros de control remotos. Estos equipos permiten mantener dentro del equipaje de mano los líquidos, aerosoles y geles, así como los aparatos electrónicos, otorgando una mayor comodidad, calidad y percepción del pasajero. Las pruebas se están llevando a cabo en los aeropuertos de Madrid y de Sevilla.

En el marco del compromiso de Aena con la **sostenibilidad**, cabe destacar las siguientes actuaciones:

- Aena continúa progresando en la renovación de la flota de vehículos de los aeropuertos. En este trimestre se ha adjudicado la compra de 16 vehículos eléctricos con objeto de renovar las unidades más antiguas por vehículos cero emisiones.
- El Servicio de Pista y Plataforma (SPP) del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat ha comenzado a usar vehículos eléctricos. De esta forma, Aena inicia el proceso de renovación de la flota dedicada, entre otras labores, al guiado de aeronaves y a la revisión de la seguridad de las pistas.

Con estos vehículos, y en un escenario de actividad aeroportuaria normal, se estima un ahorro anual de emisiones de unas 15,2 toneladas de CO<sub>2</sub>.

- Se sigue avanzando en la integración de los aeropuertos de la red en los programas A-CDM (Airport-Collaborative Decision Making) y Torre Avanzada de Eurocontrol.

El programa A-CDM mejora la eficiencia operativa de todos los operadores aeroportuarios. A través de un mejor intercambio de información en tiempo real entre todas las partes, facilita el uso compartido de datos actualizados de carácter operativo. Esto redundará en una optimización de los tiempos de rodaje y, por tanto, en un menor consumo de combustible y en la disminución de las emisiones generadas.

El programa de Torre Avanzada consiste en un intercambio de información entre los sistemas del centro de operaciones del aeropuerto y la torre de control, gestionada por ENAIRE y Eurocontrol. Este sistema mejora la eficiencia de las operaciones aeroportuarias redundando en un menor consumo de combustible y reduciendo las emisiones de CO<sub>2</sub>.

Se estima que el Aeropuerto Málaga-Costa del Sol será certificado a lo largo del segundo trimestre de 2021 y el Aeropuerto de Bilbao opera ya como Torre Avanzada.

### 3.1.2 Actividad comercial

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

Miles de euros	1T 2021	1T 2020	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	171.810	209.547	-37.737	-18,0%
Otros ingresos de explotación	2.075	1.926	149	7,7%
Total Ingresos	173.885	211.473	-37.588	-17,8%
Total gastos (incluye amortización)	-90.724	-100.428	9.704	-9,7%
EBITDA (Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones)	107.489	135.918	-28.429	-20,9%

Para analizar la evolución de los ingresos comerciales del período hay que tener en cuenta los siguientes aspectos relevantes:

- Aena aplica la NIIF 16 (“Arrendamientos”) y reconoce la totalidad de los ingresos asociados con las rentas mínimas anuales garantizadas (RMGA) que en el primer trimestre de 2021 ascienden

a 119,7 millones de euros, dado que existe un derecho contractual a percibir esas rentas.

- Las RMGA se vienen contabilizando en función de los importes reflejados en los contratos para cada año (703,6 millones de euros en 2021) distribuidas mensualmente en función del tráfico de pasajeros.

- No obstante, para aquellos contratos en los que se han firmado acuerdos de extensión, renovación, modificación, etc., se ha adoptado el criterio de registrar las RMGA y los posibles ajustes por acuerdos de reducción de las mismas, de forma lineal a lo largo de la vida del contrato y dentro de cada año por importes iguales en

- cada mes, desde el momento de la firma de esos acuerdos.
- Entre los contratos en los que se ha producido esta circunstancia está el contrato de la actividad de Duty Free, debido a la firma de un acuerdo para su extensión que entró en vigor en octubre de 2020. El impacto de esta linealización supone que en el primer trimestre de 2021 se han registrado 54,4 millones de euros de RMGA que no se hubieran registrado siguiendo el criterio de distribución anterior.
  - Adicionalmente, en el primer trimestre de 2020, Aena no registró las RMGA desde el 15 al 31 de marzo por importe de 25,6 millones de euros, en la medida en que se estaba analizando el tratamiento contable de las mismas.
- En el futuro y en aplicación de la NIIF16, se podrían producir ajustes derivados de potenciales acuerdos comerciales o de aplicación de sentencias judiciales, que conllevarían el registro de las RMGA (y los posibles ajustes por reducción de las mismas) de forma lineal a lo largo de la vida del contrato.
- En el primer trimestre de 2021 se han imputado menores ingresos por linealización del impacto de las siguientes modificaciones acordadas:
- Por exención de rentas fijas durante el período del primer estado de alarma a los operadores de la actividad de alquiler de vehículos: 1,9 millones de euros.
  - Por novación de contratos con los operadores de alquiler de vehículos con cambio del cálculo de la renta fija mensual a un sistema de renta variable, vinculado al número de pasajeros, para el período comprendido entre el 21 de junio de 2020 y el 31 de diciembre de 2021 (ambos incluidos): 3,9 millones de euros.
  - Por exenciones de rentas fijas mensuales durante el período del primer estado de alarma correspondientes a arrendamientos dentro del terminal: 0,7 millones de euros.

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

Miles de euros	Ingresos		Variación		Renta Mínima Garantizada	
	1T 2021	1T 2020	Miles de €	%	1T 2021	1T 2020
Tiendas libres de impuestos	95.583	52.517	43.066	82,0%		
Tiendas	12.321	16.999	-4.678	-27,5%		
Restauración	20.946	36.977	-16.031	-43,4%		
Alquiler de vehículos	9.489	27.947	-18.458	-66,0%		
Aparcamientos	6.764	27.078	-20.314	-75,0%		
Servicios VIP	2.095	14.235	-12.140	-85,3%		
Publicidad	1.878	4.206	-2.328	-55,3%		
Arrendamientos	6.427	7.690	-1.263	-16,4%		
Resto ingresos comerciales <sup>(1)</sup>	16.307	21.898	-5.591	-25,5%		
<b>Ingresos ordinarios comerciales</b>	<b>171.810</b>	<b>209.547</b>	<b>-37.737</b>	<b>-18,0%</b>	<b>119.705</b>	<b>27.476</b>

<sup>(1)</sup> Incluye actividades comerciales diversas que se realizan en los aeropuertos, como son los servicios bancarios, las máquinas de plastificado de equipajes, otras máquinas expendedoras y los servicios regulados (farmacias, estancos, loterías).

Otros aspectos relacionados con la actividad de las distintas líneas de actividad comercial en el período, son los siguientes:

### Tiendas Libres de Impuestos

Las restricciones impuestas durante el trimestre por las Comunidades Autónomas han llevado a interrumpir la actividad en algunos locales.

Así, la única tienda que permanecía abierta en el Aeropuerto J.T. Barcelona – El Prat tras la finalización del primer estado de alarma (ubicada en el Sky) cerró durante parte del mes de enero y en febrero.

El cierre de toda la actividad no esencial en Andalucía a principios de febrero, afectó a las tiendas libres de impuestos de los aeropuertos de dicha Comunidad Autónoma, cuya reapertura se ha producido de forma gradual.

### Tiendas

Para mantener la oferta comercial, se ha publicado la licitación de 24 expedientes.

Los locales se destinarán a distintas actividades en los aeropuertos de Madrid, Barcelona, Alicante, Tenerife Sur, Fuerteventura, y Palma. La mayoría de los contratos tendrán una duración hasta final de año.

### Restauración

Los procesos de licitación de locales e instalación de máquinas vending para mantener la oferta en los aeropuertos a corto plazo han continuado:

- Seis locales de restauración y 52 máquinas *vending* de alimentos y bebidas en el Aeropuerto de Sevilla.
- Dos locales de restauración y 20 máquinas *vending* de alimentos y bebidas en el Aeropuerto de Jerez.
- Máquinas *vending* de alimentos y bebidas en el Aeropuerto de Menorca (24) y en el Aeropuerto de Valladolid (7).

### Alquiler de vehículos

Se han convocado siete concursos para cubrir una licencia de alquiler de vehículos sin conductor en los aeropuertos de Alicante, J.T. Barcelona El Prat, Bilbao, A. S. Madrid Barajas, Málaga, Palma de Mallorca y Valencia.

