



Informe de gestión intermedio consolidado

correspondiente al período de nueve meses finalizado el 30 de septiembre
de 2021

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

1. Resumen ejecutivo

Los efectos de la situación provocada por la propagación del virus SRAS-CoV-2 (en adelante COVID-19) hace más de un año, siguen afectando al sector aéreo. La industria y las compañías del Grupo Aena continúan sufriendo la reducción de las operaciones y del tráfico de pasajeros respecto a los niveles prepandemia.

El avance de la vacunación tanto en España como en otros países emisores, la evolución de la situación epidemiológica y la flexibilización de restricciones para viajar, han permitido una mejora en el comportamiento de la demanda y en la oferta de vuelos de las compañías aéreas a partir del mes de mayo y durante los meses de verano.

A nivel operativo, el **volumen de pasajeros** del Grupo Aena se ha situado en 87,4 millones, lo que representa un crecimiento interanual del 16,9% y una recuperación del 36,7% de los pasajeros del mismo período de 2019⁽¹⁾.

El número de pasajeros en la red de aeropuertos en España⁽¹⁾ ha alcanzado 76,5 millones, lo que supone un aumento interanual del 18,0% y una recuperación del 35,8% del volumen del mismo período de 2019.

El Aeropuerto London Luton ha registrado 2,7 millones de pasajeros, lo que representa una caída interanual del 44,7% y una recuperación del 19,5% respecto al mismo período de 2019.

El tráfico de los seis aeropuertos de Aeroportos do Nordeste do Brasil (ANB) ha alcanzado 8,2 millones de pasajeros, registrando un crecimiento interanual del 62,5% y un 79,3% del volumen del mismo período de 2019.

A pesar de la mejora en el comportamiento de la demanda y en la oferta de vuelos de las compañías aéreas que comenzó a experimentarse en el mes de mayo, el momento e intensidad con la que se producirá la recuperación del tráfico están condicionadas por la evolución de la situación epidemiológica y la

flexibilización de las restricciones impuestas en los diferentes países.

Los **ingresos consolidados** se han situado en 1.760,8 millones de euros, lo que supone un incremento interanual del 1,6% y de 27,4 millones de euros.

En la red de aeropuertos en España los ingresos de la actividad aeronáutica han registrado 864,0 millones de euros (+6,5% interanual) y los ingresos comerciales 723,5 millones de euros (-6,2% interanual).

En el mes de julio se restableció la actividad en todas las terminales al objeto de adaptar las infraestructuras a la demanda y permitir una mayor capacidad operativa. En el ámbito comercial, en el tercer trimestre se ha reactivado la apertura de locales acompañando la progresiva actividad, si bien todas las líneas de negocio siguen afectadas por la reducción del tráfico en los aeropuertos de la red.

Al cierre del 30 de septiembre, Aena ha aplicado la NIIF 16 “Arrendamientos”, registrando los ingresos comerciales por RMGA correspondientes al período de nueve meses de 2021 por un importe de 388,1 millones de euros, dado que existe un derecho contractual a percibir esas rentas. Este importe se añade a los 620,3 millones de euros registrados a 31 de diciembre de 2020. Sobre este importe total de crédito pendiente se han hecho estimaciones de riesgo de crédito (NIIF 9) y, como resultado de las mismas, se han dotado en el período provisiones por importe de 30,3 millones de euros en la Cuenta de resultados.

Como consecuencia de la crisis sanitaria ocasionada por la COVID-19 y las medidas adoptadas por los poderes públicos para hacerla frente, Aena formuló el 18 de 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 91 operadores comerciales han aceptado la propuesta realizada por Aena, lo que supone el 65% del total de contratos afectados y el 11,5% 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.

El 3 de octubre entró en vigor la Ley 13/2021 que en su Disposición final séptima modifica los contratos de arrendamiento o cesión de local de negocio para actividades de restauración o de comercio minorista que estuvieran en vigor el 14 de marzo de 2020 o licitados con anterioridad.

Esta norma dispone que:

- La RMGA establecida en los contratos correspondiente al período entre el 15 de marzo y el 20 de junio de 2020, ambos incluidos, quedará suprimida y no será exigible por Aena.
- A partir del día 21 de junio de 2020, la RMGA fijada en los contratos quedará automáticamente reducida en proporción directa al menor volumen de pasajeros en el aeropuerto donde se ubique el local respecto al volumen de pasajeros que existió en ese mismo aeropuerto en 2019 no siendo exigible por Aena el pago de una RMGA por mayor importe. Esta reducción de la RMGA será aplicable en 2020, así como en todos los años posteriores hasta que el volumen anual de pasajeros del aeropuerto sea igual al de 2019.
- La modificación no afectará al derecho de Aena a exigir el pago de la renta variable establecida en los contratos en función de los ingresos derivados de las ventas en los diferentes locales.

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

⁽²⁾ En los datos referidos a la red de aeropuertos en España se incluye el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.

Dado que la aprobación de esta Ley afecta a los ingresos de los contratos comerciales con ingresos mínimos garantizados para cada aeropuerto considerado individualmente, desde el 15 de marzo de 2020 hasta el momento que se alcance de nuevo el número de pasajeros del ejercicio 2019, fecha que no se puede determinar en este momento, el impacto final de esta medida sobre las cantidades a cobrar en concepto de RMGA dependerá de la evolución del tráfico de pasajeros en los próximos años.

Una vez realizado un análisis más detallado de la aplicación de la Ley y teniendo en cuenta el tráfico real de pasajeros de 2020, la previsión actual de tráfico de pasajeros para 2021 y la evolución del tráfico prevista en la propuesta del DORA II para el periodo desde 2022 hasta 2026, año en el que se prevé alcanzar de nuevo el tráfico de 2019, la Compañía estima una reducción en los cobros de ingresos comerciales de aproximadamente 1.350 millones de euros a lo largo del periodo 2020-2025. En esta estimación se incluyen las reducciones de rentas ya ofrecidas por Aena a los arrendatarios el 18 de enero de 2021 para el periodo comprendido desde el 15 de marzo de 2020 y hasta el 8 de septiembre de 2021 de todas las actividades comerciales, hayan sido o no afectadas por la Disposición final séptima.

Los gastos operativos (aprovisionamientos, gastos de personal y otros gastos de explotación) se han situado en 1.104,5 millones de euros, registrando un incremento interanual del 5,1% (53,8 millones de euros).

Como consecuencia de los controles sanitarios y operativos implementados por Aena, la Compañía ha incurrido en gastos en período por importe de 80,8 millones de euros, registrados en el epígrafe "Otros resultados" de la Cuenta de resultados.

En cumplimiento de la normativa contable (NIC 36), el Grupo llevó a cabo valoraciones de sus activos a 30 de junio de 2021 para determinar si se producía algún deterioro como consecuencia de las circunstancias generadas por la COVID-19 y su impacto en la actividad. Las correcciones valorativas que se pusieron de manifiesto están registradas

en la partida "**Deterioro del valor de los activos intangibles, inmovilizado material e inversiones inmobiliarias**" de la Cuenta de resultados por un importe neto de 89,1 millones de euros, que no tiene efecto en caja.

El **EBITDA** del período se ha situado en 438,3 millones de euros. Incluye 388,1 millones de euros correspondientes a los ingresos por las RMGA del período, así como el impacto negativo de los deterioros netos reconocidos al 30 de junio en aplicación de la NIC 36 por un importe neto de 89,1 millones de euros.

El **resultado antes de impuestos** refleja una pérdida de 202,7 millones de euros (pérdida de 182,2 millones de euros en el mismo período de 2020).

El período se ha cerrado con un **resultado neto** negativo de 123,7 millones de euros (107,6 millones de euros en el mismo período de 2020).

Por lo que se refiere al **efectivo neto generado por actividades de explotación**, en este período ha sido de 20,5 millones de euros. En el mismo período de 2020 las actividades de explotación generaron 321,8 millones de euros.

En cuanto a la **posición financiera**, la ratio de deuda financiera neta contable de Aena S.M.E., S.A. a EBITDA ha aumentado hasta 10,2x (8,1x al 31 de diciembre de 2020).

Aena tiene firmados préstamos por un importe total pendiente a 30 de septiembre de 2021 de 5.365,7 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.

Aena ha obtenido dispensas temporales de cumplimiento de las ratios financieras

hasta 31 de diciembre de 2022 de todas las entidades bancarias.

La agencia Fitch Ratings ha rebajado la calificación crediticia a largo plazo de Aena S.M.E, S.A., a "A-" desde "A" manteniendo la perspectiva negativa, con fecha 6 de octubre. Asimismo, ha rebajado la calificación a corto plazo de "F1" a "F2". La calificación crediticia a largo plazo de la agencia Moody's, actualizada el 25 de marzo, se mantiene en "A3" con perspectiva negativa.

Como consecuencia de la situación excepcional provocada por la COVID-19 y su impacto en el EBITDA, a partir de junio de 2020 London Luton excedió las ratios financieras a cuyo cumplimiento está obligada por los contratos de financiación. No obstante, obtuvo de las entidades financieras dispensas temporales respecto al cumplimiento de las ratios a 31 de diciembre de 2020. El 30 de junio de 2021 alcanzó un acuerdo con las entidades financiadoras extendiendo las dispensas de las ratios al 30 de junio de 2021 y 31 de diciembre 2021, y pactando una ratio modificada a 30 de junio de 2022. Como contrapartida, los prestamistas exigieron el compromiso de los accionistas de aportar 20 millones de GBP de liquidez que fueron desembolsados en el mes de julio.

En relación con el **programa de inversiones**, el importe pagado en el periodo ha ascendido a 508,3 millones de euros (361,9 millones de euros en el mismo periodo de 2020). De este importe, 496,6 millones de euros corresponden a la red de aeropuertos en España, 4,1 millones de euros al Aeropuerto London Luton y 7,6 millones de euros a Aeroportos do Nordeste do Brasil.

El importe de inversión que se estima ejecutar en 2021 en la red en España asciende a 805,9 millones de euros, de los que al 30 de septiembre se han ejecutado 447,4 millones de euros.

Los efectos derivados 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 150,30 euros, cerrando en 149,30 euros, lo que implica una revalorización del 5,0% desde el 31 de diciembre de 2020. En el

mismo período el IBEX35 ha acumulado una ganancia del 9,0%.

En relación con el **Documento de Regulación Aeroportuaria para el período 2017-2021 (DORA I)**, con fecha 1 de marzo 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 Ministros aprobó el 28 de septiembre el marco regulatorio aplicable a la gestión aeroportuaria de Aena para los próximos cinco años. El DORA II establece una variación del 0% anual en el Ingreso Máximo Anual por Pasajero (IMAP) respecto a 2021.

La Compañía destaca los siguientes aspectos incluidos en el DORA II:

- La inversión total reconocida para el periodo asciende a 2 250 millones de euros, siendo el nivel medio anual de inversión durante el periodo de 450 millones de euros. Aena considera que estas inversiones contribuirán a lograr el nivel de calidad adecuado en la prestación de los servicios aeroportuarios, especialmente, en materia de sostenibilidad y digitalización.
- Determinación del IMAAJ: En la página 60 del documento se especifica lo siguiente: *“En la determinación del IMAAJ y sus límites de cada año se tendrá en cuenta que los ajustes aplicables en ejercicios previos no impidan, en su*

caso, la posibilidad de alcanzar el IMAP previsto en el DORA 2022-2026, conforme al marco establecido en la Ley 18/2014.”

- Recuperación de los gastos COVID: El documento en su página 60 recoge que: *“En la determinación del IMAAJ anual, conforme a lo dispuesto en la Disposición adicional primera de la Ley 2/2021, de 29 de marzo, de medidas urgentes de prevención, contención y coordinación para hacer frente a la crisis sanitaria ocasionada por la COVID-19, la CNMC deberá realizar un análisis y supervisión de los costes en los que se haya incurrido por este concepto en ejercicios precedentes y determinar, en caso de que no hubiese acuerdo entre Aena y las asociaciones representativas de usuarios, la modalidad de su recuperación en el marco de la función de supervisión del procedimiento de consulta anual y ajuste al IMAAJ de las tarifas aeroportuarias de Aena contemplado en el apartado 2 del artículo 10 de su Ley de creación.”*
- Estándares medioambientales: El ámbito de la sostenibilidad se configura como un eje estratégico de la Compañía y ahora se ha visto reflejado en el DORA 2022-2026 mediante unos estándares medioambientales. En este sentido, este documento fija las condiciones para el desarrollo sostenible de la red de aeropuertos de Aena estableciendo unos estándares en materia medioambiental que se articulan a través de 6 indicadores: Emisiones absolutas de CO₂, eficiencia energética, neutralidad en carbono, agua consumida, niveles de ruido y residuos no peligrosos valorizados.

- Incentivos comerciales con criterios medioambientales: En este aspecto, el documento DORA 2022-2026 en su página 61 establece lo siguiente: *“Asimismo, como parte de su estrategia de sostenibilidad Aena podrá establecer incentivos comerciales orientados a la mejora de la sostenibilidad medioambiental en los aeropuertos de la red.”*

Finalmente, es relevante señalar que la Junta de Accionistas de Aena, celebrada el 27 de abril, aprobó el **Plan de Acción Climática 2021-2030**. El Plan fue sometido por primera vez a votación consultiva tras haberse incluido de forma permanente como un punto independiente en el orden del día de las juntas anuales. Así, Aena se ha convertido en la primera empresa española, y una de las primeras del mundo, en rendir cuentas a sus accionistas cada año sobre su desempeño en materia de acción climática.

El Plan se compone de tres programas estratégicos:

- la neutralidad de carbono, que sienta las bases para alcanzar las 0 emisiones netas (Net Zero Carbon) en 2040,
- la aviación sostenible, que enfoca el rol de Aena como tractor de otros agentes del sector de la aviación para acelerar su descarbonización, y
- la comunidad y la cadena de valor sostenible para mejorar la sostenibilidad del entorno, a través de la colaboración con los proveedores, arrendatarios, agentes de transporte y la comunidad.

2. Datos de actividad

2.1. Tráfico de la red de aeropuertos en España

El avance de la vacunación tanto en España como en Europa, la evolución de la situación epidemiológica y las menores restricciones para viajar, han permitido una mejora en el comportamiento de la demanda y en la oferta de vuelos de las compañías aéreas a partir del mes de mayo y durante los meses de verano.

