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

(Junto con las cuentas anuales e informe de gestión de Aena S.M.E., S.A. correspondientes al ejercicio finalizado el 31.12.2021)

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

Informe de Auditoría de Cuentas Anuales emitido por un Auditor Independiente

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

INFORME SOBRE LAS CUENTAS ANUALES

Opinión

Hemos auditado las cuentas anuales de Aena S.M.E., S.A. (la Sociedad), que comprenden el balance a 31 de diciembre de 2021, la cuenta de pérdidas y ganancias, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo y la memoria correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha.

En nuestra opinión, las cuentas anuales adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera de la Sociedad a 31 de diciembre 2021, así como de sus resultados y flujos de efectivo correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha, de conformidad con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación (que se identifica en la nota 2.b) de la memoria) y, en particular, con los principios y criterios contables contenidos en el mismo.

Fundamento de la opinión

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

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

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

KPMG Auditores S.L., sociedad española de responsabilidad limitada y firma miembro de la organización global de KPMG de firmas miembro independientes afiliadas a KPMG International Limited, sociedad inglesa limitada por garantía.
Todos los derechos reservados.
Paseo de la Castellana, 259C 28046 Madrid

Inscrita en el Registro Oficial de Auditores de Cuentas con el nº.S0702, y en el Registro de Sociedades del Instituto de Censores Jurados de Cuentas con el nº.10.
Reg. Mer Madrid, T. 11.961, F. 90, Sec. 8, H. M -188.007, Inscrip. 9
N.I.F. B-78510153

Cuestiones clave de la auditoría

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

Reconocimiento de ingresos aeronáuticos Véanse notas 2. e), 4. p) y 23. a) de las cuentas anuales	
Cuestión clave de la auditoría	*Cómo se abordó la cuestión en nuestra auditoría*

Los ingresos por servicios aeronáuticos, regulados por el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) aprobado con fecha 27 de enero de 2017, han ascendido durante el ejercicio 2021, a 1.232.864 miles de euros. Dichos ingresos son generados en su mayor parte por el uso de la infraestructura aeroportuaria, por parte de las líneas aéreas y pasajeros, y se encuentran netos de bonificaciones e incentivos.
Debido a la significatividad de los ingresos por servicios aeronáuticos, así como a la gran cantidad de transacciones de diferente tipo e importe que dan lugar a los ingresos por servicios aeronáuticos en muy diversos aeropuertos, se ha considerado una cuestión clave de auditoría.
	Nuestros procedimientos de auditoria han comprendido, entre otros, los siguientes:
	– la evaluación de los criterios, normas y políticas contables utilizadas por la Sociedad en el registro de los ingresos por servicios aeronáuticos regulados por el DORA.
	– la evaluación, en colaboración con nuestros especialistas en sistemas de la información, del diseño e implementación de los controles más relevantes establecidos por la dirección de la Sociedad sobre el proceso de reconocimiento de dichos ingresos aeronáuticos y sobre el sistema de información de tesorería que procesa y registra el cobro de los ingresos. Asimismo, hemos evaluado la efectividad operativa de dichos controles.
	– Como parte de los procedimientos sustantivos:
	  – hemos realizado una prueba mediante el uso de técnicas de auditoría asistidas por ordenador que permite comprobar la existencia y exactitud de un gran volumen de transacciones de venta a lo largo del ejercicio, asociando de manera individualizada los ingresos con sus cobros.
	  – hemos realizado pruebas de detalle sobre las transacciones que han generado ingresos por servicios aeronáuticos para comprobar el adecuado registro del ingreso en el ejercicio correspondiente según su devengo.
	  – hemos realizado pruebas de detalle para analizar la razonabilidad de los criterios e hipótesis utilizados en el cálculo de las bonificaciones e incentivos.
	Asimismo, hemos evaluado si la información revelada en las cuentas anuales cumple con los requerimientos del marco normativo de información financiera aplicable a la Sociedad.

Reconocimiento de ingresos comerciales Véanse notas 2. e), 4. e) y 23. a) de las cuentas anuales	
Cuestión clave de la auditoría	*Cómo se abordó la cuestión en nuestra auditoría*

La Sociedad tiene formalizados contratos con arrendatarios de los espacios comerciales localizados dentro de la infraestructura aeroportuaria a través de los que obtiene ingresos comerciales. En concreto, dichos contratos establecen una renta variable calculada como un porcentaje de las ventas del arrendatario en dicho local comercial y, asimismo, también se establece en la mayoría de los casos, una renta mínima anual garantizada (RMGA). Los ingresos comerciales han ascendido en el ejercicio 2021 a un importe de 781.526 miles de euros.
Con fecha 2 de octubre de 2021 se ha publicado en el Boletín Oficial del Estado 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 en materia de infracciones relativas al arrendamiento de vehículos con conductor y para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera, así como otras normas para mejorar la gestión en el ámbito del transporte y las infraestructuras.
A través de la Disposición final séptima incluida en la citada ley, quedan automáticamente modificados los contratos de arrendamiento o cesión de local de negocio en los aeropuertos gestionados por la Sociedad. En concreto, entre otras cosas, se establece lo siguiente:
a) Supresión de la parte proporcional de RMGA establecida en los contratos correspondiente al periodo de tiempo que se extiende entre el 15 de marzo y el 20 de junio de 2020.
b) Reducción, a partir del día 21 de junio de 2020 y hasta que el volumen anual de pasajeros del aeropuerto sea igual al que existió en 2019, de la RMGA fijada en los contratos 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.
Debido a la significatividad de los ingresos comerciales, así como a la complejidad del registro contable de las consecuencias de la aplicación de la mencionada ley, se ha considerado una cuestión clave de nuestra auditoría.
	Nuestros procedimientos de auditoria han comprendido, entre otros, los siguientes:
	– la evaluación, en colaboración con nuestros especialistas en sistemas de la información, del diseño e implementación de los controles más relevantes establecidos por la dirección de la Sociedad sobre el proceso de reconocimiento de dichos ingresos comerciales y sobre el sistema de información de tesorería que procesa y registra el cobro de los ingresos. Asimismo, hemos evaluado la efectividad operativa de dichos controles.
	– Como parte de los procedimientos sustantivos:
	  – hemos realizado una prueba mediante el uso de técnicas de auditoría asistidas por ordenador que permite comprobar la existencia y exactitud de un gran volumen de transacciones de venta a lo largo del ejercicio, asociando de manera individualizada los ingresos con sus cobros.
	  – hemos realizado pruebas de detalle sobre las transacciones que han generado ingresos comerciales para comprobar el adecuado registro del ingreso en el ejercicio correspondiente según su devengo.
	  – hemos evaluado el impacto que ha tenido la aplicación de la Ley 13/2021, de 1 de octubre, así como el registro contable de sus efectos.
	Asimismo, hemos evaluado si la información revelada en las cuentas anuales cumple con los requerimientos del marco normativo de información financiera aplicable a la Sociedad.

Valor recuperable de activos no corrientes Véanse notas 2. e), 4. a), 4. b), 6. y 7. de las cuentas anuales	
Cuestión Clave	*Cómo se abordó la cuestión en nuestra auditoría*
Al 31 de diciembre de 2021, AENA S.M.E., S.A. presenta un inmovilizado material por importe de 12.171.879 miles de euros y un inmovilizado intangible por importe de 150.631 miles de euros. Dichos activos son asignados a la unidad generadora de efectivo (UGE) correspondiente a la Red nacional de aeropuertos. La Dirección de Aena S.M.E. S.A. evalúa anualmente la existencia, o no, de indicios de deterioro a efectos de determinar el valor recuperable de sus activos materiales e intangibles. En este sentido, la situación epidemiológica consecuencia de la expansión del virus COVID-19 ha provocado una drástica reducción de la actividad aeroportuaria y, por lo tanto, se han identificado indicadores de deterioro en la unidad generadora de efectivo anteriormente mencionada. Dichos valores recuperables, estimados mediante el cálculo de su valor en uso, se obtienen en base a proyecciones mediante la aplicación de técnicas de valoración que requieren el ejercicio de juicio por parte de la Dirección de la Sociedad y el uso de estimaciones, entre otras, de pasajeros, inversiones y tasas de descuento y crecimiento. Debido a la complejidad del cálculo del valor recuperable, al elevado grado de juicio en la estimación de las hipótesis clave, a la incertidumbre asociada a las mismas, así como a la significatividad del valor contable de los activos no corrientes, el proceso de valoración de los activos mencionados se ha considerado una cuestión clave de nuestra auditoría.	Nuestros procedimientos de auditoría han comprendido, entre otros: – la evaluación del diseño e implementación de los controles más relevantes establecidos por la Dirección de la Sociedad relacionados con el proceso de estimación del valor recuperable de los activos no corrientes. – la evaluación de los criterios utilizados por la Dirección de la Sociedad en la identificación de los indicadores de deterioro. – la evaluación, con apoyo de nuestros especialistas en valoraciones, de la metodología e hipótesis utilizadas en la estimación del valor recuperable por parte de la Dirección de la Sociedad y revisadas por un tercero experto independiente contratado por la Sociedad. – el contraste de las hipótesis clave, tales como previsiones de tráfico aéreo, con datos procedentes de fuentes externas y los propios datos históricos de la Sociedad. – la evaluación del análisis de la sensibilidad de las estimaciones de valor recuperable ante cambios, considerados como razonables por la Sociedad, en hipótesis y juicios relevantes tales como la tasa de descuento, la tasa de crecimiento futuro esperado y el volumen de pasajeros. Adicionalmente, hemos evaluado si la información revelada en las cuentas anuales cumple con los requerimientos del marco normativo de información financiera aplicable a la Sociedad.

Valor recuperable de inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo Véanse notas 2. e), 4. f) 10., 11. y 12. de las cuentas anuales	
Cuestión Clave	*Cómo se abordó la cuestión en nuestra auditoría*
Al 31 de diciembre de 2021, el epígrafe de Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo incluye un importe de 165.032 miles de euros correspondiente a la participación en la sociedad Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A.U. (ADI) y 370.000 miles de euros correspondiente a un préstamo participativo concedido a dicha sociedad dependiente. La Dirección de la Sociedad evalúa anualmente la existencia, o no, de evidencia objetiva de deterioro a efectos de determinar el valor recuperable de sus Inversiones en empresas del grupo y asociadas. La determinación de dichos valores recuperables requiere la aplicación de técnicas de valoración que implican el ejercicio de juicio por parte de la Dirección de la Sociedad y la realización de estimaciones considerando determinadas hipótesis y asunciones. En este sentido, en 2021 se ha identificado evidencia objetiva de deterioro en la sociedad participada ADI y como consecuencia, AENA ha estimado el importe recuperable de dicha inversión. Asimismo, el subgrupo London Luton Airport Holdings III Limited y sociedades dependientes, cuya sociedad cabecera es filial de ADI, desarrolla la actividad de explotación de la concesión del Aeropuerto de Luton en Reino Unido. Dicha filial cuenta con la obligación de cumplimiento de determinadas ratios establecidas en algunos de los contratos de financiación vigentes. Tal y como se detalla en la nota 11 de las cuentas anuales, con fecha 30 de junio de 2021, el subgrupo Luton obtuvo de las entidades que le financian prórroga de la dispensa del cumplimiento de las ratios financieras a 31 de diciembre de 2021 y la aplicación de unas ratios diferentes a las establecidas contractualmente a partir del 30 de junio de 2022. La dirección del Subgrupo Luton prevé que se cumplan las ratios tanto a 30 de junio como a 31 de diciembre de 2022. No obstante, en caso de que finalmente no se cumplieran, tal y como se contempla en un escenario negativo severo manejado por la dirección del subgrupo Luton, se pondría de manifiesto un incumplimiento de las obligaciones contractuales. Este hecho conlleva la existencia de una incertidumbre material para el subgrupo London Luton Airport Holdings III Limited y sociedades dependientes que puede generar dudas significativas sobre su capacidad para continuar como empresa en funcionamiento.	Nuestros procedimientos de auditoría han comprendido, entre otros: – la evaluación del diseño e implementación de los controles más relevantes establecidos por la Dirección de la Sociedad relacionados con el proceso de estimación del valor recuperable de la participación en ADI y del préstamo concedido, – la evaluación de los criterios utilizados por la Dirección de la Sociedad en la identificación de los indicadores de deterioro, – la evaluación de la metodología e hipótesis utilizadas en la estimación del valor recuperable por parte de la Dirección de la Sociedad, – El análisis de los compromisos de cumplimiento de ratios de los contratos de financiación del subgrupo London Luton Airport Holdings III Limited y sociedades dependientes, así como de las garantías asociadas a dichos contratos de financiación – Asimismo, hemos analizado los compromisos de pago de la Sociedad y su capacidad de generación de caja a través de las previsiones de tesorería. Adicionalmente, hemos evaluado si la información revelada en las cuentas anuales cumple con los requerimientos del marco normativo de información financiera aplicable a la Sociedad.

Valor recuperable de inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo Véanse notas 2. e), 4. f) 10., 11. y 12. de las cuentas anuales	
Cuestión Clave	*Cómo se abordó la cuestión en nuestra auditoría*
Debido a la complejidad inherente al cálculo del valor recuperable, a la incertidumbre asociada a Luton antes detallada, así como a la significatividad de los valores contables correspondientes, el proceso de valoración de la participación en ADI y el préstamo antes mencionado se ha considerado una cuestión clave de nuestra auditoría.	

Otra información: Informe de gestión

La otra información comprende exclusivamente el informe de gestión del ejercicio 2021, cuya formulación es responsabilidad de los administradores de la Sociedad y no forma parte integrante de las cuentas anuales.

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

a) Comprobar únicamente que el estado de la información no financiera, determinada información incluida en el Informe Anual de Gobierno Corporativo y el Informe Anual de Remuneraciones de los Consejeros, a los que se refiere la Ley de Auditoría de Cuentas, se ha facilitado en la forma prevista en la normativa aplicable y en caso contrario, a informar sobre ello.

b) Evaluar e informar sobre la concordancia del resto de la información incluida en el informe de gestión con las cuentas anuales, a partir del conocimiento de la entidad obtenido en la realización de la auditoría de las citadas cuentas, así como evaluar e informar de si el contenido y presentación de esta parte del informe de gestión son conformes a la normativa que resulta de aplicación. Si, basándonos en el trabajo que hemos realizado, concluimos que existen incorrecciones materiales, estamos obligados a informar de ello.

Sobre la base del trabajo realizado, según lo descrito anteriormente, hemos comprobado que la información mencionada en el apartado a) anterior se facilita en la forma prevista en la normativa aplicable y que el resto de la información que contiene el informe de gestión concuerda con la de las cuentas anuales del ejercicio 2021 y su contenido y presentación son conformes a la normativa que resulta de aplicación.

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

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

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

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

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

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

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

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

- Identificamos y valoramos los riesgos de incorrección material en las cuentas anuales, debida a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada para proporcionar una base para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una incorrección material debida a fraude es más elevado que en el caso de una incorrección material debida a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionadamente erróneas, o la elusión del control interno.

- Obtenemos conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias, y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno de la entidad.

- Evaluamos si las políticas contables aplicadas son adecuadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por los administradores.

- Concluimos sobre si es adecuada la utilización, por los administradores, del principio contable de empresa en funcionamiento y, basándonos en la evidencia de auditoría obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con hechos o con condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad de la Sociedad para continuar como empresa en funcionamiento. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en las cuentas anuales o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, los hechos o condiciones futuros pueden ser la causa de que la Sociedad deje de ser una empresa en funcionamiento.

- Evaluamos la presentación global, la estructura y el contenido de las cuentas anuales, incluida la información revelada, y si las cuentas anuales representan las transacciones y hechos subyacentes de un modo que logran expresar la imagen fiel.

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

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

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

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

INFORME SOBRE OTROS REQUERIMIENTOS LEGALES Y REGLAMENTARIOS

Formato electrónico único europeo

Hemos examinado el archivo digital del formato electrónico único europeo (FEUE) de Aena S.M.E., S.A. del ejercicio 2021 que comprende un archivo XHTML con las cuentas anuales del ejercicio, que formará parte del informe financiero anual.

Los administradores de Aena S.M.E., S.A. son responsables de presentar el informe financiero anual del ejercicio 2021 de conformidad con los requerimientos de formato establecidos en el Reglamento Delegado UE 2019/815, de 17 de diciembre de 2018, de la Comisión Europea (en adelante Reglamento FEUE). A este respecto, han incorporado el Informe Anual de Gobierno Corporativo y el Informe Anual sobre Remuneraciones de los Consejeros por referencia en el informe de gestión.

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

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

Informe adicional para la comisión de auditoría

La opinión expresada en este informe es coherente con lo manifestado en nuestro informe adicional para la comisión de auditoría de la Sociedad de fecha 22 de febrero de 2022.

Periodo de contratación

La Junta General Ordinaria de Accionistas celebrada el 9 de abril de 2019 nos nombró como auditores por un período de 3 años, contados a partir del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020.

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

KPMG Auditores, S.L.

Inscrito en el R.O.A.C nº S0702

Manuel Martín Barbón
22/02/2022

Inscrito en el R.O.A.C. nº 16239

Este informe se corresponde con el sello distintivo nº 01/22/00085 emitido por el Instituto de Censores Jurados de Cuentas de España

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

Cuentas Anuales e Informe de Gestión correspondientes al ejercicio terminado
el 31 de diciembre de 2021.

Índice

		Página
Estados financieros		1
Notas a las cuentas anuales		
1	Actividad	7
2	Bases de presentación	9
3	Distribución/aplicación del resultado	14
4	Normas de registro y valoración	14
5	Gestión de riesgos operativos y financieros	35
6	Inmovilizado intangible	53
7	Inmovilizado material	56
8	Inversiones inmobiliarias	65
9	Arrendamientos	67
10	Instrumentos financieros	69
11	Inversiones en empresas del grupo, asociadas y otras participaciones	73
12	Operaciones y saldos con partes vinculadas	88
13	Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	93
14	Inversiones financieras a corto plazo	95
15	Deudas financieras	95
16	Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	106
17	Existencias	107
18	Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	107
19	Patrimonio neto	107
20	Periodificaciones	110
21	Provisiones	111
22	Administraciones Públicas y Situación fiscal	116
23	Ingresos y gastos	122
24	Otra información	125
25	Honorarios de Auditoría	126
26	Avales, Compromisos y otras garantías	127
27	Compromisos medioambientales	127
28	Contingencias	130
29	Hechos posteriores al cierre	131

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

BALANCE A 31 DE DICIEMBRE DE 2021

(Expresado en miles de euros)

ACTIVO	Nota	31.12.21	31.12.20
ACTIVO NO CORRIENTE			
Inmovilizado intangible	**6**	**150.631**	**119.958**
Activo intangible, acuerdo de concesión		8.112	8.771
Aplicaciones informáticas		61.339	38.388
Otro inmovilizado intangible		3.465	3.428
Inmovilizado en curso		77.715	69.371
Inmovilizado material	**7**	**12.171.879**	**12.119.625**
Terrenos y construcciones		9.883.338	10.100.383
Instalaciones técnicas y maquinaria		367.537	363.131
Otras instalaciones, utillaje y mobiliario		1.111.851	1.109.806
Otro inmovilizado material		3.426	3.879
Inmovilizado en curso		805.727	542.426
Inversiones inmobiliarias	**8**	**136.728**	**139.176**
Terrenos y construcciones		136.655	139.051
Otras instalaciones		73	125
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo		**541.838**	**535.032**
Instrumentos de patrimonio	11	171.838	165.032
Créditos participativos	10-12	370.000	-
Créditos a empresas	10-12	-	370.000
Inversiones financieras a largo plazo	**10-11**	**88.701**	**92.907**
Otros activos financieros		88.701	92.907
Deudas comerciales no corrientes		**6.342**	**5.255**
Derecho de crédito a largo plazo		6.342	5.255
Activos por impuesto diferido	**22**	**150.169**	**116.091**
Periodificaciones a largo plazo	**20**	**314.553**	**18.720**
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE		**13.560.841**	**13.146.764**
ACTIVO CORRIENTE			
Existencias	**17**	**5.514**	**5.899**
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar		**587.881**	**822.411**
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	10-13	544.489	731.757
Clientes, empresas del grupo, y asociadas	10-12-13	1.360	1.323
Deudores varios	10-13	7.968	7.826
Personal	10-13	674	635
Activo por impuesto corriente	22	-	8.931
Otros créditos con las Administraciones Públicas	13-22	33.390	71.939
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo	**10-12**	**2.134**	**282**
Créditos a empresas	**12**	1.603	-
Otros activos financieros		531	282
Inversiones financieras a corto plazo	**10-14**	**1.576**	**1.534**
Créditos a empresas		16	17
Otros activos financieros	10-11	1.560	1.517
Periodificaciones a corto plazo	**20**	**320.496**	**28.803**
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	**18**	**1.383.069**	**1.141.265**
TOTAL ACTIVO CORRIENTE		**2.300.670**	**2.000.194**
TOTAL ACTIVO		**15.861.511**	**15.146.958**

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

BALANCE A 31 DE DICIEMBRE DE 2021
(Expresado en miles de euros)

PATRIMONIO NETO Y PASIVO	Nota	31.12.21	31.12.20
PATRIMONIO NETO			
Fondos propios	**19**	**6.351.608**	**6.371.604**
Capital	19a	1.500.000	1.500.000
Prima de emisión	19b	1.100.868	1.100.868
Reserva de capitalización	19b	164.176	159.877
Reserva Legal	19b	300.000	300.000
Otras Reservas	19b	3.311.826	3.316.149
Resultados negativos de ejercicios anteriores	19b	(5.290)	-
Resultado del ejercicio	3	(19.972)	(5.290)
Ajustes por cambios de valor	**19c**	**(55.168)**	**(96.359)**
Operaciones de cobertura		(55.168)	(96.359)
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	**7-19d**	**319.035**	**345.466**
TOTAL PATRIMONIO NETO		**6.615.475**	**6.620.711**
PASIVO NO CORRIENTE			
Provisiones a largo plazo	**21**	**112.032**	**75.470**
Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal		9.358	9.671
Actuaciones medioambientales		93.241	57.834
Otras provisiones		9.433	7.965
Fianzas recibidas a largo plazo	**10**	**148.699**	**137.341**
Deudas a largo plazo	**10**	**3.344.395**	**2.778.088**
Deudas con entidades de crédito	**15**	3.292.734	2.673.731
Acreedor por arrendamiento financiero		5.586	7.332
Derivados	**15**	45.951	96.834
Otros pasivos financieros		124	191
Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo	**10-11-12-15**	**3.624.598**	**4.159.882**
Periodificaciones a largo plazo	**20**	**8.737**	**8.843**
Pasivos por impuesto diferido	**22**	**111.722**	**120.532**
TOTAL PASIVO NO CORRIENTE		**7.350.183**	**7.280.156**
PASIVO CORRIENTE			
Provisiones a corto plazo	**21**	**35.680**	**45.985**
Deudas a corto plazo	**10**	**1.054.676**	**372.378**
Obligaciones y otros valores negociables	**15**	-	55.000
Deudas con entidades de crédito	**15**	632.907	53.370
Acreedor por arrendamiento financiero		1.682	1.682
Derivados	**15**	27.607	31.645
Otros pasivos financieros		392.480	230.681
Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	**10-11-12-15**	**545.693**	**561.798**
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar		**259.595**	**246.557**
Proveedores, empresas del grupo y asociadas	10-12-16	7.697	19.841
Acreedores varios	10-16	161.731	116.627
Personal	10-16	27.674	37.220
Otras deudas con las Administraciones Públicas	16-22	21.003	22.496
Anticipos de clientes	10-16	41.490	50.373
Periodificaciones a corto plazo	**20**	**209**	**19.373**
TOTAL PASIVO CORRIENTE		**1.895.853**	**1.246.091**
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO		**15.861.511**	**15.146.958**

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

CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS
CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2021
(Expresada en miles de euros)

OPERACIONES CONTINUADAS	Nota	2021	2020
Importe neto de la cifra de negocios	**23a**	**2.134.973**	**2.042.183**
Trabajos realizados por la empresa para su activo	**7**	**6.374**	**5.177**
Aprovisionamientos	**23b**	**(158.003)**	**(153.830)**
Consumo de materias primas y otras materias consumibles		(1.102)	(930)
Trabajos realizados por otras empresas		(156.901)	(152.900)
Otros ingresos de explotación		**9.651**	**10.809**
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente		8.912	10.161
Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio		739	648
Gastos de personal	**23c**	**(410.338)**	**(412.799)**
Sueldos, salarios y asimilados		(296.008)	(295.454)
Cargas sociales		(120.231)	(119.784)
Provisiones		5.901	2.439
Otros gastos de explotación		**(794.965)**	**(661.676)**
Servicios exteriores	23d	(634.721)	(495.151)
Tributos	23e	(151.566)	(153.986)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	13	(5.677)	(11.807)
Otros gastos de gestión corriente		(3.001)	(732)
Amortización del inmovilizado	**6-7-8**	**(715.550)**	**(721.370)**
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	**19d**	**35.525**	**36.746**
Excesos de provisiones	**23g**	**9.427**	**10.465**
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado		**(125.150)**	**(61.994)**
Deterioros y pérdidas	6,7,8	104	1.117
Resultados por enajenaciones y otras	6,7,8	(13.140)	(5.051)
Otros resultados	5.a.i	(112.114)	(58.060)
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN		**(8.056)**	**93.711**
Ingresos financieros	**23f**	**9.666**	**5.335**
De valores negociables y otros instrumentos financieros			
- De empresas del grupo y asociadas		7.914	3.762
- De terceros		776	947
Activación de gastos financieros	6-7	976	626
Gastos financieros	**23f**	**(79.260)**	**(94.903)**
- Por deudas con empresas del grupo y asociadas	15-19c	(62.574)	(69.835)
- Por deudas con terceros		(16.671)	(25.019)
- Por actualización de provisiones	21	(15)	(49)
Diferencias de cambio	**23f**	**(12)**	**(1)**
Deterioro y resultado de enajenaciones de instrumentos financieros	**11-23f**	**6.806**	**(16.150)**
RESULTADO FINANCIERO	**23f**	**(62.800)**	**(105.719)**
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS		**(70.856)**	**(12.008)**
Impuesto sobre beneficios	22	**50.884**	**6.718**
RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS		**(19.972)**	**(5.290)**
RESULTADO DEL EJERCICIO		**(19.972)**	**(5.290)**

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

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO
CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2021

(Expresado en miles de euros)

A) Estado de ingresos y gastos reconocidos

	Nota	2021	2020
Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias		**(19.972)**	**(5.290)**
Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto			
Por coberturas de flujos de efectivo	19c	23.431	(34.561)
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	19d	284	31
Por ganancias y pérdidas actuariales		(6)	(50)
Efecto impositivo		(5.927)	8.646
Total ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto		**17.782**	**(25.934)**
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias			
Por coberturas de flujos de efectivo	19c	31.491	31.859
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	19d	(35.525)	(36.746)
Efecto impositivo		1.008	1.222
Total transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias		**(3.026)**	**(3.665)**
TOTAL DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS		**(5.216)**	**(34.889)**

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

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

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO
CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2021
(Expresado en miles de euros)

B) Estado total de cambios en el patrimonio neto

	Capital escriturado (Nota 19.a)	Prima de emisión (Nota 19.b)	Resultado del ejercicio (Nota 3)	Reserva de capitalización (Nota 19.b)	Reserva Legal (Nota 19.b)	Otras reservas (Nota 19.b)	Resultados negativos de ejercicios anteriores (Nota 19.b)	Ajustes por cambio de valor (Nota 19.c)	Subvenciones, donaciones y legados recibidos (Nota 19.d)	TOTAL
Saldo a 1 de enero de 2020	**1.500.000**	**1.100.868**	**1.421.326**	**133.714**	**300.000**	**1.921.037**	**-**	**(94.333)**	**373.002**	**6.655.614**
Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	(5.290)	-	-	(37)	-	(2.026)	(27.536)	**(34.889)**
Otras operaciones con socios y propietarios	-	-	-	-	-	(14)	-	-	-	**(14)**
Distribución de dividendos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**-**
Distribución resultado ejercicio anterior	-	-	(1.421.326)	26.163	-	1.395.163	-	-	-	**-**
Saldo al 31 de diciembre de 2020	**1.500.000**	**1.100.868**	**(5.290)**	**159.877**	**300.000**	**3.316.149**	**-**	**(96.359)**	**345.466**	**6.620.711**
Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	(19.972)	-	-	(4)	-	41.191	(26.431)	**(5.216)**
Otras operaciones con socios y propietarios	-	-	-	-	-	(20)	-	-	-	**(20)**
Distribución resultado ejercicio anterior	-	-	5.290	-	-	-	(5.290)	-	-	**-**
Otras variaciones de patrimonio neto	-	-	-	4.299	-	(4.299)	-	-	-	**-**
Saldo al 31 de diciembre de 2021	**1.500.000**	**1.100.868**	**(19.972)**	**164.176**	**300.000**	**3.311.826**	**(5.290)**	**(55.168)**	**319.035**	**6.615.475**

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

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO
CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2021
(Expresado en miles de euros)

	Nota	2021	2020
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN (I)		**252.170**	**164.227**
Resultado del ejercicio antes de impuestos		(70.856)	(12.008)
Ajustes del resultado		**853.073**	**815.575**
Amortización del inmovilizado	6,7,8	715.550	721.370
Correcciones valorativas por deterioro de créditos comerciales	13	5.677	11.807
Imputación de subvenciones	19d	(35.525)	(36.746)
Deterioro de participaciones en empresas del grupo	11.1	(6.806)	16.192
Deterioro de inmovilizado	6, 7	(104)	(1.117)
Resultados por bajas y enajenaciones del inmovilizado		13.140	5.050
Resultados por bajas y enajenaciones de instrumentos financieros		-	(42)
Ingresos financieros	23f	(9.666)	(5.335)
Gastos financieros y diferencias de cambio	23f	47.781	63.045
Gastos financieros liquidación de derivados financieros	23f, 15	31.491	31.859
Variación de provisiones		(9.427)	10.589
Descuentos comerciales diferidos	20	109.466	-
Otros		(8.504)	(1.097)
Cambios en el capital corriente		**(466.911)**	**(543.139)**
Existencias		669	249
Deudores y otras cuentas a cobrar		(469.038)	(382.467)
Otros activos corrientes		(11.152)	(23.498)
Acreedores y otras cuentas a pagar		31.988	(104.457)
Otros pasivos corrientes		(19.270)	(31.435)
Otros activos y pasivos no corrientes		(108)	(1.531)
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación		**(63.136)**	**(96.201)**
Pagos de intereses		(79.904)	(80.408)
Cobros de intereses		7.858	4.423
(Pagos)/cobros por impuesto de beneficios		8.931	(20.216)
Otros pagos / (cobros)		(21)	-
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN (II)		**(649.362)**	**(506.440)**
Pagos por inversiones		**(654.532)**	**(508.918)**
Empresas del grupo y asociadas		-	(4.586)
Inmovilizado intangible		(46.203)	(30.903)
Inmovilizado material		(605.801)	(458.850)
Inversiones inmobiliarias		(1.565)	(76)
Otros activos financieros		(963)	(14.503)
Cobros por desinversiones		**5.170**	**2.478**
Empresas del grupo y asociadas		-	-
Inmovilizado material		-	-
Otros activos financieros		5.170	2.478
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN (III)		**638.996**	**1.334.103**
Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio		**192**	**192**
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	**19d**	192	192
Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero		**638.804**	**1.333.911**
Emisión:			
- Deudas con entidades de crédito	15b	1.200.000	2.825.630
- Otras		104.490	14.021
Devolución y amortización de:			
- Obligaciones y valores similares	15c	(55.000)	(104.000)
- Deudas con entidades de crédito	15b	-	(741.000)
- Deudas con empresas del grupo y asociadas	15a	(546.349)	(633.619)
-Otras deudas		(64.337)	(27.121)
AUMENTO/DISMINUCIÓN NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES		**241.804**	**991.890**
EFECTIVO Y OTROS ACTIVOS LÍQUIDOS EQUIVALENTES AL COMIENZO DEL PERIODO		**1.141.265**	**149.375**
EFECTIVO Y OTROS ACTIVOS LÍQUIDOS EQUIVALENTES AL FINAL DEL PERIODO		**1.383.069**	**1.141.265**

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

1. Actividad

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Aeropuertos de uso propio: La Coruña, Alicante, Almería, Asturias, Barcelona, Bilbao, Burgos, Córdoba, El Hierro, Fuerteventura, Girona, Granada, Huesca Pirineos, Ibiza, Jerez de la Frontera, La Gomera, La Palma, Logroño, Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Melilla, Menorca, Palma de Mallorca-Son Bonet, Pamplona, Reus, Sabadell, San Sebastián, Santander, Sevilla, Tenerife Sur, Valencia, Vigo y Vitoria.