En todos los procesos se han recibido ofertas, salvo para el aeropuerto de Bilbao, que ha quedado desierto.

### Aparcamientos

Los espacios de aparcamiento se van adaptando a la evolución de los pasajeros y a su ocupación. Actualmente, se encuentran operativos los aparcamientos de 26 de los 32 aeropuertos que cuentan con esta actividad.

La gestión se encuentra bajo un acuerdo de suspensión parcial

temporal suscrito por los dos gestores de aparcamientos (EMPAK y SABA), sin fecha prevista para la completa reanudación del servicio. Este acuerdo, recoge la prórroga de los contratos de gestión que vencían en noviembre de 2020.

### Servicios VIP

El año se inició con 10 salas abiertas de las 28 con las que cuenta la red de aeropuertos en España. Actualmente permanecen abiertas: Plaza Mayor y Premium en A.S. Madrid-Barajas, Pau Cassals en J.T. Barcelona-El Prat, Valldemossa en Palma de Mallorca, Nivaria en Tenerife Norte (esta sala sustituye a la antigua desde el 2 de marzo), la sala de Málaga Costa del Sol y la del aeropuerto de Bilbao.

La caída del tráfico de pasajeros se ha acompañado de una bajada interanual de la penetración del 51%.

El 2 de marzo se ha abierto en el aeropuerto A.S. Madrid-Barajas el servicio Fast Track, permitiendo la compra de accesos a través de los canales web y App de Aena.

### Publicidad

De los cuatro operadores de la actividad, JFT COMUNICACIÓN y PROMEDIOS han aceptado la propuesta comercial de Anea (explicada en el apartado 2.4 Actividad

comercial). Incluye además una prórroga de los contratos por dos años.

La formalización de estos acuerdos se encuentra en tramitación.

### Resto ingresos comerciales

Este epígrafe incluye actividades comerciales diversas que se realizan en los aeropuertos, como son los servicios bancarios, las máquinas de plastificado de equipajes, otras máquinas expendedoras y los servicios regulados (farmacias, estancos, loterías...). Asimismo, en este periodo se ha incorporado la comercialización en los aeropuertos de los Equipos de Protección Individual (EPIs), cuya venta se facilita en máquinas *vending* y tiendas de conveniencia.

En el primer trimestre ha tenido lugar la apertura de las ofertas de la licitación de las oficinas de devolución de IVA en los aeropuertos de Madrid (2 expedientes) y Barcelona (1 expediente). Está pendiente de adjudicación debido a la reclamación del proceso realizada por parte de uno de los licitadores.

## 3.2 Segmento de servicios inmobiliarios

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

En relación a los planes de desarrollo de suelo para actividades aeroportuarias complementarias en los aeropuertos de Madrid y Barcelona, está previsto tramitar los primeros concursos a lo largo del primer semestre. Por ello, se estima que el proceso de selección de socios mediante concurso se podría presentar en el primer semestre de 2021 y el inicio de la licitación tendría lugar no más tarde del tercer trimestre de este año.

Respecto a los trabajos en otros aeropuertos en los que hay disponibilidad de suelos y activos con alto potencial para el desarrollo de actividades aeroportuarias complementarias, en concreto en los aeropuertos de Palma de Mallorca, Málaga, Valencia y Sevilla, está previsto finalizar los trabajos para Málaga-Costa del Sol antes de finalizar este año y los trabajos de los otros tres aeropuertos a lo largo de 2022.

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

Miles de euros	1T 2021	1T 2020	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	17.737	17.736	1	0,0%
Servicios Inmobiliarios <sup>(1)</sup>	17.737	17.736	1	0,0%
Otros ingresos de explotación	336	262	74	28,2%
Total Ingresos	18.073	17.998	75	0,4%
Total gastos (incluye amortización)	-17.356	-17.457	101	-0,6%
EBITDA (Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones)	4.741	4.489	252	5,6%

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

Respecto a los ingresos del segmento inmobiliario, cabe destacar que a pesar de la crisis económica provocada por la COVID-19, los niveles de actividad e ingresos se mantienen razonablemente altos, registrando grados de ocupación ligeramente inferiores a los registrados en el escenario previo a la pandemia.

Estos niveles se han visto favorecidos por descuentos y por las exenciones de rentas fijas mensuales del primer periodo del estado de alarma, medidas dirigidas a la continuidad de la actividad y a la generación de nuevos contratos.

Las exenciones ascendieron a 4,9 millones de euros y según lo establecido por la NIIF 16 "Arrendamientos" para modificaciones contractuales, se han reducido los ingresos al 31 de marzo de 2021 en 1,0 millones de euros.

En relación a las actuaciones relevantes del período, cabe señalar que en la **actividad de hangares** se han licitado dos, en los aeropuertos de Palma de Mallorca y de Sabadell, y ha finalizado la construcción de dos nuevos en los aeropuertos de Valencia y de Sabadell.

En los **espacios dedicados a la carga aérea**, son destacables las adjudicaciones de la edificación de una nueva terminal en el aeropuerto de Zaragoza (será explotada por la empresa Swissport) y la construcción de dos nuevas terminales en el Centro de Carga Aérea del Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas, que permitirán incrementar la capacidad de manejo de carga del aeropuerto en un 7,5 %.

## 3.2 Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM)

La información operativa y financiera del período se incluye dentro de la actividad aeronáutica, comercial y de servicios inmobiliarios del presente Informe de gestión.

En el primer trimestre de 2021, ha registrado un volumen de 3.898 pasajeros y 202 movimientos de aeronaves, cifras que representan una disminución interanual del 96,9% y del 82,2% respectivamente.

En cumplimiento de la normativa contable NIC 36, el Grupo efectuó al cierre de 2020 valoraciones de sus activos para determinar el deterioro producido como consecuencia de las circunstancias generadas por la COVID-19 y su impacto en la actividad. En relación al Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, se identificó un deterioro por importe de 45,3 millones de euros que figura reflejado en el Estado de situación financiera. No se han contemplado las posibles medidas de reequilibrio de la concesión hasta que se determinen y acuerden las mismas.

## 3.3 Segmento internacional

El segmento internacional incluye los datos económicos procedentes de la consolidación de las filiales (Aeropuerto London Luton y Aeroportos do Nordeste do Brasil), así como los derivados de servicios de asesoramiento a aeropuertos internacionales.

En cumplimiento de la normativa contable NIC 36, el Grupo efectuó al cierre de 2020 valoraciones de sus activos internacionales para determinar el deterioro producido como consecuencia de las circunstancias generadas por la COVID-19 y su impacto en la actividad. Las conclusiones de este análisis fueron las siguientes:

- No se produjo deterioro para el Aeropuerto London Luton, teniendo en cuenta el contrato de concesión que contempla cláusulas de reequilibrio económico que se reflejaron en el análisis de la valoración.
- En cuanto a la corrección valorativa del activo en Brasil (Aeroportos do Nordeste do Brasil) se identificó un deterioro por importe de 64,6 millones de euros que figura reflejado en el Estado de situación financiera.

Por otra parte, cabe indicar que al 31 de marzo de 2021 se han registrado diferencias de conversión negativas por importe de 15,4 millones de euros, asociadas al efecto de la valoración de Aeroportos do Nordeste do Brasil por la evolución desfavorable del real brasileño.

La valoración de la concesión del Aeropuerto London Luton ha generado diferencias de conversión positivas por importe de 28,9 millones de euros debido al impacto favorable de la revalorización de la libra esterlina.

Los principales datos económicos del segmento internacional son los siguientes:

Miles de euros	1T 2021	1T 2020	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	25.396	56.988	-31.592	-55,4%
Otros ingresos de explotación	47	47	0	0,0%
<b>Total Ingresos</b>	<b>25.443</b>	<b>57.035</b>	<b>-31.592</b>	<b>-55,4%</b>
Total gastos (incluye amortización)	-45.704	-65.934	-20.230	-30,7%
<b>EBITDA (Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones)</b>	<b>-834</b>	<b>12.398</b>	<b>-13.232</b>	<b>-106,7%</b>

### Aeropuerto London Luton

La consolidación del Aeropuerto London Luton en este período ha supuesto una contribución de 10,5 millones de euros en ingresos y una pérdida de 4,9 millones de euros en EBITDA.