De junio a septiembre, se ha alcanzado un 51,8% del tráfico de pasajeros del mismo periodo de 2019 y en el tercer trimestre la recuperación ha alcanzado el 57,5% del volumen prepandemia.

La recuperación acumulada hasta el 30 de septiembre de 2021 se sitúa en el 35,8%.

El buen comportamiento del tráfico doméstico ha favorecido el aumento del volumen de pasajeros. Con respecto al tráfico prepandemia, los pasajeros de España se han recuperado en un 54,6% y su cuota se ha incrementado hasta el 46,7% (frente al 30,7% en el mismo período de 2019).

El tráfico de pasajeros internacionales ha registrado una recuperación del 27,5% y su cuota ha descendido al

53,3% (69,3% en el mismo período de 2019).

Respecto a los movimientos de aeronaves, acumulan una recuperación del 58,4% de la operativa prepandemia y en el mes de septiembre han alcanzado el 77,5%.

Por su parte, el volumen de carga ha continuado creciendo y acumula una recuperación del 92,1%. En el mes de septiembre se ha alcanzado el 98,6% del nivel de mercancías prepandemia.



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

La evolución del tráfico acumulada en el período se detalla a continuación por aeropuertos y grupos de aeropuertos:

Aeropuertos y Grupos de aeropuertos	Pasajeros			Aeronaves			Mercancías		
	Millones	Variación ⁽¹⁾ interanual	Cuota s/Total	Miles	Variación ⁽¹⁾ interanual	Cuota s/Total	Toneladas	Variación ⁽¹⁾ interanual	Cuota s/Total
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	14,9	1,4%	19,5%	144,6	9,4%	13,6%	364.522	28,9%	51,7%
Josep Tarradellas Barcelona-El Prat	11,6	4,0%	15,1%	106,4	5,1%	10,0%	96.375	16,3%	13,7%
Palma de Mallorca	10,7	102,4%	13,9%	105,4	68,7%	9,9%	4.955	-2,7%	0,7%
Total Grupo Canarias	13,4	-2,8%	17,5%	179,0	8,6%	16,8%	21.677	12,7%	3,1%
Total Grupo I	21,3	30,6%	27,8%	256,3	29,8%	24,1%	21.647	3,4%	3,1%
Total Grupo II ⁽²⁾	4,0	25,6%	5,2%	102,6	20,9%	9,6%	142.065	44,8%	20,2%
Total Grupo III	0,7	40,6%	0,9%	169,8	46,1%	16,0%	53.293	18,5%	7,6%
TOTAL	76,5	18,0%	100,0%	1.064,1	23,8%	100,0%	704.533	27,2%	100,0%

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

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

⁽²⁾ Incluye los datos del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM): 193.837 pasajeros, 2.380 movimientos de aeronaves y 96 kg. de mercancía.

Por **áreas geográficas**, destaca el mejor comportamiento observado en el tráfico nacional (46,7% de cuota) frente al internacional (53,3% de cuota). La recuperación del mercado doméstico respecto al mismo período de 2019 ha sido del 54,6%, frente al 27,5% del mercado internacional:

Región	Pasajeros (millones) 9M 2021	% Variación interanual	Cuota
Europa ⁽¹⁾	36,1	10,2%	47,2%
España	35,8	31,1%	46,7%
Latinoamérica	1,9	-6,6%	2,5%
Norteamérica ⁽²⁾	1,0	-0,6%	1,3%
África	1,2	36,6%	1,6%
Oriente medio	0,5	-25,4%	0,7%
Asia y Otros	0,0	-76,7%	0,1%
TOTAL	76,5	18,0%	100,0%

⁽¹⁾ Excluye España.

⁽²⁾ Incluye EE.UU., Canadá y México.

Cabe recordar que la declaración del estado de alarma en España a mediados de marzo de 2020 supuso el confinamiento domiciliario de todo el país y la prohibición de cualquier desplazamiento no esencial. Posteriormente se prolongaron algunas restricciones a la movilidad. El último estado de alarma se levantó el pasado 9 de mayo de 2021.

Por su parte, los mercados internacionales siguen afectados por las limitaciones a la movilidad derivadas de las restricciones de viaje 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	
	9M 2021	9M 2020	%	Pasajeros	9M 2021	9M 2020
España	35,8	27,3	31,1%	8,5	46,7%	42,1%
Alemania	8,0	6,0	34,9%	2,1	10,5%	9,2%
Reino Unido	5,0	7,4	-32,1%	-2,4	6,6%	11,5%
Francia	4,3	3,3	31,4%	1,0	5,7%	5,1%
Italia	3,5	3,1	13,3%	0,4	4,6%	4,8%
Holanda	2,8	2,1	32,0%	0,7	3,7%	3,3%
Suiza	2,1	1,3	55,4%	0,7	2,7%	2,0%
Bélgica	1,9	1,6	21,6%	0,3	2,5%	2,4%
Portugal	1,0	1,3	-18,0%	-0,2	1,4%	2,0%
Marruecos	1,0	0,5	77,4%	0,4	1,3%	0,8%
Total Top 10	65,6	54,0	21,5%	11,6	85,7%	83,2%
Resto de países	11,0	10,9	0,7%	0,1	14,3%	16,8%
Total Pasajeros	76,5	64,9	18,0%	11,7	100,0%	100,0%

Con respecto a los niveles prepandemia, la recuperación del mercado británico hasta el 30 de septiembre de 2021 ha sido muy reducida, un 14,1%. Otros mercados igualmente relevantes para la red de aeropuertos de Aena como Alemania, Italia y Francia han registrado niveles de recuperación de pasajeros limitados, del 34,9%, 27,9% y 39,7% respectivamente.

En cuanto a la distribución del tráfico de pasajeros **por compañía aérea**:

Compañía aérea	Pasajeros (millones)		Variación interanual		Cuota	
	9M 2021	9M 2020	%	Pasajeros	9M 2021	9M 2020
Vueling	15,1	10,9	38,8%	4,2	19,7%	16,8%
Ryanair	13,7	11,6	18,0%	2,1	17,9%	17,9%
Iberia	6,3	5,1	22,1%	1,1	8,2%	7,9%
Air Europa	5,1	5,4	-5,3%	-0,3	6,7%	8,4%
Grupo Binter	4,4	3,2	36,4%	1,2	5,8%	5,0%
Iberia Express	3,8	3,2	19,3%	0,6	5,0%	5,0%
Air Nostrum	3,5	2,5	40,9%	1,0	4,6%	3,9%
Easyjet	2,9	3,4	-13,1%	-0,4	3,8%	5,2%
Eurowings	1,9	1,0	85,0%	0,9	2,5%	1,6%
Lufthansa	1,5	1,0	53,9%	0,5	2,0%	1,5%
Total Top 10	58,4	47,4	23,1%	11,0	76,3%	73,1%
Resto de compañías aéreas	18,1	17,4	4,0%	0,7	23,7%	26,9%
Total Pasajeros	76,5	64,9	18,0%	11,7	100,0%	100,0%
Total Pasajeros Bajo Coste	43,8	36,7	19,2%	7,0	57,2%	56,6%

El Grupo IAG (Iberia, Iberia Express, Vueling, British Airways, British Airways City Flyer LTD, Aer Lingus y Anisec) ha acumulado una cuota de pasajeros del 33,9% y ha alcanzado una recuperación del 42,8% respecto al volumen del mismo período de 2019.

Ryanair y easyJet han recuperado un menor porcentaje, 35,2% y 10,8% respectivamente. En tanto que la aerolínea Binter, que opera vuelos nacionales, ha recuperado el 77,3% del volumen de pasajeros prepandemia.

Incentivo comercial aeronáutico

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

En la temporada de invierno 2020, entre noviembre de 2020 y marzo de 2021, Aena aplicó un descuento sobre la tarifa de aterrizaje a todos los movimientos operados, 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.

En la temporada de verano de 2021, entre el 1 de abril y el 31 de octubre, Aena ofrece un esquema de incentivo de recuperación de operaciones cuando se superen determinados umbrales. En los tres primeros meses de la temporada, 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.

De cara a la temporada de invierno 2021, entre el 1 de noviembre 2021 y el 31 de marzo de 2022, el Consejo de Administración de Aena ha aprobado la aplicación de un incentivo que permite dar continuidad al esquema en vigor en la temporada de verano 2021. En base al nuevo esquema, Aena ofrece un incentivo de recuperación de operaciones cuando mensualmente se supere el umbral de recuperación del 75% respecto a la temporada de invierno 2019. Todas las operaciones comerciales de pasajero de llegada realizadas a partir de dicho porcentaje serán incentivadas en la tasa de aterrizaje en el mismo porcentaje de su recuperación. El incentivo supone que las compañías recibirán un reembolso en la tarifa media mensual de aterrizaje de cada compañía para todas aquellas operaciones que superen el nivel fijado, independientemente del número de pasajeros que transporten.

2.3. Tráfico de pasajeros en las participaciones internacionales

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	9M 2021	9M 2020	Variación interanual ⁽¹⁾	% Participación	
				Directa	Indirecta
Aeropuerto London Luton (Reino Unido)	2,7	4,9	-44,7%	51,0%	
Aeropuertos do Nordeste do Brasil S.A. ⁽²⁾	8,2	5,0	62,5%	100,0%	
Grupo Aeroportuario del Pacífico (México y Jamaica)	30,2	19,1	57,9%		5,8%
Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón (Cali, Colombia) - AEROCALI	3,5	1,3	164,0%	50,0%	
Aeropuerto Internacional Rafael Núñez (Cartagena de Indias, Colombia) - SACSA	3,0	1,4	115,4%	37,9%	
TOTAL	47,6	31,7	50,0%		

⁽¹⁾ Porcentajes de variación calculados en pasajeros.

⁽²⁾ A efectos comparativos se muestra el número de pasajeros total de los aeropuertos en Brasil en 9M 2020. La Sociedad concesionaria asumió las operaciones a lo largo del primer trimestre de 2020.

Aeropuerto London Luton

El Aeropuerto London Luton ha registrado 2.701.183 pasajeros hasta el 30 de septiembre de 2021, lo que representa una caída interanual del 44,7% y la recuperación de un 19,5% del tráfico del mismo periodo de 2019.

En términos de movimientos de aeronaves y de volumen de carga se han registrado 37.717 operaciones (-28,6% interanual) y 18.125 toneladas de mercancías (-23,7% interanual).

Desde el 8 de marzo, el Gobierno de Reino Unido ha aplicado un plan de desescalada por etapas. En relación a la movilidad internacional, desde el 4 de octubre, el sistema de semáforo por el cual se asignaba a los diferentes países la categoría verde, ámbar o roja se ha simplificado. La nueva normativa mantiene una lista única (roja) de países de mayor riesgo de COVID, de los que solo pueden desplazarse al Reino Unido los nacionales o residentes británicos con requerimiento de tests y de cuarentena en un hotel designado, y reduce el número de pruebas que deben aportar los viajeros vacunados con pauta completa.

El aeropuerto ha seguido trabajando para obtener la ampliación de la capacidad del mismo (desde los 18 millones actuales hasta 19 millones de pasajeros), habiendo completado la fase de consulta pública exigida por la autoridad de planificación del Municipio de Luton (Local Planning Authority).

Asimismo, se ha llevado a cabo un proceso de consulta pública, previo a la presentación de una solicitud para modificar el espacio aéreo circundante. Esta petición se realiza de manera conjunta con NATS Swanwick (proveedor de servicios de navegación aérea) y está dirigida a mejorar la seguridad y a reducir las demoras en la llegada de las aeronaves. La petición se formalizó ante la Civil Authority Aviation (CAA) en junio del 2021 y actualmente se encuentra en proceso de revisión por parte de dicho organismo. En el caso de ser aceptada, los cambios se implementarían a partir de febrero de 2022.

Aeropuertos do Nordeste do Brasil (ANB)

Los seis aeropuertos de ANB han registrado 8,2 millones de pasajeros hasta el 30 de septiembre de 2021, lo que representa una subida interanual del 62,5% y una recuperación del 79,3% del tráfico del mismo periodo de 2019.

En términos de movimientos de aeronaves y de volumen de carga se han registrado 87.055 operaciones (+55,4% interanual) y 48.574 toneladas de mercancías (+76,7% interanual). El Aeropuerto Internacional de Recife continúa reafirmando como un importante centro logístico para combatir la pandemia y sirve como puerta de enlace y punto de distribución para el material sanitario.

Millones de pasajeros	9M 2021	9M 2020 ⁽¹⁾
Recife	5,3	3,2
Maceió	1,3	0,7
João Pessoa	0,7	0,5
Aracajú	0,6	0,4
Juazeiro do Norte	0,3	0,2
Campina Grande	0,1	0,0
TOTAL	8,2	5,0

⁽¹⁾ Datos del período completo, no ajustados a la fecha de inicio de las operaciones en cada aeropuerto.

En Brasil la pandemia experimentó un empeoramiento a partir del mes de febrero y la segunda ola se prolongó al segundo trimestre. No obstante, la campaña de vacunación experimentó un impulso en el segundo trimestre y a finales de septiembre el número de casos se había reducido en la práctica totalidad de los estados.

Acompañando la mejora de la situación epidemiológica, al final del tercer trimestre de 2021 se habían retirado la mayor parte de las restricciones a la movilidad y a la actividad que habían aplicado los estados y municipios en los que ANB desarrolla su actividad.

Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP)

El Grupo Aeroportuario del Pacífico ha registrado 30,2 millones de pasajeros hasta el 30 de septiembre de 2021, lo que representa un crecimiento interanual del 57,9% y una recuperación del 83,9% respecto al mismo período de 2019. Estas cifras reflejan el crecimiento interanual del 61,0% y del 53,4% que ha registrado el tráfico nacional y el internacional respectivamente.

En los aeropuertos del Grupo en México el volumen de pasajeros del período supone una recuperación del 86,1% respecto al del mismo período de 2019. En el mes de septiembre la recuperación superó los niveles de 2019 (+101%).

Con respecto al **Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón** (en Cali, Colombia) gestionado por la Sociedad Aerocali, ha registrado en el período un crecimiento del volumen de pasajeros del 164,0% interanual. El crecimiento del tráfico nacional ha sido del 180,8% y el del tráfico internacional del 94,4%.

En comparación con el mismo período de 2019, el volumen de pasajeros supone una recuperación del 83,0%.