- Parte civil de los aeropuertos de uso conjunto con el Ministerio de Defensa: Gran Canaria-Gando, Lanzarote, Tenerife Norte, Madrid-Cuatro Vientos, Málaga, Palma de Mallorca-Son Sant Joan, Santiago y Zaragoza.

- Bases aéreas y aeródromos militares abiertos al uso civil: Talavera La Real (Badajoz), Matacán (Salamanca), San Javier (Murcia), Villanubla (Valladolid), Los Llanos (Albacete), y Aeródromo Militar de León.

- Helipuertos: Helipuerto de Ceuta y de Algeciras.

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

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

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

Dicho proceso culminó con la salida a Bolsa de AENA S.M.E., S.A. Las acciones de AENA S.M.E., S.A. están admitidas a cotización en las cuatro bolsas españolas, y cotizan en el mercado continuo desde el día 11 de febrero de 2015. Inició su cotización en la Bolsa de Madrid tras dicha Oferta Pública de Venta por el 49 % de su capital, con un precio de salida de 58

euros por acción. Posteriormente, en junio de 2015, Aena entró a formar parte del Ibex 35, indicador que incluye a las 35 principales empresas españolas cotizadas en Bolsa.

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

2. Bases de presentación

a) Moneda funcional y moneda de presentación

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

b) Marco normativo de información financiera aplicable a la Sociedad

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

- Código de Comercio y la restante legislación mercantil.
- Plan General de Contabilidad en vigor, así como la Orden EHA/733/2010, de 25 de marzo, sobre aspectos contables de empresas públicas que operan en determinadas circunstancias.
- Las normas de obligado cumplimiento aprobadas por el Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas en desarrollo del Plan General de Contabilidad y sus normas complementarias.
- Orden EHA/3362/2010, de 23 de diciembre, por la que se aprueban las normas de adaptación del Plan General de Contabilidad a las empresas concesionarias de infraestructuras públicas.
- El resto de la normativa contable española que resulta de aplicación.

c) Imagen fiel

Las cuentas anuales adjuntas han sido obtenidas de los registros contables de la Sociedad y se presentan de acuerdo con el marco normativo de información financiera que le resulta de aplicación y, en particular, con los principios y criterios contables en él contenidos, de forma que muestran la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera, de los resultados y de los flujos de efectivo de la Sociedad habidos durante el ejercicio. Estas cuentas anuales, que han sido formuladas por el Consejo de Administración de fecha 22 de febrero de 2022, se someterán a la aprobación de la Junta General de Accionistas, estimándose que serán aprobadas sin modificación alguna.

d) Principios contables aplicados

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

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

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

- La evaluación de posibles pérdidas por deterioro de determinados activos (Nota 4a).
- Reconocimiento de ingresos (Nota 4p), tanto aeronáuticos como comerciales.

- La vida útil de los activos materiales, intangibles e inversiones inmobiliarias (Notas 4a, 4b y 4c).
- Determinación del impuesto corriente y diferido (Nota 22).
- Recuperabilidad del activo por impuesto diferido (Nota 22).
- Evaluación de litigios, provisiones, compromisos, activos y pasivos contingentes al cierre (Notas 4j y 4k).
- El valor de mercado de determinados instrumentos financieros (Nota 4f).
- Evaluación del riesgo climático (Nota 5c)

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

No obstante, a la fecha de preparación de las presentes Cuentas anuales no se esperan cambios relevantes en las estimaciones a corto plazo, por lo que no existen perspectivas de ajuste significativo a los valores en los activos y pasivos reconocidos a 31 de diciembre de 2021 y 31 de diciembre de 2020.

Tal como se ha mencionado, la preparación de las cuentas anuales requiere la realización de juicios en el proceso de aplicación de las políticas contables de la Sociedad. En este sentido, en el ejercicio 2021, entre los juicios más importantes al aplicar las políticas contables de la Sociedad se encuentran los siguientes:

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

  La situación provocada por la pandemia, con sucesivas olas y variantes, y las medidas adoptadas para combatirla han supuesto un derrumbe del volumen de pasajeros global en el sector que no tiene precedentes históricos y, consecuentemente, en toda la red española de aeropuertos operada por Aena. Los principales organismos aeronáuticos internacionales, como OACI, ACI e IATA, contemplan que la tendencia de recuperación del tráfico aéreo continúa en 2022 pero con un ritmo de recuperación inferior al producido en 2021. Asimismo, en el medio-largo plazo, estos organismos estiman que Europa no recuperará los niveles de actividad de 2019 hasta algún momento del amplio periodo comprendido entre 2024-2027.

  El avance de la vacunación tanto en España como en otros países, 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, pero se ha visto frenada por la reciente aparición de la variante Ómicron a finales de 2021, extendida rápidamente por la geografía mundial (Nota 5.a.1).

  La evolución de los próximos meses dependerá del porcentaje de vacunación en el mundo, de la inmunidad que se vaya consiguiendo y del comportamiento de las nuevas variantes del coronavirus que pudieran aparecer. También tendrá importancia la confianza que los pasajeros vayan adquiriendo de forma que se asuma que hay un nivel de seguridad aceptable, desde el punto de vista de la pandemia, tanto a la hora de volar, como en las condiciones del destino al que van a desplazarse.

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

f) Comparación de la información

En cumplimiento con la normativa vigente, se presentan a efectos comparativos, además de las cifras del ejercicio terminado a 31 de diciembre de 2021, las correspondientes al ejercicio terminado a 31 de diciembre de 2020. Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021, no se han producido cambios en criterios contables significativos respecto a los criterios aplicados en el ejercicio 2020, con excepción de lo explicado en el apartado 2.h de la presente nota.

g) Agrupación de partidas

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

h) Información sobre la primera aplicación del Real Decreto 1/2021. De 12 de enero, por el que se modifican, entre otros, el Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre.

El Real Decreto-Ley 1/2021, de 12 de enero, modifica, entre otros, el Plan General Contable aprobado por el Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre con objeto de continuar con el proceso de convergencia del Derecho contable español con las normas internacionales de contabilidad adoptadas por la Unión Europea (NIIF-UE).

Las principales modificaciones introducidas por la reforma contable de 2021 tienen la finalidad de adaptar la normativa española a los contenidos de las nuevas Normas de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea de ingresos de contratos con clientes (NIIF-UE 15) e instrumentos financieros (NIIF-UE 9). De esta forma, el Real Decreto introduce importantes cambios y, los más importantes se realizan en la norma de registro y valoración 9ª. "Instrumentos Financieros" y 14ª. "Ingresos por ventas y prestación de servicios", así como en la información a incluir en la memoria sobre estas transacciones.

Las modificaciones son de aplicación a los ejercicios que se inicien a partir del 1 de enero de 2021.

Información sobre la primera aplicación de los cambios introducidos en la norma de registro y valoración 9ª "Instrumentos financieros".

A partir del 1 de enero del ejercicio 2021, resultan de aplicación los nuevos criterios de clasificación y valoración de los instrumentos financieros previstos en el Real Decreto 1/2021, de 12 de enero, que se recogen en la Nota 4, y suponen una modificación respecto a los aplicados en ejercicios anteriores.

Siguiendo las reglas contenidas en el apartado 6 de la disposición transitoria segunda, los criterios seguidos por la Sociedad para la primera aplicación de las modificaciones del Plan General de Contabilidad en materia de clasificación y valoración de instrumentos financieros, han sido los siguientes:

- La fecha de primera aplicación ha sido el 1 de enero de 2021.
- El juicio sobre la gestión que realiza la empresa a los efectos de clasificar los instrumentos financieros se ha realizado en la fecha de primera aplicación sobre la base de los hechos y circunstancias existentes en esa fecha. La clasificación resultante se ha aplicado prospectivamente.
- El valor en libros al cierre del ejercicio anterior de los activos y pasivos financieros que sigan el criterio del coste amortizado, se considerará su coste amortizado al inicio del ejercicio en que resulten de aplicación los nuevos criterios. Lo mismo ocurre con el valor en libros de los activos y pasivos financieros que sigan el criterio del coste.
- Dado que no ha resultado ninguna diferencia de valoración en los activos y pasivos financieros, no se ha registrado importe alguno en una cuenta de reservas, como consecuencia de la primera aplicación esta norma.
- La Sociedad ha procedido a realizar las reclasificaciones de partidas que han resultado necesarias con objeto de mostrar los saldos del ejercicio anterior ajustados a los nuevos criterios de presentación.

La conciliación en la fecha de primera aplicación entre cada clase de activos y pasivos financieros y las categorías iniciales conforme a la normativa anterior y las categorías finales que les corresponden conforme a los nuevos criterios, así como sus respectivos valores en libros, es como sigue:

en miles de euros	A 31/12/2020		A 01/01/2021	
ACTIVOS FINANCIEROS	Categoría inicial	Valor en libros	Categoría final	Valor en libros
Instr. patrimonio en empresas del grupo, multigrupo y asociadas a largo plazo	Inversiones en empresas del grupo, multigrupo y asociadas.	165.032	Activos financieros a coste	165.032
Deudores y otras cuentas a cobrar	Préstamos y partidas a cobrar	1.117.096	Activos financieros a coste amortizado	1.117.096
Otros activos financieros	Inversiones mantenidas hasta el vencimiento	94.424	Activos financieros a coste amortizado	94.424
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	Préstamos y partidas a cobrar	1.141.265	Activos financieros a coste amortizado	1.141.265
Total Activos Financieros		2.517.816		2.517.816
Activos financieros no corrientes		633.194		633.194
Activos financieros corrientes		1.884.622		1.884.622

Los activos financieros que, conforme a la normativa anterior, estaban clasificados en la cartera de "Prestamos y partidas a cobrar", "Inversiones mantenidas hasta el vencimiento" y "Efectivo y otros activos líquidos equivalentes", se han clasificado en la cartera de "*Activos financieros a coste amortizado*", de acuerdo a los nuevos criterios.

Asimismo, conforme a los nuevos criterios que resultan de aplicación, se han clasificado en la cartera de "*Activos Financieros a Coste*" las participaciones en empresas del grupo y asociadas.

en miles de euros	A 31/12/2020		A 01/01/2021	
PASIVOS FINANCIEROS	Categoría inicial	Valor en libros	Categoría final	Valor en libros
Obligaciones y otros valores negociables	Débitos y partidas a pagar	55.000	Pasivos financieros a coste amortizado	55.000
Deudas con entidades de crédito	Débitos y partidas a pagar	2.727.101	Pasivos financieros a coste amortizado	2.727.101
Deudas con empresas del grupo y asociadas	Débitos y partidas a pagar	4.721.680	Pasivos financieros a coste amortizado	4.721.680
Otros débitos	Débitos y partidas a pagar	601.288	Pasivos financieros a coste amortizado	601.288
Total Pasivos financieros		8.105.069		8.105.069
Pasivos financieros no corrientes		6.978.477		6.978.477
Pasivos financieros corrientes		1.126.592		1.126.592

Los pasivos financieros que conforme a la normativa anterior estaban clasificados en la cartera de "Débitos y partidas a pagar", se han clasificado en la cartera de "*Pasivos financieros a coste amortizado*", conforme a los nuevos criterios.

En definitiva, los nuevos criterios aplicados no han supuesto un cambio en el criterio de registro y valoración aplicable a los instrumentos financieros, por lo que la adaptación a la nueva normativa no ha supuesto impacto patrimonial para la Sociedad, resultando los mismos valores en libros de activos y pasivos financieros conforme a la categoría inicial y final de valoración.

Información sobre la primera aplicación de los cambios introducidos en materia de contabilidad de coberturas.

A partir del 1 de enero del ejercicio 2021, resultan de aplicación los nuevos criterios de contabilidad de coberturas previstos en el Real Decreto 1/2021, de 12 de enero, que se recogen en la Nota 4, y suponen una modificación respecto a los aplicados en ejercicios anteriores.

Las relaciones de cobertura contratadas por la Sociedad al cierre del ejercicio 2020 cubrían el riesgo de tipo de interés en los flujos de efectivo mediante permutas de tipo de interés variable a fijo. Estas coberturas cumplían los requisitos de la contabilidad de coberturas establecidos en la redacción anterior del Plan General de Contabilidad y también cumplen los requisitos establecidos en la redacción dada por el RD 01/2021, de 12 de enero, después de tener en cuenta cualquier nuevo reequilibrio de la relación de cobertura en el momento de la transición, por lo que se han considerado como continuación de las relaciones de cobertura.

Por tanto, conforme a los nuevos criterios, los instrumentos financieros derivados contratados por la Sociedad en la fecha de primera aplicación de la modificación al PGC establecida por el Real Decreto 1/2021 de 12 de enero, continúan considerándose operaciones de cobertura por lo que no se producen modificaciones en cuanto a las nuevas normas de registro y valoración aplicables, resultando procedente su registro conforme a la contabilidad de coberturas sin que ello haya supuesto impacto patrimonial en la fecha de transición.

Información sobre la primera aplicación de los cambios introducidos en la norma de registro y valoración 10ª "Existencias".

Conforme a los cambios introducidos en la norma de registro y valoración 10ª del Plan General Contable, tanto los bienes como los servicios y otros activos comprendidos en las existencias, se valorarán al coste, excepto los intermediarios que comercien con materias primas cotizadas, que podrán valorar sus existencias al valor razonable menos los costes de venta.

Según lo establecido en la disposición transitoria primera del Real Decreto 1/2021, de 12 de enero:

- La fecha de primera aplicación de los nuevos criterios ha sido el 1 de enero de 2021.
- La primera aplicación de los nuevos criterios contables no ha tenido efecto en la partida de existencias, dado que Aena no comercializa con materias primas cotizadas.

Información sobre la primera aplicación de los cambios introducidos en la norma de registro y valoración 14ª "Ingresos por ventas y prestaciones de servicios"

Esta modificación ha supuesto la transposición a la normativa contable nacional de la NIIF 15 "Ingresos ordinarios procedentes de contratos con clientes" mediante la modificación de la norma y registro y valoración 14ª del Plan General Contable y la publicación de la Resolución del ICAC de del 10 de febrero de 2021, por la que se dictan normas de registro, valoración y elaboración de las cuentas anuales para el reconocimiento de ingresos por la entrega de bienes y la prestación de servicios. En la Nota 4 se detallan los criterios de registro y valoración aplicados por la Sociedad.

La parte más significativa de los ingresos de la Sociedad que se ven afectados por la primera aplicación de los nuevos criterios provienen de los servicios aeroportuarios prestados, los cuales corresponden principalmente al uso de la infraestructura aeroportuaria por líneas aéreas y pasajeros y se imputan a pérdidas y ganancias en función del criterio del devengo, es decir, cuando se produce la corriente real de bienes y servicios que los mismos representan, con independencia del momento en que se produzca la corriente monetaria o financiera derivada de ellos. Los clientes aeronáuticos de la Sociedad reciben y consumen simultáneamente los beneficios del desempeño de la entidad a medida que ésta lo ejecuta, de modo que no se observa ningún cambio en cuanto a la valoración ni a la determinación del momento de reconocimiento y, a partir del cual la Sociedad concesionaria tiene un derecho presente al cobro del servicio.

La Sociedad ha llevado a cabo un análisis en el que ha concluido que la implementación de esta norma no tiene un efecto significativo sobre las operaciones que realiza, sin que se hayan identificado ajustes sobre la situación patrimonial de apertura del ejercicio 2021.

Sin embargo, la modificación al Plan General Contable establecida en el Real Decreto 1/2021, de 12 de enero, así como la Resolución del 10 de febrero de 2021 del ICAC por la que se dictan normas de registro, valoración y elaboración de las cuentas anuales para el reconocimiento de ingresos por la entrega de bienes y la prestación de servicios, incluyen requisitos de presentación e información que son más detallados que en las normas previas.

Estos nuevos requerimientos de información sobre el reconocimiento de ingresos, supone un cambio relevante respeto a lo solicitado anteriormente, puesto que han aumentado el volumen de desgloses requeridos en los estados financieros de la Sociedad, ampliando los desgloses correspondientes a los juicios realizados respecto a identificación de las obligaciones de desempeño y otros aspectos de juicio de la norma (Nota 23).

3. Distribución / Aplicación del resultado

La aplicación del resultado del ejercicio 2021 propuesta por el Consejo de Administración a la Junta General de Accionistas, es la siguiente:

	Miles de Euros
Base de reparto:	
Pérdidas del ejercicio	(19.972)
Distribución:	
A resultados negativos de ejercicios anteriores	(19.972)

El Consejo de Administración de AENA S.M.E., S.A., en su reunión del pasado 23 de febrero de 2021, acordó la siguiente aplicación de resultados del ejercicio 2020:

	Miles de Euros
Base de reparto:	
Pérdidas del ejercicio	(5.290)
Distribución:	
A resultados negativos de ejercicios anteriores	(5.290)

Asimismo, el Consejo de Administración propuso en 2019 a la Junta General de Accionistas una reclasificación de reservas voluntarias a reserva de capitalización, por un importe de 4.299 miles de euros, como consecuencia del criterio de la Agencia Estatal de Administración Tributaria (AEAT) sobre la forma de computar el incremento de fondos propios a efectos de aplicar la reducción por reserva de capitalización en el Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2018, una vez consultada esta posibilidad con la AEAT en el marco del Código de Buenas Prácticas Tributarias (Nota 19.b).

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

4. Normas de registro y valoración

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

a) Inmovilizado intangible

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

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

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

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

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

Acuerdo de concesión, activo regulado

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

Todo acuerdo de concesión deberá cumplir los siguientes requisitos:

- La entidad concedente controla o regula qué servicios públicos debe prestar la empresa concesionaria con la infraestructura, a quién debe prestarlos y a qué precio; y

- La entidad concedente controla cualquier participación residual significativa en la infraestructura al final del plazo del acuerdo.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La Sociedad no tiene activos intangibles de vida útil indefinida.

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

	Años
Desarrollo	4
Aplicaciones informáticas	6
Otro inmovilizado intangible	4 - 8

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

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

Deterioro de valor de activos intangibles y materiales

Los activos que tienen una vida útil indefinida o los activos intangibles que no están en condiciones de poderse utilizar no están sujetos a amortización y se someten anualmente a pruebas para pérdidas por deterioro de valor. El inmovilizado material y los activos intangibles que están sujetos a amortización se someten a revisiones para pérdidas por deterioro siempre que algún suceso o cambio en las circunstancias indique que el importe en libros puede no ser recuperable. Se reconoce una pérdida por deterioro del valor por el importe en libros del activo que excede su importe recuperable. El importe recuperable se determina como el mayor importe entre el valor razonable menos los costes de venta y el valor en uso. AENA S.M.E., S.A. considera que todos sus activos son generadores de flujos de efectivo. A efectos de evaluar las pérdidas por deterioro del valor, los activos se agrupan al nivel más bajo para el que hay flujos de efectivo identificables por separado (unidades generadoras de efectivo), distinguiendo a tal efecto la unidad generadora de efectivo de la red nacional de aeropuertos y cada uno de los activos que forman parte del segmento inmobiliario.

La Sociedad considera que la red de aeropuertos, compuesta por todos los aeropuertos españoles gestionados por la Sociedad, es considerada como una única unidad generadora de efectivo, que incluye tanto ingresos derivados de la actividad aeronáutica como de la actividad comercial de los aeropuertos, dada la alta interdependencia de los ingresos existente entre ambas y la existencia de un solo activo que comparten las dos actividades debido a la imposibilidad legal de disponer, vender o escindir los activos aeroportuarios. Por otra parte, por las mismas razones, la actividad correspondiente a la “red de aparcamientos” forma parte de la unidad generadora de efectivo y el segmento de la “red de aeropuertos”, dentro del subsegmento de “Comercial”.

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

Tradicionalmente, la Dirección prepara anualmente un plan de negocio abarcando generalmente un espacio temporal de cuatro años, incluido el ejercicio en curso, sin embargo, considerando el entorno de incertidumbre existente consecuencia del COVID-19, se ha considerado más adecuado ampliar el período de proyección hasta 2027, considerando que el tráfico aéreo estará plenamente normalizado hacia 2025.

Adicionalmente, y considerando que el cambiante entorno actual dificulta enormemente e impone claras limitaciones a la capacidad de realizar estimaciones respecto a las consecuencias que esta crisis puede tener en el negocio, se ha realizado una evaluación meticulosa de diversos escenarios. En este sentido, a efectos del análisis de sensibilidad en el cálculo del valor recuperable, se ha considerado, además del escenario anteriormente explicado considerado como el escenario base para determinar el valor recuperable, un escenario más pesimista en el que la recuperación del tráfico se produciría en torno a 2026. Los principales componentes del plan de negocio, que es la base del test de deterioro, son los siguientes:

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

En dichas proyecciones se tienen en cuenta las proyecciones financieras incluidas en el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA II), para el período 2022-2026 (ver Nota 5). Otras variables que influyen en el cálculo del valor recuperable son:

- Tipo de descuento a aplicar, entendiendo éste como la media ponderada del coste de capital, siendo las principales variables que influyen en su cálculo, el coste de los pasivos y los riesgos específicos de los activos.

- Tasa de crecimiento de los flujos de caja empleada para extrapolar las proyecciones de flujos de efectivo más allá del período cubierto por los presupuestos o previsiones.

Los planes de negocio son preparados en función de las mejores estimaciones disponibles (véase Nota 7).

Las pérdidas relacionadas con el deterioro de valor de la UGE, reducen inicialmente, en su caso, el valor del fondo de comercio asignado a la misma y a continuación a los demás activos de la UGE, prorrateando en función del valor contable de cada uno de los activos, con el límite para cada uno de ellos del mayor de su valor razonable menos los costes de enajenación o disposición por otra vía, su valor en uso y cero.

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

Respecto a las inversiones inmobiliarias, la Sociedad estima los deterioros en base al valor razonable obtenido de la tasación del experto independiente. La metodología utilizada para determinar el valor razonable de los activos se detalla en la Nota 8.

b) Inmovilizado material

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

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

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

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

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

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

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

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

El desglose de los elementos de inmovilizado material que se clasifican como Construcciones es el siguiente:

- Edificios 30-51 años
- Acondicionamiento 12 años
- Obra civil aeroportuaria 25-44 años
- Urbanización 20 años

Dentro de la categoría de edificios se incluyen, principalmente, las terminales de pasajeros y mercancías, los hangares, las torres de control, los aparcamientos en altura y las edificaciones. La obra civil aeroportuaria constituye las pistas de vuelo, calles de rodadura y salida, plataformas de estacionamiento y apartaderos de espera. En urbanización se recoge, principalmente, la infraestructura urbanística, aparcamientos, ajardinamiento, alumbrado exterior y viales.

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

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

c) Inversiones inmobiliarias

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

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

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

	Años
Edificios y naves	32-51
Instalaciones técnicas	15

d) Existencias

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

Derechos de emisión de gases de efecto invernadero

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

el proceso productivo o destinados a la venta, en cuyo caso, se dotarían las oportunas correcciones valorativas. Dichas correcciones se anularán en la medida en que desaparezcan las causas que motivaron la corrección del valor de los derechos de emisión.

El gasto derivado del consumo de derechos por la emisión de gastos de efecto invernadero se registra en el epígrafe "variación de existencias" de la cuenta de pérdidas y ganancias, en función de la diferencia entre el saldo final y el saldo inicial de las existencias que se produce a medida que se van emitiendo los gases de efecto invernadero.

Al cierre del ejercicio, el importe estimado de los derechos pendientes de adquirir según la mejor estimación del consumo producido en el año, se registra en "compras de aprovisionamientos" con contrapartida en una provisión para riesgos y gastos, la cual se mantendrá hasta el momento en que el Registro Nacional de Derechos de Emisión (RENADE) comunique a la entidad el consumo real, de forma que pueda entregar los derechos necesarios una vez adquiridos y aplicar la provisión.

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

e) Arrendamientos

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

Arrendamiento financiero

i. La Sociedad actúa como arrendatario

En las operaciones de arrendamiento financiero en las que la Sociedad actúa como arrendatario, se presenta el coste de los activos arrendados en el balance de situación según la naturaleza del bien objeto del contrato y, simultáneamente, un pasivo por el mismo importe. Dicho importe será el menor entre el valor razonable del bien arrendado y el valor actual al inicio del arrendamiento de las cantidades mínimas acordadas, incluida la opción de compra, cuando no existan dudas razonables sobre su ejercicio. No se incluirán en su cálculo las cuotas de carácter contingente, el coste de los servicios y los impuestos repercutibles por el arrendador. La carga financiera total del contrato se imputa a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en que se devenga, aplicando el método del tipo de interés efectivo. Las cuotas de carácter contingente se reconocen como gasto del ejercicio en que se incurren. Durante este ejercicio ni el anterior hay operaciones en las que la sociedad actúe como arrendatario en contratos de arrendamiento financiero.

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

ii. La Sociedad actúa como arrendador

En las operaciones de arrendamiento financiero en las que la Sociedad actúa como arrendador, en el momento inicial de las mismas se reconoce un crédito por el valor actual de los pagos mínimos a recibir por el arrendamiento más el valor residual del activo, descontado al tipo de interés implícito del contrato. La diferencia entre el crédito registrado en el activo y la cantidad a cobrar, correspondiente a intereses no devengados, se imputa a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio a medida que se devengan, de acuerdo con el método del tipo de interés efectivo. Las cuotas contingentes son gasto del ejercicio en que se incurre en ellas. Las correspondientes obligaciones por arrendamiento, netas de cargas financieras, se incluyen en "Acreedores por arrendamiento financiero".

Arrendamiento operativo

i. La Sociedad actúa como arrendatario

Los gastos derivados de los acuerdos de arrendamiento operativo se cargan a la cuenta de pérdidas y ganancias en el ejercicio en que se devengan.

Cualquier cobro o pago que pudiera realizarse al contratar un arrendamiento operativo, se tratará como un cobro o pago anticipado que se imputará a resultados a lo largo del periodo del arrendamiento, a medida que se cedan o reciban los beneficios del activo arrendado.

ii. La Sociedad actúa como arrendador

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

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

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

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

La Sociedad mantiene diversos contratos de arrendamiento o cesión de local de negocio para la realización de actividades comerciales en los aeropuertos con distintos operadores privados. Generalmente, los contratos formalizados con los operadores comerciales establecen el devengo de una renta variable calculada en función de las ventas del arrendatario y una renta mínima garantizada anual (en adelante RMGA) durante el plazo del arrendamiento.

En respuesta al impacto que sobre las actividades comerciales en los aeropuertos tuvo la crisis sanitaria ocasionada por la COVID-19 y las medidas adoptadas por los poderes públicos para hacerla frente, en los últimos meses de 2020 AENA inició negociaciones con los operadores comerciales para identificar y acordar posibles modificaciones en las condiciones contractuales, incluyendo las de las rentas fijas y las RMGA, que contribuyeran a mitigar la situación.

Durante el año 2021, se alcanzaron algunos acuerdos, llevándose a cabo la formalización de las correspondientes modificaciones contractuales que, principalmente, han supuesto reducciones de las RMGA establecidas en los contratos para los años 2020 y 2021.