Miles de euros <sup>(1)</sup>	1T 2021	1T 2020	Variación	% Variación
Ingresos aeronáuticos	4.762	21.698	-16.936	-78,1%
Ingresos comerciales	5.719	26.434	-20.715	-78,4%
<b>Total Ingresos</b>	<b>10.481</b>	<b>48.132</b>	<b>-37.651</b>	<b>-78,2%</b>
Personal	-6.156	-11.000	-4.844	-44,0%
Otros gastos de explotación	-9.255	-25.634	-16.379	-63,9%
Amortizaciones y deterioros	-16.954	-17.847	-893	-5,0%
<b>Total gastos</b>	<b>-32.365</b>	<b>-54.481</b>	<b>-22.116</b>	<b>-40,6%</b>
<b>EBITDA (Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones)</b>	<b>-4.930</b>	<b>11.498</b>	<b>-16.428</b>	<b>-142,9%</b>
Resultado de explotación	-21.884	-6.349	-15.535	244,7%
Resultado financiero	-6.013	-6.217	204	-3,3%
Resultado antes de impuestos	-27.897	-12.565	15.332	122,0%

<sup>(1)</sup> Tipo de cambio Euro/Libra: 0,87393 en 1T 2021 y 0,86225 en 1T 2020.

En moneda local, los ingresos de Luton han caído un 77,9%, hasta 9,2 millones de GBP (frente a 41,5 millones de GBP en el primer trimestre de 2020).

- Los ingresos aeronáuticos en GBP han disminuido un 77,8%, hasta 4,2 millones de GBP frente a 18,7 millones de GBP en el primer trimestre de 2020.
- Los ingresos comerciales han disminuido un 78,1%, hasta 5,0 millones de GBP, frente a 22,8 millones de GBP en el primer trimestre de 2020. Las actividades comerciales registraron caídas en todas sus líneas, siendo especialmente elevada la disminución en retail (8,7 millones de GBP) y en parking (5,7 millones de GBP) asociadas al significativo descenso de la actividad en el aeropuerto.

El EBITDA (beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones) se ha situado en -4,3 millones de GBP (-143,5% interanual).

Las medidas adoptadas por el aeropuerto de Luton para reducir los efectos de la COVID-19 se han centrado en:

- Seguir realizando ajustes en los gastos operacionales. Así se han ahorrado 4,8 millones de GBP de gastos respecto a 2020, lo cual representa un 26%.

- Mantener la suspensión temporal de empleos, aprovechando las ayudas gubernamentales establecidos por las autoridades británicas (Job Retention Scheme). El Gobierno de Reino Unido ha prorrogado este programa hasta finales de septiembre de 2021.
- Solicitar la subvención ofrecida por el Gobierno de Reino Unido dentro del programa Airport and Ground Operators Support Scheme. El aeropuerto de Luton han recibido 5,1 millones de GBP por este concepto el 1 de abril.

### Aeropertos do Nordeste do Brasil (ANB)

La consolidación de ANB ha supuesto una contribución de 12,9 millones de euros en ingresos y de 4,0 millones de euros a nivel de EBITDA.

Miles de euros <sup>(1)</sup>	1T 2021	1T 2020 <sup>(2)</sup>	Variación	% Variación
Ingresos aeronáuticos	6.871	4.084	2.787	68,2%
Ingresos comerciales	4.069	1.024	3.045	297,5%
Otros ingresos	1.989	677	1.312	193,9%
<b>Total Ingresos</b>	<b>12.929</b>	<b>5.784</b>	<b>7.145</b>	<b>123,5%</b>
Personal	-1.959	-1.675	284	-17,0%
Otros gastos de explotación	-7.009	-4.847	2.162	-44,6%
Amortizaciones y deterioros	-2.410	-3.362	-952	28,3%
<b>Total gastos</b>	<b>-11.378</b>	<b>-9.884</b>	<b>1.494</b>	<b>-15,1%</b>
<b>EBITDA (Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones)</b>	<b>3.961</b>	<b>-738</b>	<b>4.699</b>	<b>-636,9%</b>
Resultado de explotación	1.551	-4.099	5.650	-137,8%
Resultado financiero	-292	-1.133	-841	-74,2%
Resultado antes de impuestos	1.259	-5.232	6.491	-124,1%

<sup>(1)</sup> Tipo de cambio Euro/Real brasileño: 6,599 en 1T 2021 y 4,9167 en 1T 2020.

<sup>(2)</sup> Las operaciones en los seis aeropuertos de ANB se iniciaron durante el primer trimestre 2020.

En moneda local, los ingresos de ANB han aumentado un 200%, hasta 85,3 millones de BRL en el periodo.

- Los ingresos aeronáuticos han aumentado hasta 45,3 millones de BRL, frente a 20,1 millones de BRL en el primer trimestre de 2020.
- Los ingresos comerciales han crecido hasta 26,9 millones de BRL, frente 5,0 millones de BRL en el primer trimestre de 2020.

El EBITDA del período ha sido de 144,5 millones de BRL (-3,6 millones de BRL en el primer trimestre de 2020).

Las medidas adoptadas por ANB para reducir los impactos de la COVID-19 están centradas en:

- Revisión de los contratos de servicios exteriores cuya actividad está en gran medida externalizada (mantenimiento, seguridad y vigilancia, servicio de extinción de incendios, limpieza y handling, entre otros).
- Concesión de descuentos en las rentas mínimas a clientes comerciales a partir de marzo 2021, basados en el nivel de actividad, y supeditados a estar al corriente de pagos.
- Aplicación de medidas de restricción del crédito (pago a vista) para determinados clientes aeronáuticos con retrasos en los pagos.

Respecto a la posición financiera de ANB, cabe señalar que la capitalización exigida por el contrato de concesión, así como los efectos de las medidas anteriormente indicadas y el préstamo de 70 millones de BRL a 18 meses obtenido en diciembre 2020, han permitido atender los compromisos manteniendo un elevado nivel de liquidez de 196,9 millones de BRL al 31 de marzo de 2021 (191,8 millones de BRL al 31 de diciembre de 2020).

Asimismo, es relevante indicar que ANB formalizó en diciembre de 2020 ante ANAC solicitud de revisión extraordinaria para restaurar el equilibrio económico-financiero del contrato de concesión, referido a los efectos que la pandemia ocasionó en dicho ejercicio. A la fecha de formulación de este informe, la solicitud se encuentra en revisión por el regulador.

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

Miles de euros	Resultado por puesta en equivalencia				Unidades monetarias por euro	Tipo de cambio medio		
	1T 2021	1T 2020	Variación	% Variación		1T 2021	1T 2020	% Variación
AMP (México)	2.506,0	4.268,3	-1.762,3	-41,3%	MXN	24,53	22,09	11,0%
SACSA (Colombia)	455,0	1.207,6	-752,6	-62,3%	COP	4.290,19	3.912,25	9,7%
AEROCALI (Colombia)	614,2	30,7	583,5	1901,4%	COP	4.290,19	3.912,25	9,7%
TOTAL DETERIORO Y PARTICIPACIÓN EN EL RESULTADO DE ASOCIADAS	3.575,2	5.506,6	-1.931,4	-35,1%				

En cumplimiento de la normativa contable NIC 36, el Grupo efectuó al cierre de 2020 valoraciones de las unidades generadoras de efectivo (UGEs) constituidas por Inversiones en empresas asociadas y con control conjunto, para determinar el deterioro producido como consecuencia de las circunstancias generadas por la COVID-19 y su impacto en la actividad. Como conclusión del análisis no se identificó deterioro.