El **Aeropuerto Internacional Rafael Núñez** (en Cartagena de Indias, Colombia) gestionado por la Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A., ha cerrado el período con un crecimiento interanual del volumen de pasajeros del 115,4%. El tráfico nacional ha aumentado un 136,3% y el internacional un 27,7%.

En comparación con el mismo período de 2019, el volumen de pasajeros representa una recuperación del 70,1%.

La recuperación del tráfico en ambos aeropuertos colombianos se ha acelerado en los últimos meses debido al buen comportamiento del tráfico doméstico ya que el país está retomando la actividad prepandemia. Mientras que se han alcanzado niveles de tráfico nacional similares a 2019, el tráfico internacional se está recuperando más lentamente por las restricciones de viajes que mantienen los países europeos.

Tanto en el aeropuerto de Cali como en el Cartagena, las prórrogas de compensación por la pandemia COVID-19 se vienen desarrollando con normalidad y se espera que su duración se extienda al primer semestre de 2022, fecha en la que se alcanzaría el valor acordado de la compensación.

Las negociaciones para el desarrollo de 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, así como las posibles compensaciones por la pandemia.

3. Áreas de negocio

3.1 Segmento Aeropuertos

3.1.1 Aeronáutico

Documento de Regulación Aeroportuaria 2017-2021 (DORA I)

Base de Activos Regulada

La base de activos regulados media al cierre de 2020 asciende a 9.951,5 millones de euros.

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 Ministros aprobó el 28 de septiembre el marco regulatorio aplicable a la gestión aeroportuaria de Aena para los próximos cinco años. El DORA II establece una variación del 0% anual en el Ingreso Máximo Anual por Pasajero (IMAP) respecto a 2021.

Asimismo, fomenta la sostenibilidad y garantiza un nivel de inversiones adecuado para mantener e incrementar la calidad de las infraestructuras aeroportuarias gestionadas por la Sociedad.

En el apartado 1 (Resumen ejecutivo) se señalan algunos aspectos destacables del DORA II.

Actividad aeronáutica

Principales magnitudes

El descenso de las operaciones y del tráfico de pasajeros debido a la persistencia de las medidas tomadas en los diferentes países para hacer frente a la propagación de las nuevas variantes 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 42,6 millones de euros. Este importe incluye el devengo de los descuentos destinados a estimular la programación de operaciones por parte de las aerolíneas y la regularización de provisiones de años anteriores (0,5 millones de euros). En el mismo período de 2020, el efecto de los incentivos

supuso un menor ingreso de 9,8 millones de euros. Este importe incluía el devengo del nuevo incentivo comercial a la programación de operaciones (14,4 millones de euros), la regularización de provisiones de años anteriores (1,8 millones de euros) y el ajuste de la provisión de incentivos por crecimiento debido a que como consecuencia de la drástica disminución del tráfico de pasajeros, muchas aerolíneas han dejado de cumplir los requisitos necesarios para devengarlos (2,8 millones de euros).

La bonificación por pasajero en conexión ha supuesto un importe de 19,4 millones de euros, frente a 18,0 millones de euros en el mismo período de 2020.

Como consecuencia de los controles sanitarios y operativos implementados por Aena, la Compañía ha incurrido en gastos por importe de 80,8 millones de euros en el período.

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

Miles de euros	9M 2021	9M 2020	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	830.559	780.111	50.448	6,5%
Prestaciones Patrimoniales	796.549	751.492	45.057	6,0%
Pasajeros	319.658	300.371	19.287	6,4%
Aterrizajes	221.828	215.680	6.148	2,9%
Seguridad	113.379	100.185	13.194	13,2%
Pasarelas Telescópicas	40.769	35.198	5.571	15,8%
Handling	39.433	33.134	6.299	19,0%
Carburante	10.131	9.306	825	8,9%
Estacionamientos	47.875	54.359	-6.484	-11,9%
Servicio de comida a bordo	3.476	3.259	217	6,7%
Resto de Servicios Aeroportuarios ⁽¹⁾	34.010	28.619	5.391	18,8%
Otros ingresos de explotación	33.421	31.459	1.962	6,2%
Total Ingresos	863.980	811.570	52.410	6,5%
Total gastos (incluye amortización)	-1.413.154	-1.337.156	75.998	5,7%
EBITDA	-97.943	-72.803	25.140	34,5%

⁽¹⁾ 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 señalar que para adaptar las infraestructuras a la demanda y permitir una mayor capacidad operativa, en el mes de julio se restableció la actividad en todas las terminales.

Acompañando esta reapertura, Aena ha seguido trabajando para que los pasajeros se sientan seguros en los aeropuertos de la red y para ofrecer, tanto a pasajeros como aerolíneas, un servicio de calidad.

El compromiso de la Compañía por ofrecer un **entorno seguro** que cumpla con todas las recomendaciones sanitarias ha quedado acreditado por los siguientes reconocimientos recibidos y los proyectos desarrollados:

- Aena ha logrado la acreditación de aeropuerto seguro del programa ACI Airport Health Accreditation (AHA) para los 46 aeropuertos de su red.

El programa AHA evalúa el cumplimiento de las medidas recomendadas por las organizaciones sanitarias y aeronáuticas internacionales.

- Asimismo, Aena ha trabajado para obtener la acreditación del programa COVID-19 Safety Ratings de Skytrax. Skytrax es la organización de acreditación líder en la industria que califica los estándares de seguridad e higiene.

Los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Palma de Mallorca, Málaga-Costa del Sol, Alicante-Elche Miguel Hernández y Tenerife Norte han logrado la máxima puntuación de 5 estrellas otorgada por la consultora.

- Además, los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y Alicante-Elche Miguel Hernández han sido galardonados por Skytrax con los premios COVID-19 Airport Excellence Awards.

- La acreditación AHA de ACI y Skytrax de los aeropuertos de la red forman parte del proyecto “Estándar de aeropuerto seguro de Aena” cuyo principal objetivo es asegurar la eficiencia y efectividad de las medidas implantadas en el Plan de Recuperación Operativa.

A partir de las opiniones y comentarios de los pasajeros, la valoración de organismos internacionales como Skytrax y las auditorías realizadas por expertos, Aena está creando el modelo de aeropuerto seguro. Para ello, se evalúa el cumplimiento de las distintas medidas sanitarias y se proponen planes de mejora al objeto de que los pasajeros se sientan seguros en los aeropuertos de la red.

Dentro de este proyecto se incluye un programa de auditorías cruzadas entre aeropuertos, a través de las que los expertos de un aeropuerto evalúan las medidas implementadas en otros. Adicionalmente, se ha contratado un servicio de análisis experto en “mystery shopping” para evaluar la percepción del pasajero, en relación a las medidas COVID-19 y a otros aspectos, en su paso por 17 aeropuertos de la red.

En el ámbito del Plan Estratégico de Limpieza (PEL) continua la licitación y adjudicación de expedientes con el objetivo de establecer un plan de actuación con las medidas necesarias a implantar en los aeropuertos para mantener los estándares de limpieza e higiene acorde a las circunstancias sanitarias excepcionales, cumpliendo con las recomendaciones de las autoridades sanitarias y reforzando la confianza y la seguridad de los pasajeros y empleados.

En el mes de julio se adjudicó el nuevo servicio de limpieza y gestión de carros portaequipajes para los aeropuertos de Bilbao, Santander-Seve Ballesteros, Oviedo y Zaragoza a la empresa SIRSA (Servicios Industriales Reunidos S.A.) por un plazo de 2 años más una posible prórroga anual. Este servicio supone un incremento del 36,5% respecto al servicio anterior y está previsto su inicio en el tercer trimestre. Asimismo, se ha

licitado en el mes de agosto un nuevo expediente del servicio de limpieza, para los aeropuertos de Palma de Mallorca, Málaga-Costa del Sol, Alicante-Elche, Jerez y Almería. El importe licitado representa un incremento del 22,79% respecto a los expedientes adjudicados anteriormente.

En los **servicios a las compañías aéreas**, Aena promueve proyectos de innovación que contribuyan a la mejora de los procesos, dando respuesta a las nuevas necesidades:

- El Aeropuerto de Sevilla ha acogido un programa de pruebas de tracción teledirigida de aviones, desarrollado por la empresa de handling WFS. para probar la eficiencia ambiental y operativa de un equipo “pushback” más avanzado, teledirigido y 100% eléctrico.
- En el aeropuerto de Palma de Mallorca se desarrolla un proyecto de control por vídeo de los procesos de la asistencia en tierra a la aeronave. Para ello se ha dotado de más equipamiento y aumentado el número de indicadores a seguir. Con este desarrollo se tendrá una mayor trazabilidad de las diferentes acciones de handling.
- Para el seguimiento y control de los equipajes facturados, en los vuelos de Binter entre los aeropuertos de Tenerife Norte y Gran Canaria, se trabaja en la implantación de un sistema con tecnología RFID de identificación por radiofrecuencia.

El Consejo de Administración de Aena ha aprobado la licitación del Servicio de asistencia a Personas con Movilidad Reducida (PMR) para 12 aeropuertos de la red, entre los que se encuentran el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, el aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y el aeropuerto de Palma de Mallorca, por un periodo de duración de 4 años, prorrogable un año. El nuevo concurso mantiene el objetivo de ofrecer la máxima calidad en este servicio, que es el mejor valorado por los pasajeros en las encuestas que se realizan de forma periódica en los aeropuertos de la red, con una puntuación de 4,9 sobre un máximo de 5.

En el ámbito de los servicios de asistencia en tierra (handling), Aena ha iniciado los trámites para licitar un nuevo proceso de selección de agentes de servicios de rampa encargados de llevar a cabo la actividad asistencial del avión, la asistencia al equipaje y los servicios de carga y correo. Los objetivos están enfocados principalmente en: i) ofrecer a las compañías aéreas unos servicios competitivos y adaptados a sus necesidades y a la evolución de las circunstancias actuales, ii) fomentar la sostenibilidad y actuar como tractor de una recuperación verde del sector aéreo, iii) establecer un sistema eficaz de verificación y seguimiento del servicio, y iv) garantizar la veracidad del dato mediante su digitalización.

En el mes de septiembre se ha sometido a consulta externa del sector el borrador del pliego, con el objetivo de cerrar el pliego de condiciones de licitación definitivo a finales de 2021.

En el **área de mantenimiento**, y en relación a las actuaciones de digitalización, es relevante mencionar el proceso de implantación de la nueva versión de la herramienta MAXIMO® que permite el uso de la aplicación específica AMMA. A finales de septiembre se ha puesto en servicio la nueva versión de MAXIMO® en 16 de los 24 aeropuertos, dando servicio a 34 contratos de mantenimiento.

De las actuaciones realizadas en el ámbito de las **operaciones aeroportuarias** cabe reseñar que Aena, siguiendo con su compromiso por la seguridad operativa, ha puesto en marcha en el Aeropuerto Alicante-Elche Miguel Hernández el primero de los 13 Simuladores de Conducción en el Área de Maniobras (SICAM) que se instalarán

en otros aeropuertos de la red entre 2021 y 2022. El SICAM permitirá impartir formación y evaluar la competencia, de manera estandarizada y automatizada, del personal de los aeropuertos que conduce por plataformas, pistas y calles de rodaje.

En la **seguridad física**, cabe destacar que durante el tercer trimestre han concluido los diseños de las áreas de control de fronteras, coordinando con la Secretaría de Estado de Seguridad y Policía Nacional el futuro despliegue del nuevo sistema de entradas y salidas UE Entry Exit System que entrará en vigor en mayo de 2022.

En cuanto al **equipamiento de seguridad**, Aena continúa implantando los equipos EDS (equipos automáticos de detección de explosivos) Norma 3, para dar cumplimiento a los requerimientos normativos. Durante el tercer trimestre de 2021 se ha finalizado la implementación en los aeropuertos de La Coruña y Zaragoza.

Por lo que se refiere a la **prestación de servicios de tránsito en aeródromo**, en el trimestre el proveedor Saerco ha asumido el servicio de control en el Aeropuerto de Sevilla. En el primer semestre asumió el servicio en los aeropuertos de Vigo, Madrid-Cuatro Vientos, A Coruña y Jerez.

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

- El Aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández puso en marcha a principios de año un nuevo sistema inteligente de ahorro energético en el Sistema Automatizado de Tratamiento de Equipajes (SATE).

La instalación de un nuevo software, con tecnología más avanzada y mayores prestaciones, permitirá un ahorro que podría llegar un millón de Kwh al año, equivalente al consumo energético medio de 293 hogares. La actualización de la tecnología informática y de programación que utiliza el SATE permite minimizar los arranques del sistema y optimizar el tiempo de recorrido de los equipajes en su interior.

- Aena adjudicó en el mes de julio el suministro de energía eléctrica para sus centros por un importe de 71,9 millones de euros, por un periodo de un año (2022), con posibilidad de una prórroga anual, a Endesa e Iberdrola.

En este contrato se mantiene el origen 100% de la energía eléctrica procedente de fuentes renovables, para todos los suministros de Alta y Baja Tensión, lo que supondrá un consumo verde equivalente a 238.000 viviendas domésticas y 158.000 toneladas de CO₂ evitadas a la atmósfera.

De esta manera, Aena implementa una de las medidas previstas en su Plan de Acción Climática 2021-2030.

- Asimismo, es relevante señalar que con vistas a concretar medidas que ayuden a alcanzar los objetivos marcados en el plan de sostenibilidad medioambiental, se está desarrollando un proyecto de uso compartido de equipos handling en el aeropuerto de Palma de Mallorca para mejorar la eficiencia en el uso de los medios.

3.1.2 Actividad comercial

La siguiente tabla resumen las cifras más significativas y sus variaciones interanuales:

Miles de euros	9M 2021	9M 2020	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	717.567	762.795	-45.228	-5,9%
Otros ingresos de explotación	5.948	8.246	-2.298	-27,9%
Total Ingresos	723.515	771.041	-47.526	-6,2%
Total gastos (incluye amortización)	-234.018	-221.986	12.032	5,4%
EBITDA	562.074	626.095	-64.021	-10,2%

Para analizar la evolución de los ingresos comerciales hasta el 30 de septiembre de 2021, hay que tener en cuenta los siguientes aspectos relevantes:

- Aena aplica la NIIF 16 (Arrendamientos) y reconoce la totalidad de los ingresos asociados con la renta mínima anual garantizada (RMGA) que en el período de nueve meses de 2021 ascienden a 388,1 millones de euros, dado que existe un derecho contractual a percibir esas rentas.
- Las RMGA se contabilizan en función de los importes reflejados en los contratos para cada año (709,2 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., y en aplicación de la NIIF 16, se sigue 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 los nueve meses de 2021 se han registrado 23,0 millones de euros de RMGA que no se hubieran registrado siguiendo el criterio de distribución anterior.