En ejercicio de la opción de política contable indicada, estas reducciones de rentas se han asimilado, a efectos contables, a un incentivo al arrendamiento. Por lo tanto, los descuentos concedidos por la Sociedad a sus operadores comerciales en las rentas de arrendamiento devengadas en periodos anteriores a la fecha de formalización de las correspondientes modificaciones contractuales se registran en el balance en cuentas de periodificación y se imputan a resultados, minorando los ingresos comerciales mediante un sistema de reparto lineal, durante la vida remanente de los contratos.

Adicionalmente, las RMGA establecidas en los contratos de arrendamiento comercial formalizados entre Aena y sus operadores comerciales, devengadas entre el 15 de marzo de 2020 (fecha de comienzo del primer estado de alarma en España) y el 3 de octubre, se han visto modificadas como consecuencia de la entrada en vigor, con fecha 3 de octubre de 2021, de la Disposición Final 7º 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 (en adelante, DF 7ª de la Ley 13/2021).

Si bien, está minoración de rentas finalmente ha sido impuesta por la DF 7ª de la Ley 13/2021, dado que se trata de una ley emitida en el contexto de las medidas para hacer frente a los efectos de la crisis sanitaria del COVID-19, para el registro de su impacto contable Aena considera que es de aplicación la anteriormente mencionada respuesta del ICAC. Por lo tanto, a efectos contables, es posible asimilar la minoración de las rentas contractuales consecuencia de la citada disposición, a un incentivo a los contratos de arrendamiento. En consecuencia, dado el criterio de registro contable descrito, el incentivo total a los contratos de arrendamiento devengado desde el 15 de marzo de 2020 hasta el 2 de octubre de 2021, ambos días incluidos, se ha registrado contablemente en cuentas de periodificación y se imputa linealmente a resultados de forma prospectiva durante el periodo remanente de vigencia de cada contrato, desde la fecha efectiva de modificación contractual, 3 de octubre de 2021.

Por tanto, en ejercicio de la opción indicada, Aena S.M.E., S.A. ha optado por considerar, a efectos contables, las reducciones de rentas de los contratos de arrendamiento consecuencia de modificaciones contractuales derivadas de la pandemia, como incentivos al arrendamiento. De esta forma, las concesiones otorgadas que se deriven directamente de la situación adversa ocasionada por el COVID-19se imputan a resultados de forma prospectiva a través de un sistema de reparto lineal a lo largo de los periodos restantes del contrato (véase Nota 5.a.i)

f) Instrumentos financieros

Las normas de registro y valoración de los instrumentos financieros aplicadas hasta el 31 de diciembre de 2020, conforme al Plan General Contable vigente hasta dicha fecha, eran las que se detallan a continuación:

La Sociedad reconocía un instrumento financiero cuando se convertía en una parte obligada del contrato o negocio jurídico conforme a las disposiciones del mismo. Los instrumentos de deuda se reconocían desde la fecha que surge el derecho legal a recibir, o la obligación legal de pagar, efectivo. Los pasivos financieros, se reconocían en la fecha de contratación.

Los instrumentos financieros se clasificaban en el momento de su reconocimiento inicial como un activo financiero, un pasivo financiero o un instrumento de patrimonio, de conformidad con el fondo económico del acuerdo contractual y con las definiciones de cada instrumento. Es por ello que, atendiendo a las características y a las intenciones de la Sociedad en el momento de su reconocimiento inicial, la Sociedad clasificaba los instrumentos financieros en:

Activos financieros

Los activos financieros de la Sociedad se encontraban clasificados en las siguientes categorías:

- Préstamos y partidas a cobrar: activos financieros no derivados con cobros fijos o determinables sin cotización en un mercado activo. Se correspondían con activos financieros originados en la venta de bienes o en la prestación de servicios por operaciones de tráfico de la empresa, (o los qué no teniendo un origen comercial, no eran instrumentos de patrimonio ni derivados), con cobros de cuantía fija o determinable y sin negociación en un mercado activo. Se valoraban inicialmente por su valor razonable, incluidos los costes de transacción que les fuesen directamente imputables, y posteriormente a coste amortizado. Al menos al cierre del ejercicio, se efectuaban las correcciones valorativas necesarias por deterioro de valor, si existía evidencia objetiva de que no se cobraran los importes adeudados.

- Activos financieros mantenidos hasta el vencimiento: valores representativos de deuda, con una fecha de vencimiento fijada, cobros de cuantía determinada o determinable, que se negocian en un mercado activo y con intención efectiva de la Sociedad de conservarlos hasta su vencimiento.

- Inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, asociadas y multigrupo: considerando empresas del grupo a aquellas vinculadas con la Sociedad por una relación de control, directa o indirectamente a través de dependientes; empresas asociadas a aquellas sobre las cuales la Sociedad ejerza una influencia significativa, directa o indirectamente a través de dependientes, y empresas multigrupo aquellas sobre las que se ejerza un control conjunto con uno o más socios. Las inversiones fueron reconocidas al valor del consolidado efectuado en la fecha de la aportación no dineraria.

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

Pasivos financieros

Los pasivos financieros de la Sociedad se clasificaban en la categoría de Débitos y partidas a pagar.

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

Se valoraba inicialmente al valor razonable ajustado por los costes de la transacción directamente atribuibles. Posteriormente por su coste amortizado.

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

Instrumentos de cobertura

Los instrumentos financieros derivados se usaban para cubrir, fundamentalmente, las variaciones de tipos de interés. La Sociedad documentaba las relaciones de cobertura y verificaba al cierre de cada ejercicio que la misma fuera eficaz, es decir, que los cambios en los flujos de efectivo de la partida cubierta se compensasen casi completamente por los cambios del instrumento de cobertura y que, retrospectivamente, los resultados de la cobertura oscilasen dentro de un rango de variación

del 80 al 125 % respecto del resultado de la partida cubierta.

Los instrumentos financieros derivados de cobertura se registraban como activo o pasivo, según su signo, por su valor razonable, más, en su caso, los costes de transacción directamente atribuibles a la contratación de los mismos, con contrapartida en la cuenta "Operaciones de cobertura" del patrimonio neto, hasta su vencimiento, momento en el que se imputaban en la cuenta de pérdidas y ganancias a la vez que el elemento cubierto. No obstante, los costes de transacción, se reconocían posteriormente en resultados, en la medida en que no formaban parte de la variación efectiva de la cobertura. La contabilización de coberturas se interrumpía al vencimiento o venta el derivado de cobertura, o cuando dejaba de cumplir los criterios para la contabilización de coberturas.

Como consecuencia de la entrada en vigor del Real Decreto-Ley 1/2021, de 12 de enero, que modifica, entre otros, el Plan General Contable aprobado por el Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre, la Sociedad ha procedido a modificar las normas de registro y valoración de los instrumentos financieros conforme a lo indicado a continuación:

La Sociedad clasifica los instrumentos financieros en el momento de su reconocimiento inicial como un activo financiero, un pasivo financiero o un instrumento de patrimonio, de conformidad con el fondo económico del acuerdo contractual.

Reconoce un instrumento financiero cuando se convierte en una parte obligada del contrato o negocio jurídico conforme a las disposiciones del mismo, bien como emisora o como tenedora o adquirente de aquél.

f.1) Activos financieros

Los activos financieros que posee la Sociedad se clasifican en las categorías de *Activos financieros a coste amortizado* y *Activos financieros a coste*.

Activos financieros a coste amortizado

En esta categoría se incluyen activos financieros para los que la Sociedad mantiene la inversión en el marco de un modelo de negocio cuyo objetivo es el de percibir flujos de efectivo derivados de la ejecución del contrato, y las condiciones contractuales del activo dan lugar, en fechas especificadas, a flujos de efectivo que son únicamente cobros de principal e intereses sobre el importe del principal pendiente (UPPI).

Con carácter general, se incluyen en esta categoría:

- Créditos por operaciones comerciales: originados en la venta de bienes o en la prestación de servicios por operaciones de tráfico con cobro aplazado.
- Créditos por operaciones no comerciales: proceden de operaciones de préstamo o crédito concedidos por la Sociedad cuyos cobros son de cuantía determinada o determinable.

El modelo de negocio se determina por la Dirección de la Sociedad y a un nivel que refleja la forma en la que gestionan conjuntamente grupos de activos financieros para alcanzar un objetivo de negocio concreto. El modelo de negocio de la Sociedad representa la forma en que ésta gestiona sus activos financieros para generar flujos de efectivo.

Estos activos financieros se valoran inicialmente por su valor razonable, incluidos los costes de transacción que les sean directamente imputables, y posteriormente a coste amortizado imputando a la cuenta de pérdidas y ganancias los intereses devengados aplicando el método del tipo de interés efectivo. No obstante lo anterior, los créditos por operaciones comerciales con vencimiento no superior a un año y que no tengan un tipo de interés contractual se valoran por su valor nominal siempre que el efecto de no actualizar los flujos de efectivo no sea significativo.

Deterioro

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

Respecto a los activos a coste amortizado, existe una evidencia objetiva de deterioro cuando, después de su reconocimiento inicial, ocurre un evento que supone un impacto negativo en sus flujos de efectivo estimados futuros.

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

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

Las correcciones de valor, así como en su caso su reversión, se reconocen en la cuenta de pérdidas y ganancias. La reversión del deterioro tiene como límite el valor en libros del activo financiero que estaría registrado en la fecha de reversión si no se hubiese registrado el deterioro de valor.

Baja

La Sociedad da de baja los activos financieros cuando expiran o se han cedido los derechos sobre los flujos de efectivo del correspondiente activo financiero y se han transferido sustancialmente los riesgos y beneficios inherentes a su propiedad.

- Activos financieros a coste: se incluyen en esta categoría las siguientes inversiones:
  - Instrumentos de patrimonio de empresas del grupo, multigrupo y asociadas.
  - Préstamos participativos con intereses de carácter contingente.

Inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, asociadas y multigrupo: se consideran empresas del grupo aquellas vinculadas con la Sociedad por una relación de control, directa o indirectamente a través de dependientes, y empresas asociadas aquellas sobre las cuales la Sociedad ejerce una influencia significativa, directa o indirectamente a través de dependientes. Adicionalmente, dentro de la categoría de multigrupo se incluye a aquellas Sociedades sobre las que, en virtud de un acuerdo, se ejerce un control conjunto con uno o más socios. Las inversiones fueron reconocidas al valor del consolidado efectuado en la fecha de la aportación no dineraria (Nota 1).

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

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

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

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

La corrección valorativa por deterioro de valor de la inversión se limita al valor de la misma, excepto en aquellos casos en los que se hubieran asumido por parte de la Sociedad obligaciones contractuales, legales o implícitas, o bien haya efectuado pagos en nombre de las sociedades. En este último caso, se reconoce una provisión de acuerdo con los criterios expuestos en el apartado j (provisiones).

Préstamos participativos: se considerarán préstamos participativos aquéllos préstamos concedidos por la Sociedad que tengan las siguientes características:

a) La Sociedad, como prestamista, percibe un interés variable que se determina en función de la evolución de la actividad de la empresa prestataria. El criterio para determinar dicha evolución podrá ser: el beneficio neto, el volumen de negocio, el patrimonio total o cualquier otro que libremente acuerden las partes contratantes. Adicionalmente, podría acordarse un interés fijo con independencia de la evolución de la actividad.

b) Las partes contratantes pueden acordar una cláusula penalizadora para el caso de amortización anticipada. En todo caso, el prestatario sólo podrá amortizar anticipadamente el préstamo participativo si dicha amortización se compensa con una ampliación de igual cuantía de sus fondos propios y siempre que éste no provenga de la actualización de activos.

c) Los préstamos participativos en orden a la prelación de créditos se sitúan después de los acreedores comunes.

d) Los préstamos participativos se considerarán patrimonio neto a los efectos de reducción de capital y liquidación de sociedades previstas en la legislación mercantil.

Los préstamos participativos cuyos intereses tienen carácter contingente por estar referenciados a variables no financieras de la empresa prestataria como las ventas, el EBITDA, los beneficios o a la evolución de la actividad de la empresa, se valoran por su coste, que equivale al valor razonable de la contraprestación entregada o recibida, ajustado por los costes de transacción en el momento inicial, tanto para el prestatario como el prestamista. Los costes de transacción se imputan linealmente durante el plazo del préstamo y los ingresos financieros mediante el criterio de devengo.

El activo financiero, se encuentra posteriormente sujeto a los criterios de deterioro de valor generales. Dichas correcciones se calculan como la diferencia entre su valor en libros y el importe recuperable, entendido éste como el mayor importe entre su valor razonable menos los costes de venta y el valor actual de la mejor estimación de los flujos de efectivo futuros a cobrar, sean estos contingentes o no previsto, descontados a una tasa de mercado apropiada.

Los activos financieros se reclasifican cuando se modifique el modelo de negocio para su gestión o cuando cumpla o deje de cumplir los criterios para clasificarse como una inversión en empresas del grupo, multigrupo o asociada o el valor razonable de una inversión deja o vuelve a ser fiable, salvo para los instrumentos de patrimonio clasificados a valor razonable con cambios en el patrimonio neto, que no se pueden reclasificar.

Los activos que se designan como partidas cubiertas están sujetos a los requerimientos de valoración de la contabilidad de cobertura.

f.2) Pasivos financieros

Los pasivos financieros asumidos o incurridos por la Sociedad se clasifican en la categoría de pasivos financieros a coste amortizado que se corresponde con aquellos débitos y partidas a pagar que tiene la Sociedad y que se han originado en la compra de bienes y servicios por operaciones de tráfico de la empresa, o aquellos que, sin tener un origen comercial, no siendo instrumentos derivados, proceden de operaciones de préstamo o crédito recibidos por la Sociedad.

Estos pasivos se valoran inicialmente al valor razonable de la contraprestación recibida, ajustada por los costes de la transacción directamente atribuibles. Con posterioridad, dichos pasivos se valoran de acuerdo con su coste amortizado. Los intereses devengados se contabilizarán en la cuenta de pérdidas y ganancias, aplicando el método del tipo de interés efectivo.

No obstante, los débitos con vencimiento no superior a un año que se valoren inicialmente por su valor nominal, continuarán valorándose por dicho importe.

Los activos y pasivos se presentan separadamente en el balance y únicamente se presentan por su importe neto cuando la sociedad tiene el derecho exigible a compensar los importes reconocidos y, además, tienen la intención de liquidar las cantidades por el neto o de realizar el activo y cancelar el pasivo simultáneamente.

La Sociedad da de baja los pasivos financieros cuando se extinguen las obligaciones que los han generado.

En el caso de producirse renegociación de deudas existentes, se considera que no existen modificaciones sustanciales del pasivo financiero cuando el prestamista del nuevo préstamo es el mismo que el que otorgó el préstamo inicial y el valor actual de los flujos de efectivo, incluyendo las comisiones netas, no difiere en más de un 10 % del valor actual de los flujos de efectivo pendientes de pagar del pasivo original, calculado bajo ese mismo método.

f.3) Instrumentos derivados

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

La Sociedad documenta las relaciones de cobertura y verifica al cierre de cada ejercicio que la cobertura es eficaz, para lo cual se evalúa de forma prospectiva durante todo el plazo previsto las variaciones en el valor razonable o en los flujos de efectivo que se atribuyan al riesgo cubierto, de manera consistente con la estrategia de gestión del riesgo establecida, evaluando que

se cumplen los siguientes requisitos:

- Existe una relación económica entre la partida cubierta y el instrumento de cobertura en la que el riesgo de crédito no ejerce un efecto dominante sobre los cambios de valor resultantes de esta relación económica.
- La ratio de cobertura de la relación de cobertura contable, entendida como la cantidad de partida cubierta entre la cantidad de elemento de cobertura, debe ser la misma que la ratio de cobertura que se emplee a efectos de gestión. Si bien esta ratio se ajusta de forma continua para reajustar la relación de cobertura.

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

La relación de cobertura no se revoca hasta que el instrumento de cobertura expire, se venda o resuelva o el objetivo de gestión de riesgo haya cesado o no exista una relación económica, momento en el cual se interrumpe la contabilización de coberturas y cualquier beneficio o pérdida acumulada correspondiente al instrumento de cobertura se transfiere a los resultados del período.

f.4) Confirming

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

Asimismo, en el caso de producirse deudas mantenidas con las entidades financieras como consecuencia de la cesión de los pasivos comerciales se reconocen en la partida de deudas comerciales anticipadas en el balance consolidado. En aquellos casos en los que tiene lugar el aplazamiento del plazo de pago de las deudas inicialmente mantenidas con los acreedores comerciales se produce la cancelación de las mismas en el plazo de vencimiento original y se reconoce un pasivo financiero en la partida "Deuda financiera" del estado de situación financiera. A 31 de diciembre de 2021 y 2020 no existen deudas con las entidades financieras intermediarias como consecuencia de las operaciones de confirming realizadas sobre pasivos comerciales ni se ha producido el aplazamiento de deudas mantenidas en un inicio con acreedores comerciales.

g) Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

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

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

h) Patrimonio neto

El capital social está representado por acciones ordinarias. Los costes de emisión de nuevas acciones u opciones se presentan directamente contra el patrimonio neto, como menores reservas. En el caso de adquisición de acciones propias de la Sociedad, la contraprestación pagada, incluido cualquier coste incremental directamente atribuible, se deduce del patrimonio neto hasta su cancelación, emisión de nuevo o enajenación. Cuando estas acciones se venden o se vuelven a emitir posteriormente, cualquier importe recibido, neto de cualquier coste incremental de la transacción directamente atribuible, se incluye en el patrimonio neto.

i) Subvenciones, donaciones y legados recibidos

Las subvenciones, donaciones y legados de capital no reintegrables se contabilizan como tales cuando existe un acuerdo individualizado de concesión de la subvención, se hayan cumplido las condiciones establecidas para su concesión y no existan dudas razonables sobre su recepción. La Sociedad aplica, la Orden EHA/733/2010, de 25 de marzo, por la que se aprueban aspectos contables de empresas públicas que operan en determinadas circunstancias. En el caso de subvenciones concedidas para la construcción de un activo cuya ejecución no se haya completado, la subvención se califica como no reintegrable en

proporción a la obra ejecutada siempre que no existan dudas razonables de que concluirá la construcción según las condiciones establecidas en el acuerdo de concesión. Con carácter general, se valoran por el valor razonable del importe o del bien concedido y se contabilizan en el patrimonio neto, deducido el efecto fiscal, imputándose a resultados en proporción a la depreciación experimentada por los activos financiados por dichas subvenciones, salvo que se trate de activos no depreciables, en cuyo caso se imputan a resultados del ejercicio en que se produzca la enajenación o la corrección valorativa de los mismos. Las subvenciones oficiales concedidas para compensar costes se reconocen como ingresos sobre una base sistemática, a lo largo de los períodos en los que se extiendan los costes que pretenden equilibrar.

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

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

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

j) Provisiones y contingencias

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

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

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

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

k) Provisiones para compromisos laborales adquiridos

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

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

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

Premios de permanencia

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

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

Premio de Jubilación Anticipada

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

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

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

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

Se observa que el tipo de descuento utilizado en la valoración a 31 de diciembre de 2021 ha sido del 0,5 %, tipo que resulta superior a los utilizados en la valoración correspondiente al ejercicio 2020, que fueron del 0,15% para los premios de permanencia y para los de jubilación anticipada.

Este mayor tipo de descuento se debe a las subidas previstas en los tipos de interés. El tipo del 0,50 % utilizado en la valoración es el que se deriva de la curva de deuda corporativa de máxima calidad crediticia (AA) para el plazo de 10 años, siendo la duración financiera de los compromisos objeto de valoración de 10,82 años.

El incremento del tipo de descuento implica una disminución del valor actual de la obligación devengada.

l) Indemnizaciones por despidos

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

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

m) Retribución variable

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

n) Impuesto sobre beneficios

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

o) Transacciones en moneda extranjera

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

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

p) Ingresos y gastos

Las normas de registro y valoración de los instrumentos financieros aplicadas hasta el 31 de diciembre de 2020, conforme al Plan General Contable vigente hasta dicha fecha, eran las que se detallan a continuación:

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

Los ingresos ordinarios se reconocían de la siguiente forma:

- Las ventas de bienes se reconocen cuando la Sociedad haya entregado los productos al cliente, éste los haya aceptado y esté razonablemente asegurada la cobrabilidad de las correspondientes cuentas a cobrar.

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

Como consecuencia de la entrada en vigor del Real Decreto-Ley 1/2021, de 12 de enero, que modifica, entre otros, el Plan General Contable aprobado por el Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre, la Sociedad ha procedido a modificar las normas de registro y valoración de ingresos conforme a lo indicado a continuación:

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

Como criterio general, la Sociedad reconocerá los ingresos cuando se produce la transferencia de control de los bienes o servicios comprometidos con el cliente y por el importe que se espera recibir de este último. Para llevar a cabo este criterio de contabilización de ingresos, se sigue un proceso de cinco etapas sucesivas:

Etapa 1: Identificar el contrato (o contratos) con el cliente
Etapa 2: Identificar las obligaciones de desempeño en el contrato
Etapa 3: Determinar el precio de la transacción
Etapa 4: Asignar el precio de la transacción entre las obligaciones de desempeño del contrato
Etapa 5: Reconocer el ingreso de actividades ordinarias cuando (o a medida que) la entidad satisface una obligación de desempeño

El ingreso, por tanto, se reconoce por un importe que refleje la contraprestación que la Sociedad espera tener derecho a recibir, a cambio de transferir bienes o servicios a un cliente, en el momento en que el cliente obtiene el control de los bienes o servicios prestados. Dicho control se basa en la capacidad para decidir sobre el uso y obtener sustancialmente todos los beneficios económicos derivados del bien o servicio. El momento en el que se transfiere dicho control (en un punto determinado o a lo largo del tiempo), determina el reconocimiento del ingreso.

Los ingresos derivados de compromisos que se cumplen a lo largo del tiempo, por corresponder a bienes o servicios cuyo control no se transfiere en un momento determinado del tiempo, se reconocen considerando el grado de realización de la prestación a la fecha de cierre, siempre y cuando se disponga de información fiable para realizar la medición del grado de realización. En caso contrario solo se reconocerán ingresos en un importe equivalente a los costes incurridos que se espera que sean razonablemente recuperados en el futuro.

Los ingresos derivados de compromisos que se cumplen en un momento determinado, se reconocen en esa fecha, contabilizando como existencias los costes incurridos hasta ese momento en la producción de los bienes o servicios.

Los ingresos ordinarios procedentes de la venta de bienes y de la prestación de servicios se valoran por el importe monetario recibido o, en su caso, por el valor razonable de la contraprestación recibida, o que se espera recibir, y que salvo evidencia en contrario será el precio acordado deducido cualquier descuento, impuestos y los intereses incorporados al nominal de los créditos. Se incluirá en la valoración de los ingresos la mejor estimación de la contraprestación variable cuando no se considera altamente probable su reversión.

Servicios Aeronáuticos (prestaciones públicas patrimoniales):

La mayoría de los ingresos de la Sociedad provienen de los servicios aeroportuarios prestados, los cuales corresponden principalmente al uso de la infraestructura aeroportuaria por líneas aéreas y pasajeros (incluye prestaciones públicas patrimoniales y precios privados). Para este tipo de ingresos, se considera que los clientes son las aerolíneas, con las que no existen contratos a largo plazo, y a las que se aplican las tarifas reguladas que se aprueban por Ley, de acuerdo con el marco regulatorio vigente a medida que se utiliza la infraestructura, por lo que los ingresos se reconocen en ese momento de prestación del servicio aeroportuario.

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

- Utilización de las pistas de los aeropuertos civiles y de utilización conjunta y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil por las aeronaves y la prestación de los servicios precisos para dicha utilización, distintos de la asistencia en tierra a las aeronaves, pasajeros y mercancías.

- Servicios de tránsito aéreo de aeródromo que facilite el gestor aeroportuario, sin perjuicio de que tales servicios se presten a través de los proveedores de servicios de tránsito aéreo debidamente certificados que hubieren sido contratados por aquel y designados al efecto por el Ministerio de Fomento.

- Servicios de meteorología que facilite el gestor aeroportuario, sin perjuicio de que tales servicios se presten a través de los proveedores de servicios de meteorología debidamente certificados y, además, designados al efecto por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.

- Servicios de inspección y control de pasajeros y equipajes en los recintos aeroportuarios, así como los medios, instalaciones y equipamientos necesarios, para la prestación de los servicios de control y vigilancia en las áreas de movimiento de aeronaves, zonas de libre acceso, zonas de acceso controlado y zonas restringidas de seguridad en todo el recinto aeroportuario ligados a las prestaciones patrimoniales de carácter público.

- Puesta a disposición a los pasajeros de las instalaciones aeroportuarias no accesibles a los visitantes, en terminales, plataformas y pistas necesarias para poder hacer efectivo su contrato de transporte aéreo.

- Servicios que permiten la movilidad general de los pasajeros y la asistencia necesaria a las personas con movilidad reducida (PMRs) para permitirles desplazarse desde un punto de llegada al aeropuerto hasta la aeronave, o desde ésta a un punto de salida, incluyendo el embarque y desembarque.

- Utilización de las zonas de estacionamiento de aeronaves habilitadas al efecto en los aeropuertos.

- Utilización de las instalaciones aeroportuarias para facilitar el servicio de embarque y desembarque de pasajeros a las compañías aéreas a través de pasarelas telescópicas o la simple utilización de una posición de plataforma que impida la utilización de la correspondiente pasarela a otros usuarios.

- Utilización del recinto aeroportuario para el transporte y suministro de combustibles y lubricantes, cualquiera que sea el modo de transporte o suministro.

- Utilización del recinto aeroportuario para la prestación de servicios de asistencia en tierra que no se encuentre gravado por otra contraprestación específica.

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

- El régimen de la red de aeropuertos de interés general como servicio de interés económico general, con el objeto de garantizar la movilidad de los ciudadanos y la cohesión económica, social y territorial, para asegurar la accesibilidad, suficiencia e idoneidad de la capacidad de las infraestructuras aeroportuarias, la sostenibilidad económica de la red, así como la continuidad y adecuada prestación de los servicios aeroportuarios básicos. La gestión en red, por otra parte, garantiza la sostenibilidad económica de los aeropuertos integrados en ella al

permitir, en condiciones de transparencia, objetividad y no discriminación, el sostenimiento de las infraestructuras deficitarias.

- Se prohíbe el cierre o la enajenación, total o parcial, de cualquiera de las instalaciones o infraestructuras aeroportuarias necesarias para mantener la prestación de servicios aeroportuarios, salvo autorización del Consejo de Ministros o del Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda. (Según corresponda por importe).
- Reglamentariamente se podrá desarrollar el procedimiento mediante el cual se instrumentaría el posible cierre o venta de cualquiera de las instalaciones o infraestructuras aeroportuarias. Dicho desarrollo reglamentario podrá contemplar asimismo las transferencias al Estado por las plusvalías generadas durante el proceso de enajenación.
- Se crea el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) con vigencia quinquenal, el cual determinará el ingreso máximo por pasajero de Aena en el período, las condiciones de calidad de la prestación de los servicios, la capacidad de las instalaciones y las inversiones a realizar.
- En cuanto a los ingresos del gestor aeroportuario ligados a los servicios aeroportuarios básicos, éstos tienen naturaleza de prestaciones patrimoniales públicas. Su regulación respeta la reserva de ley en su creación por Ley 21/2003, de Seguridad Aérea, modificada por Ley 1/2011, y en la determinación de sus elementos esenciales. Los servicios aeroportuarios no esenciales, así como la gestión comercial de las infraestructuras o su explotación urbanística queda sujeta al libre mercado.
- De acuerdo con la Ley 18/2014, corresponde a la Dirección general de Aviación Civil (DGAC) elaborar el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) y elevarlo ante los órganos competentes del Ministerio de Fomento para su posterior aprobación por el Consejo de Ministros.
    - Los ingresos del gestor aeroportuario asociados a los servicios aeroportuarios básicos estarán condicionados por el cumplimiento de un ingreso máximo anual por pasajero (IMAP), cuya determinación estará basada en la recuperación de costes eficientes así reconocidos por el regulador junto con las previsiones de tráfico. El ingreso máximo anual por pasajero recogido en el DORA se ajustará anualmente en función de una serie de incentivos o penalizaciones establecidos en función del grado de cumplimiento de los niveles de calidad de servicio, y de unas penalizaciones por el retraso en la ejecución de las inversiones de carácter estratégico. Aena estima haber cumplido durante 2021 con los niveles de calidad exigidos, así como haber ejecutado las inversiones de carácter estratégico planificadas, de modo que no espera que el ingreso máximo anual por pasajero sea penalizado por estos motivos.
    - Para el periodo 2015-2025 el incremento máximo de tarifas será cero. Solamente se podrán incrementar las tarifas por encima de este incremento máximo si durante el segundo DORA por causas excepcionales, tales como inversiones normativas imprevisibles e inaplazables, se incrementase la inversión media anual por encima del aprobado y previo acuerdo del Consejo de Ministros. Para el primer DORA se estableció que, a su finalización, el déficit tarifario acumulado junto con el correspondiente a años anteriores no podrá ser trasladado al siguiente DORA.

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

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

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

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

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

Tomando este hecho en consideración y con fecha 22 de diciembre de 2020, el Consejo de Administración aprobó las tarifas correspondientes al año 2021, que entraron en vigor el 1 de marzo de 2021, basadas en la congelación del ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) de 2021 respecto al ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) de 2020, quedando establecido en 10,27 euros por pasajero, lo que supone una variación tarifaria de un 0%.

Con fecha 11 de febrero de 2021 la CNMC ha emitido su Resolución sobre la supervisión de las tarifas aeroportuarias de Aena en el ejercicio 2021, donde ratifica la decisión del Consejo de Administración y congela estos importes a partir de marzo de 2021, consecuencia de la situación excepcional producida por la pandemia de la COVID-19 durante 2020 y cuyos efectos continúan afectando al tráfico aéreo en 2021.