## 4. Cuenta de resultados

Miles de euros	1T 2021	1T 2020	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	340.471	769.034	-428.563	-55,7%
Otros ingresos de explotación	12.796	13.026	-230	-1,8%
<b>Total ingresos</b>	<b>353.267</b>	<b>782.060</b>	<b>-428.793</b>	<b>-54,8%</b>
Aprovisionamientos	-40.709	-42.279	-1.570	-3,7%
Gastos de personal	-113.098	-123.449	-10.351	-8,4%
Otros gastos de explotación	-289.510	-358.684	-69.174	-19,3%
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	-10.467	-4.512	5.955	132,0%
Amortización del inmovilizado	-199.383	-201.616	-2.233	-1,1%
Deterioro y bajas de inmovilizado	-2.279	-76	2.203	2898,7%
Otros resultados	-18.749	-1.827	16.922	926,2%
<b>Total gastos</b>	<b>-674.195</b>	<b>-732.443</b>	<b>-58.248</b>	<b>-8,0%</b>
<b>EBITDA (Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones)</b>	<b>-121.545</b>	<b>251.233</b>	<b>-372.778</b>	<b>-148,4%</b>
<b>Resultado de explotación</b>	<b>-320.928</b>	<b>49.617</b>	<b>-370.545</b>	<b>-746,8%</b>
Ingresos financieros	309	1.265	-956	-75,6%
Gastos financieros	-23.052	-26.008	-2.956	-11,4%
Otros ingresos/(gastos) financieros - netos	4.781	-5.345	-10.126	-189,4%
<b>Resultado financiero neto</b>	<b>-17.962</b>	<b>-30.088</b>	<b>-12.126</b>	<b>-40,3%</b>
Participación en el resultado de asociadas	3.575	5.507	-1.932	-35,1%
<b>Resultado antes de impuestos</b>	<b>-335.315</b>	<b>25.036</b>	<b>-360.351</b>	<b>-1439,3%</b>
Impuesto sobre las ganancias	82.333	-10.336	-92.669	-896,6%
<b>Resultado del período consolidado</b>	<b>-252.982</b>	<b>14.700</b>	<b>-267.682</b>	<b>-1821,0%</b>
Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes	-11.822	-8.364	3.458	41,3%
<b>Resultado del período atribuible a los accionistas de la dominante</b>	<b>-241.160</b>	<b>23.064</b>	<b>-264.224</b>	<b>-1145,6%</b>

Los **ingresos totales** del período reflejan una disminución interanual de 428,8 millones de euros (-54,8%) como consecuencia de la evolución de los distintos segmentos del negocio del Grupo, según se detalla en el apartado 3 (Áreas de negocio).

Los **gastos operativos** (aprovisionamientos, gastos de personal y otros gastos de explotación) se han situado en 443,3 millones de euros, registrando una reducción de 81,1 millones de euros (-15,5%) respecto al año anterior.

Esta disminución refleja el efecto de las medidas implementadas por el Grupo desde finales de marzo de 2020 para mitigar los efectos de la pandemia. Las medidas continúan adaptadas a los niveles de actividad y a la reapertura de las instalaciones operativas.

- **Gastos de personal** muestran una disminución de 10,4 millones de euros (-8,4%).

En Aena, esta partida se ha reducido en 5,5 millones de euros (-5,1%) debido principalmente al efecto de la reducción de contratos temporales y al menor gasto en concepto de productividad.

En el aeropuerto de Luton han disminuido en 4,8 millones de euros, por efecto de las medidas de suspensión temporal de empleos y reducción de plantilla adoptadas desde finales de marzo de 2020 para reducir los efectos de la COVID-19.

- **Otros gastos de explotación** han disminuido 69,2 millones de euros (-19,3%).

En los aeropuertos de la red en España la disminución interanual asciende a 55,2 millones de euros (-16,8% interanual)

Las principales reducciones corresponden a los conceptos de seguridad (-15,4 millones de euros), mantenimiento (-10,1 millones de euros), servicio PMR (6,4 millones de euros), limpieza (6,4 millones de euros) y servicios profesionales (2,6 millones de euros).

Asimismo, los gastos por la gestión de salas VIP y de aparcamientos reflejan una disminución de 3,7 y 1,8 millones de euros respectivamente.

El cierre del primer trimestre recoge, como es habitual, la contabilización de los impuestos locales cuyo devengo se produce

íntegramente al inicio del ejercicio en aplicación del CINIIF 21 (151,0 millones de euros en este trimestre y 151,6 millones de euros en el período de 2020).

En el aeropuerto de Luton los menores gastos de 16,4 millones de euros, derivan principalmente del efecto que ha tenido la drástica caída del tráfico en el canon de la concesión de (-10,4 millones de euros) y de las medidas de ajuste adoptadas desde marzo de 2020.

**Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales**

incluye 7,0 millones de euros por deterioro de cuentas comerciales a cobrar derivado del riesgo de crédito evaluado en aplicación de la NIIF 9 “Instrumentos financieros”.

**Otros resultados**, incluye 19,2 millones de euros de gastos incurridos como consecuencia de las medidas adoptadas para el control, contención y previsión de la pandemia.

El **EBITDA** (beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones) se ha situado en -121,5 millones de euros, reflejando la evolución negativa de la actividad.

Este EBITDA, incluye 119,7 millones de euros correspondientes a los ingresos por las RMGA del trimestre, según se explica en apartado 3.1.2 (Actividad comercial).

Por su parte, el **Resultado financiero** refleja una disminución del gasto neto de 12,1 millones de euros debida principalmente a:

- Diferencias del tipo de cambio del préstamo participativo de ADI con Luton y de la valoración del *fee* de AMP que conllevan una variación interanual de 6,7 millones de euros). Asimismo, por la variación de las diferencias del tipo de cambio en ANB por 1,0 millones de euros.
- Los gastos derivados del efecto financiero de la contabilización hasta el 30 de octubre de 2020 del

anticipo recibido de World Duty Free Group España, S.A. con ocasión del contrato suscrito con dicha sociedad en 2013, mejoran el resultado financiero en 3,7 millones de euros.

La **Participación en el resultado de asociadas** refleja el impacto que la crisis ocasionada por la COVID-19 ha tenido en las participaciones no mayoritarias. (Ver detalle en el apartado 3.4 Segmento internacional).

En cuanto al **Impuesto sobre las ganancias**, se ha registrado un ingreso por importe de 82,3 millones de euros como consecuencia principalmente del resultado del período.

El **Resultado del periodo atribuible a participaciones no dominantes** corresponde al 49% del resultado neto de London Luton, y sitúa el **Resultado del ejercicio atribuible a los accionistas de la dominante** en una pérdida de 241,2 millones de euros.

## 5. Inversiones

El importe total de la inversión pagada en el trimestre (inmovilizado material, activos intangibles e inversiones inmobiliarias) ha ascendido a 182,3 millones de euros.

En la **red española** el importe ha ascendido a 179,9 millones de euros lo que supone una disminución interanual de 31,2 millones de euros.

El importe de inversión ejecutada durante el primer trimestre de 2021 ha ascendido a 118,9 millones de euros. Las inversiones destinadas a la mejora de las infraestructuras para adaptarlas a las medidas sanitarias de prevención de la COVID-19 han ascendido a 1,7 millones de euros.

En lo que respecta a las **actuaciones finalizadas** durante el trimestre, destacan:

- La remodelación y ampliación del edificio del Dique Sur en el Aeropuerto J.T. Barcelona-El Prat. Esta actuación incluye la ampliación del edificio en dos plantas y la instalación de 6 prepasarelas y 14 pasarelas.
- El nuevo alumbrado del Sistema Automático de Transporte de Equipajes (SATE) con tecnología led en el Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas.
- La instalación de torres de iluminación en la plataforma de las terminales T4 y T4S en el Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas.

Respecto a las **inversiones en ejecución**, cuya duración se extenderá a los próximos meses, cabe indicar:

- La instalación de sistemas más modernos de detección de explosivos y adaptación de los sistemas de inspección de equipajes

en bodega (indicada en el apartado 3.1.1 Actividad aeronáutica).

- El suministro de equipamiento de control de pasaportes más eficiente en varios aeropuertos.
- La sustitución de pasarelas de embarque en los aeropuertos de Madrid y Barcelona.
- Las mejoras funcionales de los edificios terminales de los aeropuertos de Tenerife Sur y Sevilla.
- Las plataformas de remotos de la terminal T4S y T123 en el Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas.
- La ampliación de accesos a las cabeceras de pista en Gran Canaria.
- La regeneración de la pista 06L/24R y las nuevas calles de salida rápida en Palma de Mallorca.
- La construcción de una planta solar fotovoltaica para autoconsumo y una central eléctrica en el Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas.