El 3 de octubre entró en vigor la Ley 13/2021 que en su Disposición final séptima modifica los contratos de arrendamiento o cesión de local de negocio para actividades de restauración o de comercio minorista que estuvieran en vigor el 14 de marzo de 2020 o licitados con anterioridad.

Esta norma dispone que:

- La RMGA establecida en los contratos correspondiente al periodo entre el 15 de marzo y el 20 de junio de 2020, ambos incluidos, quedará suprimida y no será exigible por Aena.
- A partir del día 21 de junio de 2020, la RMGA fijada en los contratos quedará automáticamente reducida en proporción directa al menor volumen de pasajeros en el aeropuerto donde se ubique el local respecto al volumen de pasajeros que existió en ese mismo aeropuerto en 2019, no siendo exigible por Aena el pago de una RMGA por mayor importe. Esta reducción de la RMGA será aplicable en 2020, así como en todos los años posteriores hasta que el volumen anual de pasajeros del aeropuerto sea igual al de 2019.
- La modificación no afectará al derecho de Aena a exigir el pago de la renta variable establecida en los contratos en función de los ingresos derivados de las ventas en los diferentes locales.

En base a la norma, los contratos a los que es de aplicación son:

- Aquellos contratos basados en RMGA concluidos entre Aena S.M.E., S.A. y operadores privados. No están incluidos en dicha norma los contratos de la Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.
- Aplica a los negocios de tiendas libres de impuestos, restauración y tiendas.
- Los contratos que se encontrasen en vigor el día 14 de marzo de 2020 o hubiesen sido licitados y adjudicados con anterioridad a dicha fecha aunque no se hubieran iniciado.

Respecto al tratamiento contable de los contratos afectados por la Disposición final séptima bajo NIIF:

- Los contratos de arrendamiento de los espacios comerciales, formalizados por Aena como arrendador, se encuentran dentro del alcance de la NIIF 16 (Arrendamientos).
- Con fecha 3 de octubre de 2021 entra en vigor la norma y, en consecuencia, se produce la modificación automática de la RMGA establecida en los contratos.

- El descuento o incentivo total aplicado a los contratos desde el 15 de marzo de 2020 hasta el 2 de octubre de 2021, ambos días incluidos, se imputará linealmente a resultados de forma prospectiva durante el periodo remanente de vigencia de cada contrato, es decir, desde el 3 de octubre de 2021 hasta la finalización del contrato en cuestión.

Una vez realizado un análisis más detallado de la aplicación de la ley y teniendo en cuenta el tráfico real de pasajeros de 2020, la previsión actual de tráfico de pasajeros para 2021 y la evolución del tráfico prevista en la propuesta de DORA II para el periodo desde 2022 hasta 2026, año en el que se prevé alcanzar de nuevo el tráfico de 2019, la Compañía estima una reducción en los cobros de ingresos comerciales de, aproximadamente, 1.350 millones de euros a lo largo del periodo 2020-2025. En esta estimación se incluyen las reducciones de rentas ya ofrecidas por Aena a los arrendatarios el 18 de enero de 2021 para el periodo comprendido desde el 15 de marzo de 2020 y hasta el 8 de septiembre de 2021 de todas las actividades comerciales, hayan sido o no afectadas por la Disposición final séptima.

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

Miles de euros	Ingresos		Variación		RMGA	
	9M 2021	9M 2020	Miles de €	%	9M 2021	9M 2020
Tiendas libres de impuestos	286.750	286.818	-68	-0,0%		
Tiendas	33.915	78.480	-44.565	-56,8%		
Restauración	162.421	171.857	-9.436	-5,5%		
Alquiler de vehículos	72.248	63.571	8.677	13,6%		
Aparcamientos	48.275	42.389	5.886	13,9%		
Servicios VIP	16.530	17.545	-1.015	-5,8%		
Publicidad	14.728	14.379	349	2,4%		
Arrendamientos	20.768	21.877	-1.109	-5,1%		
Resto ingresos comerciales ⁽¹⁾	61.932	65.879	-3.947	-6,0%		
Ingresos ordinarios comerciales	717.567	762.795	-45.228	-5,9%	388.141	456.178

⁽¹⁾ 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).

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

Tiendas Libres de Impuestos

En el tercer trimestre se ha observado una aceleración en la recuperación progresiva de la actividad, con la apertura de prácticamente todas las tiendas libres de impuestos. Se observa una continua mejora en las ventas y, en el último mes, especialmente en los aeropuertos de Baleares.

En septiembre estaban operativas el 97% de las tiendas libres de impuestos, frente al 47% que estaban abiertas a finales de junio de 2021.

Tiendas

En el mes de septiembre se encontraban abiertos 197 locales (frente a 163 abiertos a finales del primer semestre), lo que representa el 80% de los locales del lado aire ubicados en zonas operativas.

En la actualidad se está definiendo la estrategia para la licitación de los espacios de retail, al objeto de tener abiertos la mayoría de los locales de cara a la temporada alta de 2022.

Restauración

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

- Respecto a locales: 4 en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas (T1-T2).
- En cuanto a máquinas vending de alimentos y bebidas: 170 en el Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, 40 en el Aeropuerto Alicante-Elche Miguel Hernández, 4 en el Aeropuerto de León, 2 en el Helipuerto de Algeciras y 2 en el Helipuerto de Ceuta

Se encuentran abiertos 255 locales de restauración frente a 165 en el primer semestre.

Alquiler de vehículos

Durante el tercer trimestre han comenzado a operar en los Aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat las nuevas licencias adjudicadas a la empresa RECORD-GO ALQUILER VACACIONAL S.A.U.. En los aeropuertos de Alicante-Elche, Málaga-Costa del Sol, Palma de Mallorca y Valencia las adjudicadas a la empresa OTHMAN KTIRI RENT A CAR S.L. y en el aeropuerto de La Palma la licencia de TOP CAR S.L.U.

Aparcamientos

Los espacios de aparcamiento continúan adaptándose a la evolución de los pasajeros y a su ocupación.

Se encuentran operativos los aparcamientos de 29 de los 32 aeropuertos que cuentan con esta actividad.

El servicio de gestión de estas instalaciones se encuentra bajo un acuerdo de suspensión parcial temporal suscrito por sus dos gestores (EMPARK y SABA), sin fecha prevista para la completa reanudación del servicio. El acuerdo recoge la prórroga de los contratos de gestión que vencían en mayo de 2020.

Asimismo, es relevante señalar que Aena ha licitado la gestión de los aparcamientos de 34 aeropuertos (cerca de 120.000 plazas) por un importe de 82 millones de euros y una duración de tres años con posibilidad de dos prórrogas anuales. Se han recibido dos ofertas (EMPARK y UTE: SETEX-APARKI, SA, ACE PARKING MANAGEMENT INC. y ESTACIONAMIENTOS Y SERVICIOS) para la gestión de los aeropuertos recogidos en el lote 1 y una oferta (UTE: SETEX-APARKI, SA, ACE PARKING MANAGEMENT INC. y ESTACIONAMIENTOS Y SERVICIOS) para los aeropuertos del lote 2. La apertura económica se realizó el 2 de septiembre, estando prevista la adjudicación en el cuarto trimestre de 2021.

El objetivo es ofrecer al cliente un servicio de aparcamiento con las máximas condiciones de calidad y seguridad. Por ello, se han incorporado innovaciones tecnológicas que

contribuyan a mejorar la experiencia del cliente, creando aparcamientos inteligentes *contactless* y *ticketless*. Adicionalmente, se ha incluido la gestión de nuevos servicios como la recarga eléctrica, limpieza, repostaje y pequeñas reparaciones de los vehículos durante su estancia.

En el expediente licitado se ha variabilizado el presupuesto en base a la demanda existente en cada momento, de forma que se puedan dimensionar adecuadamente las necesidades de plazas y servicios a prestar.

Servicios VIP

El período ha concluido con 25 salas VIP operativas, tras la reapertura en el último trimestre de 19 salas. Actualmente, solo las salas Puerta del Sol (MAD T3), Colomer (BCN T1) y Mediterráneo (PMI MOD C) no están operativas.

La evolución de los usuarios ha experimentado un crecimiento del 50% aunque todavía no se han recuperado los niveles de penetración.

Acompañando la reapertura de las salas se han reanudado todos los servicios de gestión.

Asimismo, se ha reanudado la actividad del servicio Meet and Assist en el Aeropuerto de Alicante-Elche, así como la operatividad del Fast lane en los aeropuertos de La Coruña, Alicante-Elche y Gran Canaria.

Publicidad

La actividad publicitaria continúa su paulatina recuperación y en último trimestre se ha observado crecimiento del volumen de negocio en el conjunto de Aena respecto al trimestre anterior.

De los cuatro operadores de la actividad, JFT COMUNICACIÓN y PROMEDIOS aceptaron la propuesta comercial ofrecida por Aena. Los acuerdos, incluyen una prórroga de los contratos por dos años.

Resto ingresos comerciales

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

En el cuarto trimestre está previsto que inicien la actividad las oficinas de devolución de IVA adjudicadas a EURODIVISAS en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas (2 oficinas) y en el Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat (1 oficina).

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 este período es destacable señalar que Aena ha licitado la primera área de desarrollo logístico de la **Airport City Adolfo Suárez Madrid-Barajas** (ÁREA 1), lo que supone el inicio del proceso de selección de un socio inversor, cuya adjudicación se estima llevar a cabo a lo largo del primer trimestre de 2022.

Esta primera área está enmarcada dentro de las superficies dedicadas a desarrollo logístico y actividades asociadas aeroportuarias y comprende 28 hectáreas de suelo para desarrollar, con 153.000 m² edificables y 4 hectáreas destinadas a zonas verdes. Otros aspectos del proyecto son:

- El modelo de negocio contempla una sociedad conjunta en la que la aportación de Aena es equivalente al derecho de superficie y la aportación del inversor es equivalente al capital necesario para acometer el desarrollo.
- El libro blanco del proyecto establece las directrices a seguir en relación con la arquitectura, la urbanización y el paisaje, con un marcado compromiso con la sostenibilidad, la innovación y el territorio.
- Aena desarrollará las actuaciones necesarias para garantizar la urbanización y conexiones del nuevo polo logístico, ubicado en una de las mejores áreas de Madrid.

El proyecto global de la Airport City Adolfo Suárez Madrid-Barajas, contempla 323 hectáreas de superficie y 2,1 millones de m² de edificabilidad destinados a actividades logísticas y aeronáuticas, oficinas, hoteles y servicios.

En cuanto a la **Airport City Josep Tarradellas Barcelona-El Prat**, aún hay trabajos previos en curso que está previsto que concluyan a lo largo del último trimestre del año, tras lo cual se convocará a un acto de presentación a potenciales licitadores.

En relación a los trabajos **en otros aeropuertos** en los que hay disponibilidad de suelos y activos con alto potencial para el desarrollo de actividades aeroportuarias complementarias (los aeropuertos de Palma de Mallorca, Málaga-Costa del Sol, Valencia y Sevilla) la previsión actual es culminar 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	9M 2021	9M 2020	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	57.446	47.440	10.006	21,1%
Servicios Inmobiliarios ⁽¹⁾	57.446	47.440	10.006	21,1%
Otros ingresos de explotación	6.482	833	5.649	678,2%
Total Ingresos	63.928	48.273	15.655	32,4%
Total gastos (incluye amortización)	-34.988	-35.202	214	-0,6%
EBITDA	40.937	24.890	16.047	64,5%

⁽¹⁾ 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.

En relación a las actuaciones relevantes del periodo, cabe señalar la contratación de dos **hangares** (ubicados en los aeropuertos de Palma de Mallorca y de Sabadell) y la finalización de la construcción de dos nuevos (en los aeropuertos de Valencia y de Sabadell). Adicionalmente, en el mes de junio se han firmado dos contratos de

arrendamiento en el Aeropuerto de Madrid-Cuatro Vientos (la superficie de estos hangares es de 1.127 m² y 1.261 m² respectivamente).

En la actividad de **aviación ejecutiva**, en el Aeropuerto de Palma de Mallorca, y tras la finalización de las obras de ampliación del terminal ejecutivo, se puso a disposición del adjudicatario una superficie para la incorporación de una tienda de retail multimarca cuya apertura está prevista en el último trimestre del año. Asimismo, está prevista la apertura de otro punto de retail multimarca en el terminal ejecutivo del Aeropuerto de Ibiza.

En los **espacios dedicados a la carga aérea** es destacable la adjudicación de la edificación de una nueva terminal en el aeropuerto de Zaragoza, que será explotada, una vez concluidas las obras, por la empresa SWISSPORT.

En el mes de junio se adjudicó a la empresa FEDEX el arrendamiento de una terminal de carga en el Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat. En septiembre, se ha adjudicado una parcela en la ampliación sur del Centro de Carga Aérea del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas para la construcción de una nueva terminal de carga en la primera línea del aeropuerto. La superficie construida máxima sería de 7.980 m². Además, en el mes de mayo se han firmado los contratos de derecho de superficie para la construcción de dos nuevas terminales en el Centro de Carga Aérea del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. La construcción de las tres terminales permitirá incrementar la capacidad de manejo de carga del aeropuerto en un 15%.

3.3 Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM)

La información operativa y financiera del período del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia se incluye en el presente Informe de gestión dentro de la actividad aeronáutica, comercial y de servicios inmobiliarios de la red de aeropuertos en España.

Hasta el 30 de septiembre de 2021, este aeropuerto ha registrado 193.837 pasajeros y 2.380 movimientos de aeronaves, cifras que representan un 21,4% y un 36,9% respectivamente del nivel del mismo período de 2019.

En cumplimiento de la normativa contable NIC 36, el Grupo efectuó al 30 de junio de 2021 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 140 miles de euros que se registró en la partida “Deterioro del valor de los activos intangibles, inmovilizado material e inversiones inmobiliarias” de la Cuenta de resultados consolidada, toda vez que en las cuentas anuales de 2020 ya se deterioró un importe de 45,3 millones de euros (ver Nota 7 de los Estados financieros intermedios resumidos consolidados al 30 de junio de 2021).