El Consejo de Ministros aprobó el 28 de septiembre de 2021 el Documento de Regulación Aeroportuaria que regula las obligaciones derivadas del marco legal vigente sobre la prestación de servicios de carácter aeronáutico para el período 2022-26 (DORA II) y establece, entre otras medidas, una congelación en las tarifas aeroportuarias de Aena durante los próximos cinco años. El valor del IMAP inicial para el periodo 2022-2026 es de 9,89 euros, que es el valor de los ingresos regulados requeridos por pasajero establecido para el año 2021, conforme a la Resolución de la CNMV de 11 de febrero de 2021.

Durante el proceso de consulta con las Compañías aéreas y en proceso de supervisión por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, se propuso una reducción de un 3,17% de las tarifas de servicios aeroportuarios para 2022. Tal y como se indica en la Nota 29, el 17 de febrero de 2022 la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia emitió su resolución de supervisión de las tarifas aeroportuarias para 2022, declarando conformes y aplicables las tarifas aprobadas por el Consejo de Aena, por lo que el IMAAJ aprobado para 2022 es de 9,95 euros por pasajero, lo que supone una variación tarifaria de un -3,17% con respecto al IMAAJ de 2021. Por otra parte, con fecha 3 de febrero de 2022, la CNMC notificó a Aena la iniciación de un procedimiento de conflicto sobre la modificación de las tarifas aeroportuarias 2022, instado por IATA España y Ryanair, que no afecta a su aplicación desde el próximo 1 de marzo. La Sociedad estima que este procedimiento no dará lugar a la modificación de las tarifas aprobadas por Aena ya supervisadas por la Comisión.

Como consecuencia de la fuerte caída en la actividad de la Sociedad derivada de la pandemia de COVID19 y las medidas adoptadas para su control, al amparo del artículo 27 de la Ley 18/2014, Aena solicitó, con fecha 8 de marzo de 2021 , la modificación del DORA 2017-2021 y la concesión del reequilibrio económico previsto en dicha norma. La Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha acordado, por Resolución del 16 de diciembre de 2021, no iniciar el procedimiento de modificación del mencionado DORA 2017-2021, por cuanto no aprecia la concurrencia de todas las circunstancias excepcionales a las que se refiere el artículo 27 de la Ley 18/2014, de 15 de octubre y no se observan por dicha Dirección General elementos en el DORA de cuya modificación pudiera derivarse la compensación solicitada (Nota 35.a.ii).

No obstante, Aena considera que concurren todos los requisitos previstos en el mencionado artículo 27 para la modificación del DORA y la concesión del reequilibrio económico previsto en dicha norma, puesto que la pandemia Covid-19 -hecho excepcional e imprevisible- ha ocasionado una reducción de más de un 10 % del tráfico aéreo, como se establece en el citado artículo. Esta solicitud de modificación está en línea, además, con las medidas adoptadas por los reguladores de diversos países europeos en los que se ha reconocido el desequilibrio económico sufrido por los gestores aeroportuarios con motivo de esta crisis sanitaria.

Por todo ello, con fecha 21 de enero de 2022, Aena ha planteado frente a la resolución de la Dirección General de Aviación Civil el oportuno recurso administrativo ante la Secretaría General de Transportes y Movilidad, sin perjuicio del ejercicio de otras acciones que pudieran corresponder en defensa de su interés social.

Toda esta normativa regulatoria no ha dado lugar a ningún cambio en la política de reconocimiento de ingresos de la Sociedad, que sigue sujeta a lo explicado al principio de esta Nota. En particular, los ingresos regulados en el período DORA se han reconocido en 2021 de acuerdo al mismo criterio que en anteriores periodos, cuando el servicio es prestado, con base en las tarifas reguladas aprobadas.

Para el resto de servicios aeroportuarios de AENA S.M.E., S.A. no regulados, se aplica el mismo principio, reconociendo los ingresos en el momento de la prestación de los mismos, a los precios y tarifas aplicables en cada caso.

- **Otros ingresos.**

La Sociedad tiene formalizados contratos de prestación de servicios de asistencia técnica con otras empresas del Grupo que incorporan diferentes obligaciones de desempeño. Estas obligaciones de desempeño se finalizan todas de forma anual y la contraprestación, fija o variable, es también anual. El reconocimiento de ingresos se produce de forma íntegra en un mismo ejercicio por lo que no se registra ningún activo o pasivo asociados al contrato En el ejercicio 2020 y 2021 estos ingresos no han sido significativos para la Sociedad.

- **Comercial**

Los ingresos por alquileres de espacios comerciales localizados dentro de las infraestructuras aeroportuarias correspondientes a las Rentas Mínimas Garantizadas Anuales (RMGA) se reconocen linealmente, siempre y cuando otro criterio no refleje mejor la sustancia económica de los acuerdos de alquiler estipulados con las contrapartes (ver Nota 4e). La parte contingente de los ingresos por alquileres relacionada con los niveles variables de ingresos generados por los espacios comerciales, se reconoce como ingreso en el periodo en que se devenga.

Los ingresos por aparcamientos se reconocen a medida que los servicios son prestados.

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

- **Servicios inmobiliarios**

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

q) Intereses y dividendos

Los ingresos por intereses se reconocen usando el método del tipo de interés efectivo.

Los ingresos por dividendos se reconocen cuando se establece el derecho a recibir el pago del dividendo y sea probable que la entidad reciba los beneficios económicos asociados con el dividendo.

En cualquier caso, los intereses y dividendos de activos financieros devengados con posterioridad al momento de la adquisición se reconocen como ingresos en la cuenta de pérdidas y ganancias.

En relación con los dividendos recibidos, cualquier reparto de reservas disponibles se calificará como una operación de «distribución de beneficios» y, en consecuencia, originará el reconocimiento de un ingreso en el socio, siempre y cuando, desde la fecha de adquisición, la participada o cualquier sociedad del Grupo participada por esta última haya generado beneficios por un importe superior a los fondos propios que se distribuyen. El juicio sobre si se han generado beneficios por la participada se realizará atendiendo exclusivamente a los beneficios contabilizados en la cuenta de pérdidas y ganancias individual desde la fecha de adquisición, salvo que de forma indubitada el reparto con cargo a dichos beneficios deba calificarse como una recuperación de la inversión desde la perspectiva de la entidad que recibe el dividendo.

r) Actividades con incidencia en medioambiente

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

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

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

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

s) Transacciones con partes vinculadas

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

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

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

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

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

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

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

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

t) Combinaciones de negocios

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

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

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

u) Negocios conjuntos

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

Los negocios conjuntos pueden ser:

- Negocios conjuntos que no se manifiestan a través de la constitución de una empresa ni el establecimiento de una estructura financiera independiente de los partícipes, como son las uniones temporales de empresas y las comunidades de bienes, y entre las que se distinguen:

    - Explotaciones controladas de forma conjunta: actividades que implican el uso de activos y otros recursos

propiedad de los partícipes.

- Activos controlados de forma conjunta: activos que son propiedad o están controlados conjuntamente por los partícipes.

- Negocios conjuntos que se manifiestan a través de la constitución de una persona jurídica independiente o empresas controladas de forma conjunta.

Explotaciones y activos controlados conjuntamente (Nota 7.l)

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

En este sentido, la Sociedad reconoce en las cuentas anuales los activos y los pasivos que se derivan de este convenio como consecuencia de la utilización de las BAATC. Asimismo, en la cuenta de pérdidas y ganancias se reconoce la parte que corresponde de los ingresos generados y de los gastos incurridos por la explotación de los activos controlados conjuntamente.

v) Partidas corrientes y no corrientes

Se consideran activos corrientes aquellos vinculados al ciclo normal de explotación que, con carácter general, se considera de un año, así como aquellos otros activos cuyo vencimiento, enajenación o realización se espera que se produzca en el corto plazo desde la fecha de cierre del ejercicio, los activos financieros mantenidos para negociar, con la excepción de los derivados financieros cuyo plazo de liquidación sea superior al año, y el efectivo y otros activos líquidos equivalentes. Los activos que no cumplen estos requisitos se califican como no corrientes.

Del mismo modo, son pasivos corrientes los vinculados al ciclo normal de explotación, los pasivos financieros mantenidos para negociar, con la excepción de los derivados financieros cuyo plazo de liquidación sea superior al año, y, en general, todas las obligaciones cuyo vencimiento o extinción se producirá en el corto plazo. En caso contrario, se clasifican como no corrientes.

5. Gestión de los riesgos operativos y financieros

a) Descripción de los principales riesgos operativos

i. Riesgos derivados de la pandemia de COVID-19

La aparición del COVID-19 en China y su rápida expansión a un gran número de países durante los primeros meses de 2020, motivó que el brote vírico fuera calificado como una pandemia por la Organización Mundial de la Salud. Las consecuencias de esta crisis sanitaria, así como de las medidas de confinamiento tomadas en gran parte del mundo con objeto de contener la propagación de infecciones causadas por el SARSCoV2, han afectado de forma significativa a la economía global, con un impacto muy negativo en las empresas del sector turístico y del transporte aéreo, como consecuencia de las radicales restricciones a las operaciones aéreas y a la movilidad de las personas durante las etapas de contención de la epidemia y, posteriormente, de sus sucesivas olas y variantes. En la actualidad, las medidas que restringen la movilidad de las personas se van flexibilizando y adaptando en función de la evolución del nivel de contagios y la consecuente presión hospitalaria.

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

Riesgo operacional y de negocio

El impacto de la crisis sanitaria en los aeropuertos de la red española se inició a finales del mes de febrero de 2020 y supuso un drástico descenso del tráfico aéreo que llegó a mínimos históricos en 2020, cuando se sitúo en niveles de hace más de 20 años, con 76 millones de pasajeros gestionados en la red (un 72,4% inferior al tráfico de pasajeros en 2019).

El 14 de marzo de 2020 el Gobierno decretó el Estado de Alarma en España, que limitó la libre circulación de personas, introdujo medidas restrictivas al transporte y suspendió la apertura al público de los locales y establecimientos minoristas, a excepción de, entre otros, los establecimientos de alimentación, bienes de primera necesidad y farmacias.

En cumplimiento de estas medidas, referidas a la apertura de aquellos establecimientos imprescindibles para atender las necesidades esenciales de trabajadores, proveedores y pasajeros en la zona aire de las instalaciones, desde el 15 de marzo de 2020 únicamente se mantuvieron abiertos algunos servicios de tiendas y restauración en los principales aeropuertos de la red: tiendas de conveniencia, estancos, farmacias, algún punto de restauración y máquinas vending.

El 17 de marzo de 2020 los países miembros de la Unión Europea anunciaron el cierre generalizado de las fronteras terrestres exteriores y la prohibición de entrada a los ciudadanos de terceros países salvo por circunstancias excepcionales.

La vigencia del Estado de Alarma en España finalizó el 21 de junio de 2020, quedando permitida la movilidad sin restricciones dentro de las fronteras nacionales y, el 30 de junio de dicho año, el Gobierno levantó las restricciones de viaje con los países asociados al espacio Schengen y los Estados miembros de la Unión Europea. Esta medida fue acompañada de la eliminación del período de cuarentena que debían guardar todos los viajeros que llegaban a España desde el extranjero.

El 2 de julio de 2020 el Gobierno de España modificó los criterios de restricción temporal de viajes no imprescindibles desde terceros países a la Unión Europea y países asociados Schengen, y adoptó la Recomendación del Consejo de la Unión Europea sobre terceros países y categorías de personas exentas de restricciones de viaje, independientemente de su lugar de procedencia.

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

En general, las nuevas medidas restrictivas a los viajes que se han impuesto no sólo tienen en cuenta el nivel de contagios, sino si la presión hospitalaria se mantiene dentro de unos márgenes razonables, y así se observa una rebaja de las restricciones a la movilidad hasta ahora impuestas.

Durante 2021, el avance de la vacunación tanto en España como en otros países, 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, pero se ha visto frenada por la reciente aparición de la variante Ómicron a finales de 2021, extendida rápidamente por la geografía mundial.

En España, las medidas señaladas han ayudado en una tímida recuperación del tráfico áereo. Los aeropuertos gestionados por la Sociedad han cerrado el ejercicio 2021 con un 56,4% menos de tráfico de viajeros respecto al mismo periodo del ejercicio 2019, lo que supone una recuperación del 43,6% del tráfico prepandemia. Si los comparamos con el 2020, ejercicio afectado por la crisis sanitaria del COVID-19, en el 2021 se ha cerrado con un incremento del tráfico de pasajeros del 57,7%. En concreto, en este ejercicio, se ha registrado un volumen de pasajeros de 119,9 millones, frente a los 75,8 millones de 2020, pero aún muy por debajo de los 275,2 millones pasajeros del 2019.

Aena ha actuado con rapidez ante los impactos causados por la pandemia para ajustar la capacidad de sus aeropuertos a las necesidades concretas de la operativa y a las medidas de movilidad adoptadas por los distintos gobiernos en cada momento. En el mes de julio de 2021 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 de 2021 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.

Conforme al DORA II, aprobado por el Consejo de Ministros el pasado 28 de septiembre de 2021, uno de los principales retos del quinquenio 2022-2026 para la Sociedad será la recuperación del tráfico aéreo, para situarlo en niveles similares a los alcanzados en 2019. Pese a que, en gran medida, la recuperación depende de factores exógenos, Aena potenciará el crecimiento del tráfico aéreo actuando fundamentalmente a través de cuatro palancas:

- Recuperando la confianza del pasajero, ofreciendo la máxima seguridad sanitaria en los aeropuertos, a través de la coordinación de actuaciones y protocolos con actores relevantes como, entre otros, compañías aéreas, autoridades sanitarias y otros aeropuertos europeos. Asimismo, en este quinquenio, Aena deberá potenciar el despliegue de tecnologías para minimizar el contacto y agilizar los procesos, reduciendo así el riesgo de propagación de la COVID-19.

- Trabajando activamente con compañías aéreas para atraer la demanda a la red de aeropuertos.

- Potenciando el diseño y aplicación de incentivos comerciales que impulsen el desarrollo de nuevas rutas y el crecimiento en las ya existentes; y colaborando estrechamente con autoridades locales y autonómicas, agentes económicos y sociales, a través de los Comités de Coordinación Aeroportuaria, entre otros.
- Preparando la red de aeropuertos para satisfacer las necesidades del transporte aéreo a largo plazo, equilibrando dichas necesidades con las de los territorios en los que prestan servicio, a través del consenso necesario.

En lo relativo al negocio comercial, desde el 21 de junio de 2020 se reinició progresivamente la actividad comercial en los aeropuertos de la red y, acompañando a la reapertura, Aena puso en marcha en los aeropuertos de la red diversas medidas encaminadas a facilitar a los pasajeros el paso por las zonas comerciales, tiendas y establecimientos de restauración en condiciones de seguridad, cumpliendo las indicaciones sanitarias dictadas en cada momento por las autoridades. Entre estas medidas adoptadas, cabe señalar las siguientes:

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

Adicionalmente, como consecuencia de la crisis sanitaria ocasionada por la COVID-19 y las medidas adoptadas por los poderes públicos para hacerla frente, Aena inició negociaciones con los operadores comerciales para acordar modificaciones en las condiciones contractuales, incluyendo las de las rentas fijas y la renta mínima anual garantizada (RMGA, en adelante).

A la espera de cerrar los acuerdos correspondientes con los operadores comerciales afectados y en aplicación de la norma de registro y valoración 8ª "Arrendamientos y otras operaciones de naturaleza similar" del Plan General de Contabilidad (en adelante, NRV 8ª), en el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020 se registraron contablemente los ingresos por las Rentas Mínimas Anuales Garantizadas (RMGA) de las líneas de tiendas libres de impuestos, tiendas especializadas, restauración, explotaciones comerciales, servicios financieros y publicidad, por importe de 619,0 millones de euros, incluidas las correspondientes al periodo del estado de alarma por importe de 198,6 millones de euros, dado que existía un derecho contractual a percibir esas rentas por parte de Aena y, al ser de aplicación dicha NRV, no era posible su no contabilización.

Tras diversas propuestas comerciales de acuerdo con la evolución de la actividad y siempre bajo el marco legal existente en cada momento, este proceso de negociación culminó en enero de 2021, con una propuesta de Aena a todos sus operadores comerciales, a excepción de rent-a-car, los cuales ya habían firmado una propuesta en términos similares en diciembre de 2020, siendo lo más significativo lo siguiente:

- No aplicación de RMGA para el periodo entre el 15 de marzo y el 20 de junio de 2020.
- Reducción del 50% del RMGA para el periodo entre el 21 de junio y el 31 de diciembre de 2020.
- Reducción del 50% del RMGA para el periodo entre el 1 de enero y el 8 de septiembre de 2021.
- Reducción del 100% del RMGA en el caso de haber tenido que cerrar algunas zonas de los aeropuertos para cumplir con las medidas impuestas por las autoridades sanitarias.

Durante el año 2021, algunos arrendatarios aceptaron la propuesta de Aena habiéndose formalizado las correspondientes modificaciones contractuales.

En otros casos, al no ser posible alcanzar un acuerdo en cuanto a la renta, se han interpuesto demandas por parte de los operadores comerciales, así como de reclamación de cantidad por parte de Aena en los casos en que los operadores comerciales no han atendido el pago de la RMGA (Nota 28).

Con fecha 3 de octubre de 2021 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. En su disposición final séptima se establece que los contratos de arrendamiento o cesión de local de negocio para actividades de restauración o de comercio minorista concluidos entre

AENA S.M.E., S.A. y operadores privados que se encontrasen en vigor el día 14 de marzo de 2020, o hubiesen sido licitados con anterioridad a dicha fecha, quedarán automáticamente modificados por la citada Ley en los siguientes términos:

- La parte proporcional de Renta Mínima Anual Garantizada (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 su pago por AENA.
- A partir del día 21 de junio de 2020 la Renta Mínima Anual Garantizada (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 Renta Mínima Anual Garantizada (RMGA) será aplicable en 2020, así como en todos los años posteriores hasta que el volumen anual de pasajeros del aeropuerto en el esté ubicado cada local objeto del contrato de arrendamiento sea igual al que existió en 2019.
- Lo establecido en el apartado anterior no afecta al derecho de AENA a exigir el pago de la Renta Variable (RV) establecida en los contratos en función de los ingresos derivados de las ventas en los diferentes locales.

Por lo tanto, durante el año 2021, las rentas establecidas en los contratos de arrendamiento comercial formalizados entre Aena y sus operadores comerciales, devengadas entre el 15 de marzo de 2020 (fecha de comienzo del primer estado de alarma en España) y el 3 de octubre de 2021, se han visto modificadas como consecuencia de la entrada en vigor, con fecha 3 de octubre de 2021, de la Disposición Final 7º 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 (en adelante, DF7) y, en menor medida, por novaciones contractuales acordadas con los operadores comerciales. El impacto de las minoraciones de las rentas contractuales en los ingresos comerciales registrados por Aena ha sido el siguiente:

	Ingresos comerciales reconocidos				Descuentos DF7			
(millones de euros)	Rentas mínimas del 15/03/20 al 31/12/20	Rentas mínimas del 01/01/21 al 03/10/21	Rentas mínimas del 15/03/20 al 03/10/21	Rentas cobradas o cobrables	Descuento RMGA de Contratos terminados (a PG)	A diferir por DF7	Total descuento RM DF7	Otros descuentos en rentas a diferir
Tiendas	72	33	105	(8)	55	42	97	-
Tiendas Libres de Impuestos	290	213	503	(90)	-	413	413	-
Restauración	170	113	283	(67)	6	210	216	-
Otros	1	-	1	-	-	1	1	-
Total líneas de negocio afectadas por DF7	**533**	**359**	**892**	**(165)**	**61**	**666**	**727**	**-**
Alquiler de vehículos	55	-	55	(12)	-	-	-	43
Publicidad	15	11	26	(22)	-	-	-	4
Otras	35	18	53	(32)	-	-	-	21
Total líneas de negocio no afectadas por DF7	**105**	**29**	**134**	**(66)**	**-**	**-**	**-**	**68**
TOTAL rentas	**638**	**388**	**1.026**	**(231)**	**61**	**666**	**727**	**68**

Tal y como se indica en la Nota 4.e, en ejercicio de la opción de política contable establecida en la consulta 1 del BOICAC Nº 125/2021 del 19 de febrero y conforme a la NRV8ª del PGC, Aena S.M.E., S.A. ha optado por considerar, a efectos contables, las reducciones de rentas de los contratos de arrendamiento consecuencia de modificaciones contractuales derivadas de la pandemia, como incentivos al arrendamiento. En consecuencia, las concesiones otorgadas que se deriven directamente de la situación adversa ocasionada por el COVID-19 se registran de forma prospectiva a través de un sistema de reparto lineal a lo largo de de la vida remanente de los contratos.

Dado el criterio de registro contable descrito, el incentivo total a los contratos de arrendamiento devengado desde el 15 de marzo de 2020 y hasta la fecha efectiva de modificación contractual, se ha registrado contablemente en cuentas de periodificación y se imputa linealmente a resultados de forma prospectiva durante el periodo remanente de vigencia de cada contrato, desde la fecha efectiva de modificación contractual, 3 de octubre de 2021 (Notas 13 y 20).

Por lo tanto, el importe total de la minoración de las rentas devengadas entre el 15 de marzo de 2020 y el 3 de octubre de 2021 se registrará como menores ingresos comerciales en los resultados de Aena en el ejercicio 2021 y siguientes de la siguiente forma:

	Descuentos DF7					A PG en el ejercicio…							
(millones de euros)	Descuento RMGA de Contratos terminados (a PG)	A diferir por DF7	Total descuento RM DF7	Otros descuentos en renta a diferir	Total descuentos en rentas	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Tiendas	55	42	97	-	97	64	17	10	4	1	1	-	-
Tiendas Libres de Impuestos	-	413	413	-	413	49	199	165	-	-	-	-	-
Restauración	6	210	216	-	216	31	74	41	27	24	13	5	1
Otras	-	1	1	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-
Total líneas de negocio afectadas por DF7	**61**	**666**	**727**	**-**	**727**	**144**	**290**	**217**	**31**	**25**	**14**	**5**	**1**
Alquiler de vehículos	-	-	-	43	43	23	20	-	-	-	-	-	-
Publicidad	-	-	-	4	4	-	1	1	1	1	-	-	-
Otras	-	-	-	21	21	1	11	6	3	-	-	-	-
Total líneas de negocio no afectadas por DF7	**-**	**-**	**-**	**68**	**68**	**24**	**32**	**7**	**4**	**1**	**-**	**-**	**-**
TOTAL descuento rentas	**61**	**666**	**727**	**68**	**795**	**168**	**322**	**224**	**35**	**26**	**14**	**5**	**1**

Contratos modificados por la DF7

El descuento en las rentas de los contratos de arrendamiento de espacios comerciales, vigentes con posterioridad al 3 de octubre de 2021, y devengadas entre el 15 de marzo de 2020 y el 3 de octubre de 2021 consecuencia de la entrada en vigor de la DF7 de la Ley 13/2021, asciende a 666 millones de euros y se ha registrado en el balance de la Sociedad en cuentas de periodificación, minorando las cuentas por cobrar por arrendamiento comercial, e imputándose a resultados como menor valor de los ingresos comerciales, mediante un sistema de reparto lineal durante la vida remanente de los contratos.

En el caso de contratos afectados por la DF7, finalizados con anterioridad al 3 de octubre de 2021, el impacto de la minoración de rentas que ha supuesto la aplicación de la DF7 se registrará como menores ingresos comerciales del ejercicio 2021, por importe total de 61 millones de euros.

Como consecuencia del criterio de registro contable aplicado, el impacto previsto en los resultados de la Sociedad de los próximos ejercicios es el siguiente:

- En el ejercicio 2021 se han registrado menores ingresos por arrendamiento comercial por importe de 144 millones de euros.
- En el ejercicio 2022, los ingresos comerciales se minorarán en 290 millones de euros.
- En el ejercicio 2023, el importe de los menores ingresos se estima en 217 millones de euros.
- En los ejercicios 2024, 2025, 2026, 2027 y 2028, se registrarán menores ingresos por arrendamiento comercial por importe de 31 millones de euros, 25 millones de euros, 14 millones de euros, 5 millones de euros y 1 millón de euros, respectivamente.

La Sociedad ha estimado que el importe del descuento a diferir por los contratos afectados por la DF7 es inferior al importe de las rentas futuras que se espera recibir por dichos contratos durante el periodo remanente de los mismos.

Contratos modificados por novaciones contractuales acordadas con los operadores comerciales

El importe de los incentivos concedidos por Aena a sus operadores comerciales en las rentas de arrendamiento devengadas en periodos anteriores a la fecha de formalización de las correspondientes modificaciones contractuales, se ha registrado en el balance adjunto en cuentas de periodificación y se imputará a resultados, minorando los ingresos comerciales mediante un sistema de reparto lineal durante la vida remanente de los contratos.

A continuación, se detalla el impacto en los estados financieros adjuntos del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2021 de los acuerdos alcanzados hasta la fecha entre Aena y sus operadores comerciales para minorar las rentas por arrendamiento devengadas desde el inicio de la pandemia.

Rent a Car

Los contratos formalizados para el arrendamiento de los espacios comerciales con los operadores de las actividades de alquiler de vehículos están sujetos a una renta fija mensual. Durante el período inicial del Estado de Alarma, se acordó la exención parcial de rentas fijas para estos contratos por importe de 18,6 millones de euros. Con fecha 29 y 30 de diciembre de 2020, se firmaron las novaciones de la mayor parte de los contratos existentes con estos operadores en las que se acuerda que, para el periodo comprendido entre el 21 de junio de 2020 y el 31 de diciembre de 2021 (ambos incluidos), el sistema para el cálculo de la renta fija mensual previsto en el anterior contrato se sustituye por uno de renta variable vinculado al número de pasajeros del Aeropuerto. Estas condiciones de variabilidad de la renta fija se han mantenido hasta el 31 de diciembre de 2021, momento en el cual se han recuperado las condiciones de renta fija mensual del contrato.

La exención de rentas y las modificaciones contractuales, supusieron una reducción de rentas devengadas entre el 15 de marzo y el 31 de diciembre de 2020 por un importe total de 47 millones de euros que se registraron en el balance de las cuentas anuales de Aena del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020 en cuentas de periodificación. Como consecuencia del criterio de imputación lineal del descuento a resultados de forma prospectiva desde la fecha efectiva de la modificación contractual, en el ejercicio 2020 se registraron menores ingresos comerciales por importe de 4 millones de euros, quedando pendientes de imputar a la cuenta de resultados 43 millones de euros que se registrarán en los resultados de la Sociedad de forma lineal hasta la fecha de finalización de los contratos de esta actividad en octubre de 2022, resultando,

en consecuencia, un menor ingreso por arrendamiento comercial de los operadores de R*ent a Car* de 23 millones de euros en 2021 y 20 millones de euros en 2022.

Publicidad

Los contratos originales de cesión de espacios para publicidad están también sujetos a un sistema de renta fija. Estas adendas implican la exención de rentas en el periodo comprendido entre el 15 de marzo y el 20 de junio de 2020 y el devengo de rentas variables en función del número de pasajeros desde el 21 de junio de 2020 hasta el 8 de septiembre de 2021. A diferencia de los contratos formalizados con los operadores de *Rent a Car*, las adendas de los contratos de publicidad sí contemplan una renta mínima asegurada, aunque muy inferior a la RMGA contractual inicial. A partir del 8 de septiembre de 2021 se han reanudado las condiciones previstas en los contratos originales. En el momento de la firma de la adenda, estos descuentos a las RMGA de contratos de publicidad por un importe total de 4 millones de euros se han registrado en el activo del balance de las cuentas anuales del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2021 adjunto en cuentas de periodificación y se van registrando como menores ingresos comerciales durante el periodo remanente de vida de cada contrato. Como consecuencia, en 2021, se minorarán los ingresos comerciales por este concepto en unos 0,2 millones de euros y desde el ejercicio 2022 y hasta el 2025, los ingresos comerciales se minorarán en torno a un millón de euros cada año.

Otros contratos

Durante 2021 se han formalizado novaciones de contratos no afectados por la DF7 por tratarse de actividades diferentes a la de restauración o de comercio minorista, o corresponder a expedientes adjudicados con posterioridad al 15 de marzo de 2020. La mayor parte de estos contratos establecen un sistema de RMGA y las modificaciones contractuales recogen descuentos a las rentas conforme a la propuesta que Aena hizo a todos sus operadores comerciales:

Para el año 2020:

- No aplicación de RMGA para el periodo entre el 15 de marzo y el 20 de junio de 2020.
- Reducción del 50% del RMGA para el periodo entre el 21 de junio y el 31 de diciembre de 2020.

Para el año 2021:

- Reducción del 50% del RMGA para el periodo entre el 1 de enero y el 8 de septiembre de 2021.
- Reducción del 100% del RMGA en el caso de haber tenido que cerrar algunas zonas de los aeropuertos para cumplir con las medidas impuestas por las autoridades sanitarias.

A 31 de diciembre de 2021, se han minorado con carácter retroactivo 21 millones de euros de RMGAs de contratos no afectados por la DF7 como consecuencia de modificaciones contractuales acordadas entre Aena y los operadores comerciales de estos contratos. Conforme al tratamiento contable indicado, este importe se ha registrado inicialmente en el activo del balance adjunto en una cuenta de periodificación y se va registrando como menores ingresos por arrendamiento comercial distribuyéndose de forma lineal durante la vida remanente de cada contrato. En el ejercicio 2021 se registrarán menores ingresos comerciales como consecuencia del diferimiento del descuento de estas RMGAs por importe aproximado de 1 millón de euros y en los ejercicios 2022, 2023 y 2024, se registrarán 11 millones de euros, 6 millones de euros y 3 millones de euros respectivamente.