En el **Aeropuerto de Luton** las inversiones siguen centradas en el mantenimiento y la renovación de equipamientos.

La inversión pagada ha ascendido a 0,7 millones de euros.

Las obras de conexión del edificio terminal con la estación de tren Luton Airport Parkway continúan. Son financiadas y ejecutadas por el ayuntamiento de Luton y su conclusión está prevista para principios de 2022.

La inversión pagada correspondiente a **Aeropertos do Nordeste do Brasil S.A.** ha sido de 1,7 millones de euros.

En el trimestre se han desarrollado, entre otras, las siguientes actuaciones:

- Mejora de aseos y de señalética, iluminación y accesibilidad de los edificios terminales (Fase 1-A).
- Actividades de ingeniería necesarias para ejecutar las obras requeridas por el contrato de concesión de ampliación de capacidad y mejora de equipamientos de seguridad física y operacional (Fase 1-B).

Tras la suspensión de las obligaciones contractuales entre el 13 de marzo y el 23 de noviembre de 2020, los plazos para ejecución de las obras requeridas en el contrato de concesión fueron extendidos por 8 meses. Así, el plazo de finalización de la Fase 1-A se ha retrasado a mayo de 2021 y la Fase 1-B deberá estar concluida en junio 2023.

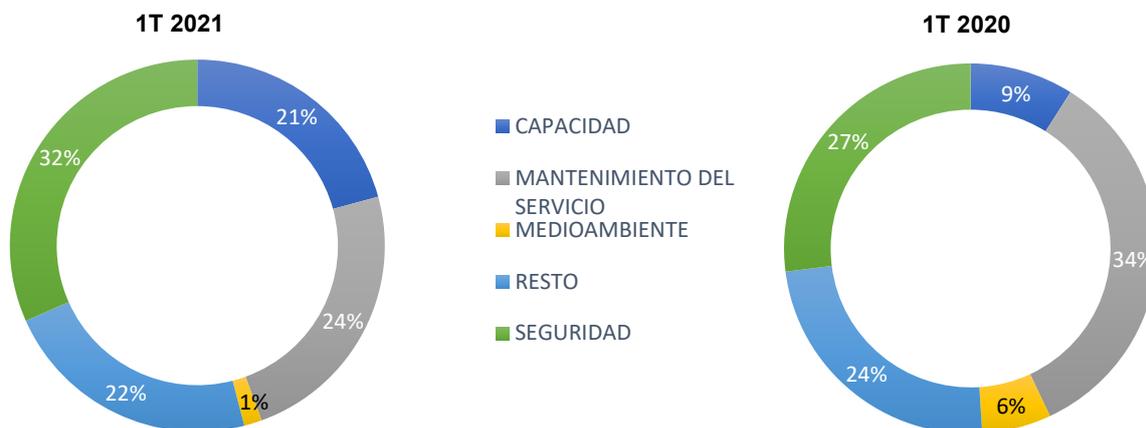
En los **aeropuertos de GAP** en México, la autoridad reguladora ha aprobado un reequilibrio del Programa Maestro de Desarrollo 2020-2024 basado en una reducción del 27% de las inversiones iniciales previstas para el periodo y una adaptación temporal del cumplimiento en 2020 y 2021.

En el primer trimestre de 2021 han continuado:

- Los proyectos arquitectónicos y ejecutivos de los nuevos edificios terminales, en los aeropuertos de Guadalajara y Puerto Vallarta.
- Las actuaciones en el campo de vuelos, plataforma, calles de rodaje y de rehabilitación de pista, en los aeropuertos de Tijuana y La Paz.

## Inversiones por ámbitos de actuación

A continuación, se muestra la distribución de la inversión en la red de aeropuertos pagada en el primer trimestre de 2021, así como su comparativa con el mismo período del año anterior:



- En el ámbito de la **seguridad**, las inversiones han alcanzado 56,9 millones de euros (73,0 millones de euros en el primer trimestre de 2020).
- Las inversiones en **capacidad** han ascendido a 37,3 millones de euros (18,2 millones de euros en el primer trimestre de 2020).
- En **medioambiente**, la inversión se ha situado en 2,8 millones de euros (13,6 millones de euros en el primer trimestre de 2020).
- En el ámbito del **mantenimiento del servicio**, la inversión ha sido de 42,6 millones de euros (44,1 millones de euros en el primer trimestre de 2020).
- **Otras inversiones** han ascendido a 40,3 millones de euros (61,9 millones de euros en el primer trimestre de 2020). En este ámbito se incluyen inversiones realizadas en tecnologías de la información, así como actuaciones destinadas a actividades comerciales (en aparcamientos, en terminales de aviación ejecutiva y salas VIP).

## 6. Estado de situación financiera

### 6.1 Principales variaciones

Miles de euros	1T 2021	2020	Variación	% Variación
<b>ACTIVO</b>				
Activo no corriente	13.545.482	13.537.000	8.482	0,1%
Activo corriente	1.755.532	2.126.087	-370.555	-17,4%
<b>Total activo</b>	<b>15.301.014</b>	<b>15.663.087</b>	<b>-362.073</b>	<b>-2,3%</b>
<b>PATRIMONIO NETO Y PASIVO</b>				
Patrimonio neto	5.801.160	6.064.983	-263.823	-4,3%
Pasivo no corriente	7.564.466	7.819.768	-255.302	-3,3%
Pasivo corriente	1.935.388	1.778.336	157.052	8,8%
<b>Total patrimonio neto y pasivo</b>	<b>15.301.014</b>	<b>15.663.087</b>	<b>-362.073</b>	<b>-2,3%</b>

El **Activo no corriente** ha aumentado en 8,5 millones de euros debido principalmente al efecto de las siguientes variaciones:

- Descenso en 59,9 millones de euros del epígrafe “Inmovilizado material”, explicado principalmente por la evolución de la inversión en la red de aeropuertos en España y en el Aeropuerto London Luton, que implica que el importe de las altas de inmovilizado del periodo sea inferior a las amortizaciones practicadas.

Adicionalmente, se ha producido un aumento de 11,8 millones de euros en el valor de los activos materiales de la filial London Luton por diferencias de conversión causadas por la evolución favorable de la libra esterlina frente al euro.

- El “Activo Intangible” disminuye en 4,8 millones de euros debido principalmente a que la amortización ha superado el importe de las altas por inversión en 4,7 millones de euros.

La valoración de las concesiones del Aeropuerto London Luton y de Aeroportos do Nordeste do Brasil ha supuesto un aumento neto de 0,8 millones de euros por diferencias de conversión positivas, debido a que el impacto favorable derivado de la revalorización de la libra esterlina (+16,2 millones de euros) ha sido superior al efecto generado por la

evolución desfavorable de la divisa del real brasileño (-15,4 millones de euros).

- En sentido contrario, la partida de “Activos por impuestos diferidos” ha aumentado en 74,2 millones de euros, por el registro de créditos fiscales correspondiente a las bases imposables negativas asociadas a las pérdidas contables y a las deducciones no aplicadas.
- Asimismo, la partida “Inversiones en empresas asociadas y con control conjunto” ha aumentado en 4,8 millones de euros, debido principalmente al registro de la participación en resultados por puesta en equivalencia por importe de 3,6 millones de euros.

El **Activo corriente** ha disminuido en 370,6 millones de euros como consecuencia de los siguientes efectos:

- Aumento del saldo de “Clientes y otras cuentas a cobrar” en 157,4 millones de euros, debido al incremento del saldo de clientes en 159 millones de euros, con origen, principalmente, en el registro de la RMGA devengada y no facturada en el período por importe de 120 millones de euros, según se explica en el apartado 3.1.2 (Actividad comercial).
- Disminución del saldo de “Efectivo y equivalentes al efectivo” en 528,0 millones de euros, según se

explica en el apartado 7 (Flujo de caja).

