

Presentación de Resultados

Correspondiente al periodo de nueve meses
finalizado el 30 de septiembre de 2021

29 de octubre de 2021



Disclaimer

En este informe se muestran los datos más significativos de Aena S.M.E., S.A. y Sociedades dependientes (“Aena” o “la Compañía”) y de su gestión a lo largo de los nueve primeros meses de 2021, incluyendo la información más relevante de todas las áreas de negocio, las principales cifras y las líneas de actuación que han guiado la gestión de la Compañía.

La Presentación se ha preparado:

- (i) Únicamente para su uso durante la presentación de los resultados financieros de los nueve primeros meses de 2021; en este sentido, la Presentación no constituye una oferta ni una invitación: (a) a comprar o suscribir acciones, de conformidad con las disposiciones de la Ley 24/1988, de 28 de julio (con sus modificaciones y reformulaciones), sobre el mercado de valores y sus reglamentos de aplicación; o (b) a comprar, vender o intercambiar, ni a solicitar una oferta de compra, venta o intercambio de valores, ni a solicitar cualquier voto o autorización, en cualquier otra jurisdicción; ni se debe interpretar en este sentido.
- (ii) Para fines informativos, dado que la información que contiene es puramente explicativa; a tal fin, se debe indicar que la información y cualquier opinión o afirmación realizada en la Presentación (incluida la información y las afirmaciones sobre previsiones, como se definen a continuación) (en lo sucesivo, la «Información») no ha sido objeto de revisión ni verificación por parte de ningún tercero independiente ni ningún auditor de la Sociedad, y determinada información financiera y estadística de esta Presentación está sujeta a ajustes de redondeo. En consecuencia, ni la Sociedad, ni sus consejeros, directivos, empleados, o cualquiera de sus filiales u otras empresas del grupo de la Sociedad:
 - (a) Ofrecen ninguna garantía, expresa o implícita, en lo referente a la imparcialidad, precisión, integridad o corrección de la Información.
 - (b) Asumen ningún tipo de responsabilidad, ya sea por negligencia o por cualquier otro motivo, por todo daño o pérdida que surja de cualquier uso de la Presentación, su contenido o cualquiera Información que contenga.

La Presentación contiene información y afirmaciones sobre previsiones acerca de la Sociedad y su grupo (la «Información y Afirmaciones sobre Previsiones»); dicha Información y Afirmaciones sobre Previsiones (que, por lo general, se identifica mediante las palabras «espera», «anticipa», «prevé», «considera», «estima», «pretende», «constata» o expresiones similares, entre otras) puede incluir afirmaciones sobre expectativas o previsiones de la Sociedad, así como suposiciones, estimaciones o afirmaciones acerca de operaciones futuras, resultados futuros, datos económicos futuros y otras condiciones como el desarrollo de su actividad, tendencias en el sector de actividad, gastos de capital futuros, y adquisiciones y riesgos regulatorios. No obstante, es importante tener en cuenta que la Información y Afirmaciones sobre Previsiones:

- (i) No es una garantía de expectativas, resultados futuros, operaciones, gastos de capital, precios, márgenes, tipos de cambio u otros datos o acontecimientos.
- (ii) Está sujeta a incertidumbres y riesgos materiales y de diversa índole (incluidos, entre otros, los descritos en las presentaciones que la Sociedad realice ante la Comisión Nacional del Mercado de Valores de España), cambios y otros factores que pueden escapar del control de la Sociedad o pueden ser difíciles de prever, lo que podría condicionar y provocar que los resultados fueran diferentes (total o parcialmente) de los contemplados en la Información y Afirmaciones sobre Previsiones.

También se debe tener en cuenta que, excepto cuando lo exija la legislación vigente, la Sociedad no se compromete a actualizar la Información y Afirmaciones sobre Previsiones si los hechos no son exactamente como se describen o, por cualquier acontecimiento o circunstancia que se pueda producir después de la fecha de la Presentación, incluso aunque tales acontecimientos o circunstancias permitan determinar claramente que la Información y Afirmaciones sobre Previsiones no se materializará o bien hagan que dicha Información y Afirmaciones sobre Previsiones sea inexacta, incompleta o incorrecta.

Índice

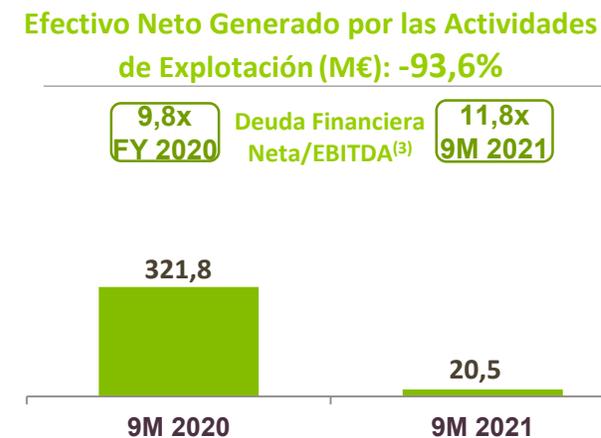
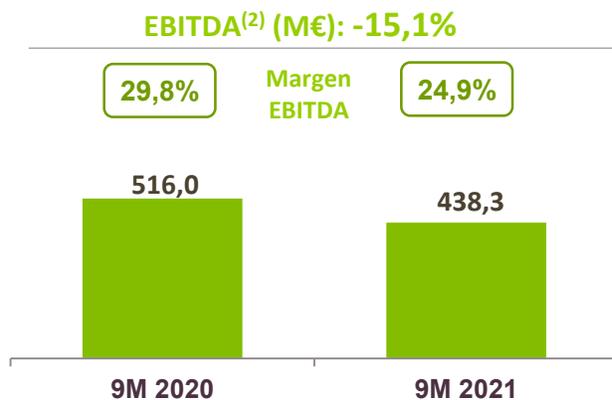
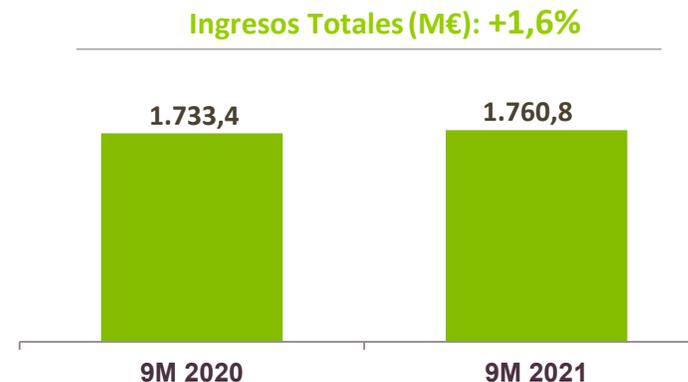
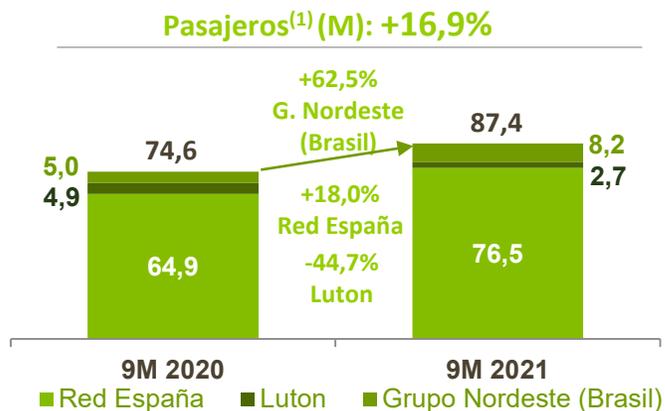
I. Aspectos clave