Valoración de activos

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

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

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

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

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

Riesgo de liquidez

Como consecuencia de la excepcional situación provocada por la pandemia, los flujos de caja de la Sociedad se redujeron de forma drástica desde 2020. Con objeto de asegurar la disponibilidad de liquidez ante la gravedad e incertidumbre de la evolución de la pandemia, la Sociedad ha desplegado un plan de fortalecimiento de la misma, firmando nuevas operaciones de financiación durante los ejercicios 2020 y 2021.

Entre los meses de abril y mayo de 2020, Aena S.M.E., S.A. procedió a la firma de préstamos con diversas entidades financieras por un importe conjunto de 2.325,6 millones de euros, alcanzando el objetivo de su plan de reforzamiento de la liquidez en respuesta a los efectos derivados de la propagación del COVID-19.

Durante el año 2021 se ha continuado con la política de reforzamiento de la liquidez de la Sociedad en respuesta a los efectos derivados de la propagación del COVID-19. En este sentido, se han contratado préstamos a medio y largo plazo por importe de 700 millones de euros. Además, con objeto de reducir el coste financiero, se ha contratado con Intesa Sanpaolo un préstamo ESG-linked de 500 millones de euros destinado a cancelar deuda por el mismo importe en enero de 2022.

Con fecha 23 de diciembre de 2021, la Sociedad ha obtenido dispensas temporales de cumplimiento ("waivers"), hasta junio de 2023, de las ratios financieras de apalancamiento y gasto financiero de toda la deuda existente a 31 de diciembre de 2021 con las entidades BEI, ICO, FMS y Unicaja, obligada al cumplimiento de dichas ratios. En este sentido, las ratios financieras establecidas en los contratos de financiación de la Sociedad son las siguientes:

Ratio	2020	2021	2022	2023 y siguientes
Deuda Financiera Neta/EBITDA Menor o igual a:	7,00x	7,00x	7,00x	7,00x
EBITDA / Gastos Financieros Mayor o igual a:	3,00x	3,00x	3,00x	3,00x

La Sociedad únicamente tiene como covenants financieros las dos ratios mencionadas, a excepción de dos préstamos con el Banco Europeo de Inversiones (BEI), por un importe conjunto de 475,63 millones de euros donde se requiere el cumplimiento adicional de una ratio sobre datos consolidados de Fondos Propios/Activos Totales que debe ser mayor o igual a 15,0%. La ratio a 31 de diciembre de 2021 es de un 36,8 %.

Únicamente, para la concesión por el Banco Europeo de Inversiones de la dispensa temporal del cumplimiento de las ratios hasta junio de 2023, se requiere el cumplimiento mensual de una ratio de liquidez, calculada como Liquidez/Servicio de la Deuda de los próximos 12 meses de Aena S.M.E., S.A. El Banco exige que la ratio sea igual o mayor a 1x. La última ratio disponible fue del 2,7x, correspondiente al cierre contable de diciembre de 2021.

En estrecha relación con el ajuste de capacidad realizado en los aeropuertos, Aena implementó un plan de ahorro de costes para proteger su situación financiera. Este plan estaba basado en la renegociación de los contratos de servicios operativos, la eliminación de gastos y, en el inicio de la pandemia, la paralización de las nuevas contrataciones no esenciales.

El ajuste de la capacidad, el recorte de gastos y, por tanto, la disminución en la salida de caja operativa mensual se ha modulado en función de la evolución del tráfico, conforme a la cual, Aena ha reabierto terminales y espacios operativos en los aeropuertos en los que se ha adaptado la capacidad a las necesidades concretas de la operativa.

Otra de las medidas adoptadas con el objetivo de fortalecer la solvencia del Grupo y salvaguardar al máximo su liquidez como consecuencia de las circunstancias producidas por la crisis sanitaria del COVID-19, fue la cancelación del dividendo previsto con cargo a los resultados del ejercicio 2019, por acuerdo del Consejo de Administración de AENA S.M.E., S.A., en su reunión del 30 de junio de 2020.

En conclusión, la Sociedad cuenta con un saldo de caja a 31 de diciembre de 2021 de 1.383.069 miles de euros (2020: 1.141.265 miles de euros). Además, dispone de 468.870 miles de euros de financiación disponible (concedida no dispuesta) correspondientes a préstamos con BEI e ICO (2020: 124.370 miles de euros) y de 800.000 miles de euros disponibles en una línea de crédito sindicada, con vencimiento a largo plazo (2020: 800.000 miles de euros) (Nota 15).

Los vencimientos de los anteriores préstamos se detallan a continuación:

Entidad	Importe (Millones de euros)	Vencimiento
BEI	110	Máximo 20 años desde desembolso
BEI	14	Máximo 17 años desde desembolso
BEI	95	Máximo 20 años desde desembolso
ICO	250	7 de octubre de 2031
Línea Crédito Sindicada	800	12 de diciembre de 2025
Total	1.269	

Esta disponibilidad de caja y facilidades crediticias de la Sociedad asciende a 31 de diciembre de 2021 a un total de 2.652 millones de euros (2020: 2.065 millones de euros) a los que se añade la posibilidad de realizar emisiones a través del programa de Euro Commercial Paper (ECP), de hasta 900 millones de euros, que, al final del año, se encuentran disponibles en su totalidad (2020: 845 millones de euros). Con todo ello, se dota de suficiente liquidez a la Compañía para afrontar posibles situaciones de reducción de generación de caja derivadas de una isminución de la actividad

Riesgo sanitario

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

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

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

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

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.

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.

En cuanto al plan de inversiones, durante el periodo transcurrido en el estado de alarma, a partir del 14 de marzo de 2020, en que se paralizó la actividad del país, Aena suspendió temporalmente, por razones de seguridad sanitaria y prudencia estratégica, la ejecución de sus contratos de obras y asistencias técnicas asociadas a las mismas. Los proyectos aeroportuarios requieren de la participación directa y continuada de un grupo multidisciplinar de profesionales de distintas empresas y organismos, cuya labor no resultaba compatible con el cumplimiento de las recomendaciones de las autoridades sanitarias para el control de la pandemia, ni con la legislación aprobada. Ante el nuevo contexto, Aena llevó a cabo un análisis y una revisión exhaustiva de todas las inversiones en marcha y planificadas, para adaptar su plan de inversiones a los diferentes escenarios, más realistas, en función de las necesidades que se presentan. Por tanto, fue necesario parar y analizar, de forma racional, los proyectos que irían asociados a dichas inversiones, sin que ello haya supuesto ningún incumplimiento de las obligaciones de inversión derivadas del DORA.

Como consecuencia de las medidas tomadas para el control, contención y previsión de la pandemia, durante 2021, la Sociedad ha incurrido en gastos excepcionales, tanto en las instalaciones aeroportuarias, como en la protección personal y de salud, por importe de 114 millones de euros (2020: 53 millones de euros) registrados en el epígrafe "Otros resultados" de la Cuenta de resultados. Adicionalmente, se han realizado inversiones en activos fijos por importe de 9,8 millones de euros (2020: 9,8 millones de euros).

Como indicamos anteriormente, el Real Decreto-Ley 21/2020, de 9 de junio, establece que Aena tendrá derecho a recuperar en el marco del DORA los costes en los que incurra, como consecuencia de la colaboración con las autoridades sanitarias y de las restantes medidas operativas de seguridad e higiene que deba adoptar como consecuencia de la pandemia COVID-19. Al cierre del ejercicio 2021 se estima que el importe de los costes recuperables en los que la Sociedad ha incurrido en 2021 ascenderá a 54 millones de euros (2020: 22.964 miles de euros).

Riesgo Legal y regulatorio:

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

ii. Riesgos regulatorios

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

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

La Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia (en adelante, la Ley 18/2014) desarrolla, en diversos ámbitos, el marco legal aplicable a la red de aeropuertos de interés general de Aena. La Ley 18/2014 establece que el Documento de Regulación Aeroportuaria (en adelante, DORA) es el instrumento que debe determinar las condiciones de regulación quinquenal del conjunto de la red de aeropuertos de Aena, que se configura como servicio de interés económico general.

El DORA para el período 2017-2021 fue el primer documento de regulación quinquenal aplicable desde la entrada en vigor de la Ley 18/2014. Este DORA establece obligaciones en cuanto a los estándares de calidad del servicio y puesta en servicio de inversiones estratégicas, cuyo incumplimiento puede acarrear penalizaciones al Ingreso Máximo Anual por Pasajero.

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

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

El DORA fue elaborado por la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), tras la propuesta presentada por AENA y aprobada por su Consejo de Administración el 8 de marzo de 2016, y se ajustó a las condiciones y principios establecidos en la Ley 18/2014, de 15 de octubre, recogiendo las obligaciones de AENA durante el citado periodo de 5 años, fijando entre otros, los siguientes aspectos:

- La senda tarifaria, con el establecimiento de un ingreso máximo por pasajero anual (IMAP) que permite a AENA la recuperación de los costes asociados a la prestación de los servicios aeroportuarios básicos, costes que además responden a criterios de eficiencia establecidos por el regulador. El IMAP de AENA sufre una bajada anual del 2,22 % durante el periodo 2017-2021, a partir del 1 de marzo de 2017.
- Las inversiones que AENA debe realizar, y que responden a los estándares de capacidad y a los niveles de servicio establecidos, siendo también acordes a las previsiones de tráfico. La inversión regulada, vinculada a los servicios aeroportuarios básicos, asciende en los 5 años a un total de 2.185 millones de euros (437,1 millones de euros de media anual). Adicionalmente, se definen un conjunto de proyectos de inversión considerados como estratégicos cuyo retraso en la ejecución supone una penalización el IMAP.
- Los niveles de calidad de servicio, así como un sistema de incentivos y de penalizaciones para asegurar su cumplimiento. La penalización/bonificación máxima anual aplicable a AENA por este concepto supondría un ±2% del IMAP.
- La cuantía de los costes operativos reconocidos en el DORA 2017-2021 se ha estimado sin efecto precio y con carácter prospectivo, debiendo ser actualizados a través del índice P, por lo que cualquier desviación no excepcional como la actual presión inflacionista que puedan trasladar los proveedores de servicios, se considera riesgo del operador.

Durante el ejercicio anterior, se desarrolló el proceso de consultas para el Documento de Regulación Aeroportuaria para el período 2022-2026 (en adelante DORA II), que ha sido aprobado por Acuerdo del Consejo de Ministros de fecha 28 de septiembre de 2021, contando con el informe previo de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos (CDGAE), tal como establece el artículo 26.1 de la Ley 18/2014.

El DORA II ofrece la estabilidad necesaria para desarrollar un servicio eficiente, competitivo y sostenible a largo plazo. Se fijan los parámetros para la recuperación del sector del transporte aéreo permitiendo que la red de aeropuertos disponga de los recursos necesarios para la prestación de un servicio seguro, de calidad, sostenible y con suficiente capacidad para cubrir la recuperación del tráfico cuando esta se produzca. No obstante, las condiciones establecidas en el DORA 2022-2026 conllevan una serie de obligaciones en cuanto a los estándares de calidad del servicio y puesta en servicio de inversiones estratégicas, cuyo incumplimiento puede acarrear penalizaciones que, al igual que ocurría con el DORA I, afectarían en todo caso en ejercicios futuros. La Sociedad no espera que se produzcan incumplimientos de los compromisos asumidos en el marco del DORA.

Las condiciones establecidas en este DORA II, por un lado, obligan al operador aeroportuario a ofrecer, entre otros, un servicio de calidad y con la capacidad suficiente para atender a la demanda durante el periodo regulatorio quinquenal y, por otro, le ofrecen la predictibilidad necesaria para desarrollar un servicio eficiente, competitivo y sostenible a largo plazo.

En el DORA II se establecen, entre otras medidas, una congelación en las tarifas aeroportuarias de Aena durante los próximos cinco años, situando las tarifas entre las más competitivas, y se espera que contribuirá a atraer nuevas compañías y a la recuperación del sector del transporte aéreo.

Asimismo, como objetivos vertebradores del documento, están la recuperación del tráfico aéreo, la excelencia en el servicio y el compromiso con la seguridad, la sostenibilidad medioambiental, potenciación de la innovación y digitalización y la eficiencia en la gestión.

Los principales aspectos incluidos en el DORA 2022-2026 son, entre otros:

- Para la determinación de la inversión y las tarifas aplicables, se estima que, para todo el quinquenio, se alcancen los 1.234 millones de pasajeros. El escenario de tráfico contempla una recuperación del tráfico aéreo de 2019 a

finales de 2025, principalmente por el incremento del tráfico doméstico y conforme a las proyecciones de escenario base publicadas por Eurocontrol.

- En lo relativo a descuentos comerciales, el DORA 2022-2026 flexibiliza la posibilidad de establecer incentivos comerciales al eliminar el requisito de recabar informe de la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) con una propuesta motivada que incluya la opinión de los usuarios. Dadas las circunstancias especiales asociadas a la pandemia de la COVID-19, introduce esquemas de incentivos comerciales extraordinarios, que permitan la recuperación de tráfico y reduzcan las restricciones a la conectividad. También podrán establecerse incentivos comerciales orientados a la mejora de la sostenibilidad medioambiental en los aeropuertos de la red.
- La inversión total reconocida para el periodo del DORA asciende a 2.250 millones de euros, fomentándose y acelerándose las inversiones relativas a digitalización, innovación y sostenibilidad. El nivel medio de inversión anual programada será de unos 450 millones de euros cada año.
- El coste medio ponderado de capital antes de impuestos (WACC) reconocido en el DORA II, con carácter prospectivo, es del 6,02%.
- Determinación del IMAAJ: 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: 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: “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.”

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

Tal y como se indica en la nota 3.p, como consecuencia de la fuerte caída en la actividad de la Sociedad derivada de la pandemia de COVID19 y las medidas adoptadas para su control, al amparo del artículo 27 de la Ley 18/2014, Aena solicitó, con fecha 8 de marzo de 2021, la modificación del DORA 2017-2021 y la concesión del reequilibrio económico previsto en dicha norma. La Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha acordado, por Resolución del 16 de diciembre de 2021, no iniciar el procedimiento de modificación del mencionado DORA 2017-2021, por cuanto no aprecia la concurrencia de todas las circunstancias excepcionales a las que se refiere el artículo 27 de la Ley 18/2014, de 15 de octubre y no se observan por dicha Dirección General elementos en el DORA de cuya modificación pudiera derivarse la compensación solicitada. Con fecha 21 de enero de 2022, Aena ha planteado frente a la resolución de la Dirección General de Aviación Civil el oportuno recurso administrativo ante la Secretaría General de Transportes y Movilidad, sin perjuicio del ejercicio de otras acciones que pudieran corresponder en defensa de su interés social.

La Comisión Europea inició en el año 2012 un procedimiento de infracción al Reino de España para evaluar si se ha producido una transposición incorrecta de la Directiva 2009/12/CE, o una aplicación incorrecta del Reglamento (CE) nº1008/2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad. Dicho procedimiento ha quedado resuelto el pasado 2 de diciembre de 2021 sin consecuencias para Aena, ni para el Estado español.

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

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

iii. Riesgos de explotación

La actividad del Grupo está directamente relacionada con los niveles de tráfico de pasajeros y de operaciones aéreas en sus aeropuertos, por lo que puede verse afectada por los siguientes factores:

- El negocio de Aena está directamente relacionado con los niveles de tráfico de pasajeros y de operaciones aéreas. En este sentido, y agravado por los efectos de la pandemia COVID-19, Aena puede verse afectada por factores macroeconómicos, políticos o de otra índole con impacto negativo en España y otros países, tanto aquellos que son origen/destino del tráfico como otros que son destinos turísticos competidores. A pesar de los acuerdos alcanzados tras la salida del Reino Unido de la Unión Europea, se sigue realizando un seguimiento de los riesgos asociados al Brexit, en particular, los asociados con los cambios en la propiedad y control de las aerolíneas y su regulación, que pudiesen afectar a sus operaciones en la Unión Europea.

  Entre estos factores externos con impacto en el negocio aeronáutico se incluyen los riesgos derivados de la dependencia de compañías aéreas, posibles quiebras y fusiones de aerolíneas en un contexto de crisis, así como la competencia de nuevos medios de transporte o aeropuertos alternativos.

- Aena está expuesta a riesgos relacionados con la operación en los aeropuertos (seguridad operacional y física). Los impactos negativos en la seguridad de las personas o bienes, por incidentes, accidentes y actividades de interferencia ilícita (incluidas las terroristas) derivados de operaciones que podrían exponer a la Sociedad a potenciales responsabilidades que puedan suponer indemnizaciones y compensaciones, así como la pérdida de reputación o la interrupción de las operaciones.

- Riesgo de perder competitividad por no desarrollar políticas de innovación y desarrollo tecnológico adecuadas a las necesidades del negocio, encaminadas a mejorar la experiencia de los pasajeros, fortalecer la seguridad del aeropuerto y mejorar la eficiencia operativa.

- Falta de adaptación a requisitos de seguridad sanitaria y su repercusión sobre la calidad del servicio percibida por los pasajeros y en relación a otros aeropuertos, que afecten a la reputación de Aena o supongan incumplimientos.

- Aena depende de las tecnologías de la información y comunicaciones, y los sistemas e infraestructuras se enfrentan a ciertos riesgos, incluidos los riesgos propios de la ciberseguridad, resultado de amenazas y explotación de vulnerabilidades tanto internas como externas, como consecuencia de ciberataques y otras amenazas a la confidencialidad, integridad y disponibilidad de la información almacenada en los sistemas, así como a la capacidad de los mismos.

- Aena es una sociedad mercantil estatal cotizada y, como tal, su capacidad de gestión en determinados ámbitos (expansión internacional, contratación de personal y proveedores, entre otros) está afectada por la aplicación de normativa del derecho público y privado.

- Aena depende de los servicios prestados por terceros en sus aeropuertos. Aspectos tales como conflictos laborales e incumplimientos en los niveles de servicio por parte de estos proveedores pudieran tener un impacto en las operaciones.

- Riesgo derivado del incremento de la necesidad de inversión planificada así como de incumplimientos de plazos, presupuestos o calidad de las actuaciones contratadas, que afecten a la operativa o rentabilidad de los aeropuertos, o que supongan incumplimiento de las obligaciones del marco regulatorio DORA, consecuencia de actuaciones de terceros (adjudicatarios u organismos públicos) o derivados de la evolución de otros condicionantes externos que pudieran afectar a la ejecución de las actuaciones (aumento de precios de materias primas, fallos en la cadena de suministros, nueva regulación medioambiental, etc.).

- La actividad internacional de Aena está sujeta a riesgos asociados a la materialización de potenciales impactos que no hayan sido contemplados en la planificación de las adquisiciones, así como derivados del posterior desarrollo de

operaciones en terceros países (a través de filiales y participadas) y al hecho de que las perspectivas de rentabilidad puedan no ser las esperadas debido al empeoramiento de la situación económica, cambios legales y regulatorios adversos y/o pérdida de contratos de concesión, entre otros. En concreto, la inversión realizada en Brasil requiere de un análisis continuo de su recuperación y evolución de sus principales indicadores, que puede verse afectado por las circunstancias del mercado/país en el que opera.

- Riesgo de que Aena sufra sanciones, pérdidas financieras o menoscabo de su reputación o de que sea hallada responsable a causa del incumplimiento o cumplimiento defectuoso de normas legales, reglas de conducta y demás estándares exigibles en su funcionamiento.
- Cambios en la legislación fiscal podrían dar lugar a impuestos adicionales u otros perjuicios para la situación fiscal de Aena.
- Aena está, y podrá continuar estando en el futuro, expuesta a un riesgo de pérdida en los procedimientos judiciales o administrativos en los que está incursa.
- Aena está expuesta a riesgos relacionados específicamente con la actividad comercial. Los ingresos comerciales se han visto afectados por el menor volumen de pasajeros y la capacidad de gastos de estos. Adicionalmente, la entrada en vigor de la Disposición Final 7ª de la Ley 13/2021 ha provocado una reducción de los ingresos comerciales hasta que se recupere el tráfico del año 2019. En un contexto que sigue marcado por la situación de crisis y el empeoramiento del mix de pasajeros, se ha producido un efecto de mayor concentración de operadores comerciales, incrementándose el riesgo de impago y el abandono de contratos. Los cambios de tendencia en el consumo también están afectando al negocio inmobiliario, planteando retos adicionales ligados a la estrategia de desarrollo de las ciudades aeroportuarias.
- La cobertura de los seguros podría ser insuficiente.
- Aena está expuesta a riesgos relacionados con su endeudamiento, cuyas obligaciones pueden llegar a limitar la actividad de Aena y la posibilidad de acceder a financiación, distribuir dividendos o realizar sus inversiones, entre otros.

Los órganos de gestión de la Compañía han implantado mecanismos dirigidos a la identificación, cuantificación y cobertura de situaciones de riesgo. Con independencia de lo anterior, se realiza un estrecho seguimiento de las situaciones que pudieran suponer un riesgo relevante, así como de las medidas tomadas al respecto. En las notas 21 y 28 de la presente memoria se detallan las provisiones y contingencias derivadas de los anteriores riesgos.

iv. Riesgos relativos al Brexit

Con fecha 31 de enero de 2020 se materializó la salida de Reino Unido de la Unión Europea (Brexit) mediante el acuerdo de retirada alcanzado por ambas partes. Se considera que las potenciales consecuencias sobre el transporte aéreo han quedado difuminadas en el contexto actual dominado por el impacto de la Covid, por lo que no existen riesgos relevantes relacionados con el Brexit, con excepción del requisito de propiedad y control.

La legislación europea impide operar entre países de la Unión Europea a las compañías aéreas sin una mayoría de propiedad y control de titularidad comunitaria, por lo que el riesgo reside en que se podría cuestionar la titularidad europea de, entre otras, Iberia, Vueling, Iberia Express, Ryanair y easyjet y por tanto su autorización para operar en España, tanto en rutas domésticas como europeas.

El grupo IAG representó en 2021 el 32,7% del total del tráfico en la red de aeropuertos en España (31,4% en 2020), mientras que Ryanair supuso el 19,5% (17,8% en 2020) y easyjet supuso el 4,1% en 2021 (4,8% en 2020). En respuesta a esta situación, las aerolíneas han tomado diferentes medidas encaminadas al cumplimiento de dichos criterios que han sido ratificados por diferentes reguladores nacionales. Adicionalmente, el acuerdo de retirada de Reino Unido de la Unión Europea contempla el análisis de estos requisitos de propiedad y control de cara a una posible liberalización recíproca de los mismos.

b) Descripción de los principales riesgos financieros

Las actividades de la Sociedad están expuestas a diversos riesgos financieros: riesgo de mercado (incluyendo riesgo de tipo de cambio y riesgo de valor razonable por tipo de interés), riesgo de crédito y riesgo de liquidez. El programa de gestión del riesgo global de la Sociedad se centra en la incertidumbre de los mercados financieros y trata de minimizar los efectos potenciales adversos sobre su rentabilidad financiera. En determinados casos, la Sociedad emplea instrumentos financieros derivados para cubrir determinadas exposiciones al riesgo.

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

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

A continuación se indican los principales riesgos de carácter financiero:

i. Riesgo de mercado

Riesgo de tipo de cambio

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

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

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

Los gastos financieros se deben, principalmente, a la deuda propia con entidades de crédito (ver Nota 15).

El objetivo de la Sociedad en la gestión de tipo de interés es la optimización del gasto financiero dentro de los límites de riesgo establecidos, siendo la variable de riesgo el Euribor a tres y seis meses, principal referencia para la deuda a largo plazo.

Adicionalmente, se calcula el valor del riesgo de gasto financiero para el horizonte temporal de las proyecciones y se establecen escenarios de evolución de tipos para el período considerado.

AENA S.M.E., S.A. gestiona el riesgo de tipo de interés en los flujos de efectivo mediante permutas de cobertura de tipo de interés variable a fijo). El 10 de junio 2015 la Sociedad contrató una operación de cobertura de flujos de efecivo de tipo de interés variable a tipo fijo, por un importe nocional de 4.195 millones de euros, de la cual quedan pendientes coberturas por un nocional de 3.896 miles de euros con vencimiento 15 de diciembre de 2026, para cubrir parte de su exposición al Préstamo Espejo con ENAIRE. El diferencial (spread) medio sobre Euribor a tres y seis meses de esos préstamos era de 1,0379 %. El tipo fijo de ejecución fue 1,9780 %. El objetivo de la operación fue disponer de un marco estable de tipos de interés en el período DORA 2017-2021. A 31 de diciembre de 2021, el importe total del pasivo por estas permutas de tipo de interés asciende a 73.558 miles de euros (2020: 128.479 miles de euros) (Ver Nota 15.e).

A 31 de diciembre de 2021 si el tipo de interés de los préstamos de Aena S.M.E., S.A. a tipo variable se hubiera incrementado o hubiera disminuido en 20 puntos básicos, manteniéndose el resto de las variables constantes, el resultado antes de impuestos del año habría sido 6.645 miles de euros mayor y 6.645 miles de euros menor, respectivamente (en 2020: 4.409 miles de euros mayor y 4.409 miles de euros menor, respectivamente).

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

En respuesta a estos anuncios, la Sociedad se estableció un programa de transición en el que interviene el área de Tesorería y Finanzas bajo la supervisión del Director Financiero. El objetivo del programa era definir en qué áreas del negocio existen exposiciones al LIBOR, y preparar y presentar un plan de acción para permitir una transición fluida hacia tipos de referencia alternativos. La compañía novó en octubre de 2021 los contratos de préstamos y de derivados de tipo de interés para que a partir de esta fecha ya reflejen la nueva tasa de tipo de interés SONIA, sin que ello ha tenido impacto relevante para el subgrupo Luton.

Como consecuencia de todo ello, la composición de deuda de la Sociedad por tipos, a 31 de diciembre de 2021 se sitúa en 59 % de deuda a tipo fijo, frente a un 41 % variable (a 31 de diciembre de 2020: 70 % fijo y 30 % variable), si se considera el efecto derivado de las permutas de tipo de interés contratadas.

ii. Riesgo de crédito

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

El riesgo de crédito relativo a las cuentas comerciales es reducido, puesto que los principales clientes son las compañías aéreas, y se suele cobrar por anticipado. En cuanto a los clientes comerciales, que mantienen arrendados locales en los distintos aeropuertos, se gestiona el riesgo a través de la obtención de avales y fianzas. La Sociedad tiene, a 31 de diciembre de 2021, adicionalmente a las fianzas y otras garantías impuestas en metálico que figuran en el Balance, avales y otras garantías relacionadas con el curso normal del negocio aeronáutico por importe de 190.777 miles de euros (2020: 221.900 miles de euros) y del curso normal del negocio comercial por importe de 426.618 miles de euros (2020: 543.720 miles de euros).

El 5 de marzo de 2011 se publicó en el BOE la Ley 1/2011, de 4 de marzo, por la que se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, por la que se aprueba que para la gestión, liquidación y el cobro de todas las prestaciones patrimoniales de carácter público, Aena S.M.E., S.A. o sus filiales podrán utilizar para la efectividad del cobro la vía de apremio, cuya gestión se realizará por los órganos de recaudación de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

No se han excedido los límites de crédito durante el ejercicio, y la dirección no espera ninguna pérdida no provisionada por el incumplimiento de estas contrapartes.

iii. Riesgo de liquidez

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

La política de riesgo de crédito descrita en el apartado anterior conduce a períodos medios de cobro reducidos. Adicionalmente, tal y como se refleja en el punto a.i) de la presente nota, como consecuencia de la excepcional situación provocada por la pandemia, los flujos de caja de Aena S.M.E., S.A. se han reducido significativamente en 2021 respecto a 2019, observándose una importante mejora respecto a 2020. Con objeto de asegurar la disponibilidad de liquidez ante la gravedad e incertidumbre de la evolución de la pandemia, la Sociedad ha desplegado un plan de fortalecimiento de la misma, haciendo uso de las líneas de crédito disponibles y firmando nuevas operaciones de financiación. Esta situación unida a la reducción sustancial de costes y de inversiones, ha tenido un efecto positivo en la generación de caja de la Sociedad. A 31 de diciembre de 2021 la Sociedad presenta un fondo de maniobra positivo de 404.817 miles de euros (positivo en 2020: 754.103 miles de euros), tiene un EBITDA, calculado como la suma del resultado de explotación y de la amortización del inmovilizado, de 707.494 miles de euros (2020: 815.081 miles de euros), y no se considera que exista un riesgo para hacer frente a sus compromisos a corto plazo dados los flujos de caja operativos positivos y que la Sociedad prevé que sigan siendo positivos a corto plazo. La Sociedad hace un seguimiento de la generación de caja para asegurarse de que es capaz de hacer frente a sus compromisos financieros.

La Sociedad cuenta con un saldo de caja a 31 de diciembre de 2021 de 1.383.069 miles de euros (2020: 1.141.265 miles de euros). Además, la Sociedad dispone de 468.870 miles de euros de financiación disponible (no dispuesta) correspondientes a préstamos con BEI e ICO (2020: 124.370 miles de euros) y con 800.000 miles de euros disponibles en una línea de crédito sindicada, con vencimiento a largo plazo (Nota 15). Esta disponibilidad de caja y facilidades crediticias de la Sociedad asciende a 31 de diciembre de 2021 a un total de 2.652 millones de euros, a los 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 al final del año, se encuentran disponibles 900 millones de euros (2020: 845 millones de euros), que, junto con la puesta en marcha de planes específicos para la gestión eficiente del Opex y Capex, permitirán afrontar futuras tensiones.