En la valoración realizada se contemplaron las propuestas y condiciones reflejadas en la solicitud de reequilibrio presentada por la Sociedad ante la CARM el 21 de mayo de 2021.

3.4 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 30 de junio de 2021 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. Del análisis realizado, se pusieron de manifiesto los siguientes resultados (explicados en la Nota 7 de los Estados financieros intermedios resumidos consolidados al 30 de junio de 2021):

- En cuanto al Aeropuerto London Luton, no se produjo deterioro teniendo en cuenta que el contrato de la concesión contempla su reequilibrio y que se había alcanzado un acuerdo con la autoridad concedente considerado en el análisis de la valoración.
- Respecto a la corrección valorativa del activo en Brasil (ANB) se identificó la necesidad de registrar un deterioro por importe de 89,0 millones de euros que está imputado al activo intangible derivado del acuerdo de concesión y figura en la partida “Deterioro del valor de los activos intangibles, inmovilizado material e inversiones inmobiliarias” de la Cuenta de resultados consolidada. Esta corrección valorativa es adicional a la registrada en las Cuentas anuales consolidadas de 2020 por importe de 64,6 millones de euros.

El deterioro adicional vino derivado principalmente del incremento esperado en el importe de las inversiones que se van a ejecutar próximamente de cerca del 25% y del incremento de la tasa de descuento por el mayor coste estimado de la deuda. Una parte sustancial del incremento de las inversiones tiene su origen en el aumento del coste de los materiales de construcción y de la inflación.

Por otra parte, cabe indicar que al 30 de septiembre de 2021 se han registrado 10,1 millones de euros en el epígrafe “Diferencias de conversión acumuladas” del Estado de situación financiera por diferencias de conversión positivas asociadas al efecto de la conversión del activo intangible derivado del acuerdo de concesión de ANB y 13,3 millones de euros procedentes de la valoración del activo intangible de Luton, debido a la evolución favorable del real brasileño y la libra esterlina frente al euro entre el 1 de enero y el 30 de septiembre de 2021.

Los principales datos económicos del segmento internacional son los siguientes:

Miles de euros	9M 2021	9M 2020	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	110.832	104.419	6.413	6,1%
Otros ingresos de explotación	153	142	11	7,7%
Total Ingresos	110.985	104.561	6.424	6,1%
Total gastos (incluye amortización)	-235.612	-229.253	6.359	2,8%
EBITDA	-66.801	-62.187	4.614	7,4%

Aeropuerto London Luton

La consolidación del Aeropuerto London Luton en este período ha supuesto una contribución de 64,2 millones de euros en ingresos y de 8,6 millones de euros en EBITDA.

Miles de euros ⁽¹⁾	9M 2021	9M 2020	Variación	% Variación
Ingresos aeronáuticos	28.582	39.668	-11.086	-27,9%
Ingresos comerciales	35.654	45.475	-9.821	-21,6%
Total Ingresos	64.236	85.143	-20.907	-24,6%
Personal	-21.187	-23.522	-2.335	-9,9%
Otros gastos de explotación	-34.432	-47.166	-12.734	-27,0%
Amortizaciones y deterioros	-50.901	-53.355	-2.454	-4,6%
Total gastos	-106.520	-124.043	-17.523	-14,1%
EBITDA	8.624	14.408	-5.784	-40,1%
Resultado de explotación	-42.284	-38.900	3.384	8,7%
Resultado financiero	-19.670	-18.657	1.013	5,4%
Resultado antes de impuestos	-61.954	-57.557	4.397	7,6%

⁽¹⁾ Tipo de cambio Euro/Libra: 0,86363 en 9M 2021 y 0, 0,88509 en 9M 2020.

En moneda local, los ingresos de Luton se han reducido un 26,4%, hasta 55,5 millones de GBP (frente a 75,4 millones de GBP al 30 septiembre de 2020).

- Los ingresos aeronáuticos en GBP han disminuido un 29,7%, hasta 24,7 millones de GBP (35,1 millones de GBP al 30 de septiembre de 2020).
- Los ingresos comerciales se han reducido un 23,5%, hasta 30,8 millones de GBP (40,2 millones de GBP al 30 de septiembre de 2020).

Las actividades comerciales registraron caídas en todas sus líneas, siendo especialmente elevada la disminución de los ingresos en retail (38,3% y 5,6 millones de GBP), asociada al significativo descenso de la actividad en el aeropuerto.

El plan de desescalada aplicado por el Gobierno de Reino Unido, junto con el relajamiento de algunas restricciones para viajar, ha facilitado la reapertura de los locales comerciales (un 95% en retail y un 93% en restauración a finales de septiembre).

El EBITDA se ha situado en 7,4 millones de GBP.

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. Se han ahorrado 9,3 millones de GBP, un 19,3% respecto al mismo período de 2020.
- Mantener la suspensión temporal de empleos en el marco de las ayudas gubernamentales establecidas por las autoridades británicas (Job Retention Scheme). El Gobierno de Reino Unido extendió este programa hasta finales de septiembre de 2021 y no ha anunciado nuevas prórrogas.

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

El 30 de junio de 2021 se alcanzó un acuerdo con las entidades financiadoras, extendiendo las dispensas de los ratios al 30 de junio de 2021 y 31 de diciembre 2021, y pactando una ratio modificada a 30 de junio de 2022. Como contrapartida, los prestamistas han exigido el compromiso de los accionistas de aportar 20 millones de GBP de liquidez que fueron desembolsados a primeros de julio.

Con la obtención de estas dispensas y el refuerzo de liquidez, se considera eliminada gran parte de la incertidumbre existente al cierre del ejercicio de 2020 sobre la capacidad de continuar como empresa en funcionamiento. En todo caso, la Dirección de London Luton espera que, como resultado de la negociación en marcha con las entidades financieras, se vaya ampliando, en caso de ser necesaria, la dispensa de forma sucesiva para los semestres inmediatamente siguientes.

En caso de que finalmente no se obtuviera esta ampliación de las dispensas, se pondría de manifiesto un incumplimiento de las obligaciones contractuales que podría conducir a que las entidades financieras tuvieran el derecho de ejecutar las garantías asociadas a los contratos de financiación, entre las que se encuentran la prenda sobre las acciones de la concesionaria del aeropuerto, así como el inmovilizado. En este caso, el riesgo estaría limitado, en el caso del consolidado de Grupo Aena, al activo neto que aporta el subgrupo Luton a las cuentas anuales consolidadas de Aena que actualmente es negativo.

Al 30 de septiembre de 2021 la Deuda financiera neta contable de London Luton asciende a 492,1 millones de euros y el saldo de caja es de 57,0 millones de euros.

Aeropertos do Nordeste do Brasil (ANB)

La consolidación de ANB ha supuesto una contribución de 38,8 millones de euros en ingresos y una pérdida de 79,6 millones de euros en EBITDA.

Miles de euros ⁽¹⁾	9M 2021	9M 2020 ⁽²⁾	Variación	% Variación
Ingresos aeronáuticos	20.024	8.039	11.985	149,1%
Ingresos comerciales	11.417	5.307	6.110	115,1%
Otros ingresos	7.381	825	6.556	794,7%
Total Ingresos	38.822	14.171	24.651	174,0%
Personal	-6.324	-5.585	739	13,2%
Otros gastos de explotación	-23.049	-13.081	9.968	76,2%
Amortizaciones y deterioros	-95.769	-81.828	13.941	17,0%
Total gastos	-125.142	-100.494	24.648	24,5%
EBITDA	-79.592	-77.390	2.202	2,8%
Resultado de explotación	-86.320	-86.323	-3	-0,0%
Resultado financiero	184	-1.471	-1.655	-112,5%
Resultado antes de impuestos	-86.136	-87.794	-1.658	-1,9%

⁽¹⁾ Tipo de cambio Euro/Real brasileño: 6,3764 en 9M 2021 y 5,71 en 9M 2020.

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

En moneda local, los ingresos de ANB han aumentado en el periodo hasta 247,5 millones de BRL (80,9 millones de BRL al 30 de septiembre de 2020).

- Los ingresos aeronáuticos han crecido hasta 127,7 millones de BRL (45,9 millones de BRL al 30 de septiembre de 2020).
- Los ingresos comerciales han aumentado hasta 72,8 millones de BRL (30,3 millones de BRL al 30 de septiembre de 2020).
- Los ingresos por servicios de construcción (IFRIC 12) han alcanzado 47,1 millones de BRL (4,7 millones de BRL al 30 de septiembre de 2020) como consecuencia de la ejecución de las obras de mejora inmediata de las terminales y del desarrollo de los proyectos de ampliación de la Fase I-B del contrato de concesión.

El EBITDA se ha situado en -465,5 millones de BRL. Excluido el importe del deterioro sería de 60,3 millones de BRL (-25,7 millones de BRL al 30 de septiembre de 2020).

Las medidas adoptadas por ANB para reducir los impactos de la COVID-19 se centraron 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 entre marzo y mayo 2021, basados en el nivel de actividad y supeditados a estar al corriente de pagos.
- Aplicación de medidas de restricción del crédito a determinados clientes aeronáuticos con retrasos en los pagos.

Estas medidas se fueron acomodando a lo largo del tercer trimestre a la progresiva recuperación de la actividad que en septiembre 2021, por primera vez desde el inicio de la operativa de Aeroportos do Nordeste do Brasil, registró un tráfico superior al de 2019 (aumento de 4,1 %).

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, la renegociación de 18 a 24 meses del préstamo de 70 millones de BRL obtenido en diciembre 2020 y el mejor comportamiento de la actividad, han permitido atender los compromisos de pago.

Al 30 de septiembre de 2021 la Deuda financiera neta contable de ANB asciende a 11,1 millones de euros y el saldo de caja es de 0,2 millones de euros.

Por lo que respecta al resultado de las **participaciones no mayoritarias** a continuación se muestra el desglose de la aportación al resultado del ejercicio:

Miles de euros	Resultado por puesta en equivalencia				Unidades monetarias por euro	Tipo de cambio medio		
	9M 2021	9M 2020	Variación	% Variación		9M 2021	9M 2020	% Variación
AMP (México)	10.505,1	3.846,8	6.658,3	173,1%	MXN	24,08	24,52	-1,8%
SACSA (Colombia)	3.275,8	-1.641,9	4.917,7	-299,5%	COP	4.428,23	4.170,59	6,2%
AEROCALI (Colombia)	3.294,9	-3.137,2	6.432,1	-205,0%	COP	4.428,23	4.170,59	6,2%
Total participación en el resultado de asociadas	17.075,8	-932,3	18.008,1	-1.931,6%				

En cumplimiento de la normativa contable NIC 36, el Grupo efectuó al 30 de junio de 2021 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 resultado del análisis realizado no se produjo deterioro (ver Nota 7 de los Estados financieros intermedios resumidos consolidados al 30 de junio de 2021).

4. Cuenta de resultados

Miles de euros	9M 2021	9M 2020	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	1.715.716	1.693.814	21.902	1,3%
Otros Ingresos de Explotación	45.069	39.569	5.500	13,9%
Total Ingresos	1.760.785	1.733.383	27.402	1,6%
Aprovisionamientos	-119.787	-117.074	2.713	2,3%
Gastos de personal	-338.079	-343.592	-5.513	-1,6%
Otros gastos de explotación	-646.607	-589.962	56.645	9,6%
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	-40.872	-15.202	25.670	168,9%
Amortización del inmovilizado	-593.631	-604.147	-10.516	-1,7%
Resultado por enajenaciones de inmovilizado	-7.384	-1.933	5.451	282,0%
Deterioro del valor de los activos intangibles, inmovilizado material e inversiones inmobiliarias	-89.082	-119.574	-30.492	-25,5%
Otros resultados	-80.707	-30.057	50.650	168,5%
Total Gastos	-1.916.149	-1.821.541	94.608	5,2%
EBITDA	438.267	515.989	-77.722	-15,1%
Resultado de explotación	-155.364	-88.158	-67.206	-76,2%
Ingresos financieros	6.213	1.642	4.571	278,4%
Gastos financieros	-73.438	-87.445	-14.007	-16,0%
Otros ingresos/(gastos) financieros - netos	2.815	-7.272	10.087	138,7%
Resultado financiero	-64.410	-93.075	-28.665	-30,8%
Resultado y deterioro de entidades valoradas por el método de la participación	17.076	-932	18.008	-
Resultado antes de impuestos	-202.698	-182.165	-20.533	-11,3%
Impuesto sobre las ganancias	45.288	46.408	-1.120	-2,4%
Resultado del período consolidado	-157.410	-135.757	-21.653	-15,9%
Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes	-33.667	-28.123	5.544	19,7%
Resultado del período atribuible a los accionistas de la dominante	-123.743	-107.634	-16.109	-15,0%

Los **ingresos totales** del período reflejan un incremento interanual de 27,4 millones de euros (+1,6%), resultante de la evolución de los distintos segmentos del negocio del Grupo que se detalla en el apartado 3 (Áreas de negocio).

Los **gastos operativos** (aprovisionamientos, gastos de personal y otros gastos de explotación) han ascendido a 1.104,5 millones de euros y registrado un aumento interanual de 53,8 millones de euros (+5,1%).

Esta variación refleja el efecto de la adaptación de los servicios a los niveles de la actividad y a la operativa de las terminales y espacios aeroportuarios, así como el incremento del precio de la energía eléctrica en los aeropuertos de la red.

- **Gastos de personal** muestran una disminución de 5,5 millones de euros (-1,6%).

En Aena, esta partida se ha reducido en 3,9 millones de euros (-1,2%) 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 2,3 millones de euros como consecuencia del efecto de las medidas de suspensión temporal de empleos y de reducción de plantilla adoptadas desde finales de marzo de 2020 para mitigar los efectos de la COVID-19.

- **Otros gastos de explotación** han aumentado 56,6 millones de euros (+9,6%).

En los aeropuertos de la red en España se han incrementado 61,5 millones de euros (+11,5%).

Las principales variaciones corresponden a los conceptos de energía eléctrica (+30,9 millones de euros), mantenimientos (+11,6 millones de euros), seguridad (+8,8 millones de euros), servicios profesionales (+3,0 millones de euros), servicio PMR (+1,3 millones de euros), limpieza (+0,9 millones de euros) y a los gastos por la gestión de salas VIP (+0,5 millones de euros).

En el aeropuerto de Luton se han reducido en 12,7 millones de euros, reflejando el efecto en el canon de la concesión de la caída del tráfico (-8,2 millones de euros) y las medidas de ajuste adoptadas.