II. Evolución del negocio

III. Resultados financieros

IV. Apéndices

I. Aspectos clave



(1) Pasajeros totales en la red de aeropuertos en España, en el aeropuerto de Luton y en los seis aeropuertos del Grupo Aeroportuario del Nordeste en Brasil. No se incluye el tráfico de aeropuertos de asociadas que no consolidan contablemente.

(2) EBITDA reportado

(3) Deuda financiera neta contable calculada como: Deuda Financiera (corriente y no corriente) menos Efectivo y equivalentes al efectivo, total consolidada.

I. Aspectos clave: Situación actual



Tráfico: El tráfico de pasajeros (incluyendo la red de aeropuertos en España, el aeropuerto de Luton y los seis aeropuertos del Grupo Nordeste de Brasil) ha crecido hasta los 87,4 millones (+16,9% respecto al mismo periodo de 2020) **lo que equivale a una recuperación del 35,6% del tráfico del mismo periodo de 2019**. En los aeropuertos de la red en España el incremento es del +18,0% (hasta 76,5 millones de pasajeros) y **equivale al 35,8% del tráfico de los nueve primeros meses de 2019**. El aeropuerto de Luton registra un descenso (-44,7%), **lo que supone el 19,4% del tráfico de los nueve primeros meses de 2019**, mientras que el grupo aeroportuario del Nordeste en Brasil muestra un incremento del 62,5% que equivale al **79,5% del tráfico del mismo periodo de 2019**.

El avance de la vacunación tanto en España como en otros países emisores ha supuesto una mejora en el comportamiento de la demanda y en la oferta 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 pandemia y la flexibilización de las restricciones impuestas en los diferentes países.



Ingresos: Los Ingresos ordinarios de explotación consolidados se han incrementado en 21,9 M€ (+1,3%) frente al mismo periodo de 2020:

Los **ingresos aeroportuarios** registran un incremento de +50,6 M€ (+6,5%) mientras que los **ingresos comerciales e inmobiliarios** alcanzan los 772,6 M€, disminuyendo en -35,1 M€ (-4,3%) respecto al año anterior.

En aplicación de la NIIF 16 (arrendamientos) en los nueve primeros meses de 2021 se han registrado contablemente ingresos por Rentas Mínimas Garantizadas Anuales (RMGA) por importe de 388,1 M€ dado que existe un derecho contractual a percibir esas rentas por parte de Aena. 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 periodo provisiones por importe de 30,3 millones de euros en la cuenta de pérdidas y ganancias. La evolución de los ingresos de las principales líneas de actividad sujetas a RMGA ha sido la siguiente:

Tiendas DF+DP: +0,0 M€, **Restauración:** -9,4 M€, **Tiendas** -44,6 M€ y **Publicidad** +0,3 M€, por el efecto anteriormente mencionado de la contabilización de las RMGA, la evolución del tráfico y la existencia de puntos de venta que se han mantenido cerrados.

Por otra parte, en aquellas actividades no sujetas a RMGA, se han producido las siguientes variaciones:

Alquiler de vehículos: +8,7 M€, **Aparcamiento de vehículos:** +5,9 M€ y **Servicios VIP:** -1,0 M€.

I. Aspectos clave: Situación actual



DORA II: Con fecha 28 de septiembre de 2021 el Consejo de Ministros aprobó el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) que regula las obligaciones derivadas del marco legal vigente sobre la prestación de servicios de carácter aeronáutico para el período 2022-26. En virtud del mismo, se establece una senda tarifaria máxima del 0% respecto a los niveles de 2021 durante los próximos cinco años.

La Compañía destaca los siguientes aspectos incluidos en el DORA 2022-26:

- La inversión total reconocida para el periodo del DORA 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 2022-26 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, en la página 61 se 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.”*

I. Aspectos clave: Situación actual



Inversiones: 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 de 2021 se han ejecutado 447,4 millones de euros.



Financiación: A 30 de septiembre de 2021, Aena dispone de caja y facilidades crediticias por importe de 2.305,8 millones de euros, a las que se añade la posibilidad de realizar emisiones a través del programa de Euro Commercial Paper (ECP) de hasta 900 millones de euros, de los que se encuentran disponibles 845 millones de euros.

En julio de 2021, Aena obtuvo de todas las entidades bancarias ampliaciones de todas las dispensas temporales de cumplimiento de las ratios financieras hasta 31 de diciembre de 2022.

Con fecha 6 de octubre, 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. 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.



Incentivos comerciales: El Consejo de Administración de Aena ha aprobado la aplicación de un incentivo durante la temporada de invierno 2021 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 pasajeros 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 para todas aquellas operaciones que superen el nivel fijado, independientemente del número de pasajeros que transporten.