El detalle de los préstamos de Aena S.M.E., S.A. por tipo de interés aplicable y el tipo de interés medio anual al 31 de diciembre de 2021 y 31 de diciembre de 2020, teniendo en cuenta la cobertura derivada de las permutas de tipo de interés contratadas es el siguiente:

Miles de euros	31 de diciembre de 2021		31 de diciembre de 2020	
	Saldo	Tasa media	Saldo	Tasa media
Variable	3.322.617	0,43	2.204.557	0,37
Fijo	4.765.525	1,26	5.229.933	1,32
TOTAL	**8.088.142**	**0,99**	**7.434.490**	**1,07**

Aena, S.M.E., S.A. tiene firmados préstamos que incluyen la obligación de cumplir con las siguientes ratios financieras, por un importe total pendiente a 31 de diciembre de 2021 de 5.258 millones de euros:

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

Estos *covenants* se revisan cada año en junio y diciembre, teniendo en cuenta los datos de EBITDA y gastos financieros de los últimos 12 meses y la deuda financiera neta a cierre del periodo. Ante la previsión del incumplimiento de las ratios, Aena ha obtenido, el 23 de diciembre de 2021, dispensas temporales de cumplimiento (*waivers*) de las mismas hasta, junio de 2023. En este sentido, las ratios financieras establecidas en los contratos de financiación de la Sociedad son las siguientes:

Ratio	2020	2021	2022	2023 y siguientes
Deuda Financiera Neta/EBITDA Menor o igual a:	7,00x	7,00x	7,00x	7,00x
EBITDA / Gastos Financieros Mayor o igual a:	3,00x	3,00x	3,00x	3,00x

Únicamente tiene como covenants financieros las dos ratios mencionadas, a excepción de dos préstamos con el Banco Europeo de Inversiones (BEI), por un importe conjunto de 475,63 millones de euros, donde se requiere el cumplimiento adicional de una ratio sobre datos consolidados de Fondos Propios/Activos Totales que debe ser mayor o igual a 15,0 %. La ratio a 31 de diciembre de 2021 es 36,8 %.

Para la concesión por el Banco Europeo de Inversiones de la dispensa temporal del cumplimiento de las ratios hasta junio de 2023, se requiere el cumplimiento mensual de una ratio de liquidez, calculada como Liquidez/Servicio de la Deuda de los próximos 12 meses de Aena S.M.E., S.A. El Banco exige que la ratio sea igual o mayor a 1x. La última ratio disponible ha sido del 2,7x, correspondiente al cierre contable de diciembre de 2021.

A pesar del efecto negativo que ha tenido sobre la liquidez de la Sociedad la importante reducción en su actividad producida como consecuencia de la pandemia de Covid 19, tanto en 2020 como en 2021, se han generado flujos de caja de explotación positivos. Durante 2021 el flujo de explotación se ha incrementado respecto a 2020 conforme aumentaba el tráfico aéreo. Adicionalmente a los flujos de caja generados por su actividad, tal y como se comenta en la Nota 5.a.i, la Sociedad cuenta con liquidez y facilidades crediticias disponibles que le permitirán atender los compromisos de pago de inversión de los próximos años (Nota 7.i) y los vencimientos de los préstamos (Nota 5.a.i). En el caso de producirse un empeoramiento en la evaluación del tráfico, la Sociedad podría acceder a financiación externa adicional, paralizar su plan de inversiones e implantar medidas de reducción de costes, tal y como ocurrió en el comienzo de la pandemia.

c) Descripción de los principales riesgos derivados del cambio climático

Aena está expuesta a los efectos del cambio climático, configurándose el ámbito de la sostenibilidad medioambiental como un eje estratégico de la compañía. Este riesgo conlleva impactos a nivel económico, operativo y reputacional derivados de los siguientes aspectos:

- Cambios regulatorios que puedan suponer un aumento del precio de las emisiones de carbono, reducción de la demanda u otros aspectos relacionados con el uso de combustible sostenible en aviación (SAF).
- Grado de implantación de las medidas relacionadas con la acción climática y la sostenibilidad contempladas en el Plan de Acción Climático de la compañía, tendentes a establecer un modelo económico descarbonizado y sostenible en los aeropuertos de la Red, en un contexto de creciente presión por parte de inversores y de la sociedad en su conjunto.
- Resiliencia de las infraestructuras y operativa de los aeropuertos ante eventos asociados al cambio climático, desastres naturales y condiciones meteorológicas extremas y la necesidad de acometer actuaciones de adaptación en los aeropuertos en el medio-largo plazo.
- Limitaciones parciales o totales a la operativa, la capacidad y el desarrollo necesario de los aeropuertos originadas por motivos medioambientales o derivadas del cumplimiento de la normativa medioambiental existente o futura.
- Destinos que pierden atractivo para los visitantes, por cambios en las preferencias y comportamientos del consumidor, por la estigmatización del sector, por políticas de desincentivación y restricción de vuelos domésticos en las rutas donde exista una alternativa de tren de alta velocidad, por una posible imposición de una nueva ecotasa al precio de los billetes, entre otros.
- Un marco de políticas y regulaciones climáticas nacionales y regionales no coordinadas.

Al elaborar las previsiones de tráfico tenidas en cuenta en la realización de los tests de deterioro, el Grupo, además de tener en cuenta el entorno macroeconómico previsto, ha analizado los principales riesgos, incertidumbres y factores que afectan al tráfico aéreo, destacando los riesgos relativos al cambio climático. Adicionalmente, el Grupo ha tenido en cuenta las

proyecciones efectuadas por los principales organismos internacionales del sector aéreo (ver Nota 8), que no prevén un impacto significativo por los factores de riesgo mencionados; así, IATA pronostica un crecimiento anual global del número de pasajeros aéreos en el rango de 1,5-3,8 % durante los próximos 20 años.

En este sentido, los modelos planteados para elaborar las proyecciones de tráfico aéreo, se ha contemplado el impacto de las siguientes medidas que ya se están imponiendo en algunos países europeos:

- Aplicación de nuevos impuestos a los billetes de avión.
- Restricción de vuelos domésticos en rutas servidas por AVE: cualquier restricción de vuelos de corto radio con alta proporción de pasajeros de conexión, limitaría significativamente la conectividad de medio y largo radio y limitaría el desarrollo hub de los principales aeropuertos.

El impacto que podrían tener estas medidas en el tráfico aéreo dependerá de las condiciones en las que se vayan aplicando, si bien a día de hoy aún no hay concreción suficiente sobre el alcance y plazos de implantación de las mismas. Por ese motivo, y para acotar la incertidumbre asociada a la aplicación de estas medidas, en lugar del escenario teórico que arrojarían los modelos econométricos, el Escenario Base elegido se encuentra situado en la horquilla media-baja de dichos modelos econométricos (Nota 7.e)

Adicionalmente, en los últimos años están surgiendo diversas iniciativas medioambientales que, en caso de materializarse, podrían tener gran impacto en el sector aéreo. Destaca la iniciativa de la UE “Fit for 55”, que persigue una reducción del 55% de los gases de efecto invernadero para el año 2030, donde se incluyen, entre otras, las siguientes propuestas legislativas:

- Revisión del régimen de comercio de derechos de emisión de la UE.
- Revisión de la Directiva sobre fiscalidad de la energía: eliminación de las exenciones en el transporte aéreo (impuestos al queroseno)
- Iniciativa ReFuelEU Aviation para unos combustibles de aviación sostenibles: Obligará a los proveedores de combustible y aerolíneas a combinar un nivel cada vez más elevado de combustibles sostenibles (SAF) en los actuales combustibles
- Reglamento para el despliegue de la infraestructura para el suministro de combustibles alternativos

No obstante, estos posibles reglamentos y leyes son riesgos a largo plazo que no han afectado a estas cuentas anuales consolidadas porque la legislación solo da lugar a obligaciones en los estados financieros una vez promulgada o sustancialmente promulgada.

En la preparación de las cuentas anuales de la Sociedad, la dirección ha tenido en cuenta el impacto del cambio climático en el reconocimiento y medición de activos y pasivos, y la evaluación del cumplimiento de los objetivos del Plan de Acción Climática de Aena S.M.E., S.A. Estas consideraciones no han tenido un impacto significativo en los juicios y estimaciones aplicados en la preparación de la información financiera del ejercicio.

6. Inmovilizado intangible

Los movimientos habidos en las cuentas incluidas en el inmovilizado intangible para el ejercicio 2021 y 2020 han sido los siguientes:

	2021					
	Desarrollo	**Activo intangible, acuerdo de concesión**	**Aplicaciones informáticas**	**Otro inmovilizado intangible**	**Inmovilizado intangible en curso**	**Total**
Coste:						
Saldo inicial	818	15.610	220.649	10.055	69.371	316.503
Altas	-	69	32.556	-	25.507	58.132
Bajas (*)	-	(13)	(14)	-	(744)	(771)
Traspasos (Notas 7 y 8)	-	2	15.426	735	(16.419)	(256)
Saldo final	**818**	**15.668**	**268.617**	**10.790**	**77.715**	**373.608**
Amortización:						
Saldo inicial	(818)	(6.839)	(182.261)	(6.627)	-	(196.545)
Dotación	-	(723)	(25.031)	(698)	-	(26.452)
Bajas (*)	-	6	14	-	-	20
Traspasos (Notas 7 y 8)	-	-	-	-	-	-
Saldo final	**(818)**	**(7.556)**	**(207.278)**	**(7.325)**	**-**	**(222.977)**
Neto:	**-**	**8.112**	**61.339**	**3.465**	**77.715**	**150.631**

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

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

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

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

Las principales adiciones de los ejercicios 2021 y 2020 en el epígrafe "Aplicaciones informáticas" e "Inmovilizado intangible en curso" corresponden a adquisiciones, así como a mejoras y desarrollos, de nuevas tecnologías para aplicaciones informáticas, relativas a los aeropuertos y a los servicios centrales, entre los que destacan el nuevo portal de innovación y la integración de los clubs de fidelización.

Del total de los costes activados al 31 de diciembre de 2021 y 2020 en las distintas clases de inmovilizado intangible, se incluyen activos en curso de acuerdo con el siguiente detalle:

	2021	2020
Aplicaciones informáticas	40.454	32.873
Otro inmovilizado intangible	37.261	36.498
Total	**77.715**	**69.371**

a) Inmovilizado intangible adquirido a empresas vinculadas

Durante el ejercicio 2021 y 2020 la Sociedad ha adquirido a las sociedades vinculadas Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO), Ingeniería de Sistemas para la Defensa de España (ISDEFE) y Grupo Indra, los siguientes elementos de su inmovilizado inmaterial (en miles de euros):

	2021		2020	
	Coste	Amortización acumulada	Coste	Amortización acumulada
Aplicaciones informáticas	857	(69)	319	(38)
Otro inmovilizado intangible	1.150	-	755	-
Inmovilizado intangible en curso	1.260	-	1.269	-
Total	**3.267**	**(69)**	**2.343**	**(38)**

b) Gastos financieros

Durante el ejercicio 2021 se han activado un total de 4 miles de euros de gastos financieros asociados al inmovilizado intangible (2020: 8 miles de euros), que se encuentran registrados en el epígrafe de Ingresos financieros "Activación de gastos financieros" (ver Nota 23.e).

c) Bienes totalmente amortizados

A 31 de diciembre de 2021 existe inmovilizado intangible totalmente amortizado y en uso según el siguiente detalle:

	2021	2020
Concesiones	72	39
Desarrollo	794	794
Aplicaciones informáticas	267.675	250.898
Otro inmovilizado intangible	86.105	86.273
Total	**354.646**	**338.004**

Debido a que la aportación no dineraria mencionada en la nota 1 se efectuó a valor neto contable, en 2021 y 2020 el coste original de dicho inmovilizado es superior al coste de inmovilizado intangible que se muestra en el movimiento.

d) Acuerdo de concesión, activo regulado

- Helipuerto de Ceuta: la Sociedad explota el helipuerto civil de Ceuta con todos sus servicios bajo un contrato de concesión administrativa efectuado con la Autoridad Portuaria de Ceuta. Esta concesión tiene fecha de inicio el 28 de marzo de 2003 con un vencimiento de 30 años. La Sociedad paga un canon anual de 39.000 euros por la ocupación del dominio público portuario. Igualmente, y de acuerdo con el artículo 69 bis de la Ley 27/92 la Sociedad abona a la Autoridad Portuaria un canon en función del movimiento que tengan con respecto al pasaje que será de 0,823386 €/pasajeros.

- Helipuerto de Algeciras: la Sociedad tiene un contrato de concesión administrativa con el Puerto Bahía de Algeciras para la ocupación de las instalaciones que se destinarán a las actividades de instalación y explotación del helipuerto de titularidad pública en el Puerto de Algeciras. Esta concesión tiene fecha de inicio el 3 de febrero de 2009 con una duración de 25 años. El contrato establece una tasa de ocupación privativa del dominio público portuario de 82.000 euros anuales y una tasa de aprovechamiento especial del dominio público de 1 euro por cada pasajero embarcado o desembarcado en las instalaciones.

e) Deterioro de activos intangibles

Tal y como se describe en las Notas 4.a y 5.a.i, al cierre de los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2021 y 2020, la Sociedad ha efectuado los oportunos test de deterioro, obteniendo como resultado la no necesidad de dotar ningún importe por este concepto en el ejercicio 2021.

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

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

7. Inmovilizado material

Los movimientos habidos en este epígrafe durante el ejercicio 2021 y 2020 han sido los siguientes:

	2021					
	Terrenos y construcciones	**Instalaciones técnicas y maquinaria**	**Otras instalaciones, utillaje y mobiliario**	**Otro inmovilizado**	**Inmovilizado en curso**	**Total**
Coste:						
Saldo inicial	13.681.683	903.039	3.586.376	12.189	542.426	18.725.713
Altas	111.857	32.369	96.719	526	520.747	762.218
Bajas (*)	(27.949)	(19.838)	(62.638)	(279)	(2.582)	(113.286)
Traspasos (Notas 6 y 8)	70.341	35.836	141.853	17	(254.864)	(6.817)
Saldo final	**13.835.932**	**951.406**	**3.762.310**	**12.453**	**805.727**	**19.367.828**
Amortización						
Saldo inicial	(3.581.191)	(539.871)	(2.476.560)	(8.310)	-	(6.605.932)
Dotación	(389.071)	(60.931)	(232.813)	(991)	-	(683.806)
Bajas (*)	10.878	17.860	58.707	277	-	87.722
Traspasos (Notas 6 y 8)	6.899	(890)	217	(3)	-	6.223
Saldo final	**(3.952.485)**	**(583.832)**	**(2.650.449)**	**(9.027)**	**-**	**(7.195.793)**
Deterioro:						
Saldo inicial	(109)	(37)	(10)	-	-	(156)
Saldo final	**(109)**	**(37)**	**(10)**	**-**	**-**	**(156)**
Valor neto contable	**9.883.338**	**367.537**	**1.111.851**	**3.426**	**805.727**	**12.171.879**

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

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

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

La Sociedad posee inmuebles cuyo valor neto por separado de la construcción y del terreno, al cierre de los ejercicios 2021 y 2020 es el siguiente:

	2021	2020
Terrenos	3.534.885	3.535.875
Construcciones	6.348.453	6.564.508
Total	**9.883.338**	**10.100.383**

a) Inmovilizado material adquirido a empresas vinculadas

Durante el ejercicio 2021 y 2020 la Sociedad ha adquirido a la sociedad del grupo Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. (ADI) y a las sociedades vinculadas Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO), Ingeniería de Sistemas para la Defensa de España (ISDEFE) y Grupo Indra, los siguientes elementos de su inmovilizado material (en miles de euros):

	2021		2020	
	Valor contable (bruto)	Amortización acumulada	Valor contable (bruto)	Amortización acumulada
Terrenos y construcciones	1.130	(511)	271	(15)
Instalaciones técnicas y Maquinaria	654	(60)	50	(4)
Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	188	(7)	293	(10)
Otro inmovilizado	712	(29)	7	-
Inmovilizado en curso	3.905	-	3.900	-
Total	**6.589**	**(607)**	**4.521**	**(29)**

b) Gastos financieros y otros

Durante el ejercicio 2021 se han activado un total de 973 miles de euros de gastos financieros devengados en el ejercicio, correspondientes a la financiación del inmovilizado en curso (2020: 618 miles de euros), que se encuentran registrados en el epígrafe de Ingresos financieros "Activación de gastos financieros" (Nota 23.e). Adicionalmente, se han activado 6.374 miles de euros de trabajos internos realizados por la Sociedad para su inmovilizado material, que se encuentran registrados en el epígrafe "Trabajos realizados por la empresa para su activo" de la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta (2020: 5.177 miles de euros).

c) Adiciones del inmovilizado material

Las principales adiciones que se han registrado en el ejercicio 2021 y 2020 se detallan a continuación:

- *Terrenos y construcciones*

Durante el ejercicio de 2021 las principales altas del periodo han sido las actuaciones previstas de insonorización de viviendas en el marco del Plan de Aislamiento Acústico del aeropuerto de Alicante; los trabajos relacionados con el edificio terminal del aeropuerto de Bilbao; las actuaciones en las calles de rodaje M16, M17, M18, M19, M20, M21, M22, M23 en el aeropuerto de Adolfo Suárez-Madrid Barajas; y los trabajos relacionados con la calle de salida HW-1 umbral 12 (12-30) en el aeropuerto de Málaga Costa del Sol.

Las actuaciones puestas en servicio más importantes han sido: en el aeropuerto de Josep Tarradellas-Barcelona El Prat la remodelación y ampliación del edificio dique sur; en el aeropuerto de Palma de Mallorca, la sustitución de las máquinas EDS3 y la ampliación del SATE y su adaptación al nuevo diseño funcional; y en el aeropuerto de Tenerife Sur los trabajos de adaptación del edificio T2 a los nuevos procesos de embarque.

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

Las actuaciones puestas en servicio más importantes fueron; la adaptación del edificio terminal a nuevo diseño funcional en el aeropuerto de Reus; el recrecido de pista del aeropuerto de Sevilla; las actuaciones en el balizamiento del aeropuerto de Málaga para el cumplimiento de las normas técnicas; las actuaciones de aislamiento térmico del edificio terminal y módulos, y el nuevo solado del edificio terminal del aeropuerto de Palma de Mallorca; y los trabajos de saneamiento de las calles de

rodaje T1 A2 A3 A4 y A5 y de ampliación de la plataforma comercial de aeronaves del aeropuerto de Zaragoza.

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

Durante el ejercicio de 2021 las adiciones más importantes han sido:

- adquisiciones de equipos de detección de explosivos (EDS) adaptados al cumplimiento de la Norma 3 integrados en el sistema de tratamiento de equipajes en varios aeropuertos de la red, por ejemplo, en Barcelona, Menorca y A Coruña.
- las nuevas pasarelas de embarque en los aeropuertos de Barcelona y Madrid.
- los nuevos vehículos autoextintores de los aeropuertos de Alicante y Tenerife Sur.

Durante el ejercicio de 2020 las adiciones más importantes fueron las siguientes:

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

- *Inmovilizado en curso*

En cuanto a las actuaciones en curso destacan las inversiones en mejoras funcionales en el edificio terminal del aeropuerto de Tenerife Sur; continúan las adquisiciones de equipos de detección de explosivos (EDS) adaptados al cumplimiento de la Norma 3 integrados en el sistema de tratamiento de equipajes en varios aeropuertos de la red, así como las de los sistemas de inspección de equipajes en bodega; en el aeropuerto de Madrid, los trabajos en la plataforma de remotos de la T4S y la nueva zona de autobuses de la T4; y en el aeropuerto de Gran Canaria los trabajos para la ampliación accesos a cabeceras 03R y 03L.

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

d) Bajas y resultados por enajenaciones del inmovilizado material

Activos de inmovilizado material con un valor neto de 25.564 miles de euros fueron dados de baja durante el ejercicio 2021 (durante el ejercicio 2020: 11.972 miles de euros).

Las bajas de inmovilizado material más representativas se derivan de la rehabilitación del pavimento de pista en diversos aeropuertos, de la sustitución de equipos de detección de explosivos integrados en el sistema de tratamiento de equipajes en varios aeropuertos de la red por nuevos modelos ajustados a la Norma 3 establecida por la CEAC (Conferencia Europea de Aviación Civil), de la retirada y sustitución por obsolescencia de la red de comunicaciones en el aeropuerto de Alicante-Elche por un nuevo sistema de comunicación vía wifi de alta velocidad, así como de la demolición de una planta de hidrocarburos debido a la construcción de una plataforma de estacionamiento de aeronaves en remoto para dar servicio al Edificio Satélite T4S del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

Las bajas de inmovilizado material producidas durante el ejercicio 2021 con imputación a resultados han dado lugar a un resultado negativo total de 13.053 miles de euros (al resultado negativo de 13.264 miles de euros de valor neto de las bajas

hay que sumarle 211 miles de euros de beneficios por recompra de activos). Adicionalmente, dentro de las bajas se incluyen los siguientes conceptos que no han generado resultado alguno en la cuenta de pérdidas y ganancias

- Reversiones de provisiones dotadas en ejercicios anteriores por inversiones medioambientales estimadas para cumplir con la normativa vigente, por diferencias de justiprecio originadas, fundamentalmente, en procesos expropiatorios de terrenos, y por litigios relacionados con obras, que han sido realizadas con cargo a cuentas de provisiones de riesgos y gastos (véase Nota 21) por importe total de 10.036 miles de euros.

- Abonos de proveedores de inmovilizado sobre importes activados en ejercicios anteriores, por importe de 2.289 miles de euros.

Durante el ejercicio 2020 las bajas más representativas se debieron a la reposición de diversas instalaciones y equipamiento de varios aeropuertos de la red y de servicios centrales, demoliciones por sustitución de infraestructuras aeroportuarias y las relacionadas con abonos de proveedores de inmovilizado sobre importes activados en ejercicios anteriores.

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

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

- Abonos de proveedores de inmovilizado sobre importes activados en ejercicios anteriores, por importe de 4.850 miles de euros.

e) Deterioro de valor de inmovilizado material

Tal y como se describe en el apartado a.i) de la Nota 5 y en el apartado e) de la Nota 4 de las presentes cuentas anuales, en relación con los efectos de la pandemia por el COVID-19, las medidas para detener la expansión del coronavirus han supuesto en una reducción extraordinaria de la actividad e ingresos de la Sociedad que se ha traducido en una fuerte reducción de los flujos de efectivo de explotación. Estos hechos pueden considerarse como indicadores de deterioro de acuerdo a lo establecido por la normativa contable. En consecuencia, al cierre de los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2021 y 2020, la Sociedad ha efectuado los oportunos tests de deterioro en todas sus Unidades generadoras de efectivo, no identificando ajustes al 31 de diciembre de 2021 y 2020 que afecten a los elementos del inmovilizado material.

La razonabilidad de las hipótesis clave asumidas, así como de los análisis de sensibilidad efectuados, los resultados y las conclusiones alcanzadas sobre las pruebas de deterioro efectuadas, han sido revisadas favorablemente, en 2021 y 2020, por expertos profesionales independientes de la firma Deloitte y Ernst & Young, respectivamente.

UGE "Red de aeropuertos de Aena"

Durante el ejercicio 2021, tanto la recuperación paulatina del tráfico áereo, aún distante de los niveles previos a la pandemia para todas las empresas del Grupo Aena, así como la incertidumbre exitente respecto a la recuperación de la actividad del Grupo, continúan siendo indicadores de un posible deterior por lo que se han actualizado los tests de deterioro de todas las Unidades generadores de efectivo. Las hipótesis sobre la evolución del tráfico aéreo continúan siendo aspectos clave en la elaboración de los diferentes escenarios del test de deterioro debido a al elevado grado de incertidumbre que continúa existiendo al respecto.

A continuación se detallan las principales premisas e hipótesis utilizadas para la elaboración de los test de deterioro realizados para la UGE de la Red Nacional de Aeropuertos de Aena, S.M.E., S.A:, los análisis de sensibilidad efectuados, los resultados y las conclusiones alcanzadas.

Descripción del escenario base

Las principales premisas empleadas en el escenario base utilizado para el cálculo del valor recuperable del test de deterioro al cierre del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2021 han sido las siguientes:

- **Tráfico**

Tal y como se contempla en el Documento de Regulación Aeroportuaria DORA 2022-2026, publicado por la Dirección General de Aviación Civil y aprobado por el Consejo de Ministros el pasado 28 de septiembre de 2021, se estima que la recuperación del tráfico de 2019 se producirá a finales de 2025y con un nivel de recuperación de tráfico para 2022 de un -68% respecto a 2019.

Si bien el cambiante entorno actual dificulta enormemente realizar estimaciones, esta expectativa de recuperación también está respaldada por las perspectivas de los aeropuertos europeos, en línea con el escenario base publicado por ACI Europa en octubre de 2021, así como con las proyecciones relativas al número de operaciones de Eurocontrol, publicadas también en octubre de 2021.

Aena ha considerado para el Escenario Base del test de deterioro, el aprobado en el DORA 2022-2026, que está en consonancia con las proyecciones de los citados organismos internacionales y alineado con el Escenario propuesto por Aena durante el proceso de elaboración del DORA.

Este Escenario de tráfico tiene en cuenta, además del entorno macroeconómico previsto, un análisis de los principales riesgos, incertidumbres y factores que afectan al tráfico aéreo en la coyuntura actual, tanto a nivel global, como los propios del sector. Entre los principales factores de riesgo analizados estarían, entre otros: la propia evolución de la pandemia y las restricciones a la movilidad impuestas, así como la evolución de la vacunación, los cambios de hábito estructurales, el ajuste de capacidad por parte de las compañías aéreas, la competencia con otros modos de transporte como el AVE por la entrada en servicio de nuevos corredores y la liberalización del sector ferroviario, así como el posible impacto de medidas en materia de cambio climático.

Respecto al posible impacto de las medidas medioambientales, gran parte de los países de la UE están comprometidos, a partir de los distintos acuerdos en materia ambiental y de reducción de emisiones en particular, con una salida verde de la crisis. Estos compromisos tienen reflejo en distintas iniciativas que afectan al sector del transporte aéreo, sobre el cual se encuentra el foco en lo que respecta a las medidas a adoptar.

En los modelos planteados para elaborar las proyecciones de tráfico aéreo, se ha contemplado el posible impacto de las siguientes medidas que ya se están imponiendo en algunos países europeos:

- Aplicación de nuevos impuestos a los billetes de avión.
- Restricción de vuelos domésticos en rutas servidas por AVE: cualquier restricción de vuelos de corto radio con alta proporción de pasajeros de conexión, limitaría significativamente la conectividad de medio y largo radio y limitaría el desarrollo hub de los principales aeropuertos.

El impacto que podrían tener estas medidas en el tráfico aéreo dependerá de las condiciones en las que se vayan aplicando, si bien a día de hoy aún no hay concreción suficiente sobre el alcance y plazos de implantación de las mismas. Por ese motivo, y para acotar la incertidumbre asociada a la aplicación de estas medidas, en lugar del escenario teórico que arrojarían los modelos econométricos, el Escenario Base elegido se encuentra situado en la horquilla media-baja de dichos modelos econométricos, con un nivel de significación del 50%, derivado del análisis de riesgos realizado y teniendo en cuenta que Eurocontrol utiliza habitualmente este mismo intervalo para elaborar sus escenarios de tráfico.

Adicionalmente, en los últimos años están surgiendo diversas iniciativas medioambientales que no se han considerado en el Escenario Base de tráfico porque aún es prematuro poder hacer una valoración de las mismas, pero que, en caso de materializarse, podrían tener gran impacto en el sector aéreo. Destaca la iniciativa de la UE “Fit for 55”, donde se incluyen, entre otras, las siguientes propuestas legislativas:

- Revisión del régimen de comercio de derechos de emisión de la UE.
- Revisión de la Directiva sobre fiscalidad de la energía: eliminación de las exenciones en el transporte aéreo (impuestos al queroseno).
- Iniciativa ReFuelEU Aviation para unos combustibles de aviación sostenibles: Obligará a los proveedores de combustible y aerolíneas a combinar un nivel cada vez más elevado de combustibles sostenibles (SAF) en los actuales combustibles

El escenario contemplado en las cuentas anuales de 2020 era prácticamente similar, basado en una recuperación de los niveles de tráfico de 2019 entre 2025 y en 2026, y con un nivel de recuperación de tráfico para 2021 de un -65 % respecto a 2019.

- **Proyecciones financieras**

La Sociedad ha realizado los cálculos de valor recuperable como el valor en uso a 31 de diciembre de 2021 sobre la base de las proyecciones financieras aprobadas por la Dirección para el periodo 2022-2027 y basadas en el escenario para el negocio regulado planteado en el DORA 2022-2026.

Tradicionalmente, la Sociedad utiliza un periodo de proyección de cuatro años para esta UGE. Sin embargo, considerando el entorno de incertidumbre existente, se ha estimado más adecuado ampliar el período de proyección hasta 2027.

Las proyecciones de flujos de efectivo a partir del séptimo año se han calculado utilizando una tasa constante de crecimiento esperado del 1,5 %.

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

- El tráfico de pasajeros, en el que se ha contemplado el escenario mencionado anteriormente.
- La variación de las tarifas de servicios aeroportuarios considerada en las hipótesis ha sido la siguiente:

2022	2023	2024	2025	2026	2027
-3,17%	3,00%	2,00%	1,00%	1,00%	1,00%

En el escenario base ha considerado para 2022 una disminución de tarifa de un 3,17% tal y como se propuso durante el proceso de consulta con las compañías aéreas y ha sido conformado por la CNMC en su resolución del pasado 17 de febrero de 2022 (Nota 29). En los años 2023, 2024 y 2025 se estima un incremento de tarifa que permitirá seguir recuperando costes incurridos como consecuencia de la pandemia. A partir de 2026 se hace hipótesis de crecimiento del 1%, ya que desde dicho año la Disposición Transitoria 6ª de la Ley 18/2014 permite incrementos de tarifa superiores al 0%.