La reducción en 263,8 millones de euros del **Patrimonio neto** viene originada principalmente por:

- El resultado del período atribuible a los accionistas de la dominante que ha sido negativo en 241,2 millones de euros.
- La disminución de 19,5 millones de euros en diferencias de conversión, por la evolución de los tipos de cambio de las divisas del grupo, según se ha comentado anteriormente al explicar la variación del epígrafe “Activos intangibles”.

La disminución del **Pasivo no corriente** en 255,3 millones de euros se debe esencialmente a la reducción del epígrafe de “Deuda financiera” en 234 millones de euros, por la amortización del principal de la deuda de Aena con ENAIRE (como entidad co-prestataria con diversas entidades financieras) de acuerdo al calendario de amortización establecido.

Asimismo, el epígrafe “Instrumentos financieros derivados” refleja una reducción de 15,0 millones de euros debido a la puesta a valor razonable de los derivados utilizados por Aena y su filial del Reino Unido, con contrapartida (en un 75%) en la Reserva por cobertura de flujos de efectivo y el resto (25 %) en impuestos diferidos.

El saldo de “Subvenciones” ha disminuido en 8,3 millones de euros por la imputación a resultados del periodo.

El **Pasivo corriente** ha aumentado en 157,1 millones de euros como consecuencia principalmente del mayor saldo de “Proveedores y otras cuentas a pagar”, que se ha incrementado en 122,6 millones de euros debido a las siguientes variaciones:

- Aumento del saldo acreedor con Hacienda Pública por IVA en la matriz en 77,9 millones de euros, como consecuencia, principalmente, de que se ha facturado a los operadores comerciales en este periodo de 2021 el RMGA devengado durante 2020.

- Devengo del Impuesto sobre bienes inmuebles (IBI) a 1 de enero de 2021 por el gravamen correspondiente a todo el ejercicio 2021 (del cual permanecían sin pagar 150,8 millones de euros a 31 de marzo de 2021).
- Disminución del saldo de proveedores de inmovilizado en 66,7 millones de euros, ya que el volumen de los pagos a los contratistas de obras ha superado el de las altas de inmovilizado del periodo.
- Disminución del saldo de anticipos por cobros anticipados de clientes, por importe de 37,8 millones de euros.

Por otra parte, la deuda financiera a corto plazo ha aumentado en 29,9 millones de euros, lo cual se debe principalmente al impacto de las diferencias de cambio euro/libra esterlina en la deuda financiera correspondiente a la filial del Reino Unido.

El **fondo de maniobra**, calculado como la diferencia entre los activos y los pasivos corrientes, habitualmente negativo en la Compañía por su operativa y su estructura de financiación, se ha situado en -179,9 millones de euros al cierre del período (+347,8 millones de euros al 31 de diciembre de 2020) como consecuencia de las variaciones en el Activo y Pasivo corrientes comentadas anteriormente.

## 6.2 Evolución de la deuda financiera neta

La deuda financiera neta contable consolidada del Grupo Aena (calculada como Deuda financiera corriente más Deuda financiera no corriente menos Efectivo y equivalentes al efectivo) se sitúa a 31 de marzo de 2021 en 7.355,2 millones de euros (incluyendo 510 millones de euros procedentes de la consolidación de la deuda del aeropuerto de Luton, 44 millones de euros de AIRM y 10 millones de euros de ANB), frente a 7.027,1 millones de euros al 31 de diciembre de 2020 (incluyendo 493 millones de euros procedentes de la consolidación de la deuda del aeropuerto de Luton y 44 millones de euros de AIRM).

Las ratios asociadas del Grupo Aena son las siguientes:

Miles de euros	1T 2021	2020
Deuda Financiera Bruta contable	8.052.040	8.271.141
Efectivo y equivalentes al efectivo	696.887	1.244.058
Deuda Financiera Neta contable	7.355.153	7.027.083
<b>Deuda Financiera Neta contable / EBITDA (Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones NIIF)</b>	<b>21,5x</b>	<b>9,8x</b>

La deuda financiera neta contable de Aena S.M.E., S.A. (calculada como Deuda financiera corriente más Deuda financiera no corriente menos Efectivo y equivalentes al efectivo) se sitúa a 31 de marzo de 2021 en 6.821,2 millones de euros, frente a 6.540,4 millones de euros a 31 de diciembre de 2020.

Las ratios asociadas de Aena S.M.E., S.A. (base para revisar el cumplimiento de los covenants) son las siguientes:

Miles de euros	1T 2021	2020
Deuda Financiera Bruta contable	7.450.986	7.681.676
Efectivo y equivalentes al efectivo	629.778	1.141.265
Deuda Financiera Neta contable	6.821.208	6.540.411
<b>Deuda Financiera Neta contable / EBITDA (Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones NIIF)</b>	<b>15,2x</b>	<b>8,1x</b>

Aena S.M.E., S.A. tiene firmados préstamos por un importe total pendiente a 31 de marzo de 2021 de 5.565 millones de euros que incluyen la obligación de cumplir con las siguientes ratios financieras:

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

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

Durante el primer trimestre de 2021, Aena ha amortizado deuda a largo plazo por importe de 234,7 millones de euros, correspondientes al calendario de pagos establecido según contrato.

El 8 de abril de 2021 se ha procedido a ampliar el vencimiento de un préstamo de 200 millones de euros, por un año adicional, de 2022 a 2023.

Con el objeto de continuar reforzando la liquidez de la Compañía, por la situación provocada por la COVID-19, Aena ha firmado el 9 de abril préstamos con varias entidades financieras por un importe total de 700 millones de euros, con plazos de

vencimiento de entre 2 y 5 años y plazos de disposición hasta octubre 2021.

A 31 de marzo de 2021, la Compañía mantiene sin desembolsar dos préstamos otorgados por el Banco Europeo de Inversiones (BEI) por importes de 110 y 14 millones de euros, respectivamente.

Asimismo, Aena dispone de una póliza de 800 millones de euros correspondientes a una línea de crédito sindicada sostenible (ESG-linked RCF) no dispuesta al 31 de marzo.

El papel emitido bajo el Programa de Pagarés (European Commercial Paper) asciende al 31 de marzo a 55 millones de euros, quedando disponible un saldo de 845 millones de euros. A 31 de diciembre de 2020, el saldo de ECP emitido era de 55 millones de euros.

Las disponibilidades de caja y facilidades crediticias del Grupo Aena se han situado en un importe total de 1.621 millones de euros a 31 de marzo de 2021. Tras la firma de los nuevos préstamos mencionados por importe de 700 millones de euros, este importe se sitúa en 2.321 millones de euros (2.169 millones de euros a 31 de diciembre de 2020).

Adicionalmente, se añade la posibilidad de realizar emisiones a través del programa de Euro Commercial Paper (ECP) por un importe disponible de 845 millones de euros.

El tipo de interés medio de la deuda del Grupo se ha situado en el primer trimestre de 2021 en un 1,22% (1,22% en 2020).

Al 31 de marzo de 2021 las agencias de rating Fitch y Moody's han confirmado la calificación crediticia de la Compañía:

- Fitch, la calificación "A" a largo plazo con perspectiva negativa y "F1" de corto plazo, con fecha 24 de marzo.
- En su actualización de 25 de marzo, Moody's mantiene la calificación a largo plazo "A3" con perspectiva negativa.

Finalmente, cabe señalar que desde junio 2020, el importe de la deuda financiera a largo plazo de la filial London Luton se ha traspasado a corto plazo en aplicación de la NIC 1 (455,7 millones de euros al tipo de cambio de 31 de marzo de 2021) ya que como consecuencia de la situación excepcional provocada por la COVID-19 y su impacto en el EBITDA, a partir de junio de 2020 la Compañía excedió las ratios financieras a cuyo cumplimiento está obligada por los contratos de financiación. No obstante, obtuvo de las entidades financieras dispensas temporales (waivers) respecto al cumplimiento de las ratios a 31 de diciembre de 2020.

En la actualidad, la Compañía está en proceso de obtener waivers para los próximos periodos.