Índice

I. Aspectos clave

II. Evolución del negocio

III. Resultados financieros

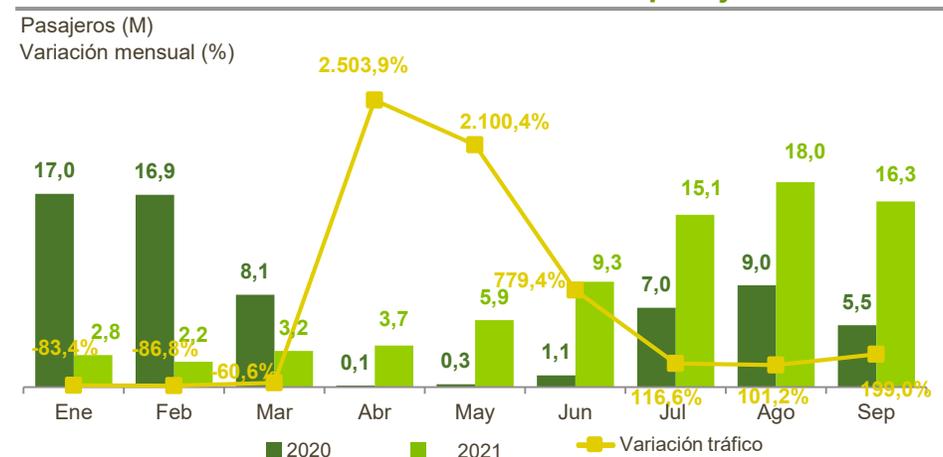
IV. Apéndices

II. Datos de tráfico

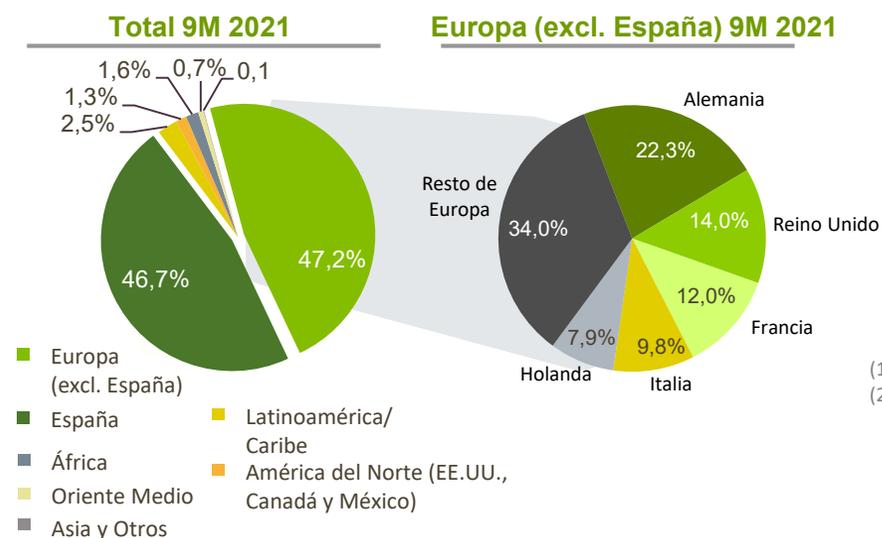
Pasajeros, aeronaves y carga

Red en España	9M 2021	9M 2020	Variación
Pasajeros	76.539.098	64.876.538	+18,0%
Operaciones	1.064.098	859.356	+23,8%
Carga (kg.)	704.533.468	554.089.959	+27,2%
Luton	9M 2021	9M 2020	Variación
Pasajeros	2.701.183	4.883.506	-44,7%
Operaciones	37.717	52.810	-28,6%
Carga (kg.)	18.125.169	23.744.388	-23,7%
Grupo Nordeste (Brasil)	9M 2021	9M 2020	Variación
Pasajeros	8.184.618	5.035.225	+62,5%
Operaciones	87.055	56.001	+55,5%
Carga (kg.)	48.574.323	27.485.869	+76,7%

Evolución mensual del tráfico de pasajeros⁽¹⁾



Distribución del tráfico de pasajeros⁽¹⁾ por mercados



Tráfico de pasajeros⁽¹⁾ por aeropuertos y grupos de aeropuertos

Aeropuertos/Grupos ⁽²⁾	Pasajeros ⁽¹⁾ (M)	Var. (%)	Cuota (%)	% Var. Nacional ⁽³⁾	% Var. Internacional ⁽³⁾
A.S. Madrid-Barajas	14,9	+1,4%	19,5%	+20,1%	-7,7%
J.T. Barcelona-El Prat	11,6	+4,0%	15,1%	+27,5%	-8,7%
Palma de Mallorca	10,7	+102,4%	13,9%	+30,0%	+167,9%
Grupo Canarias	13,4	-2,8%	17,5%	+29,7%	-34,4%
Grupo I	21,3	+30,6%	27,8%	+42,0%	+23,4%
Grupo II	4,0	+25,6%	5,2%	+32,4%	+3,4%
Grupo III	0,7	+40,6%	0,9%	+46,9%	+33,5%
TOTAL	76,5	+18,0%	100,0%	+31,0%	+8,5%

(1) Pasajeros totales en la red de aeropuertos en España.

(2) Grupo Canarias: El Hierro, Fuerteventura, Gran Canaria, La Gomera, La Palma, Lanzarote-César Manrique, Tenerife Norte-C. La Laguna y Tenerife Sur.

Grupo I: Alicante-Elche Miguel Hdez., Bilbao, Girona, Ibiza, Málaga-Costa del Sol, Menorca, Sevilla y Valencia.

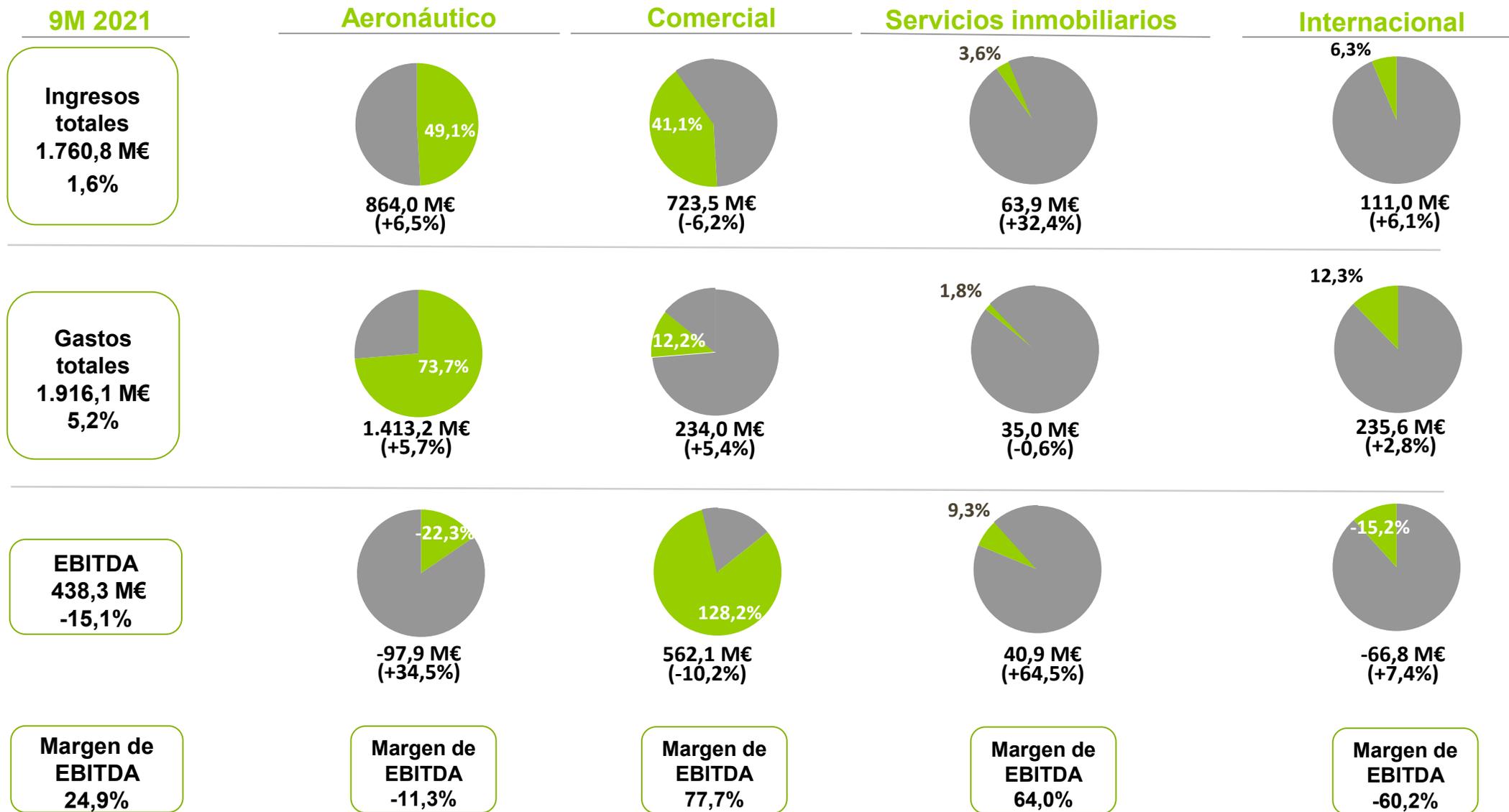
Grupo II: A Coruña, Aerop. Int. Región de Murcia, Almería, Asturias, FGL Granada-Jaén, Jerez de la Frontera, Reus, Santiago-Rosalía de Castro, SB-Santander, Vigo y Zaragoza.