- Nivel de inversiones conforme a lo planificado y con escasa dependencia del nivel de tráfico.
- Los costes operativos (OPEX) crecen ligeramente por encima de la inflación (estimada en un 2% anual), debido a cierta variabilidad con los incrementos de tráfico, aun considerando eficiencias en los mismos. Los importes previstos en 2022 contemplan la apertura total de las instalaciones, cerradas parcialmente en los años anteriores a causa de la pandemia.
- Los ingresos de servicios aeroportuarios se han calculado en función de las variaciones de tráfico y tarifa y se han considerado incentivos comerciales destinados a apoyar la recuperación del tráfico.
- Para los ingresos comerciales, se han considerado escenarios prudentes que reflejan la reducción de rentas de arrendamientos consecuencia de la Disposición Final 7ª de la Ley 13/2021 y de los acuerdos alcanzados con algunos arrendatarios.

- **Tasas de descuento y de crecimiento a perpetuidad**

	31 de diciembre de	
	2021	2020
Tasa de crecimiento a perpetuidad	1,5%	1,5%
Tasa de descuento antes de impuestos (WACC pre-tax)	9,1%	8,5%
Tasa de descuento después de impuestos (WACC post-tax)	6,8%	6,3%

La tasa de descuento aplicada a las proyecciones de flujos de efectivo es el Coste Medio Ponderado del Capital estimado de acuerdo con la metodología CAPM (Capital Asset Pricing Model), y está determinada por la media ponderada del coste de los recursos propios y del coste de los recursos ajenos.

El ligero aumento en la tasa de descuento utilizada en 2021 respecto a la utilizada en el ejercicio 2020, se debe principalmente a la subida de la rentabilidad del bono español a 10 años durante el ejercicio 2021.

Conclusiones y análisis de sensibilidad

A 31 de diciembre de 2021, el Grupo efectuó el test de deterioro sobre el escenario base con las premisas y variables descritas anteriormente, no identificando impactos en los estados financieros consolidados a 31 de diciembre de 2021.

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

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

Así como a los siguientes cambios en las hipótesis clave:

- Tráfico de pasajeros, en el que se ha contemplado un escenario más pesimista al escenario base, en el que la recuperación del tráfico de 2019 se produciría en torno a 2026, y el tráfico de 2022 sería un 61 % del tráfico registrado en 2019. En el escenario más optimista, la recuperación del tráfico se produce en 2024 y el tráfico de 2022 sería de un 80 % del registrado en 2019.
- Los ingresos comerciales se consideran en cada escenario teniendo en cuenta el tráfico previsto, así como la reducción de rentas de arrendamientos consecuencia de la Disposición Final 7ª de la Ley 13/2021 y de los acuerdos alcanzados con algunos arrendatarios.
- La variación de las tarifas de servicios aeroportuarios: En 2021 se considera la tarifa aprobada (0 % de variación). Para el segundo DORA contempla una variación de -2 % de tarifa.

Las variaciones del valor en uso resultantes del análisis de sensibilidad descrito respecto del valor en uso del escenario base mencionado anteriormente se muestran a continuación:

	Tasa de descuento después de impuestos			Tasa de crecimiento a perpetuidad (g)		
Miles de euros	5,8%	6,8%	7,8%	0,5%	1,5%	2,5%
Escenario tráfico pasajeros pesimista	3.677.149	(1.514.206)	(5.040.246)	(4.338.035)	(1.514.206)	2.637.307
Escenario Base	5.451.664	-	(3.704.575)	(2.962.183)	-	4.354.918
Escenario tráfico pasajeros optimista	8.085.547	2.354.563	(1.493.360)	(850.741)	2.354.563	7.066.910
Tarifas -2%	606.191	(3.853.032)	(6.884.973)	(6.272.719)	(3.853.032)	(295.676)

Como resultado de estos análisis de sensibilidad realizados a 31 de diciembre de 2021, se pone de manifiesto que no se presentan riesgos significativos asociados a variaciones razonablemente posibles de las hipótesis. Es decir, la Dirección considera que, dentro de los rangos mencionados, no se producirían correcciones por deterioro en ninguna de las situaciones anteriormente mencionadas.

f) Subvenciones de capital

A 31 de diciembre de 2021, la Sociedad tiene subvenciones afectas al inmovilizado por importe de 319.035 miles de euros netos de impuestos (2020: 345.466 miles de euros) (ver Nota 19d). El coste bruto de los activos en uso afectos a estas subvenciones es de 2.384 millones de euros, que corresponden a inmovilizado material (2020: 2.394 millones de euros).

De la cantidad anterior, AENA S.M.E., S.A. ha cobrado prácticamente la totalidad de los importes, permaneciendo tan sólo un saldo deudor por este concepto a 31 de diciembre de 2021 de 961 miles de euros (2020: 1.153 miles de euros) (ver Nota 22).

g) Limitaciones

Los terrenos, edificios y construcciones aportados (véase Nota 1) han perdido la condición de bienes de dominio público por efecto de la desafectación realizada por el artículo 9 del Real Decreto-ley 13/2011, de 3 de diciembre, en el que se establece que todos los bienes de dominio público estatal adscritos a la entidad pública empresarial ENAIRE que no estén afectos a los servicios de navegación aérea, incluidos los destinados a los servicios de tránsito aéreo de aeródromo, dejarán de tener naturaleza de bienes de dominio público, sin que por ello se entienda alterado el fin expropiatorio, por lo que no procederá su reversión.

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

h) Bienes totalmente amortizados

A 31 de diciembre de 2021 y 2020 existe inmovilizado material que está totalmente amortizado y que sigue en uso, de acuerdo con el siguiente detalle:

	2021 (*)	2020 (*)
Construcciones	1.356.085	1.323.307
Instalaciones técnicas y maquinaria	598.917	481.273
Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	2.096.366	1.723.320
Otro inmovilizado	12.862	13.571
Total	**4.064.230**	**3.541.471**

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

i) Compromisos

Los compromisos por inversiones pendientes de ejecutar al 31 de diciembre de 2021 ascienden a 958,9 millones de euros aproximadamente (2020: 1.288 millones de euros), entre las que se encuentran las inversiones adjudicadas pendientes de formalizar contractualmente y las inversiones firmes pendientes de ejecutar. A continuación, se indica el detalle de los ejercicios de pago de los compromisos de compra de activos fijos:

Vencimiento	A 31 de diciembre de 2021 *(millones de euros)*
2022	638,9
2023	197,0
2024	70,6
2025	36,6
2026	8,4
Siguientes	7,4
Total	**958,9**

La inversión total para el periodo 2022-2026 en el DORA II asciende a 2.250 millones de euros. Esta inversión no está formalizada ni es exigible en el cierre del ejercicio 2021, con excepción de 448,5 millones de euros correspondientes a compromisos de inversión para el ejercicio 2022-2026 que se incluyen dentro del detalle anterior.

El desglose por tipología de inversión incluida en el DORA para el periodo 2022-2026 es el siguiente:

Tipologia de inversión (Millones de euros)	Total período	2022-2026
Estratégicas	479,16	21,3%
Normativas	615,90	27,4%
Relevantes	334,55	14,8%
Otras inversiones	697,29	31,0%
Dotación presupuestaria reposición	123,10	5,5%
Total Período DORA	**2.250,00**	**100%**

El DORA 2022-2026 identifica como inversiones estratégicas aquellas necesarias para cumplir con los estándares de capacidad establecidos, así como aquellas que por su alcance tienen un impacto extraordinario en las líneas estratégicas para el segundo quinquenio regulado en materia de sostenibilidad, innovación y eficiencia económica y de procesos. Se consideran

especialmente relevantes las actuaciones que en materia de capacidad serán necesarias en futuros periodos regulados pero que es necesario comenzar a lo largo del quinquenio 2022-2026.

Las inversiones reguladas previstas para el próximo quinquenio se centran, en gran medida, en llevar a cabo las actuaciones exigidas por la normativa aplicable, así como en realizar el adecuado mantenimiento de la red de aeropuertos y contribuir a la mejora de la sostenibilidad medioambiental.

j) Pólizas de seguro

La política de la Sociedad es formalizar pólizas de seguro para cubrir adecuadamente los posibles riesgos a que están sujetos los diversos elementos de su inmovilizado material. Al cierre de los ejercicios 2021 y 2020 se considera que no existe déficit de cobertura.

k) Arrendamientos

La Sociedad arrienda parte de su inmovilizado material a terceros para la explotación comercial. Los arrendamientos operativos y financieros de la Sociedad se detallan en la Nota 9. El importe aproximado de los elementos de inmovilizado material que son objeto de arrendamiento operativo a 31 de diciembre de 2021 asciende aproximadamente a 1.196 millones de euros (2020: 1.200 millones de euros).

l) Activos controlados conjuntamente

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

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

	2021	2020
- Activos no corrientes	174.147	178.119
Activos netos	**174.147**	**178.119**
- Ingresos	12.168	9.893
- Gastos	(37.566)	(36.265)
Beneficio/ (pérdidas) después de impuestos	**(25.398)**	**(26.372)**

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

m) Costes de rehabilitación

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

8. Inversiones Inmobiliarias

El movimiento de las inversiones inmobiliarias durante los ejercicios 2021 y 2020 es el siguiente:

	2021		
	Terrenos inmobiliarios y construcciones	Otras instalaciones	Total
Coste:			
Saldo inicial	189.265	3.507	192.772
Altas	1.969	-	1.969
Bajas	(229)	-	(229)
Traspasos (Notas 6 y 7)	7.071	2	7.073
Saldo final	**198.076**	**3.509**	**201.585**
Amortización:			
Saldo inicial	(45.088)	(3.382)	(48.470)
Dotación	(5.238)	(54)	(5.292)
Bajas de dotación	149	-	149
Traspasos (Notas 6 y 7)	(6.223)	-	(6.223)
Saldo final	**(56.400)**	**(3.436)**	**(59.836)**
Deterioro:			
Saldo inicial	(5.126)	-	(5.126)
Dotación	(15)	-	(15)
Reversión	120	-	120
Saldo final	**(5.021)**	**-**	**(5.021)**
Neto:	**136.655**	**73**	**136.728**

	2020		
	Terrenos inmobiliarios y construcciones	Otras instalaciones	Total
Coste:			
Saldo inicial	185.437	3.359	188.796
Altas	75	-	75
Traspasos (Notas 6 y 7)	3.753	148	3.901
Saldo final	**189.265**	**3.507**	**192.772**
Amortización:			
Saldo inicial	(38.397)	(3.228)	(41.625)
Dotación	(4.983)	(104)	(5.087)
Traspasos (Notas 6 y 7)	(1.708)	(50)	(1.758)
Saldo final	**(45.088)**	**(3.382)**	**(48.470)**
Deterioro:			
Saldo inicial	(6.243)	-	(6.243)
Dotación	(724)	-	(724)
Reversión	1.841	-	1.841
Saldo final	**(5.126)**	**-**	**(5.126)**
Neto:	**139.051**	**125**	**139.176**

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

Al cierre de los ejercicios 2021 y 2020 no existen elementos de inversiones inmobiliarias sujetos a garantías.

La política de la Sociedad es formalizar pólizas de seguros para cubrir posibles riesgos a que están sujetos los diversos elementos de sus inversiones inmobiliarias. Al cierre de los ejercicios 2021 y 2020 la Sociedad tiene razonablemente cubiertos

estos riesgos.

En el ejercicio 2021 las principales altas en inversiones inmobiliarias se corresponden con la reversión anticipada de una nave en el aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas y con los trabajos realizados en el edificio de aviación general del aeropuerto de Palma de Mallorca.

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

En 2021 la Sociedad no adquirió construcciones inmobiliarias a empresas del grupo o relacionadas, como tampoco lo hizo en 2020.

A 31 de diciembre de 2021 y 2020 existen inversiones inmobiliarias que están totalmente amortizadas y que siguen en uso, de acuerdo con el siguiente detalle:

	2021	2020
Construcciones inmobiliarias	14.244	14.007
Instalaciones inmobiliarias	2.865	2.832
Total	**17.109**	**16.839**

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

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

	2021	2020
Terrenos	344.263	331.874
Construcciones	518.920	499.580
Total	**863.183**	**831.454**

La Sociedad ha encargado a una empresa de tasación independiente (Gloval Valuation, S.A.U.) la revisión y valoración del porfolio inmobiliario a 31 de diciembre de 2021, tal y como hizo también para el 31 de diciembre de 2020, con objeto de determinar el valor razonable de sus inversiones inmobiliarias, con especial atención en los cambios significativos y en las condiciones del mercado derivados de la pandemia de COVID-19.

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

Como resultado de la comparación entre el valor razonable a 31 de diciembre de 2021 y el valor en libros de las diferentes Unidades Generadoras de Efectivo incluidas en el Segmento inmobiliario, ha resultado una dotación de deterioro de dos edificaciones y terrenos inmobiliarios por un total de 1.645 miles de euros, así como una reversión parcial de los deterioros por un total de 120 miles de euros, por lo que se ha obtenido un resultado positivo de 104 miles de euros. El valor recuperable conjunto de todos los activos del segmento de servicios inmobiliarios al 31 de diciembre de 2021, asciende a 863.183 miles de euros.

En el ejercicio 2020, la Sociedad también encargó a una empresa de tasación independiente (Gloval Valuation, S.A.U.) la revisión y valoración del porfolio inmobiliario a 31 de diciembre de 2020, con objeto de determinar el valor razonable de sus inversiones inmobiliarias. Como resultado de la comparación entre el valor razonable a 31 de diciembre de 2020 y el valor en libros de las diferentes Unidades Generadoras de Efectivo incluidas en el Segmento inmobiliario, resultó una dotación de deterioro de cuatro edificaciones por un total de 724 miles de euros, así como una reversión parcial de los deterioros de los terrenos de los campos de golf de los aeropuertos de Barcelona y Valencia por un total de 1.841 miles de euros, por lo que se obtuvo un resultado positivo de 1.117 miles de euros. El valor recuperable conjunto de todos los activos del segmento de servicios inmobiliarios al 31 de diciembre de 2020, ascendía a 831.454 miles de euros.

9. Arrendamientos

Arrendamientos operativos

- **Arrendatario**

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

Activo	Localización	Fecha de vencimiento	Renta anual sin IVA (miles de euros)	Observaciones
Edificio Piovera	Madrid	31/01/2024	3.756	Renta en función de las condiciones del contrato

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

	2021	2020
Menos de un año	3.883	3.754
Entre uno y cinco años	4.283	8.185
Más de cinco años	-	-
Total	**8.166**	**11.939**

- **Arrendador**

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

Los cobros mínimos totales, por los arrendamientos operativos no cancelables son los siguientes para los plazos señalados (en miles de euros):

	2021	2020
Menos de un año	93.645	701.756
Entre uno y cinco años	214.512	2.514.572
Más de cinco años	27.001	25.777
Total	**335.158**	**3.242.105**

El 3 de octubre de 2021 entró 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. En su disposición final séptima (DF7) se establece que la Renta Mínima Anual Garantizada (RMGA) fijada en los contratos se convierte en renta variable en función de la reducción del volumen de pasajeros en cada aeropuerto donde se ubique el local arrendado respecto al volumen de pasajeros que existió en ese mismo aeropuerto en 2019, hasta que el volumen anual de pasajeros del aeropuerto sea igual al que existió en 2019. Dado que la renta pasa a ser variable en función del número de pasajeros hasta que se recupere el tráfico del 2019, se ha considerado que no habrá cobros mínimos por RMGA hasta que se recupere el tráfico de acuerdo a lo previsto en el DORA II, lo cual explica la significativa disminución en los cobros mínimos totales.

Los cobros mínimos totales, desglosados durante los próximos 5 años, por los arrendamientos operativos no cancelables son los siguientes:

Vencimiento	A 31 de diciembre de 2021 *(miles de euros)*
2022	93.645
2023	80.900
2024	64.010
2025	43.065
2026	26.537
Siguientes	27.001
Total	**335.158**

Arrendamientos financieros

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

	2021	2020
Coste – arrendamientos financieros capitalizados	17.955	17.955
Amortización acumulada	(11.938)	(10.453)
Importe neto en libros	**6.017**	**7.502**

A 31 de diciembre de 2021 y 2020 el valor actual de las cuotas mínimas de arrendamiento a pagar en el futuro, sin incluir incrementos de inflación u otras cuotas contingentes, derivado de dicho contrato de arrendamiento financiero es el siguiente (en miles de euros):

	2021	2020
Menos de un año	1.682	1.682
Entre uno y cinco años	5.586	7.332
Más de cinco años	-	-
	7.268	**9.014**

El valor actual de las cuotas mínimas de arrendamiento a pagar en el futuro, para los próximo 5 años, es el siguiente:

Vencimiento	A 31 de diciembre de 2021 *(miles de euros)*
2022	1.682
2023	1.790
2024	1.915
2025	1.881
2026	-
Total	**7.268**

10. Instrumentos financieros

Análisis por categorías

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

	Activos financieros a largo plazo					
	Créditos a empresas		Otros activos financieros (*)		Total	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Activos Financieros a Coste Amortizado	-	370.000	95.043	98.162	95.043	468.162
Activos Financieros a Coste (Nota 12)	370.000	-	-	-	370.000	-
Total	**370.000**	**370.000**	**95.043**	**98.162**	**465.043**	**468.162**

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

	Activos financieros a corto plazo					
	Créditos a empresas		Otros activos financieros (**)		Total	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Activos Financieros a Coste Amortizado	2.150	299	556.051	743.058	558.201	743.357
Total	**2.150**	**299**	**556.051**	**743.058**	**558.201**	**743.357**

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

	Pasivos financieros a largo plazo									
	Deudas con entidades de crédito (*)		Deudas con empresas grupo (**)		Derivados		Otros pasivos financieros (***)		Total	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Pasivos Financieros a Coste Amortizado	3.292.734	2.673.731	3.624.598	4.159.882	-	-	154.409	144.864	7.071.741	6.978.477
Derivados de cobertura	-	-	-	-	45.951	96.834	-	-	45.951	96.834
Total	**3.292.734**	**2.673.731**	**3.624.598**	**4.159.882**	**45.951**	**96.834**	**154.409**	**144.864**	**7.117.692**	**7.075.311**

(*) Incluyendo el efecto de las comisiones y gastos de novación contabilizados a criterio de coste amortizado por importe total de 2.896 miles de euros (2020: 1.899 miles de euros) (véase Nota 15).

(**) El epígrafe "Deudas" se refiere a "Deudas con empresas del grupo" e incluye el efecto de las comisiones y gastos de novación contabilizados a criterio de coste amortizado por importe total de 2.078 miles de euros (2020: 2.630 miles de euros) (véase Nota 15).

(***) Principalmente se corresponde con las fianzas y garantías impuestas por los arrendatarios de los espacios comerciales, así como los depósitos constituidos por compañías aéreas y agentes de handling.

	Pasivos financieros a corto plazo											
	Deudas con entidades de crédito (*)		Obligaciones y otros valores negociables		Deudas con empresas del grupo (**)		Derivados		Otros pasivos financieros (***)		Total	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Pasivos Financieros a Coste Amortizado	632.907	53.370	-	55.000	545.693	561.798	-	-	632.754	456.424	1.811.354	1.126.592
Derivados de cobertura	-	-	-	-	-	-	27.607	31.645	-	-	27.607	31.645
Total	**632.907**	**53.370**	**-**	**55.000**	**545.693**	**561.798**	**27.607**	**31.645**	**632.754**	**456.424**	**1.838.961**	**1.158.237**

(*) Incluyendo el efecto de las comisiones y gastos de novación contabilizados a criterio de coste amortizado por importe total de 830 miles de euros (2020: 488 miles de euros (Nota 20)) (véase Nota 15).

(**) El epígrafe "Deudas" se refiere a "Deudas con empresas del grupo" e incluye el efecto de las comisiones y gastos de novación contabilizados a criterio de coste amortizado por importe total de 272 miles de euros (2020: 316 miles de euros) (véase Nota 15).

(***) Incluye, principalmente, deudas a Proveedores de inmovilizado, por importe de 337.952 miles de euros (2020: 206.734 miles de euros), así como el epígrafe "Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar" excluido "Otras deudas con Administraciones Públicas".

Las ganancias y pérdidas netas de los activos y pasivos financieros a 31 de diciembre de 2021 y 2020 se muestran en la Nota 23.f.

La Sociedad al cierre del ejercicio terminado el 31 de diciembre 2021 y 2020 no tiene ningún compromiso firme de compra o venta de activos y pasivos financieros.

Valor razonable

Al cierre del ejercicio 2021 y 2020, el valor en libros de los activos y pasivos financieros no difiere significativamente de su valor razonable.

La tabla que se muestra a continuación incluye un análisis de los instrumentos financieros que se valoran a valor razonable, clasificados por método de valoración. Se establece una jerarquía del valor razonable que clasifica en tres niveles los datos de entrada de técnicas de valoración utilizadas para medir el valor razonable, como sigue:

- Precios de cotización (no ajustados) en mercados activos para activos y pasivos idénticos (Nivel 1).
- Datos distintos a los precios de cotización incluidos dentro del nivel 1 que sean observables para el activo o el pasivo, tanto directamente (esto es, los precios), como indirectamente (esto es, derivados de los precios) (Nivel 2).
- Datos para el activo o el pasivo que no están basados en datos observables de mercado (esto es, datos no observables) (Nivel 3).

La siguiente tabla presenta los activos y pasivos de la Sociedad valorados a valor razonable a 31 de diciembre de 2021:

	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Saldo total
Activos				
Derivados (Nota 13)	-	-	-	-
Total activos	**-**	**-**	**-**	**-**
Pasivos				
Derivados (Nota 13)	-	73.558	-	73.558
Total pasivos	**-**	**73.558**	**-**	**73.558**

La siguiente tabla presenta los activos y pasivos de la Sociedad valorados a valor razonable a 31 de diciembre de 2020:

	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Saldo total
Activos				
Derivados (Nota 13)	-	-	-	-
Total activos	**-**	**-**	**-**	**-**
Pasivos				
Derivados (Nota 13)	-	128.479	-	128.479
Total pasivos	**-**	**128.479**	**-**	**128.479**

No se han producido transferencias entre los instrumentos financieros de Nivel 1 y de Nivel 2 durante el período.

a) Instrumentos financieros en Nivel 1:

El valor razonable de los instrumentos financieros que se negocian en mercados activos se basa en los precios de cotización de mercado en la fecha de balance. Un mercado se considera activo cuando los precios de cotización están fácil y regularmente disponibles a través de una bolsa, de intermediarios financieros, de una institución sectorial, de un servicio de precios o de un organismo regulador, y esos precios reflejan transacciones de mercado actuales que se producen regularmente entre partes que actúan en condiciones de independencia mutua. El precio de cotización de mercado usado para los activos financieros mantenidos por el Grupo es el precio corriente comprador. Estos instrumentos se incluyen en el Nivel 1. No existen instrumentos financieros en el Nivel 1 en ninguna de las fechas.

b) Instrumentos financieros en Nivel 2:

El valor razonable de los instrumentos financieros que no cotizan en un mercado activo (por ejemplo, derivados del mercado no oficial) se determina usando técnicas de valoración. Las técnicas de valoración maximizan el uso de datos observables de mercado que estén disponibles y se basan en la menor medida posible en estimaciones específicas de las entidades. Si todos los datos significativos requeridos para calcular el valor razonable de un instrumento son observables, el instrumento se incluye en el Nivel 2. Los instrumentos financieros que se incluyen en el Nivel 2 son los derivados de tipo de interés (*swaps*) para cubrir los préstamos a tipo variable.

c) Instrumentos financieros en Nivel 3:

Si uno o más datos de los significativos no se basan en datos de mercado observables, el instrumento se incluye en el Nivel 3. No existen instrumentos financieros en el Nivel 3 en ninguna de las fechas.

Las técnicas específicas de valoración de instrumentos financieros incluyen:

- Precios de cotización de mercado o precios establecidos por intermediarios financieros para instrumentos similares.
- El valor razonable de permutas de tipo de interés se calcula como el valor actual de los flujos de efectivo futuros estimados basados en curvas de tipos de interés estimadas (ver Nota 8.b).
- Otras técnicas, como el análisis de los flujos de efectivos descontados, se usan para analizar el valor razonable del resto de instrumentos financieros.

Análisis por vencimientos

A 31 de diciembre de 2021, los importes de los instrumentos financieros con un vencimiento determinado o determinable clasificados por año de vencimiento son los siguientes (en miles de euros):

Activos financieros	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027 y siguientes**	**Total**
Activos Financieros a Coste Amortizado	558.201	14.186	9.182	5.818	31.846	34.011	**653.244**
Activos Financieros a Coste (Nota 11)	-	370.000	-	-	-	-	**370.000**
Total	**558.201**	**384.186**	**9.182**	**5.818**	**31.846**	**34.011**	**1.023.244**

Pasivos financieros	2022	2023	2024	2025	2026	2027 y siguientes	Total
Préstamo con Sociedad dominante última (*) (Nota 15)	535.564	514.364	765.707	396.710	376.402	1.571.415	4.160.162
Intereses devengados préstamo pendientes de pago	10.129	-	-	-	-	-	10.129
Deudas con entidades de crédito (**) (Nota 15)	629.170	580.000	1.230.000	330.000	406.667	746.067	3.921.904
Intereses Deudas con entidades de crédito	3.737	-	-	-	-	-	3.737
Fianzas recibidas	54.302	45.370	9.708	44.229	11.615	37.777	203.001
Acreedores arrendamiento financiero	1.682	1.790	1.915	1.881	-	-	7.268
Otras deudas a largo plazo	154	41	83	-	-	-	278
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	576.616	-	-	-	-	-	576.616
Pasivos Financieros a Coste Amortizado	**1.811.354**	**1.141.565**	**2.007.413**	**772.820**	**794.684**	**2.355.259**	**8.883.095**
Derivados de cobertura (Nota 15)	27.607	18.244	12.129	9.226	6.352		73.558
Total	**1.838.961**	**1.159.809**	**2.019.542**	**782.046**	**801.036**	**2.355.259**	**8.956.653**

(*) Incluyendo el efecto de las comisiones y gastos de novación contabilizados a criterio de coste amortizado por importe total de 2.350 miles de euros de los que un importe de 2.078 miles de euros corresponde al largo plazo y 272 miles de euros a corto plazo (2020: 2.946 miles de euros de los que 2.630 miles de euros son a largo plazo y 316 miles de euros a corto plazo) (véase nota 15), al no suponer estos conceptos salida de efectivo.

(**) Incluyendo el efecto de las comisiones y gastos de novación contabilizados a criterio de coste amortizado por importe total de 3.725 miles de euros de los que 2.896 miles de euros son a largo plazo y 830 miles de euros a corto plazo (2020: 2.387 miles de euros, de los que 1.899 miles de euros son a largo y 488 miles de euros son a corto plazo) (véase nota 15, al no suponer estos conceptos salida de efectivo.

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

Activos financieros	2021	2022	2023	2024	2025	2026 y siguientes	Total
Activos Financieros a Coste Amortizado	743.357	21.535	9.866	5.681	38.341	392.739	**1.211.519**
Total	**743.357**	**21.535**	**9.866**	**5.681**	**38.341**	**392.739**	**1.211.519**

Pasivos financieros	2021	2022	2023	2024	2025	2026 y siguientes	Total
Préstamo con Sociedad dominante última (*) (Nota 15)	546.349	535.836	514.364	512.641	649.777	1.949.894	**4.708.861**
Intereses devengados préstamo pendientes de pago	11.656	-	-	-	-	-	**11.656**
Deudas por efecto impositivo (Nota 12)	3.461	-	-	-	-	-	**3.461**
Obligaciones y otros valores negociables (Nota 15)	55.000	-	-	-	-	-	**55.000**
Deudas con entidades de crédito (**) (Nota 15)	50.000	530.000	480.000	255.000	555.000	855.630	**2.725.630**
Intereses Deudas con entidades de crédito	3.370	-	-	-	-	-	**3.370**
Fianzas recibidas	23.771	35.141	16.350	10.296	42.576	32.978	**161.112**
Acreedores arrendamiento financiero	1.682	1.794	1.822	1.835	1.881	-	**9.014**
Otras deudas a largo plazo	121	82	82	27	-	-	**312**
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	430.849	-	-	-	-	-	**430.849**
Pasivos Financieros a Coste Amortizado	**1.126.259**	**1.102.853**	**1.012.618**	**779.799**	**1.249.234**	**2.838.502**	**8.109.265**
Derivados de cobertura (Nota 15)	31.645	28.066	23.889	19.868	15.818	9.193	**128.479**
Total	**1.157.904**	**1.130.919**	**1.036.507**	**799.667**	**1.265.052**	**2.847.695**	**8.237.744**

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

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

Instrumentos de patrimonio

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

Sociedades dependientes	Miles de euros			
	2020	Altas	Bajas	2021
Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A. ("SCAIRM")	16.192	-	-	16.192
Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. ("ADI")	165.032	-	-	165.032
Coste	**181.224**	**-**	**-**	**181.224**
	2020	**Dotación**	**Reversión**	**2021**
Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A. ("SCAIRM")	(16.192)	-	6.806	(9.386)
Deterioro	**(16.192)**	**-**	**6.806**	**(9.386)**
Total instrumentos de patrimonio	**165.032**	**-**	**6.806**	**171.838**

Sociedades dependientes	Miles de euros			
	2019	Altas	Bajas	2020
Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A. ("SCAIRM")	16.192	-	-	16.192
Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. ("ADI")	165.032	-	-	165.032
Coste	**181.224**	**-**	**-**	**181.224**
	2020	**Dotación**	**Reversión**	**2021**
Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A. ("SCAIRM")	-	(16.192)	-	(16.192)
Deterioro	**-**	**(16.192)**	**-**	**(16.192)**
Total instrumentos de patrimonio	**181.224**	**(16.192)**	**-**	**165.032**

En 2020 y 2021, tal y como se describe en la Nota 5 relativa a los efectos de la pandemia por la COVID-19, las medidas para detener la expansión del coronavirus han supuesto en todas las empresas del Grupo Aena una reducción extraordinaria de su actividad e ingresos que se ha traducido en una fuerte reducción de los flujos de efectivo de explotación y que pueden considerarse como indicadores de deterioro de acuerdo a lo establecido por la normativa contable. En consecuencia, al cierre de los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2021 y 2020, Aena ha procedido a realizar el cálculo del importe recuperable de sus participaciones. Como consecuencia de dicho cálculo, al cierre del ejercicio 2021 únicamente ha sido necesario revertir en 6.806 miles de euros el registro del deterioro en la participación en AIRM (2020: deterioro en la participación en AIRM por importe de 16.192 miles de euros) (ver Nota 23.f).