En ANB, Otros gastos de explotación han aumentado 10,0 millones de euros, reflejando 7,4 millones de euros por servicios de construcción (IFRIC 12) frente a 0,8 millones de euros en el periodo de 2020.

Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales incluye 30,3 millones de euros derivados del riesgo de crédito evaluado sobre el importe total de crédito pendiente por RMGA en aplicación de la NIIF 9.

En **Deterioro del valor de los activos intangibles, inmovilizado material e inversiones inmobiliarias** se registra el resultado de las valoraciones que en cumplimiento de la NIC 36 llevó a cabo el Grupo de sus activos al 30 de junio, para determinar si se producía algún deterioro como consecuencia de las circunstancias generadas por la COVID-19 y su impacto en la actividad. Como resultado de este análisis, se reconocieron los deterioros que se reflejan en este epígrafe por importe neto de 89,1 millones de euros. **Otros resultados** refleja los gastos incurridos como consecuencia de las medidas adoptadas para el control, contención y previsión de la pandemia por importe de 80,8 millones de euros.

El **EBITDA** (beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones) se ha situado en 438,3 millones de euros

Este EBITDA incluye 388,1 millones de euros correspondientes a los ingresos por las RMGA registradas al 30 de septiembre de 2021, según se explica en el apartado 3.1.2 (Actividad comercial), así como el impacto negativo indicado anteriormente de los deterioros reconocidos al 30 de junio en aplicación de la NIC 36 por un importe neto de 89,1 millones de euros, sin que los mismos tengan impacto en caja.

El **Resultado financiero** refleja una disminución del gasto neto de 28,7 millones de euros debida principalmente a:

- Diferencias de cambio favorables de las que 7,5 millones de euros corresponden al préstamo participativo de ADI con Luton.
- La disminución en 5,7 millones de euros de los gastos financieros asociados a la deuda de Aena con ENAIRE (como entidad coprestataria con diversas entidades financieras).

- La variación por los gastos derivados del efecto financiero de la contabilización del anticipo recibido de World Duty Free Group España, S.A. hasta el 30 de octubre de 2020 con ocasión del contrato suscrito con dicha sociedad en 2013, que supone una disminución de 11,2 millones de euros.

El **Resultado y deterioro de entidades valoradas por el método de la participación** refleja las aportaciones a los resultados del periodo de las participaciones no mayoritarias según se detalla en el apartado 3.4 (Segmento internacional).

En cuanto al **Impuesto sobre las ganancias**, se ha registrado un ingreso por importe de 45,3 millones de euros como consecuencia principalmente del resultado del periodo.

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 123,7 millones de euros.

5. Inversiones

El importe total de la inversión pagada hasta el 30 de septiembre de 2021 (inmovilizado material, activos intangibles e inversiones inmobiliarias) ha ascendido a 508,3 millones de euros.

En la **red de aeropuertos** en España el importe ha alcanzado 496,6 millones de euros, lo que supone un incremento interanual de 144,5 millones de euros.

El importe de inversión ejecutada en el período se ha situado en 447,4 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 7,8 millones de euros.

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

- La remodelación y ampliación del edificio del Dique Sur en el Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat. Esta actuación incluye la ampliación del edificio en dos plantas y la instalación de 6 preparasarelas y 14 pasarelas.
 - La regeneración de la pista 06L/24R y nuevas calles de salida rápida en Palma de Mallorca.
 - La adecuación del drenaje general del sistema aeroportuario en el Aeropuerto Alicante-Elche.
 - La construcción de nuevas calles de salida rápida en Ibiza.
 - La renovación del pavimento en varias calles de rodaje en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.
 - Las obras de mejora en el pavimento de la plataforma norte en La Palma.
 - La instalación de torres de iluminación en la plataforma de las terminales T4 y T4S en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.
 - La pavimentación del triángulo suroeste de la plataforma del Aeropuerto de Ibiza.
- Respecto a las **inversiones en ejecución**, cuya duración se extenderá a los próximos meses, cabe citar:
- La instalación de sistemas de detección de explosivos más modernos y la adaptación a éstos de los sistemas de inspección de equipajes en bodega.
 - El suministro de pasarelas de embarque en los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Palma de Mallorca y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat.
 - 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 Adolfo Suárez Madrid-Barajas.
 - Las obras de aislamiento acústico de viviendas en zonas colindantes y la instalación de sistemas de iluminación con tecnologías eficientes en varios aeropuertos.
 - La ampliación de los accesos a las cabeceras de pista en Gran Canaria.
 - La ampliación del aparcamiento público y de rent a car, y la construcción de un parking exprés en salidas del Aeropuerto de Ibiza.
 - La adecuación del área de movimiento en el Aeropuerto de Asturias.
 - La regeneración de la pista 06L/24R y las nuevas calles de salida rápida en Palma de Mallorca.
 - La construcción en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas de una planta solar fotovoltaica para autoconsumo, una central eléctrica y una nueva zona de autobuses en la terminal T4.
 - Asimismo, es destacable la instalación y puesta en marcha de plantas solares fotovoltaicas para autoconsumo en los aeropuertos canarios y la implantación de puntos de recarga en varios aeropuertos.
- En el **Aeropuerto London Luton** las inversiones continúan ajustándose en función del perfil de la actividad a las necesidades de mantenimiento y renovación de equipamientos.
- La inversión pagada durante el período ha ascendido a 4,1 millones de euros.
- Las obras de conexión del edificio terminal con la estación de tren Luton Airport Parkway siguen avanzando. Son inversiones financiadas y ejecutadas por el Ayuntamiento de Luton y su conclusión está prevista para principios de 2022.
- La inversión pagada en el período correspondiente a **Aeropuertos do Nordeste do Brasil S.A.** ha sido de 7,6 millones de euros.
- Se han desarrollado, entre otras, las siguientes actuaciones:
- Mejora de aseos, climatización, señalética, iluminación y accesibilidad de los edificios terminales (obras de mejora inmediata de la 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 la ejecución de las obras requeridas en el contrato de concesión fueron extendidos por 8 meses. Así, el plazo de finalización de la Fase 1-B pasó a ser junio 2023. Al finalizar el tercer trimestre, la Sociedad se encontraba ultimando la contratación de las constructoras a las que se encargará la ejecución de dichas obras.

Respecto a los **aeropuertos de GAP**, en México se está desarrollando el vigente Programa Maestro de Desarrollo 2020-2024.

Durante el período se han realizado las siguientes actuaciones y obras relacionadas con las principales inversiones del Programa:

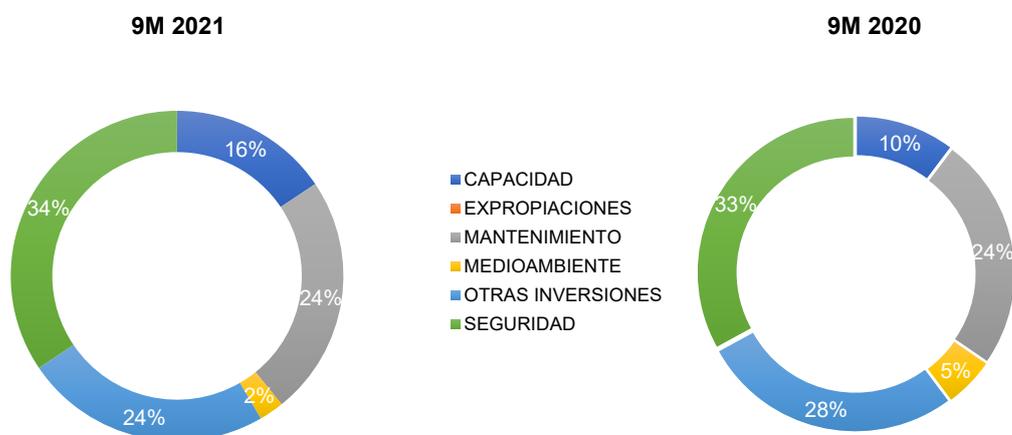
- En el aeropuerto de Guadalajara, la construcción de: la nueva pista 10L 28R con calle de rodaje, la nueva zona de aviación general y un edificio multiusos. Asimismo, son destacables la ampliación y las mejoras llevadas a cabo en el edificio terminal T1 y la remodelación de la nueva área terminal que finalizará en 2021.
- En el aeropuerto de Tijuana, la construcción del nuevo edificio procesador, que finalizará en 2021, y la ampliación de la plataforma y las calles de rodaje.
- En el aeropuerto San José del Cabo, la remodelación de edificio terminal 2 que está previsto que finalice en 2021.
- En Puerto Vallarta se ha rehabilitado el campo de vuelo y se prevé que los trabajos de la nueva área terminal finalicen en 2021.
- En La Paz, ha concluido la construcción y reconfiguración de la plataforma.

En el aeropuerto Montego Bay, en Jamaica, son destacables las obras de remodelación del edificio terminal que finalizarán en 2021 y las actuaciones en el equipamiento de los sistemas de Información.

En los **aeropuertos colombianos**, solo se están llevando a cabo las inversiones destinadas a reposición de activos y mantenimiento de equipos e instalaciones aeroportuarias, de cara a realizar una correcta reversión de los aeropuertos a la autoridad aeronáutica de Colombia (Aerocivil) cuando finalicen las prórrogas actuales, tal y como marca el contrato de concesión.

Inversiones por ámbitos de actuación

A continuación, se muestra la distribución de la inversión en la red de aeropuertos pagada hasta el 30 de septiembre de 2021, así como su comparativa con el mismo período del año anterior:



- En el ámbito de la **seguridad**, las inversiones han alcanzado 170,9 millones de euros (116,1 millones de euros en el mismo período de 2020).
- Las inversiones en **capacidad** han ascendido a 77,5 millones de euros (36,0 millones de euros en el mismo período de 2020).
- En **medioambiente**, la inversión se ha situado en 12,0 millones de euros (18,3 millones de euros en el mismo período de 2020).
- En el ámbito del **mantenimiento**, la inversión ha sido de 117,0 millones de euros (85,7 millones de euros en el mismo período de 2020).
- En concepto de **Otras inversiones** la inversión pagada ha ascendido a 119,1 millones de euros (95,6 millones de euros en el mismo período de 2020). En esta categoría se incluyen inversiones realizadas en tecnologías de la información, así como actuaciones destinadas a actividades comerciales (en aparcamientos, en terminales de aviación ejecutiva y en salas VIP).

6. Estado de situación financiera

6.1 Principales variaciones

Miles de euros	9M 2021	2020	Variación	% Variación
ACTIVO				
Activo no corriente	13.382.760	13.537.000	-154.240	-1,1%
Activo corriente	2.237.920	2.126.087	111.833	5,3%
Total activo	15.620.680	15.663.087	-42.407	-0,3%
PATRIMONIO NETO Y PASIVO				
Patrimonio neto	5.937.336	6.064.983	-127.647	-2,1%
Pasivo no corriente	7.832.049	7.819.768	12.281	0,2%
Pasivo corriente	1.851.295	1.778.336	72.959	4,1%
Total patrimonio neto y pasivo	15.620.680	15.663.087	-42.407	-0,3%

El **Activo no corriente** ha disminuido 154,2 millones de euros debido principalmente al efecto de las siguientes variaciones:

- Descenso en 109,2 millones de euros del “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 9,7 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” ha disminuido 80,5 millones de euros como consecuencia de la corrección valorativa registrada en las filiales ANB (89,1 millones de euros) y AIRM (0,1 millones de euros) según se explica en los apartados 3.3 y 3.4, compensada parcialmente por aumentos de valoración en las concesiones de London Luton y de ANB derivadas de diferencias de conversión positivas por importe de 23,3 millones de euros.

De estos 23,3 millones de euros por diferencias de conversión positivas, 10,0 millones de euros corresponden a la evolución favorable de la divisa del real brasileño, en tanto que 13,3

millones de euros corresponden a la revalorización de la libra esterlina.

- Las “Inversiones en empresas asociadas y con control conjunto” han disminuido en 4,8 millones de euros, debido principalmente al efecto de la reducción de la participación en la asociada AMP, que ha reducido capital con un efecto por importe de 15,9 millones de euros, y de la distribución de dividendos de SACSA por 2,5 millones de euros, compensado por el registro de la participación en resultados positivos por puesta en equivalencia por importe de 17,1 millones de euros (ver detalle en el apartado 3.2).
- En sentido contrario, la partida de “Activos por impuestos diferidos” ha aumentado en 44,7 millones de euros, debido el registro de créditos fiscales correspondiente a las bases imponibles negativas asociadas a las pérdidas contables y a las deducciones no aplicadas, así como por las diferencias temporales asociadas a los deterioros por inmovilizado mencionados.
- Asimismo, ha aumentado “Otras cuentas a cobrar” debido principalmente a 5,2 millones de euros en la partida de “Periodificación incentivos a largo plazo” como consecuencia del registro de la linealización de los descuentos correspondientes a aquellos contratos en los que se han firmado acuerdos durante 2021.

El **Activo corriente** ha aumentado 111,8 millones de euros debido a los siguientes efectos:

- Aumento del saldo de “Clientes y otras cuentas a cobrar” en 570,5 millones de euros, de los que 388 millones de euros están motivados por el registro de la RMGA devengada y no facturada en el período, según se explica en el apartado 3.1.2 (Actividad comercial).
- Disminución del saldo de “Efectivo y equivalentes al efectivo” en 458,5 millones de euros, según se explica en el apartado 7 (Flujo de caja).

La reducción del **Patrimonio neto** en 127,6 millones de euros viene originada principalmente por:

- El resultado del período atribuible a los accionistas de la dominante que ha sido negativo en 123,7 millones de euros.
- Los derivados de cobertura han aumentado en 27,3 millones de euros.
- El aumento de 8,6 millones de euros en diferencias de conversión, por la evolución favorable de los tipos de cambio de las divisas del grupo, según se ha explicado anteriormente en el epígrafe relativo a “Activos intangibles”.

El aumento del **Pasivo no corriente** en 12,3 millones de euros se debe esencialmente al incremento del epígrafe “Deuda financiera” en 58,5

millones de euros, a la disposición de un importe de 400 millones de euros de los préstamos con entidades financieras, a la amortización de 434,3 millones de euros del principal de la deuda de Aena con ENAIRE (como entidad co-prestataria con diversas entidades financieras) de acuerdo al calendario de amortización establecido y al incremento en 29,9 millones de euros de los depósitos recibidos como garantía del negocio aeronáutico.