Grupo III: Albacete, Algeciras-Helipuerto, Badajoz, Burgos, Ceuta-Helipuerto, Córdoba, Huesca-Pirineos, León, Logroño, Madrid-Cuatro Vientos, Melilla, Pamplona, Sabadell, Salamanca, San Sebastián, Son Bonet, Valladolid y Vitoria.

(3) Porcentajes calculados en base al tráfico comercial.

II. Resultados por líneas de actividad⁽¹⁾

Aeropuertos



(1) Incluyendo el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.

II. Ingresos comerciales: Aspectos relevantes



Aspectos relevantes para el análisis de la evolución de los ingresos comerciales:

- Aena aplica la NIIF 16 (arrendamientos) y reconoce la totalidad de los ingresos asociados con las Rentas Mínimas Anuales Garantizadas (RMGA's) que ascienden durante los nueve primeros meses de 2021 a 388,1 M€, dado que existe un derecho contractual a percibir esas rentas.
- Las RMGA's se contabilizan en función de los importes reflejados en los contratos para cada año (en 2021, 709,2M€) 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's 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 primeros meses de 2021 se han registrado 23,0 M€ de RMGA's que no se hubieran registrado siguiendo el criterio de distribución anterior.

II. Información comercial. Ingresos ordinarios

Línea de negocio (Miles de euros)	Ingresos		Variación		RMGA ⁽¹⁾	
	9M 2021	9M 2020	Miles €	%	9M 2021	9M 2020
Tiendas Duty Free	286.750	286.818	-68	0,0%		
Restauración	162.421	171.857	-9.436	-5,5%		
Tiendas	33.915	78.480	-44.565	-56,8%		
Aparcamientos	48.275	42.389	5.886	13,9%		
Alquiler de Vehículos	72.248	63.571	8.677	13,6%		
Publicidad	14.728	14.379	349	2,4%		
Arrendamientos	20.768	21.877	-1.109	-5,1%		
Servicios VIP ⁽²⁾	16.530	17.545	-1.015	-5,8%		
Resto de ingresos comerciales ⁽³⁾	61.932	65.879	-3.947	-6,0%		
Comercial	717.567	762.795	-45.228	-5,9%	388.141	456.178
Ingreso medio comercial (€) / pasajero	9,38	11,76	-2,38	-20,3%		

(1) Rentas Mínimas Garantizadas Anuales.

(2) Incluye utilización de salas y zonas no delimitadas y Fast-Track.

(3) Incluye: Explotaciones Comerciales, Suministros Comerciales, Filmaciones y Grabaciones y Albergue de aeronaves.

- El total de ingresos ordinarios comerciales incluye las rentas mínimas garantizadas (RMGA) devengadas por contrato en las líneas de negocio de: Tiendas Duty Free, Restauración, Tiendas, Publicidad y Explotaciones Comerciales.
- Durante los nueve primeros meses de 2021, el importe registrado en ingresos por rentas mínimas garantizadas (RMGA) representa el 69,3% de los ingresos de líneas con contratos que incorporan dichas cláusulas (74,1% en 9M 2020).

II. Ingresos comerciales: Ley 13/2021



Aspectos relevantes de la disposición final séptima de la Ley 13/2021 :

El pasado 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. Las modificaciones son las siguientes:

- a) La Renta Mínima Garantizada Anual (RMGA) establecida en los contratos correspondiente al periodo de tiempo que se extiende entre el 15 de marzo de 2020 y el 20 de junio de 2020, ambos incluidos, quedará suprimida y no será exigible por AENA su pago.
 - b) A partir del día 21 de junio de 2020 la RMGA fijada en los contratos quedará automáticamente reducida en proporción directa al volumen de pasajeros en el aeropuerto donde se ubique el local respecto al volumen de pasajeros que existió en ese mismo aeropuerto en 2019. 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 que existió en 2019.
 - c) Lo establecido en el apartado anterior 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:
 - a) Aquellos contratos basados en Renta Mínima Anual Garantizada (RMGA) concluidos entre AENA, SME, S.A. y operadores privados. No están incluidos en dicha norma los contratos de la Sociedad Concesionaria del Aeropuerto de la Región de Murcia.
 - b) Aplica a los negocios de Tiendas libres de impuestos, restauración y tiendas.
 - c) 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.

II. Ingresos comerciales: Ley 13/2021



Tratamiento contable de los Contratos afectados por la Disposición Final 7ª de la Ley 13/2021 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 DF 7ª de la Ley 13/2021 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.

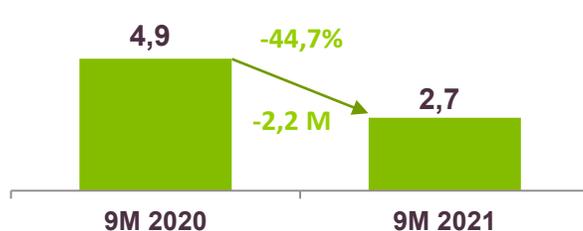
Impacto en caja de la aplicación la Disposición Final 7ª

- 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 citada Disposición Final 7ª.