## 7. Flujo de caja

Miles de euros	1T 2021	1T 2020	Variación	% Variación
Efectivo neto generado por actividades de explotación	-106.994	486.838	-593.832	-122,0%
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión	-191.751	-231.382	39.631	17,1%
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación	-230.662	594.385	-825.047	138,8%
Efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio	1.224.878	240.597	984.281	409,1%
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio	1.416	-7.422	8.838	119,1%
<b>Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio</b>	<b>696.887</b>	<b>1.083.016</b>	<b>-386.129</b>	<b>-35,7%</b>

En el primer trimestre de 2021 los movimientos de flujos de caja del Grupo siguen condicionados por los efectos derivados de la propagación de la COVID-19 que han ocasionado una fuerte disminución en los flujos de efectivo procedentes de las operaciones de explotación.

Para reforzar su liquidez, Aena continúa adoptando las medidas que se consideran necesarias y en el mes de abril se ha procedido a la firma de préstamos con diversas entidades financieras por un importe conjunto de 700 millones de euros, con plazos de vencimiento de entre 2 y 5 años y plazos de disposición hasta octubre 2021, según se indica en apartado 6.2 (Evolución de la deuda financiera).

### Flujos netos de efectivo de actividades de explotación

El flujo de las actividades de explotación ha sido negativo en este trimestre, reflejando el impacto que la pandemia ha tenido en la operativa del Grupo.

El efectivo generado por las actividades de explotación antes de variaciones en capital circulante y otro efectivo generado por las operaciones (intereses e impuestos sobre beneficios pagados y cobrados) ha ascendido a -110,6 millones de euros, frente a +243,8 millones de euros generados en el mismo periodo de 2020.

El capital circulante ha aumentado en 27,5 millones de euros debido a la variación positiva generada en "Acreedores y otras cuentas a pagar" de 184,9 millones de euros, superior a la variación negativa de 155,3 millones de euros originada en el epígrafe "Deudores y otras cuentas a cobrar".

- La variación positiva de 184,9 millones de euros generada en "Acreedores y otras cuentas a pagar" viene originada por el aumento del saldo de la cuenta acreedora con Hacienda pública por IVA e IBI (compensado en parte por la disminución del saldo de Anticipo de clientes) ya explicado en el apartado correspondiente del apartado 6 (Estado de situación financiera).

En la comparación con el primer trimestre de 2020, hay que tener en cuenta que en este caso el aumento ascendió solo a 68,6 millones de euros, ya que no se produjo el aumento en el saldo de la cuenta de Hacienda Pública por IVA, el aumento del saldo de la cuenta de Hacienda Pública por IBI ascendió solo a 122,4 millones de euros, y el descenso en la cuenta de Anticipos de clientes fue superior (-54,8 millones de euros, frente a -37,8 millones de euros en el primer trimestre de 2021).

- La variación negativa de 155,3 millones de euros en "Deudores y otras cuentas a cobrar" se debe principalmente al aumento del saldo de clientes en 159 millones de euros en el primer trimestre de 2021 por las causas señaladas en el apartado 6.1 (Estado de situación financiera).

En la comparación con el primer trimestre de 2020, hay que tener en cuenta que el saldo de "Clientes y otras cuentas a cobrar" en este caso disminuyó en 215,7 millones de euros debido a que se cobró la totalidad de RMGA de 2019 (140 millones de euros), circunstancia que no se ha producido en 2021 por la

RMGA de 2020, y a que la RMGA devengada en el primer trimestre de 2020 ascendió a 27 millones de euros, frente a 120 millones de euros el mismo periodo de 2021.

### Flujos netos de efectivo de actividades de inversión

En las actividades de inversión, el flujo de efectivo ha sido negativo en 191,8 millones de euros, reflejando principalmente los pagos por adquisiciones y reposiciones de inmovilizado no financiero relativos a la infraestructura aeroportuaria, que han ascendido a 182,3 millones de euros según se detalla en el apartado 5 (Inversiones).

Adicionalmente, dentro de las actividades de inversión se recogen "Pagos por adquisiciones de otros activos financieros" por importe de 11,4 millones de euros, que incluyen principalmente certificados de depósitos bancarios de la filial de Brasil por importe de 11,3 millones de euros

### Flujos de efectivo de actividades de financiación

La principal variación de los flujos de financiación corresponde a la amortización del principal de la deuda de Aena con ENAIRE (como entidad coprestataria con diversas entidades financieras) de acuerdo al calendario de amortización establecido, por importe de 234,7 millones de euros.

## 8. Litigios

Respecto a los principales litigios a 31 de marzo de 2020, cabe señalar en primer lugar la demanda interpuesta por CEMUSA, Corporación Europea de Mobiliario Urbano, S.A. (participada al 100% por JCDECAUX EUROPE HOLDING) en la cual se reclama la cantidad de 55 millones de euros con base en la cláusula “rebus sic stantibus”, no estando esta reclamación relacionada con la COVID-19. Esta cláusula es invocada para sustentar la pretensión de anular el contrato, alegando que con motivo de la crisis de 2008 se produjo un cambio fundamental en las circunstancias que motivaron el contrato y que por consiguiente imposibilita su cumplimiento. Presentada la contestación a la demanda, está pendiente la celebración de la audiencia previa sin que hasta el momento haya sido señalada. Según se indica en la Nota 23 de las Cuentas anuales consolidadas, se considera que el riesgo es remoto.

En segundo lugar, y como consecuencia de la crisis sanitaria originada por la COVID-19, se han venido adoptando por el legislador, medidas temporales de carácter extraordinario para prevenir y contener el virus y mitigar el impacto sanitario, social y económico del mismo en todo el territorio español. Entre ellas, limitaciones temporales a la libre circulación y medidas de contención en el ámbito educativo, laboral, comercial, recreativo, o en lugares de culto.

Ante los hechos expuestos y como consecuencia de los mismos, algunos arrendatarios han planteado reclamaciones con base a la cláusula de creación jurisprudencial “rebus sic stantibus” solicitando, entre otras, que los Juzgados estimen la necesidad de adoptar medidas cautelares en el sentido de que Aena se abstenga de facturar las rentas pactadas en los contratos y, al mismo tiempo, se suspenda el derecho a la ejecución de las garantías disponibles ante un posible impago de los mismos. Todo ello con la consiguiente demanda ordinaria.

Desde el 1 de enero de 2021 hasta el 31 de marzo de 2021, Aena ha sido emplazada ante los Juzgados como motivo de 32 demandas interpuestas por 18 arrendatarios.

Si bien hasta el momento las resoluciones judiciales han impedido la ejecución de la mayor parte de las citadas garantías, en esta fase del proceso los órganos judiciales correspondientes no están considerando el fondo de la cuestión, sino únicamente la concesión o no de medidas cautelares.

## 9. Evolución bursátil

La cotización de la acción de Aena, ha fluctuado entre un mínimo de 126,90 euros y un máximo de 145,90 euros. Ha cerrado el período en 138,30 euros que implica una caída del precio de la acción del 2,7% desde el 31 de diciembre de 2020. En el mismo período, el IBEX35 ha acumulado una ganancia del 6,3%.



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

<b>31/03/2021</b>	<b>AENA.MC</b>
Volumen Total operado (Nº de acciones)	15.730.536
Volumen medio diario operado del período (Nº de acciones)	249.691
Capitalización (€)	20.745.000.000
Precio de cierre (€)	138,30
Nº de acciones	150.000.000
Free Float (%)	49%
Free Float (acciones)	73.500.000

En relación con la adquisición y enajenación de acciones propias, a 31 de marzo de 2021 Aena no dispone de acciones propias, por lo que no se ha producido ningún impacto por este motivo ni en el rendimiento obtenido por los accionistas ni en el valor de las acciones.

## 10. Hechos posteriores al cierre

Con posterioridad al 31 de marzo de 2021 y hasta la fecha de publicación del presente informe, Aena ha procedido a la firma de préstamos con diversas entidades financieras por un importe conjunto de 700 millones de euros, con plazos de vencimiento de entre 2 y 5 años y plazos de disposición hasta octubre 2021.

Aena continúa adoptando las medidas que se consideran necesarias para reforzar su liquidez por la situación creada por la COVID-19 en su actividad empresarial.