Asimismo, el epígrafe "Instrumentos financieros derivados" refleja una reducción de 34,4 millones de euros debido a la puesta a valor razonable de los derivados utilizados por Aena y su filial London Luton, con contrapartida (en un 75%) en la Reserva por cobertura de flujos de efectivo y el resto (25%) en impuestos diferidos.

Adicionalmente, el saldo de "Subvenciones" ha disminuido en 24,9 millones de euros por la imputación a resultados del periodo.

El **Pasivo corriente** ha aumentado en 73,0 millones de euros como consecuencia principalmente del

incremento del saldo de "Proveedores y otras cuentas a pagar" en 67,1 millones de euros y de "Provisiones para otros pasivos y gastos" en 16,3 millones de euros, así como a la disminución del saldo de la "Deuda financiera" en 6,9 millones de euros.

El aumento del saldo de "Proveedores y otras cuentas a pagar" se ha debido a las siguientes variaciones:

- Aumento en el saldo de Hacienda Pública acreedora en 83,5 millones de euros, por el devengo del Impuesto sobre bienes inmuebles (IBI) a 1 de enero de 2021 correspondiente a todo el ejercicio 2021 (del cual permanecían sin pagar 86,7 millones de euros a 30 de septiembre de 2021).
- Aumento de acreedores por prestaciones de servicio por 43 millones de euros.
- Disminución del saldo de proveedores de inmovilizado en 51,4 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.

- Disminuciones en los saldos de personal (-3,4 millones de euros) y periodificaciones a corto (-4,6 millones de euros).

En cuanto a la disminución en 6,9 millones de euros de la "Deuda financiera" a corto plazo, se debe principalmente a pagos realizados conforme a lo acordado en el calendario de los contratos, hecho compensado en gran parte por el aumento en los depósitos recibidos de clientes de operaciones aeronáuticas por importe de 20,4 millones de euros.

El **fondo de maniobra**, calculado como la diferencia entre los activos y los pasivos corrientes, normalmente negativo en la Compañía por su operativa y su estructura de financiación, se ha situado en +386,6 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 se sitúa a 30 de septiembre de 2021 en 7.541,0 millones de euros. Este importe incluye 492,1 millones de euros procedentes de la consolidación de la deuda financiera neta contable del Aeropuerto London Luton y 11,1 millones de euros de ANB.

La ratio de apalancamiento del Grupo Aena es la siguiente:

Miles de euros	9M 2021	2020
Deuda Financiera Bruta contable	8.307.415	8.255.802
Efectivo y equivalentes al efectivo	766.406	1.224.878
Deuda Financiera Neta contable	7.541.009	7.030.924
Deuda Financiera Neta contable / EBITDA	11,8 x	9,8 x

La deuda financiera neta contable de Aena S.M.E., S.A. se sitúa a 30 de septiembre de 2021 en 7.016,4 millones de euros.

La ratio de apalancamiento de Aena S.M.E., S.A. es la siguiente:

Miles de euros	9M 2021	2020
Deuda Financiera Bruta contable	7.695.916	7.681.676
Efectivo y equivalentes al efectivo	679.488	1.141.265
Deuda Financiera Neta contable	7.016.428	6.540.411
Deuda Financiera Neta contable / EBITDA	10,2x	8,1x

Aena S.M.E., S.A. tiene firmados préstamos por un importe total pendiente a 30 de septiembre de 2021 de 5.365,7 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. Aena ha obtenido dispensas temporales de cumplimiento de las ratios financieras hasta 31 de diciembre de 2022 de todas las entidades bancarias.

La agencia Fitch Ratings ha rebajado la calificación crediticia a largo plazo de Aena S.M.E, S.A., a "A-" desde "A" manteniendo la perspectiva negativa, con fecha 6 de octubre. Asimismo, ha rebajado la calificación a corto plazo de "F1" a "F2". La calificación crediticia a largo plazo de la agencia Moody's, actualizada el 25 de marzo, se mantiene en "A3" con perspectiva negativa.

Durante el período, Aena ha amortizado deuda a largo plazo por importe de 434,3 millones de euros correspondientes al calendario de pagos establecido según contrato.

Con el objeto de reforzar la liquidez de la Compañía, por la situación provocada por la COVID-19 Aena ha dispuesto en el período de tres préstamos por un importe total de 400 millones de euros y mantiene préstamos disponibles sin desembolsar por importe de 739,4 millones de euros.

Asimismo, Aena dispone de una póliza de 800 millones de euros correspondientes a una línea de crédito sindicada sostenible (ESG-linked RCF) completamente disponible a 30 de septiembre.

Por tanto, las disponibilidades de caja y facilidades crediticias de Aena se han situado en un importe total de 2.218,9 millones de euros, siendo el saldo de caja a 30 de septiembre de 679,5 millones de euros. Adicionalmente, se añade la posibilidad de realizar emisiones por importe de 845 millones de euros a través del programa de Euro Commercial Paper (ECP) de 900 millones de euros. A 31 de diciembre de

2020, el saldo disponible de ECP era de 845 millones de euros.

A nivel del Grupo Aena, las disponibilidades de caja y facilidades crediticias ascienden a 2.305,8 millones de euros a 30 de septiembre de 2021.

El tipo de interés medio de la deuda del Grupo se ha situado en el período de 2021 en un 1,24% (1,22% en 2020).

En aplicación de la NIC 1, desde junio de 2020 el importe de la deuda financiera a largo plazo de la filial London Luton se ha traspasado a corto plazo (451,3 millones de euros al tipo de cambio de 30 de septiembre 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, ha obtenido de las entidades financieras dispensas temporales respecto al cumplimiento de las ratios hasta 31 de diciembre de 2021.

7. Flujo de caja

Miles de euros	9M 2021	9M 2020	Variación	% Variación
Efectivo neto generado por actividades de explotación	20.486	321.780	-301.294	-93,6%
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión	-508.206	-374.278	-133.928	-35,8%
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación	27.574	1.554.612	-1.527.038	98,2%
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	1.674	-11.234	12.908	114,9%
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	766.406	1.731.477	-965.071	-55,7%

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 del efectivo neto generado por actividades de explotación.

Para reforzar su liquidez, Aena continúa adoptando las medidas que se consideran necesarias y en el mes de abril procedió 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, de los que a la fecha se han dispuesto 400 millones de euros.

Efectivo neto generado por actividades de explotación

El efectivo neto generado por las actividades de explotación ha sido positivo en los nueve meses de 2021, aunque su disminución respecto al mismo periodo de 2020 refleja el

impacto que la pandemia ha tenido en la operativa del Grupo.

Antes de "Variaciones en capital circulante" y "Otro efectivo generado por las operaciones" (intereses e impuestos sobre beneficios pagados y cobrados) se han generado 533,4 millones de euros, frente a 639,9 millones de euros en el mismo periodo de 2020.

El capital circulante ha registrado una variación negativa de 443,8 millones de euros: -579,9 millones de euros en

“Deudores y otras cuentas a cobrar” y +170,7 millones de euros en “Acreedores y otras cuentas a pagar”:

- La variación negativa de 579,9 millones de euros en “Deudores y otras cuentas a cobrar” se debe principalmente al aumento del saldo de clientes derivado del registro de 388 millones de euros de RMGA señalado en el apartado 6.1 (Estado de situación financiera).

En la comparación con el mismo período de 2020, hay que tener en cuenta que el saldo de “Clientes y otras cuentas a cobrar” en este caso disminuyó en 165,9 millones de euros debido al cobro de la totalidad de RMGA de 2019 (140 millones de euros), circunstancia que no se ha producido en 2021 por la RMGA de 2020, que ascendió a 620,3 millones de euros, y que se acumula al saldo devengado por la RMGA del año 2021.

- La variación positiva de 170,7 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 IBI (Impuesto de bienes inmuebles) y el aumento de Acreedores por prestaciones de servicio (compensado en parte por la

disminución de los saldos de provisiones a corto plazo, personal y proveedores de inmovilizado) ya explicado en el apartado correspondiente del apartado 6 (Estado de situación financiera).

En el mismo período de 2020, se produjo una variación negativa de 35,1 millones de euros, debido a la disminución de los saldos de las cuentas de Acreedores por prestación de servicio y de la cuenta de Anticipos de clientes disminuyeron por efecto de las medidas de reducción de costes implementadas y la drástica reducción de la actividad causada por la crisis del COVID-19.

Efectivo neto utilizado en actividades de inversión

En las actividades de inversión, el flujo de efectivo ha sido negativo en 508,2 millones de euros, reflejando principalmente los pagos por adquisiciones y reposiciones de inmovilizado no financiero relativos a la infraestructura aeroportuaria, que han ascendido a 508,3 millones de euros según se explica en el apartado 5 (Inversiones).

Adicionalmente, dentro de las actividades de inversión se recogen

“Pagos por adquisiciones de otros activos financieros” por importe de 13,2 millones de euros, que incluyen principalmente certificados de depósitos bancarios de la filial de Brasil por importe de 12,7 millones de euros.

Asimismo, se incluyen “Cobros por desinversiones/préstamos a Empresas del grupo y asociadas” por 5,1 millones de euros correspondientes a la reducción de la participación en la asociada AMP así como “Dividendos recibidos” de SACS A por 3,2 millones de euros y cobros de intereses por 5 millones de euros.

Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación

Las principales variaciones del efectivo generado en actividades de financiación corresponden a la disposición de 400 millones de euros de las líneas de crédito suscritas en abril de 2021 y al cobro de los depósitos recibidos de clientes aeronáuticos.

En sentido contrario, 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, por importe de 434,3 millones de euros.

8. Principales litigios

Respecto a los principales litigios a 30 de septiembre de 2021, 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. El 5 de octubre se celebró la Audiencia Previa, señalándose para el día 22 de junio de 2022 la celebración del juicio. 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 la fecha de inicio de la controversia judicial hasta el día 30 de septiembre de 2020, han sido notificadas 67 demandas y se han dictado los siguientes Autos de medidas cautelares: 55 notificados, de los cuales 30 son favorables a AENA, 12 conllevan un reconocimiento parcial y 13 son desfavorables a Aena. Están pendientes de resolución 6. Además, se han dictado 4 sentencias de instancia, todas ellas estimatorias parciales.

9. Evolución bursátil

La cotización de la acción de Aena ha fluctuado en el período entre un mínimo de 126,90 euros y un máximo de 150,30 euros. Ha cerrado en 149,30 euros, lo que implica una revalorización del precio de la acción del 5,0% desde el 31 de diciembre de 2020. En el mismo período, el IBEX35 ha acumulado una ganancia del 9,0%.



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:

30/09/2021	AENA.MC
Volumen Total operado (Nº de acciones)	37.242.820
Volumen medio diario operado del período (Nº de acciones)	193.973
Capitalización (€)	22.395.000.000
Precio de cierre (€)	149,30
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 30 de septiembre 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

Desde el 30 de septiembre de 2021 hasta la fecha de formulación de los estados financieros intermedios resumidos consolidados, se han producido los siguientes hechos significativos:

- Con fecha 6 de octubre, la agencia Fitch Ratings ha rebajado la calificación a largo plazo de emisor (Long Term Issuer Default Rating) de Aena S.M.E., S.A. a "A-" desde "A" manteniendo la perspectiva negativa. Asimismo, ha rebajado la calificación a corto plazo de "F1" a "F2".
- Ha entrado en vigor la Ley 13/2021, de 1 de octubre, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. Dicha norma establece en su Disposición final séptima la modificación de la renta mínima anual garantizada (RMGA) fijada en los contratos de arrendamiento o cesión de local de negocio en los aeropuertos gestionados por Aena en los términos explicados en el apartado 3.1.2 (Actividad comercial).
- Se han notificado 4 autos, todos ellos de la Audiencia Provincial de Baleares dictados el 7 de octubre de 2021 y resolviendo recursos de apelación interpuestos que acordaban medidas cautelares solicitadas por tres demandantes.

Todos ellos tienen presente y hacen mención a la Disposición final séptima de la Ley 13/2021, de 1 de octubre, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y se pronuncian en el siguiente sentido: acuerdan la suspensión cautelar de la obligación de abonar la RMGA correspondiente al ejercicio 2020 en la parte proporcional correspondiente al periodo comprendido entre el 15 de marzo de 2020 y el 20 de junio de 2020, ambas fechas incluidas. A partir del día 21 de junio y hasta el 31 de diciembre de 2020, la RMGA queda reducida en proporción directa al menor volumen de pasajeros en el aeropuerto respecto al volumen de pasajeros que existió en el aeropuerto en 2019, no siendo exigible por la arrendadora el pago de una RMGA por mayor importe. Lo así establecido no afectará al derecho de la arrendadora a exigir el pago de la renta variable establecida en los contratos en función de los ingresos derivados de las ventas en los diferentes locales. Finalmente, la Sala acuerda la suspensión de la ejecución del aval en garantía de la obligación de pago de la parte de la RMGA que es objeto de la suspensión.

11. Medidas alternativas de rendimiento (MAR)

Además de la información financiera preparada bajo las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea (NIIF - UE), la información financiera reportada incluye ciertas medidas alternativas de rendimiento (MAR) a efectos de dar cumplimiento a las directrices sobre medidas alternativas de rendimiento publicadas por la European Securities and Markets Authority (ESMA) el 5 de octubre de 2015, así como medidas no-NIIF UE.

Las medidas de rendimiento incluidas en este apartado calificadas como MAR y medidas no-NIIF UE se han calculado utilizando la información financiera de Aena, pero no están definidas ni detalladas en el marco de información financiera aplicable.

Estas MAR y medidas no-NIIF-UE se han utilizado para planificar, controlar y valorar la evolución del Grupo. Consideramos que estas MAR y medidas no-NIIF son de utilidad para la dirección y los inversores puesto que facilita la comparación del rendimiento operativo y de la situación financiera entre periodos. Aunque se considera que estas MAR y medidas no-NIIF UE permiten una mejor valoración de la evolución de los negocios del Grupo, esta información debe considerarse sólo como información adicional, y en ningún caso sustituye a la información financiera preparada según las NIIF. Además, la forma en que el Grupo Aena define y calcula estas MAR y las medidas no-NIIF UE puede diferir de la forma en que son calculadas por otras compañías que usan medidas similares y, por lo tanto, pueden no ser comparables.