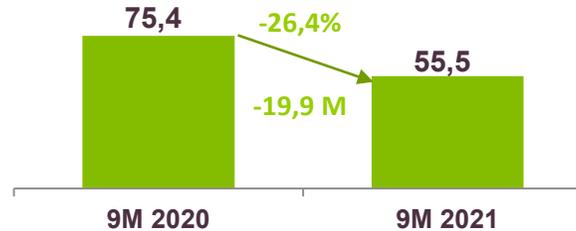
II. Participaciones internacionales

Luton

Pasajeros (M)



Ingresos (M€)

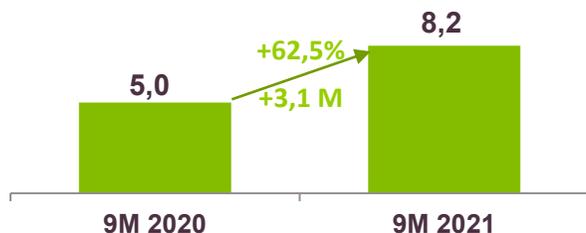


EBITDA (M€)



Grupo Aeroportuario del Nordeste (Brasil)

Pasajeros (M)



Ingresos (MR\$) ⁽¹⁾



EBITDA (MR\$) ⁽¹⁾



⁽¹⁾ La base comparable de los nueve primeros meses de 2020 está afectada por el inicio escalonado de operaciones.

Resto de participaciones: Evolución del tráfico de pasajeros (M)

GAP⁽²⁾



Aerocali



SACSA



⁽²⁾ Incluye el tráfico de los aeropuertos Sangster Internacional en Montego Bay y Kingston (Jamaica).

Índice

I. Aspectos clave

II. Evolución del negocio

III. Resultados financieros

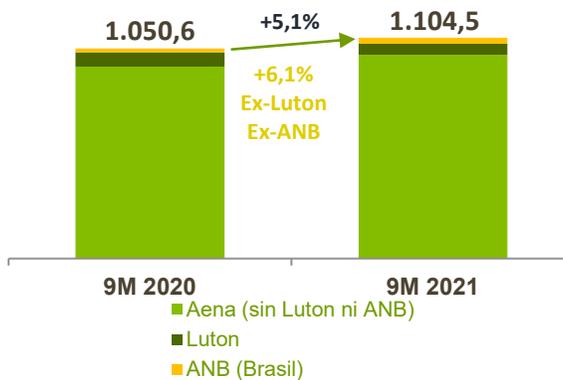
IV. Apéndices

III. Resultados financieros

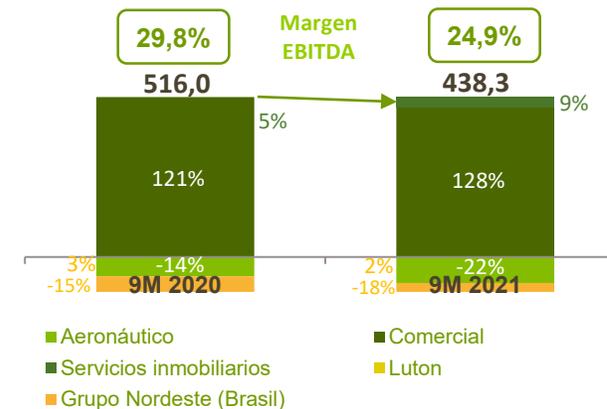
Ingresos Totales (M€): +1,6%



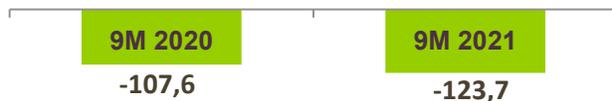
OPEX⁽¹⁾ (M€)



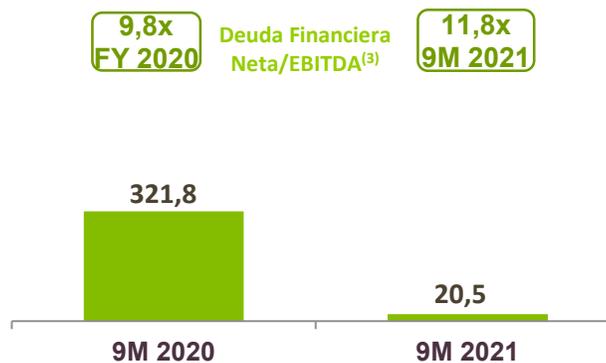
EBITDA⁽²⁾ (M€): -15,1%



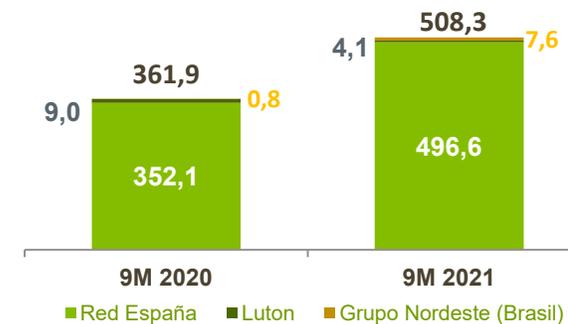
Resultado Neto (M€): -15,0%



Efectivo Neto Generado por las Actividades de Explotación (M€): -93,6%



Inversión pagada (M€): +40,5%



(1) OPEX incluye: Aprovisionamientos, Gastos de Personal y Otros Gastos de Explotación

(2) EBITDA reportado

(3) Deuda financiera neta contable calculada como: Deuda Financiera (corriente y no corriente) menos Efectivo y equivalentes al efectivo, total consolidada.

III. Cuenta de resultados

	M€	9M 2021	9M 2020	Variación M€	%
Ingresos ordinarios		1.715,7	1.693,8	21,9	1,3%
Aeropuertos: Aeronáutico		829,0	778,4	50,6	6,5%
Aeropuertos: Comercial		715,3	760,3	-45,0	-5,9%
Servicios Inmobiliarios		57,3	47,4	9,9	20,9%
Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia Internacional		4,1	4,4	-0,3	-5,9%
Ajustes ⁽¹⁾		110,8	104,4	6,4	6,1%
		-0,9	-1,1	0,3	-24,8%
Otros ingresos de explotación		45,1	39,6	5,5	13,9%
Total ingresos		1.760,8	1.733,4	27,4	1,6%
Aprovisionamientos		-119,8	-117,1	2,7	2,3%
Gastos de personal		-338,1	-343,6	-5,5	-1,6%
Otros gastos de explotación		-646,6	-590,0	56,6	9,6%
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales		-40,9	-15,2	25,7	168,9%
Deterioros y resultado por enajenaciones de inmovilizado		-96,5	-121,5	-25,0	-20,6%
Otros resultados		-80,7	-30,1	-50,7	-168,5%
Amortización del inmovilizado		-593,6	-604,1	-10,5	-1,7%
Total gastos de explotación		-1.916,1	-1.821,5	94,6	5,2%
EBITDA reportado		438,3	516,0	-77,7	-15,1%
% de Margen (sobre Ingresos Totales)		24,9%	29,8%	-	-
EBIT		-155,4	-88,2	-67,2	-76,2%
% de Margen (sobre Ingresos Totales)		-8,8%	-5,1%	-	-
Ingresos financieros		6,2	1,6	4,6	278,4%
Gastos financieros		-73,4	-87,4	-14,0	-16,0%
Otros ingresos /(gastos) financieros netos		2,8	-7,3	10,1	138,7%
Participación en resultados de asociadas		17,1	-0,9	18,0	1.932,2%
Resultado antes de impuestos		-202,7	-182,2	-20,5	-11,3%
Impuesto sobre las ganancias		45,3	46,4	-1,1	-2,4%
Resultado del período consolidado		-157,4	-135,8	-21,7	-15,9%
Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes		-33,7	-28,1	-5,5	-19,7%
Resultado del período atribuible a los accionistas de la dominante		-123,7	-107,6	-16,1	-15,0%

(1) Ajustes Intersegmentos.