## Estados financieros intermedios consolidados

Estado de situación financiera intermedio consolidado a 31 de marzo de 2021 y 31 de diciembre de 2020

Miles de euros	31 de marzo de 2021	31 de diciembre de 2020
<b>ACTIVOS</b>		
<b>Activos no corrientes</b>		
Inmovilizado material	12.271.735	12.331.677
Activos intangibles	697.486	702.306
Inversiones Inmobiliarias	138.025	139.176
Activos por derecho de uso	34.289	35.029
Inversiones en empresas asociadas y con control conjunto	61.995	57.220
Otros activos financieros	90.999	90.986
Activos por impuestos diferidos	230.758	156.563
Otras cuentas a cobrar	20.195	24.043
	<b>13.545.482</b>	<b>13.537.000</b>
<b>Activos corrientes</b>		
Existencias	6.529	6.516
Clientes y otras cuentas a cobrar	1.052.116	894.693
Efectivo y equivalentes al efectivo	696.887	1.224.878
	<b>1.755.532</b>	<b>2.126.087</b>
Total activos	<b>15.301.014</b>	<b>15.663.087</b>
<b>PATRIMONIO NETO Y PASIVOS</b>		
<b>Patrimonio neto</b>		
Capital ordinario	1.500.000	1.500.000
Prima de emisión	1.100.868	1.100.868
Ganancias/(pérdidas) acumuladas	3.569.913	3.811.411
Diferencias de conversión acumuladas	-201.199	-181.671
Otras reservas	-100.423	-111.595
Participaciones no dominantes	-67.999	-54.030
	<b>5.801.160</b>	<b>6.064.983</b>
<b>Pasivos</b>		
<b>Pasivos no corrientes</b>		
Deuda financiera	6.882.891	7.116.554
Instrumentos financieros derivados	86.682	101.656
Subvenciones	417.603	425.917
Prestaciones a los empleados	37.523	35.943
Provisiones para otros pasivos y gastos	70.616	69.796
Pasivos por impuestos diferidos	54.654	54.975
Otros pasivos a largo plazo	14.497	14.927
	<b>7.564.466</b>	<b>7.819.768</b>
<b>Pasivos corrientes</b>		
Deuda financiera	1.169.148	1.139.248
Instrumentos financieros derivados	30.872	31.645
Proveedores y otras cuentas a pagar	640.444	517.855
Pasivos por impuesto corriente	310	217
Subvenciones	34.145	34.711
Provisiones para otros pasivos y gastos	60.469	54.660
	<b>1.935.388</b>	<b>1.778.336</b>
<b>Total pasivos</b>	<b>9.499.854</b>	<b>9.598.104</b>
<b>Total patrimonio neto y pasivos</b>	<b>15.301.014</b>	<b>15.663.087</b>

## Estados financieros intermedios consolidados

Cuenta de resultados intermedia consolidada del período de 3 meses terminado el 31 de marzo de 2021 y 2020

Miles de euros	31 de marzo de 2021	31 de marzo de 2020
<b>Actividades continuadas</b>		
Ingresos ordinarios	340.471	769.034
Otros ingresos de explotación	1.870	2.053
Trabajos realizados por la empresa para su activo	1.497	1.627
Aprovisionamientos	-40.709	-42.279
Gastos de personal	-113.098	-123.449
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	-10.467	-4.512
Otros gastos de explotación	-289.510	-358.684
Amortización del inmovilizado	-199.383	-201.616
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	8.880	9.226
Excesos de provisiones	549	120
Resultado por enajenaciones de inmovilizado	-2.279	-76
Otras ganancias / (pérdidas) – netas	-18.749	-1.827
<b>Resultado de explotación</b>	<b>-320.928</b>	<b>49.617</b>
Ingresos financieros	309	1.265
Gastos financieros	-23.052	-26.008
Otros ingresos/(gastos) financieros - netos	4.781	-5.345
<b>Gastos financieros – netos</b>	<b>-17.962</b>	<b>-30.088</b>
Participación en el resultado de asociadas	3.575	5.507
<b>Resultado antes de impuestos</b>	<b>-335.315</b>	<b>25.036</b>
Impuesto sobre las ganancias	82.333	-10.336
<b>Resultado del período consolidado</b>	<b>-252.982</b>	<b>14.700</b>
<b>Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes</b>	<b>-11.822</b>	<b>-8.364</b>
<b>Resultado del ejercicio atribuible a los accionistas de la dominante</b>	<b>-241.160</b>	<b>23.064</b>
<b>Resultados por acción (Euros por acción)</b>		
Resultados básicos por acción para el resultado del ejercicio	-1,61	0,15
Resultados diluidos por acción para el resultado del ejercicio	-1,61	0,15

## Estados financieros intermedios consolidados

Estado de flujos de efectivo intermedio consolidado del período de 3 meses terminado el 31 de marzo de 2021 y 31 de marzo de 2020

Miles de euros	31 de marzo de 2021	31 de marzo de 2020
<b>Resultado antes de impuestos</b>	<b>-335.315</b>	<b>25.036</b>
<b>Ajustes por:</b>	<b>224.738</b>	<b>218.722</b>
Depreciación y amortización	199.383	201.616
Correcciones valorativas por deterioro	10.467	4.512
Variación de provisiones	8.342	-1.677
Imputación de subvenciones	-8.880	-9.226
(Beneficio)/pérdida por bajas de inmovilizado	2.279	76
Correcciones valorativas por deterioro de instrumentos financieros	-1.854	450
Ingresos financieros	-309	-1.265
Gastos financieros	17.299	20.118
Diferencias de cambio	-2.927	4.895
Gastos financieros liquidación de derivados financieros	5.753	5.890
Otros Ingresos y gastos	-1.240	-1.160
Participación en beneficios (pérdidas) de sociedades puestas en equivalencia	-3.575	-5.507
<b>Variaciones en capital circulante:</b>	<b>27.462</b>	<b>268.751</b>
Existencias	22	-153
Deudores y otras cuentas a cobrar	-155.343	215.652
Otros activos corrientes	2.318	92
Acreedores y otras cuentas a pagar	184.891	68.623
Otros pasivos corrientes	-4.102	-15.339
Otros activos y pasivos no corrientes	-324	-124
<b>Otro efectivo generado por las operaciones</b>	<b>-23.879</b>	<b>-25.671</b>
Intereses pagados	-23.052	-22.972
Cobros de intereses	38	799
Impuestos cobrados / (pagados)	-262	-3.268
Otros cobros (pagos)	-603	-230
<b>Efectivo neto generado por actividades de explotación</b>	<b>-106.994</b>	<b>486.838</b>
<b>Flujos de efectivo de actividades de inversión</b>		
Adquisiciones de inmovilizado material	-171.778	-209.093
Adquisiciones de activos intangibles	-10.490	-8.188
Adquisiciones de inversiones inmobiliarias	-7	-7
Pagos por adquisiciones de otros activos financieros	-11.369	-14.107
Cobros otros activos financieros	1.893	13
<b>Efectivo neto utilizado en actividades de inversión</b>	<b>-191.751</b>	<b>-231.382</b>
<b>Flujos de efectivo de actividades de financiación</b>		
Emisión de deudas con entidades de crédito	-	846.751
Otros cobros	8.455	3.133
Devoluciones de financiación del Grupo	-234.694	-249.361
Pagos de pasivos por arrendamientos	-1.366	-1.942
Otros pagos	-3.057	-4.196
<b>Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación</b>	<b>-230.662</b>	<b>594.385</b>
<b>Efecto de las variaciones de los tipos de cambio</b>	<b>1.416</b>	<b>-7.422</b>
(Disminución)/aumento neto de efectivo y equivalentes al efectivo	-527.991	842.419
<b>Efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio</b>	<b>1.224.878</b>	<b>240.597</b>
<b>Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio</b>	<b>696.887</b>	<b>1.083.016</b>

# Rumbo al Desarrollo Sostenible

## Desarrollo **Social**

Mejorar la calidad de vida,  
promoviendo la cohesión  
y el desarrollo inclusivo

## Desarrollo **Económico**

Propiciar el crecimiento y  
la prosperidad fomentando  
la gestión eficiente

## Sostenibilidad **Medioambiental**

Minimizar la huella ambiental,  
haciendo uso responsable y  
sensible de los recursos