Las MAR y medidas no-NIIF utilizadas en este documento pueden ser categorizadas de la siguiente manera:

1. Medidas del rendimiento operativo

EBITDA o EBITDA reportado

El EBITDA (“Earnings Before Interest, Tax, Depreciation and Amortization”) es un indicador que mide el margen de explotación de la empresa antes de deducir el resultado financiero, el impuesto sobre las ganancias y las amortizaciones. Se calcula como el Resultado de explotación más las amortizaciones. Al prescindir de las magnitudes financieras y tributarias, así como de gastos contables de amortización que no conllevan salida de caja, es utilizado por la Dirección para evaluar los resultados operativos de la compañía y sus segmentos de negocio a lo largo del tiempo, permitiendo su comparación con otras compañías del sector.

En nota relativa a la información financiera por segmentos de negocio de los Estados financieros resumidos consolidados (Nota 4), se indica que el Presidente y Consejero Delegado evalúa el rendimiento de los segmentos operativos en función del EBITDA.

EBITDA AJUSTADO

El EBITDA ajustado se calcula como EBITDA + Deterioros de inmovilizado + resultado por enajenaciones del inmovilizado. La reconciliación, tanto del EBITDA como del EBITDA ajustado, con los resultados consolidados figuran también en la nota relativa a la información financiera por segmentos de negocio de los Estados financieros resumidos consolidados (Nota 4).

MARGEN DE EBITDA

El Margen de EBITDA se calcula como el cociente del EBITDA entre el total de ingresos y se utiliza como medida de rentabilidad de la empresa y de sus líneas de negocio.

MARGEN DE EBIT

El Margen de EBIT se calcula como el cociente del EBIT entre el total de ingresos. El EBIT (“Earnings Before Interest, and Taxes”) es un indicador que mide el margen de explotación de la empresa antes de deducir el resultado financiero y el impuesto sobre las ganancias y se utiliza como medida de rentabilidad de la empresa.

OPEX

Se calcula como la suma de Aprovisionamientos, Gastos de Personal y Otros Gastos de Explotación y se utiliza para gestionar los gastos operativos o de funcionamiento.

2. Medidas de la situación financiera

Deuda Neta

La Deuda Neta es la principal MAR que utiliza la Dirección para medir el nivel de endeudamiento de la Compañía. Se calcula como el total de la “Deuda Financiera” (Deuda financiera no corriente+ Deuda Financiera corriente) que figura en el Estado de situación financiera consolidado (Ver Nota 10 de estos Estados financieros resumidos consolidados) menos el “Efectivo y equivalentes al efectivo” que también figura en dicho estado de situación financiera.

La definición de los términos que se incluyen en el cálculo es la siguiente:

Deuda Financiera: significa todo endeudamiento financiero con coste de naturaleza financiera como consecuencia de:

- préstamos, créditos y descuentos comerciales;
- cualquier cantidad debida en concepto de bonos, obligaciones, notas, deuda y, en general, instrumentos de similar naturaleza;
- cualquier cantidad debida en concepto de arrendamiento, o leasing que, de acuerdo con la normativa contable aplicable, serían tratados como deuda financiera;
- los avales financieros asumidos por AENA que cubran parte o la totalidad de una deuda, excluidos aquellos avales relacionados con deudas de sociedades integradas por consolidación; y
- cualquier cantidad recibida en virtud de cualquier otro tipo de acuerdo que tenga el efecto de una financiación comercial y que, de acuerdo con la normativa contable aplicable, sería tratada como deuda financiera.

Efectivo y equivalentes al efectivo

Definición contenida en el p. 7 de la NIC 7 “Estado de flujos de efectivo”.

Ratio Deuda Financiera Neta / EBITDA

Se calcula como el cociente de la Deuda Financiera Neta entre el EBITDA para cada período de cálculo. En el caso de que el período de cálculo sea inferior al anual, se tomará el EBITDA de los últimos 12 meses.

El Grupo hace un seguimiento de la estructura de capital en función de esta ratio de endeudamiento.

La conciliación numérica entre la partida de línea más directamente conciliable, total o subtotal, presentada en los estados financieros y la MAR utilizada se presenta a continuación:

Medidas alternativas de rendimiento Grupo Aena (Miles de euros)	30/09/2021	31/12/2020	30/09/2020	30/09/2019
EBITDA	438.267	714.571	515.989	2.136.680
Resultado de explotación	-155.364	-92.292	-88.158	1.547.540
Amortizaciones	593.631	806.863	604.147	589.140
EBITDA AJUSTADO	534.733	828.495	637.496	2.143.073
EBITDA	438.267	714.571	515.989	2.136.680
Deterioros y bajas de inmovilizado	96.466	113.924	121.507	6.393
DEUDA NETA	7.541.009	7.030.924	6.704.348	6.708.153
Deuda financiera no corriente	7.175.068	7.116.554	6.835.761	6.211.113
Deuda financiera corriente	1.132.347	1.139.248	1.600.064	687.923
Efectivo y equivalentes al efectivo	-766.406	-1.224.878	-1.731.477	-190.883
(III)+(IV) EBITDA últimos 12 meses	636.849	714.571	1.145.557	2.761.083
(I) EBITDA año anterior	714.571	N/A	2.766.248	2.656.586
(II) EBITDA primer semestre año anterior	515.989	N/A	2.136.680	2.032.183
(III) = (I)-(II) EBITDA segundo semestre año anterior	198.582	N/A	629.568	624.403
(IV) Ebitda primer semestre del año	438.267	N/A	515.989	2.136.680
Ratio Deuda Financiera Neta/EBITDA	11,8 x	9,8 x	5,9 x	2,4 x
Deuda Financiera Neta	7.541.009	7.030.924	6.704.348	6.708.153
EBITDA últimos 12 meses	636.849	714.571	1.145.557	2.761.083
OPEX	-1.104.473	N/A	-1.050.628	-1.301.459
Aprovisionamientos	-119.787	N/A	-117.074	-128.024
Gastos de personal	-338.079	N/A	-343.592	-336.953
Otros gastos de explotación	-646.607	N/A	-589.962	-836.482

Medidas alternativas de rendimiento Aena S.M.E., S.A. (Miles de euros)	30/09/2021	31/12/2020	30/09/2020	30/09/2019
DEUDA NETA	7.016.428	6.540.411	6.226.629	6.267.373
Deuda financiera no corriente	7.027.912	6.986.468	6.700.863	5.708.097
Deuda financiera corriente	668.004	695.208	1.167.037	680.809
Efectivo y equivalentes al efectivo	-679.488	-1.141.265	-1.641.271	-121.533
(III)+(IV) EBITDA últimos 12 meses	688.230	809.326	1.242.789	2.667.816
(I) EBITDA año anterior	809.326	N/A	2.671.927	2.573.048
(II) EBITDA primer semestre año anterior	631.653	N/A	2.060.791	1.966.023
(III) = (I)-(II) EBITDA segundo semestre año anterior	177.673	N/A	611.136	607.025
(IV) Ebitda primer semestre del año	510.557	N/A	631.653	2.060.791
Ratio Deuda Financiera Neta/EBITDA	10,2x	8,1x	5,0x	2,3x
Deuda Financiera Neta	7.016.428	6.540.411	6.226.629	6.267.373
EBITDA últimos 12 meses	688.230	809.326	1.242.789	2.667.816

Estados financieros intermedios consolidados

Estado de situación financiera intermedio consolidado a 30 de septiembre de 2021 y 31 de diciembre de 2020

Miles de euros	30 de septiembre de 2021	31 de diciembre de 2020
ACTIVOS		
Activos no corrientes		
Inmovilizado material	12.222.483	12.331.677
Activos intangibles	621.824	702.306
Inversiones Inmobiliarias	137.211	139.176
Activos por derecho de uso	30.719	35.029
Inversiones en empresas asociadas y con control conjunto	52.447	57.220
Otros activos financieros	86.780	90.986
Activos por impuestos diferidos	201.279	156.563
Otras cuentas a cobrar	30.017	24.043
	13.382.760	13.537.000
Activos corrientes		
Existencias	6.298	6.516
Clientes y otras cuentas a cobrar	1.465.216	894.693
Efectivo y equivalentes al efectivo	766.406	1.224.878
	2.237.920	2.126.087
Total activos	15.620.680	15.663.087
PATRIMONIO NETO Y PASIVOS		
Patrimonio neto		
Capital ordinario	1.500.000	1.500.000
Prima de emisión	1.100.868	1.100.868
Ganancias/(pérdidas) acumuladas	3.681.999	3.811.411
Diferencias de conversión acumuladas	-173.099	-181.671
Otras reservas	-84.169	-111.595
Participaciones no dominantes	-88.263	-54.030
	5.937.336	6.064.983
Pasivos		
Pasivos no corrientes		
Deuda financiera	7.175.068	7.116.554
Instrumentos financieros derivados	67.288	101.656
Subvenciones	400.975	425.917
Prestaciones a los empleados	37.492	35.943
Provisiones para otros pasivos y gastos	71.645	69.796
Pasivos por impuestos diferidos	65.050	54.975
Otros pasivos a largo plazo	14.531	14.927
	7.832.049	7.819.768
Pasivos corrientes		
Deuda financiera	1.132.347	1.139.248
Instrumentos financieros derivados	28.511	31.645
Proveedores y otras cuentas a pagar	584.911	517.855
Pasivos por impuesto corriente	1.388	217
Subvenciones	33.199	34.711
Provisiones para otros pasivos y gastos	70.939	54.660
	1.851.295	1.778.336
Total pasivos	9.683.344	9.598.104
Total patrimonio neto y pasivos	15.620.680	15.663.087

Estados financieros intermedios consolidados

Cuenta de resultados intermedia consolidada de los períodos de nueve meses terminados el 30 de septiembre de 2021 y el 30 de septiembre de 2020

Miles de euros	30 de septiembre de 2021	30 de septiembre de 2020
Actividades continuadas		
Ingresos ordinarios	1.715.716	1.693.814
Otros ingresos de explotación	5.343	7.695
Trabajos realizados por la empresa para su activo	4.744	3.677
Aprovisionamientos	-119.787	-117.074
Gastos de personal	-338.079	-343.592
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	-40.872	-15.202
Otros gastos de explotación	-646.607	-589.962
Amortización del inmovilizado	-593.631	-604.147
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	26.454	27.559
Excesos de provisiones	8.528	638
Resultado por enajenaciones de inmovilizado	-7.384	-1.933
Deterioro del valor de los activos intangibles, inmov. material e inver. inmobiliarias	-89.082	-119.574
Otras ganancias / (pérdidas) – netas	-80.707	-30.057
Resultado de explotación	-155.364	-88.158
Ingresos financieros	6.213	1.642
Gastos financieros	-73.438	-87.445
Otros ingresos/(gastos) financieros - netos	2.815	-7.272
Ingresos (Gastos) financieros – netos	-64.410	-93.075
Resultado y deterioro de entidades valoradas por el método de la participación	17.076	-932
Resultado antes de impuestos	-202.698	-182.165
Impuesto sobre las ganancias	45.288	46.408
Resultado del período consolidado	-157.410	-135.757
Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes	-33.667	-28.123
Resultado del ejercicio atribuible los accionistas de la dominante	-123.743	-107.634
Resultados por acción (Euros por acción)		
Resultados básicos por acción para el resultado del período	-0,82	-0,72
Resultados diluidos por acción para el resultado del período	-0,82	-0,72

Estados financieros intermedios consolidados

Estado de flujos de efectivo intermedio consolidado de los períodos de nueve meses terminados el 30 de septiembre de 2021 y el 30 de septiembre de 2020

Miles de euros	30 de septiembre de 2021	30 de septiembre de 2020
Resultado antes de impuestos	-202.698	-182.165
Ajustes por:	736.107	822.090
- Depreciación y amortización	593.631	604.147
- Correcciones valorativas por deterioro	40.872	15.202
- Variación de provisiones	-6.444	18.379
- Deterioro de inmovilizado	89.082	119.574
- Imputación de subvenciones	-26.454	-27.559
- (Beneficio)/pérdida por bajas de inmovilizado	7.384	1.933
- Correcciones valorativas por deterioro de instrumentos financieros	-279	255
- Ingresos financieros	-6.213	-1.642
- Gastos financieros	52.027	65.571
- Diferencias de cambio	-2.536	7.017
- Gastos financieros liquidación de derivados financieros	21.411	21.874
- Otros Ingresos y gastos	-9.298	-3.593
- Deterioro y Participación en resultados de sociedades puestas en equivalencia	-17.076	932
Variaciones en capital circulante:	-443.780	-226.972
- Existencias	246	421
- Deudores y otras cuentas a cobrar	-579.892	-165.925
- Otros activos corrientes	-11.095	61
- Acreedores y otras cuentas a pagar	170.702	-35.101
- Otros pasivos corrientes	-18.795	-25.775
- Otros activos y pasivos no corrientes	-4.946	-653
Otro efectivo generado por las operaciones	-69.143	-91.173
Intereses pagados	-72.321	-71.269
Cobros de intereses	4.381	1.025
Impuestos pagados	-588	-20.606
Otros cobros (pagos)	-615	-323
Efectivo neto generado por actividades de explotación	20.486	321.780
Flujos de efectivo de actividades de inversión		
Adquisiciones de inmovilizado material	-471.354	-345.317
Adquisiciones de activos intangibles	-35.645	-16.508
Adquisiciones de inversiones inmobiliarias	-1.329	-33
Pagos por adquisiciones de otros activos financieros	-13.238	-14.635
Cobros por desinversiones inmovilizado intangible	-	484
Cobros por desinversiones/préstamos a Empresas del grupo y asociadas	5.132	-
Cobros otros activos financieros	5.040	1.314
Dividendos recibidos	3.188	417
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión	-508.206	-374.278
Flujos de efectivo de actividades de financiación		
Emisión de deudas con entidades de crédito	400.000	2.866.304
Otros cobros	77.065	10.981
Devolución de obligaciones y valores similares	-	-104.000
Devoluciones de deudas con entidades de crédito	-	-741.000
Devoluciones de financiación del Grupo	-434.287	-448.954
Pagos de pasivos por arrendamientos	-4.350	-5.867
Otros pagos	-10.854	-22.852
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación	27.574	1.554.612
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio	1.674	-11.234
(Disminución)/aumento neto de efectivo y equivalentes al efectivo	-458.472	1.490.880
Efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio	1.224.878	240.597
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	766.406	1.731.477

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