III. Estado de Flujos de Efectivo

M€	9M 2021	9M 2020	Variación	
			M€	%
Resultado antes de impuestos	-202,7	-182,2	-20,5	-11,3%
Depreciación y amortización	593,6	604,1		
Variaciones en capital circulante	-443,8	-227,0		
Resultado financiero	64,4	93,1		
Deterioro de inmovilizado	89,1	119,6		
Participación en asociadas	-17,1	0,9		
Flujo de intereses	-68,6	-70,6		
Flujo de Impuestos	-0,6	-20,6		
Otros ingresos y gastos	6,1	4,4		
Flujo de actividades de explotación	20,5	321,8	-301,3	-93,6%
Adquisición Inmovilizado	-508,3	-361,9		
Operaciones con empresas asociadas	5,1	0,0		
Dividendos recibidos	3,2	0,4		
(Devolución) / Obtención de financiación	-34,3	1.572,4		
Otros flujos de actividades de inversión / financiación / dividendos distribuidos	53,7	-30,6		
Flujo de Caja por Inversión/Financiación	-480,6	1.180,3	-1.661,0	-140,7%
Impacto tipo de cambio	1,7	-11,2		
Efectivo, equivalentes al efectivo al inicio del período	1.224,9	240,6		
(Disminución) / aumento neto de efectivo y equivalentes al efectivo	-458,5	1.490,9	-1.949,4	-130,8%
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del período	766,4	1.731,5	-965,1	-55,7%

Índice

I. Aspectos clave

II. Evolución del negocio

III. Resultados financieros

IV. Apéndices

IV. Apéndice. Otra información financiera. Principales magnitudes. Evolución trimestral

M€	Primer Trimestre			Segundo Trimestre			Tercer Trimestre			Total		
	2021	2020	Var.	2021	2020	Var.	2021	2020	Var.	2021	2020	Var.
Trafico (miles pasajeros)¹	11.413,8	48.462,8	-76,4%	21.436,8	1.884,9	1.037,3%	54.574,3	24.447,5	123,2%	87.424,9	74.795,3	16,9%
Trafico red en España (miles pasajeros)	8.244,2	42.015,6	-80,4%	18.828,5	1.462,5	1.187,4%	49.466,4	21.398,5	131,2%	76.539,1	64.876,5	18,0%
Ingresos Totales	353,3	782,0	-54,8%	509,6	330,5	54,2%	897,9	620,9	44,6%	1.760,8	1.733,3	1,6%
Ingresos Aeronáuticos	125,6	484,2	-74,1%	217,5	51,0	326,8%	485,9	243,3	99,7%	829,0	778,4	6,5%
Ingresos Comerciales	171,0	208,9	-18,1%	220,3	243,5	-9,6%	324,0	307,9	5,3%	715,3	760,3	-5,9%
Servicios Inmobiliarios	17,7	17,7	-0,1%	19,2	12,5	53,6%	20,4	19,6	4,4%	57,3	49,8	15,1%
Aeropuerto Inter. Región de Murcia	1,0	1,7	-37,8%	0,8	0,2	384,2%	2,3	2,5	-11,0%	4,1	4,4	-5,7%
Internacional ²	25,1	56,5	-55,6%	31,6	9,0	251,7%	53,3	37,8	40,9%	110,0	103,3	6,4%
Otros ingresos	12,8	13,0	-1,8%	20,3	14,3	42,5%	12,0	12,2	-2,3%	45,1	39,5	14,0%
Gastos explotación totales	-674,2	-732,4	-8,0%	-643,0	-572,1	12,4%	-599,0	-517,0	15,9%	-1.916,1	-1.821,6	5,2%
Aprovisionamientos	-40,7	-42,3	-3,7%	-40,7	-37,2	9,3%	-38,4	-37,6	2,2%	-119,8	-117,1	2,3%
Personal	-113,1	-123,5	-8,4%	-116,9	-114,5	2,2%	-108,0	-105,7	2,2%	-338,1	-343,6	-1,6%
Otros Gastos Explotación ³	-300,0	-363,2	-17,4%	-172,8	-92,5	86,8%	-214,7	-149,5	43,6%	-687,5	-605,2	13,6%
Amortizaciones	-199,4	-201,6	-1,1%	-196,7	-201,9	-2,6%	-197,5	-200,6	-1,5%	-593,6	-604,1	-1,7%
Deterioros y resultado enajenaciones y Otros resultados	-21,0	-1,9	1.004,7%	-115,8	-126,0	-8,1%	-40,3	-23,6	70,7%	-177,2	-151,6	16,9%
Gastos explotación totales (sin Luton y sin ANB)	-630,5	-668,1	-5,6%	-508,1	-460,6	10,3%	-545,9	-468,3	16,6%	-1.684,5	-1.597,0	5,5%
Aprovisionamientos	-40,7	-42,3	-3,7%	-40,7	-37,2	9,3%	-38,4	-37,6	2,2%	-119,8	-117,1	2,3%
Personal	-105,0	-110,8	-5,2%	-107,9	-107,1	0,7%	-97,7	-96,6	1,1%	-310,6	-314,5	-1,2%
Otros Gastos Explotación ³	-283,7	-332,7	-14,7%	-155,2	-81,9	89,4%	-191,1	-130,3	46,7%	-630,0	-544,9	15,6%
Amortizaciones	-180,0	-180,4	-0,2%	-177,6	-181,3	-2,0%	-178,4	-180,2	-1,0%	-536,0	-541,9	-1,1%
Deterioros y resultado enajenaciones y Otros resultados	-21,0	-1,9	1.004,7%	-26,8	-53,1	-49,6%	-40,3	-23,6	71,0%	-88,1	-78,6	12,1%
EBITDA	-121,5	251,2	-148,4%	63,3	-39,8	259,1%	496,5	304,6	63,0%	438,3	516,0	-15,1%
EBITDA (sin Luton y sin ANB)	-120,6	240,6	-150,1%	149,8	42,3	253,8%	480,0	296,0	62,1%	509,2	579,0	-12,0%
Resultado del período consolidado	-241,2	23,1	-1.143,4%	-105,4	-193,9	45,7%	222,9	63,1	253,2%	-123,7	-107,6	-15,0%

(1) Total de pasajeros en la red de aeropuertos en España, Luton y los seis aeropuertos del Grupo Nordeste de Brasil.

(2) Neto de Ajuste inter-segmentos.

(3) Neto de pérdidas, deterioros y variaciones de provisiones por operaciones comerciales (-15,2 millones de euros en 9M 2020 y -40,9 millones de euros en 9M 2021).

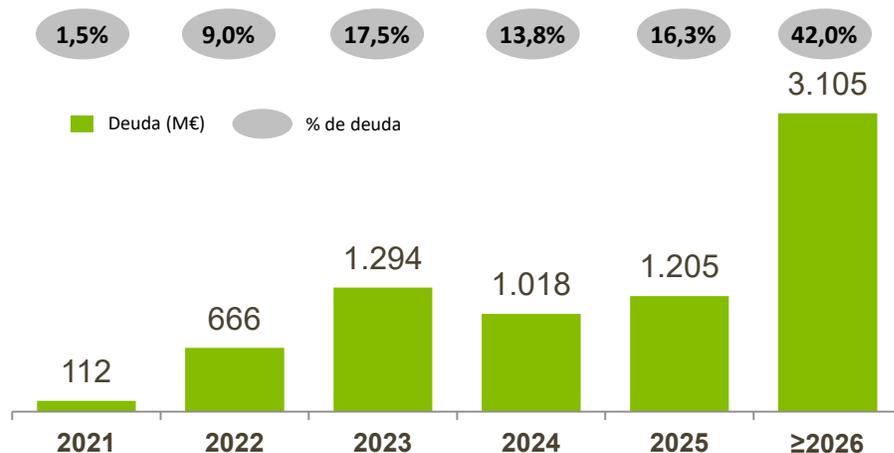
IV. Apéndice. Otra información financiera. Balance de situación

M€	9M 2021	2020
Inmovilizado material	12.222,5	12.331,7
Activos intangibles	621,8	702,3
Inversiones Inmobiliarias	137,2	139,2
Activos por derechos de uso	30,7	35,0
Inversiones en empresas asociadas y con control conjunto	52,4	57,2
Otro activo no corriente	318,1	271,6
Activos no corrientes	13.382,8	13.537,0
Existencias	6,3	6,5
Clientes y otras cuentas a cobrar	1.465,2	894,7
Efectivo y equivalentes al efectivo	766,4	1.224,9
Activos corrientes	2.237,9	2.126,1
Total activos	15.620,7	15.663,1

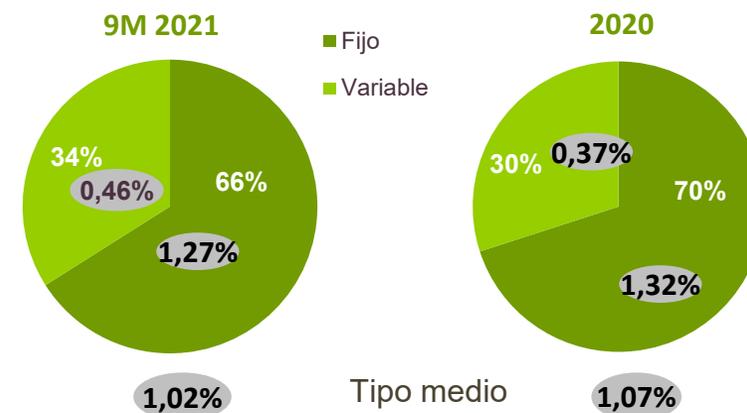
M€	9M 2021	2020
Capital ordinario	1.500,0	1.500,0
Prima de emisión	1.100,9	1.100,9
Ganancias/(pérdidas) acumuladas	3.682,0	3.811,4
Otras reservas	-257,3	-293,3
Participaciones no dominantes	-88,3	-54,0
Total patrimonio neto	5.937,3	6.065,0
Deuda financiera	7.175,1	7.116,6
Provisiones para otros pasivos y gastos	71,6	69,8
Subvenciones	401,0	425,9
Otros pasivos a largo plazo	184,4	207,5
Pasivos no corrientes	7.832,0	7.819,8
Deuda financiera	1,132,3	1.139,2
Provisiones para otros pasivos y gastos	70,9	54,7
Subvenciones	33,2	34,7
Otros pasivos corrientes	614,8	549,7
Pasivos corrientes	1.851,3	1.778,3
Total pasivos	9.683,3	9.598,1
Total patrimonio neto y pasivos	15.620,7	15.663,1

IV. Apéndice. Otra información financiera. Deuda Aena S.M.E., S.A.

Calendario de vencimientos de la deuda a largo plazo de Aena⁽¹⁾
Total: 7.400,2 M€ Vida media: 7,5 años



Distribución de la deuda por régimen y tipo de interés medio del periodo



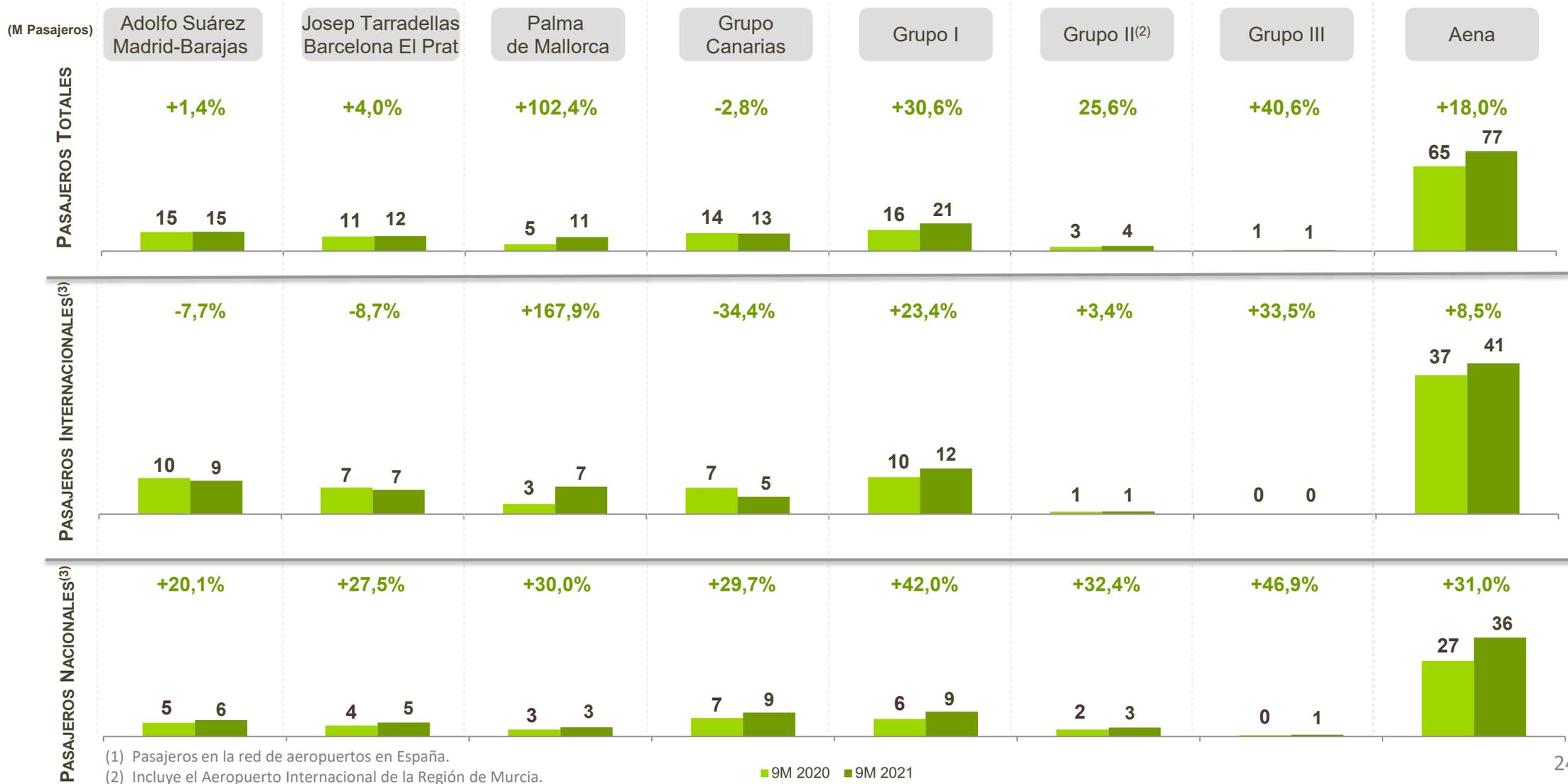
Deuda Financiera Neta (M€)

M€	9M 2021	2020
Deuda financiera bruta	(7.696)	(7.682)
Efectivo y equivalentes	679	1.141
Deuda financiera neta	(7.016)	(6.540)
Deuda financiera neta / EBITDA ⁽²⁾	10,2x	8,1x

(1) A 30 de septiembre de 2021.

(2) Ratio Deuda financiera neta contable / EBITDA de los últimos doce meses.

IV. Apéndice. Datos de pasajeros por Grupos de aeropuertos⁽¹⁾ Tráfico 9M 2021 vs 9M 2020



(1) Pasajeros en la red de aeropuertos en España.

(2) Incluye el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.

(3) Tráfico comercial.

IV. Apéndice. Información de tráfico. Tráfico por aerolínea (10 principales)

Compañía	Pasajeros ⁽¹⁾		Variación		Cuota (%)	
	9M 2021	9M 2020	%	Pasajeros	9M 2021	9M 2020
Vueling	15.100.940	10.879.099	38,8%	4.221.841	19,7%	16,8%
Ryanair ⁽²⁾	13.715.720	11.623.568	18,0%	2.092.152	17,9%	17,9%
Iberia	6.282.578	5.144.479	22,1%	1.138.099	8,2%	7,9%
Air Europa	5.132.778	5.417.838	-5,3%	-285.060	6,7%	8,4%
Grupo Binter ⁽³⁾	4.428.749	3.245.971	36,4%	1.182.778	5,8%	5,0%
Iberia Express	3.844.810	3.221.906	19,3%	622.904	5,0%	5,0%
Air Nostrum	3.524.579	2.502.304	40,9%	1.022.275	4,6%	3,9%
Easyjet ⁽⁴⁾	2.933.678	3.377.377	-13,1%	-443.699	3,8%	5,2%
Eurowings	1.929.224	1.042.839	85,0%	886.385	2,5%	1,6%
Lufthansa	1.522.163	989.098	53,9%	533.065	2,0%	1,5%
Total Top 10	58.415.219	47.444.479	23,1%	10.970.740	76,3%	73,1%
Total Pasajeros Bajo Coste⁽⁵⁾	43.775.686	36.732.656	19,2%	7.043.030	57,2%	56,6%

(1) Pasajeros totales en la red de aeropuertos en España. Datos provisionales pendientes de publicación definitiva.

(2) Incluye Ryanair Ltd. y Ryanair Sun, S.A.

(3) Incluye Binter Canarias, Naysa y Canarias Airlines.

(4) Incluye Easyjet Switzerland, S.A., Easyjet Airline Co. Ltd. y Easyjet Europe Airline GMBH

(5) Incluye el tráfico de las compañías de bajo coste en vuelos regulares.

IV. Apéndice. Información de tráfico. Tráfico por origen/destino (15 principales)

País	Pasajeros ⁽¹⁾ 9M 2021	Pasajeros ⁽¹⁾ 9M 2020	Variación		Cuota (%)	
			%	Pasajeros	9M 2021	9M 2020
España	35.776.791	27.297.082	31,1%	8.479.709	46,7%	42,1%
Alemania	8.041.618	5.959.029	34,9%	2.082.589	10,5%	9,2%
Reino Unido	5.049.899	7.438.077	-32,1%	-2.388.178	6,6%	11,5%
Francia	4.342.672	3.304.284	31,4%	1.038.388	5,7%	5,1%
Italia	3.536.561	3.121.267	13,3%	415.294	4,6%	4,8%
Holanda	2.837.768	2.149.582	32,0%	688.186	3,7%	3,3%
Suiza	2.064.357	1.328.725	55,4%	735.632	2,7%	2,0%
Belgica	1.892.968	1.556.295	21,6%	336.673	2,5%	2,4%
Portugal	1.048.033	1.277.663	-18,0%	-229.630	1,4%	2,0%
Marruecos	973.004	548.413	77,4%	424.591	1,3%	0,8%
Polonia	926.012	570.300	62,4%	355.712	1,2%	0,9%
Dinamarca	835.808	661.105	26,4%	174.703	1,1%	1,0%
Suecia	783.360	793.568	-1,3%	-10.208	1,0%	1,2%
Irlanda	717.950	717.288	0,1%	662	0,9%	1,1%
Rumania	693.830	469.097	47,9%	224.733	0,9%	0,7%
Total Top 15	69.520.631	57.191.775	21,6%	12.328.856	90,8%	88,2%
Total resto de mercados	7.018.467	7.684.763	-8,7%	-666.296	9,2%	11,8%
Total	76.539.098	64.876.538	18,0%	11.662.560	100%	100%

(1) Pasajeros totales en la red de aeropuertos en España. Datos provisionales pendientes de publicación definitiva.

IV. Apéndice. Medidas Alternativas del Rendimiento

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 la memoria, 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 la memoria.

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.

IV. Apéndice. Medidas Alternativas del Rendimiento

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:

- a) préstamos, créditos y descuentos comerciales;
- b) cualquier cantidad debida en concepto de bonos, obligaciones, notas, deuda y, en general, instrumentos de similar naturaleza;
- c) cualquier cantidad debida en concepto de arrendamiento, o leasing que, de acuerdo con la normativa contable aplicable, serían tratados como deuda financiera;
- d) 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
- e) 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 de estas MAR se ha incluido en el apartado correspondiente del Informe de Gestión Intermedio Consolidado.

Gracias

Rumbo al Desarrollo Sostenible



Desarrollo
Social



Desarrollo
Económico



Sostenibilidad
Medioambiental

Empresa comprometida con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de Naciones Unidas



AGENDA
2030