Los principales datos de las participaciones en empresas del grupo y asociadas, así como de otras participaciones, ninguna de las cuales cotiza en bolsa a 31 de diciembre de 2021 y 2020, se exponen a continuación:

1. Participaciones en empresas del grupo

El detalle de sociedades dependientes del Grupo a 31 de diciembre de 2021 y 2020, todas ellas consolidadas por el método de integración global en las cuentas anuales consolidadas del grupo del que la Sociedad es dominante, es el siguiente:

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

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

Los principales importes de capital, patrimonio, resultados y valor en libros relacionados con las empresas del grupo al cierre de los ejercicios 2021 y 2020 son los siguientes:

Sociedades con participación directa de Aena

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

Denominación / Domicilio / Actividad	31 de diciembre de 2021 (*)							
	Fracción del Capital directo (%)	Capital	Beneficio/(Pérdidas) Explotación	Beneficio/(Pérdidas) Neto (**)	Reservas	Resto de Patrimonio	Total patrimonio	Valor en libros
Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A. Avenida España 101, Valladolises y Lo Jurado (Murcia)/ Concesión Administrativa para la Gestión, Explotación y Mantenimiento del Aeropuerto de la Región de Murcia.	100%	8.500	(4.477)	33.188	(5)	(38.155)	3.528	6.806
Total								**6.806**

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales del ejercicio 2021.
(**) El resultado del ejercicio procede íntegramente de operaciones continuadas.

Denominación / Domicilio / Actividad	31 de diciembre de 2020 (*)							
	Fracción del Capital directo (%)	Capital	Beneficio/(Pérdidas) Explotación	Beneficio/(Pérdidas) Neto (**)	Reservas	Resto de Patrimonio	Total patrimonio	Valor en libros
Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A. Avenida España 101, Valladolises y Lo Jurado (Murcia)/ Concesión Administrativa para la Gestión, Explotación y Mantenimiento del Aeropuerto de la Región de Murcia.	100%	8.500	(54.709)	(41.885)	(1)	3.730	(29.656)	-
Total								-

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales del ejercicio 2020.
(**) El resultado del ejercicio procede íntegramente de operaciones continuadas.

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

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

Como consecuencia de la situación originada por la pandemia, el tráfico aéreo de Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia se ha visto fuertemente impactado con reducciones relevantes de los tráficos, lo que ha afectado de forma relevante a la actividad y por tanto a la cifra de negocio y los resultados. Adicionalmente, las previsiones arrojan escenarios futuros totalmente alejados de los previstos en el momento en que se formuló la oferta del contrato de concesión.

El 29 de diciembre de 2020 se publicó en el Boletín Oficial de la Región de Murcia el Decreto n.º 224/2020, de 23 de diciembre, por el que se establecen las normas especiales reguladoras de la concesión directa de una subvención a favor de Aena SCAIRM por importe de 2.592 miles de euros, como mecanismo excepcional de compensación para el restablecimiento del equilibrio económico por el impacto que la crisis del COVID-19 ha tenido sobre el contrato de gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia durante el periodo comprendido entre el 14 de marzo y el 30 de junio de 2020.

En 2021 la situación originada por la pandemia no ha cesado, el tráfico aéreo no ha remontado y la situación de desequilibrio de la concesión no ha desaparecido tras esta primera compensación. Por ello, el Consejo de Gobierno de la Región de Murcia, por medio de la Disposición Adicional Tercera del Decreto-Ley 1/2021, de 6 de mayo, de reactivación económica y social tras el impacto del COVID-19 en el área de vivienda e infraestructuras, acordó autorizar la adaptación del contrato de gestión de servicios públicos del aeropuerto a las nuevas circunstancias derivadas de la pandemia atendiendo a la nueva petición de reequilibrio presentada por Aena SCAIRM. El pasado 27 de diciembre de 2021 se formalizó la adenda al contrato de concesión conforme a lo establecido en la Orden de la Consejería de Fomento e Infraestructuras de la Región de Murcia de 17 de noviembre de 2021, por la que se resuelven las solicitudes de reequilibrio del Contrato de Concesión para la "Gestión, explotación, Mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia", quedando modificados parte de los términos relevantes del acuerdo en base a los cuales se establecen mecanismos de compensación basados, principalmente, en una transformación de los cánones fijos a pagar en variables en función del tráfico aéreo que serán revisables periódicamente.

Como consecuencia de la modificación del acuerdo de concesión, la Sociedad concesionaria ha procedido a reevaluar el activo intangible derivado de dicho acuerdo por la contraprestación pagada o por pagar, sin considerar los pagos de

naturaleza contingente asociados a la operación, resultando que procede registrar la baja de la totalidad del activo intangible regulado. En consecuencia, en el momento de publicación de la Orden de reequilibrio del acuerdo de concesión, se ha procedido a registrar la baja del activo intangible por importe de 42.040.462 euros, contra las cuentas compensadoras de amortización y deterioro por importe de 2.693.930 euros y 39.346.532 euros, respectivamente.

De igual forma, la sociedad concesionaria ha registrado en 2021 la cancelación del pasivo financiero con la entidad concedente (Comunidad Autónoma de la Región de Murcia) que surgió en el momento de formalizar el acuerdo inicial de concesión, generando un resultado positivo por importe de 50.146.134 euros.

El acuerdo de reequilibrio considera un factor de corrección para el canon variable para adaptarlo a la realidad del tráfico de pasajeros y a las condiciones actuales del mercado, aplicando un factor de corrección igual a la variación del tráfico real con respecto al establecido en la oferta.

Test de deterioro de la participación

Como consecuencia de la situación descrita, en el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020 se procedió a realizar el test de deterioro de esta participación en el cual se puso de manifiesto la necesidad de registrar una corrección valorativa por la totalidad de la participación por importe de 16.192 miles de euros.

A 31 de diciembre de 2021 se ha procedido a realizar un nuevo test de deterioro de la inversión que la Sociedad mantiene en SCAIRM para determinar su importe recuperable mediante el cálculo de su valor en uso a partir de la valoración de su participación en los flujos de efectivo que se espera sean generados por la Sociedad concesionaria. Estos cálculos, que han sido revisados por expertos independientes, usan proyecciones de flujos de efectivo basadas en presupuestos financieros aprobados por la Dirección que cubren el período de duración de la concesión de explotación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia. Los flujos consideran la experiencia pasada y representan la mejor estimación de la Dirección sobre la evolución futura del mercado. Como consecuencia de dicho test a cierre del ejercicio 2021 se ha detectado la existencia de una reversión de deterioro de la inversión de la Sociedad en SCAIRM por importe de 6.806 miles de euros.

Las principales hipótesis utilizadas en el cálculo del valor en uso para la preparación del escenario base a 31 de diciembre de 2021 son las siguientes:

- **Tráfico**

  Se ha considerado como escenario base la recuperación de los niveles de tráfico de 2019 en 2024, con un nivel de tráfico para 2022 de un 48% respecto al tráfico de 2019, y con crecimientos respecto al tráfico previsto para 2022 en 2023, 2024 y 2025 del 79%, 108% y 127%, respectivamente. Dada la alta concentración de tráfico procedente de Reino Unido en este aeropuerto, la recuperación del tráfico en 2024 es consistente con las previsiones de los principales organismos internacionales, como IATA, para mencionado mercado.

  El escenario de tráfico propuesto se ha generado aplicando la traslación directa de las hipótesis de la Oferta en términos de potencial de desarrollo de nuevas rutas y tasa de crecimiento acumulativo (tasa promedio de crecimiento en términos anuales durante un periodo de tiempo –CAGR-) con un desplazamiento de 8 años:

  - CAGR 2025-2033: se aplican los mismos CAGR de la Oferta para 2017-2025 (+5,9%).
  - CAGR 2033-2038: se aplican los mismos CAGR de la Oferta para 2025-2030 (+5,7%).
  - CAGR 2038-2043: se aplican los mismos CAGR de la Oferta para 2030-2035 (+4%). Con estas hipótesis, se alcanzarían cerca de 3 millones de pasajeros en 2042, frente a los algo más de 4 millones de la Oferta para ese mismo año.

Las hipótesis consideran que se produce una disminución de 20,8 millones de pasajeros durante el período de la concesión en comparación con los contemplados en la Oferta presentada inicialmente, cuando se formalizó el acuerdo de concesión (40,8 millones de pasajeros frente a los 61,6 millones de pasajeros de la Oferta, un -34 %).

- **Proyecciones financieras**

  - Los ingresos de explotación contemplados en el escenario base descrito ascienden a 516,6 millones de euros durante todo el periodo de la concesión (2019-2043). La disminución de ingresos totales, con respecto a los ingresos contemplados en la Oferta, es de unos 313,1 millones de euros.

- Gastos operativos: la variación de los gastos respecto a la Oferta es relativamente pequeña, alrededor de 75 millones de euros menos, debido a un alto componente de gastos fijos independientes del tráfico. La inflación interanual considerada es de un 2%.
- La variación de las tarifas de servicios aeroportuarios considerada en las hipótesis ha sido la siguiente:

2022	2023	2024	2025	2026	2027
-3,17%	3,00%	2,00%	1,00%	1,00%	1,00%

Las tarifas estimadas para la Sociedad concesionaria parten del modelo regulatorio aprobado para el DORA 2022-2026 aplicable para Aena. Por ello, la variación de las tarifas de servicios aeroportuarios en el escenario base ha considerado para 2022 una disminución de tarifa de un 3,17%, tal y como se ha propuesto durante el proceso de consulta con las Compañías aéreas y en proceso de supervisión por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia; en los años 2023, 2024 y 2025 se estima un incremento de tarifa que permitirá seguir recuperando costes incurridos como consecuencia de la pandemia. A partir de 2026 se hace hipótesis de crecimiento del 1%, puesto que, al igual que en las hipótesis planteadas para la Red Nacional de Aeropuertos de Aena, desde dicho año la Disposición Transitoria 6ª de la Ley 18/2014 permite incrementos de tarifa superiores al 0%.

- Tasas de descuento:

	31 de diciembre de	
	2021	2020
Tasa de descuento antes de impuestos (WACC pre-tax)	11,5%	11,0%
Tasa de descuento después de impuestos (WACC post-tax)	8,6%	8,2%

La tasa de descuento aplicada a las proyecciones de flujos de efectivo es el Coste Medio Ponderado del Capital antes de impuestos (CMPCAI) estimado de acuerdo con la metodología CAPM (Capital Asset Pricing Model), y está determinada por la media ponderada del coste de los recursos propios y del coste de los recursos ajenos.

El ligero aumento en la tasa de descuento utilizada en 2021 respecto a la utilizada en el ejercicio 2020, se debe principalmente a la subida de la rentabilidad del bono español a 10 años durante el ejercicio 2021.

Conclusiones y análisis de sensibilidad

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

- Tasa de descuento: (-1 p.p./+1 p.p.)
- Nivel de tarifas: se consideran las mismas estimadas por la matriz Aena en línea con lo que se ha venido haciendo en el pasado, teniendo como base el DORA: 2022-2027: 0%; Desde 2027: +/-2 p.p.

Las variaciones del valor en uso respecto del valor en uso del escenario base descrito resultantes del análisis de las sensibilidades descritas se muestran a continuación:

	CMPC D.I. (WACC post-tax)		
Miles de euros	7,6%	8,6%	9,6%
Tarifas -2%	(9.419)	(10.048)	(10.563)
Escenario Base	2.113	-	(1.784)
Tarifas +2%	13.189	9.636	6.623

- Nivel de tráfico: adicionalmente, dada la incertidumbre sobre la evolución del tráfico en el corto plazo derivada de la variante Ómicron y la fuerte dependencia del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia del tráfico británico, con fuertes medidas que han restringido su movilidad como consecuencia de la pandemia, la Sociedad ha preparado análisis de sensibilidad adicionales considerando distintos escenarios en función del comportamiento del tráfico. En el escenario optimista se ha considerado que la recuperación del tráfico en 2022

alcanzará un 68% del tráfico de 2019, conforme a la estimación de organismos internacionales, como IATA, para Reino Unido y ACI para Europa. En el escenario pesimista, se ha aplicado a este porcentaje un margen de error similar al que ha habido en 2021 en este mercado, estimando que el tráfico de 2022 podría alcanzar tan sólo el 41% del tráfico de 2019, en línea con la recuperación real observada en el último año. Las variaciones al valor en uso respecto al escenario base descrito teniendo en cuenta las variaciones en la tasa de descuento y los escenarios del tráfico se muestran a continuación:

	CMPC D.I. (WACC post-tax)		
Miles de euros	7,6%	8,6%	9,6%
Escenario tráfico de pasajeros pesimista 2022	1.861	(258)	(2.048)
Escenario Base	2.113	-	(1.784)
Escenario tráfico de pasajeros optimista 2022	3.049	962	(801)

Como resultado del test de deterioro realizado al cierre de 2021, se ha procedido a registrar una reversión del deterioro por importe de 6.806 miles de euros, importe que figura en la partida "Deterioro y resultado de enajenaciones de instrumentos financieros" de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias adjunta.

Al cierre del ejercicio 2021 el valor de la participación de la Sociedad en SCAIRM asciende a 6.806 miles de euros (2020: 0), correspondientes al coste de la participación en SCAIRM por importe de 16.192 miles de euros, menos la corrección por deterioro de valor de la participación por 9.386 miles de euros.

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

	31 de diciembre de 2021 (*)							
Denominación / Domicilio / Actividad	**Fracción del Capital directo (%)**	**Capital**	**Beneficio/(Pérdidas) Explotación**	**Beneficio/(Pérdidas) Neto (**)**	**Reservas**	**Resto de patrimonio**	**Total patrimonio**	**Valor en libros**
Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. Peonías, 12. Madrid/ Explotación, conservación, gestión y administración de infraestructuras aeroportuarias.	100%	161.182	(43.201)	(45.823)	230.989	(300.323)	46.025	165.032
Total								**165.032**

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales del ejercicio 2021.
(**) El resultado del ejercicio procede íntegramente de operaciones continuadas.

	31 de diciembre de 2020 (*)							
Denominación / Domicilio / Actividad	**Fracción del Capital directo (%)**	**Capital**	**Beneficio/(Pérdidas) Explotación**	**Beneficio/(Pérdidas) Neto (**)**	**Reservas**	**Resto de patrimonio**	**Total patrimonio**	**Valor en libros**
Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. Peonías, 12. Madrid/ Explotación, conservación, gestión y administración de infraestructuras aeroportuarias.	100%	161.182	(293.778)	(300.323)	230.989	-	91.848	165.032
Total								**165.032**

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales del ejercicio 2020.
(**) El resultado del ejercicio procede íntegramente de operaciones continuadas.

En los ejercicios 2021 y 2020 Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. ("ADI") no ha repartido dividendos.

En línea con el ejercicio realizado por Aena, al cierre del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2021, Aena Desarrollo Internacional ha procedido a realizar el cálculo del importe recuperable de sus participaciones, así como de los préstamos concedidos a sus filiales LLAHL II y LLAH III y ANB, mediante la estimación de su participación en los flujos de efectivo que se espera sean generados por la empresa participada, procedentes tanto de sus actividades ordinarias como de su enajenación o baja en cuentas. Estos cálculos usan proyecciones de flujos de efectivo basadas en presupuestos financieros aprobados por la Dirección que cubren el período de duración de las concesiones de explotación de los aeropuertos de Luton (Londres, Reino Unido) y del Nordeste de Brasil. Los flujos consideran la experiencia pasada y representan la mejor estimación de la Dirección sobre la evolución futura del mercado. Como consecuencia de dichos test, al cierre del ejercicio 2021 ADI ha registrado una reversión de deterioro en su participación en LLAHL III por importe de 29.867 miles de euros, frente al deterioro producido en 2020 por importe de 61.277 miles de euros, y ha contabilizado un deterioro por importe de 90.329 miles de euros en su participación en ANB (2020: deterioro de 238.238 miles de euros). Al 31 de diciembre de 2019, ninguna de dichas participadas contaba con deterioro acumulado alguno.

A causa de los citados deterioros, el patrimonio neto de ADI ha quedado reducido, a 31 de diciembre de 2021, a 46.025 miles de euros (2020: 91.848 miles de euros) y, por lo tanto, resulta inferior a los 2/3 de su capital social, por lo que se incurriría en el supuesto de reducción de capital obligatoria previsto en el artículo 327 de la LSC si el patrimonio neto no se recuperara en el plazo de un ejercicio social. No obstante, en esta eventualidad, los administradores han llevado a cabo las medidas necesarias para garantizar el reequilibrio del patrimonio de la Sociedad mediante la firma, entre Aena y ADI, de un Préstamo Participativo con la finalidad de fortalecer los fondos propios y dotar a la Sociedad de los recursos financieros que le permitan llevar a cabo su actividad. Este Préstamo se firmó con fecha 23 de diciembre de 2021, por importe de 370 millones de euros, con vencimiento el 23 de diciembre de 2023 y 2 prórrogas automáticas por períodos de 2 años.

Por otra parte, es importante mencionar que la dirección y los administradores de ADI estiman que la valoración de la inversión de la Sociedad en Aeropuertos Mexicanos del Pacífico (AMP) a 31 de diciembre de 2021, realizada a partir del valor de cotización de las acciones de GAP a esa fecha, ascendería a 395.862 miles de euros, mientras que el valor neto contable de la inversión de la Sociedad en AMP a 31 de diciembre de 2021 asciende a 50.555 miles de euros por lo que se pone de manifiesto una plusvalía tácita relevante en dicha participada.

Tal y como se indica en el siguiente apartado, en la realización del test de deterioro de la participación de la Sociedad en ADI, en el caso de que se produjera un incumplimiento de los convenants de los préstamos por parte del subgrupo Luton, se ha considerado como remoto que pudiera llegar a producirse un impacto financiero significativo. En esta situación extrema, el impacto en el patrimonio de ADI estaría limitado al valor de su participación en Luton, cuyo valor en libros a 31 de diciembre de 2021 es de 31.606 miles de euros.

Basándose en todo ello, la dirección de la Sociedad considera que el importe recuperable de la inversión en ADI, calculado a 31 de diciembre de 2021 y 2020, es superior a su coste de adquisición.

Sociedades con participación indirecta de Aena

- **London Luton Airport**

La Sociedad AENA S.M.E., S.A. posee el control de London Luton Airport Holding III Limited (en adelante, "LLAH III") y todas sus participadas a través de Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. (en adelante "ADI"). Los principales importes de capital, patrimonio, resultados y valor en libros, expresados en moneda local y bajo principios contables locales e incluyendo la valoración de los activos identificables adquiridos y los pasivos asumidos a la fecha de adquisición, relacionados con esta empresa al cierre de los ejercicios 2021 y 2020 son los siguientes (expresados en miles):

		31 de diciembre de 2021 (*)					
Denominación / Domicilio / Actividad	**% Partic. indirecto**	**Capital**	**Resultado de explotación**	**Resultado del ejercicio (***)**	**Reservas**	**Resto Patrimonio**	**Total de Patrimonio**
		Miles GBP					
London Luton Airport Holdings III Limited (*)	51,0 %	986	(31.315)	(51.826)	97.453	(197.726)	(151.113)
London Luton Airport Holdings II Limited (*)	51,0 %	986	(27.600)	(47.073)	97.453	(224.832)	(173.466)
London Luton Airport Holdings I Limited (*)	51,0 %	1.930	(27.598)	(41.003)	190.920	(216.213)	(64.366)
London Luton Airport Group Limited (*)	51,0 %	5.274	(2.089)	(4.672)	70.628	-	71.230
London Luton Airport Operations Limited (**)	51,0 %	5.274	(2.089)	(4.672)	70.628	-	71.230

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales consolidadas a 31 de diciembre de 2021.
(**) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales a 31 de diciembre de 2021.
(***) El resultado del ejercicio procede íntegramente de operaciones continuadas.

		31 de diciembre de 2020 (*)					
Denominación / Domicilio / Actividad	**% Partic. indirecto**	**Capital**	**Resultado de explotación**	**Resultado del ejercicio (***)**	**Reservas**	**Resto Patrimonio**	**Total de Patrimonio**
		Miles GBP					
London Luton Airport Holdings III Limited (*)	51,0 %	986	(41.305)	(61.666)	93.398	(131.854)	(99.136)
London Luton Airport Holdings II Limited (*)	51,0 %	986	(37.597)	(57.924)	93.398	(162.701)	(126.241)
London Luton Airport Holdings I Limited (*)	51,0 %	1.930	(37.592)	(50.117)	186.865	(161.890)	(23.212)
London Luton Airport Group Limited (*)	51,0 %	5.274	(11.728)	(13.528)	98.363	-	90.109
London Luton Airport Operations Limited (**)	51,0 %	5.274	(11.728)	(13.528)	98.363	-	90.109

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales consolidadas a 31 de diciembre de 2020.
(**) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales a 31 de diciembre de 2020.
(***) El resultado del ejercicio procede íntegramente de operaciones continuadas.

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

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

Con fecha 16 de octubre de 2014, Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A., una vez obtenidas las autorizaciones pertinentes, procedió a ejecutar la opción de compra, alcanzando el 51 % del capital de LLAHL III por un importe de 13,7 millones de libras esterlinas (correspondientes a 17,2 millones de euros). Asimismo, Aena Desarrollo Internacional S.M.E.,

S.A. asumió el 51 % de la deuda suscrita por Aerofi en LLAHL II, que ascendía a 48,3 millones de libras esterlinas. Dicha deuda corresponde a un préstamo de accionistas a 10 años, al 8% de interés, con pago semestral de intereses y con amortización al vencimiento en noviembre del 2023, con la opción de capitalizar los intereses devengados en la fecha del pago pasando a formar parte del nominal y devengando intereses. Esta opción ha sido utilizada tanto en el ejercicio 2021 como en el ejercicio 2020. Por tanto, a 31 de diciembre de 2021, el nominal del préstamo de accionistas concedido a LLAHL II asciende a 56.489 miles de libras esterlinas y (2020: 52.228 miles de libras esterlinas), correspondientes a 67.227 miles de euros (2020: 58.093 miles de euros). En el ejercicio 2021 dicho préstamo generó unos intereses a favor de Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. de 5.006 miles de euros (2020: 4.474 miles de euros).

La financiación de la operación se instrumentó vía aumento de capital en Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. suscrita al 100 % por la matriz AENA. Como consecuencia de esta operación, Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. adquirió en 2014 el control de LLAHL III y, por lo tanto, el Grupo Aena pasó a consolidar esta sociedad (y sus sociedades dependientes) por el método de integración global.

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

Como consecuencia de la situación excepcional provocada por la Covid-19 y su impacto en el EBITDA, a partir de junio de 2020, el subgrupo Luton excedió las ratios financieras a cuyo cumplimiento está obligada por los contratos de financiación, si bien, obtuvo de las entidades financieras dispensas temporales (waivers) respecto al cumplimiento de las ratios a 31 de diciembre de 2020. Asimismo, con fecha 30 de junio de 2021, el subgrupo Luton obtuvo de las entidades que le financian prórroga de la dispensa del cumplimiento de las ratios financieras hasta el 31 de diciembre 2021 y la aplicación de unas ratios menos exigentes a las establecidas contractualmente a 30 de junio de 2022. Bajo dicho acuerdo, el grupo de financiadores norteamericanos, cuyo saldo de deuda asciende a 110 millones de libras, ha visto incrementado su cupón anual en 125 pbs hasta que el subgrupo Luton recupere las ratios previstas en los contratos, ha recibido una comisión de dispensa (waiver fee) de 10 pbs y el compromiso de los accionistas de aportar 20 millones de libras de liquidez y otros 20 millones de libras adicionales en forma de préstamo.

Actualmente, se estima que el subgrupo Luton cumplirá con la ratio financiera ajustada establecida para el 30 de junio de 2022, cuya medición deberá comunicarse a las entidades financiadoras antes del 30 de septiembre de dicho año, en función de los pronósticos más recientes que incluyen los inconvenientes directamente relacionados con la pandemia de COVID-19. Asimismo, se han elaborado diversos escenarios de cumplimiento de dichas ratios y en el considerado más probable, los Administradores prevén que se cumplan las ratios financieras establecidas en los contratos de financiación a partir del 31 de diciembre de 2022.

No obstante, en caso de que finalmente no se cumplieran las citadas ratios, tal y como se contempla en un escenario negativo severo manejado por la dirección del subgrupo Luton, se pondría de manifiesto un incumplimiento de las obligaciones contractuales que podría conducir a que las entidades financieras tuvieran el derecho de ejecutar las garantías asociadas a los contratos de financiación, entre las que se encuentran la prenda sobre las acciones de la concesionaria del aeropuerto. En esta situación extrema el impacto en el patrimonio de ADI estaría limitado al valor de su participación en Luton, cuyo valor en libros a 31 de diciembre de 2021 es de 31.606 miles de euros. El incumplimiento de las obligaciones anteriormente mencionadas no conllevaría responsabilidad adicional por parte de los accionistas. Asimismo, los administradores la Sociedad no consideran que el potencial impacto de un incumplimiento de ratios por parte del subgrupo Luton, considerado como remoto, tendría un impacto financiero significativo en sus cuentas. El cumplimiento de dichas ratios, es una hipótesis relevante considerada en la estimación del importe recuperable, al 31 de diciembre de 2021, de las inversiones de la Sociedad en LLAHL III y LLAHLII.

El subgrupo Luton ha considerado escenarios negativos severos pero plausibles en sus pronósticos. En el caso de que se produjera una disminución de unos 3 millones de pasajeros respecto al tráfico previsto para 2022 (unos 12,4 millones de pasajeros), aumentaría el riesgo de un incumplimiento de los *covenants* el 30 de junio de 2022. De cualquier forma, si llegara a producirse esta situación, se mantendrían conversaciones con los prestamistas para alcanzar un acuerdo que les libere de estas obligaciones (*waivers*), tal y como ha ocurrido anteriormente.

Con el objetivo de reforzar la liquidez de Luton y facilitar la obtención de las dispensas mencionadas, se formalizó con fecha 5 de agosto de 2020 un préstamo por importe de 55 millones de libras por la cual, Aena Desarrollo Internacional, S.M.E., S.A. y AMP Capital Investors Crown S.à r.l., accionistas de LLAH III, se comprometían a facilitar liquidez a London Luton Airport Holdings III Limited (LLAH III), y ésta a sus subsidiarias con el fin de asegurar que London Luton Airport Holdings I

Limited pueda cumplir con los requerimientos del test de liquidez mensual exigido por sus acreedores. El importe que corresponde a Aena Desarrollo Internacional asciende a 28 millones de libras. Con fecha 5 de julio de 2021, LLAH III solicita la disposición de 20 millones de libras, de las cuales corresponden a ADI 10.200 miles de libras esterlinas que equivalen a 12.139 miles de euros al cierre del ejercicio 2021. Con fecha 16 de diciembre de 2021 se procede a novar dicho préstamo reduciendo el importe del préstamo a 40 millones de libras y ampliando el vencimiento hasta el 31 de agosto de 2024.

Los intereses devengados en el ejercicio 2021 a favor de ADI por este nuevo préstamo han sido de 446 miles de euros.

Asimismo, cabe señalar, que el pasado 17 de noviembre de 2021 se ha formalizado un acuerdo de recuperación sostenible del aeropuerto de Luton con Luton Borough Council, que parte del mecanismo de Special Force Majeure (SFM) recogido en el contrato de concesión, y cuyo acuerdo final contempla una reducción del canon de concesión por valor de 45 millones de GBP (hasta el año 2023), una extensión de la concesión de 16,5 meses (del 31 de marzo de 2031 al 15 de agosto de 2032), así como un acuerdo sobre otras cuestiones de carácter medioambiental y económico-social con valor para ambas partes.

Regulatoriamente la capacidad del aeropuerto de Luton ha estado limitada a 18 millones de pasajeros hasta el pasado 1 de diciembre de 2021, cuando la autoridad de planificación del Municipio de Luton (Local Planning Authority) aprobó la solicitud de ampliación de 1 millón de pasajeros adicional presentada por LLA. Aunque aún está pendiente de la promulgación legal (se espera durante el primer trimestre de 2022), en el escenario base del test de deterioro se ha tenido en cuenta este nuevo límite puesto que, además de estar aprobada la ampliación, el estado del activo permite operar con 19 millones de pasajeros por año, ya que el aeropuerto tiene capacidad física para este nivel de tráfico al haberse ejecutado previamente todas las inversiones de ampliación necesarias

En línea con el ejercicio realizado por Aena, al cierre del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2021, Aena Desarrollo Internacional ha procedido a realizar el cálculo del importe recuperable de sus participaciones, así como de los préstamos concedidos a sus filiales LLAHL II y LLAH III, mediante la estimación de su participación en los flujos de efectivo que se espera sean generados por la empresa participada, procedentes tanto de sus actividades ordinarias como de su enajenación o baja en cuentas. Estos cálculos usan proyecciones de flujos de efectivo basadas en presupuestos financieros aprobados por la Dirección que cubren el período de duración de las concesiones de explotación de los aeropuertos de Luton (Londres, Reino Unido). Los flujos consideran la experiencia pasada y representan la mejor estimación de la Dirección sobre la evolución futura del mercado. Como consecuencia de dicho test, al cierre del ejercicio 2021, tal como se ha mencionado anteriormente, ADI ha registrado una reversión de deterioro en su participación en LLAHL III por importe de 29.867 miles de euros, en relación al deterioro producido en 2020 por importe de 61.277 miles de euros.

Aeropuertos Nordeste Brasil

En el ámbito de los objetivos del Plan Estratégico 2018-2021, el 15 de marzo de 2019 Aena resultó declarada ganadora por la Agencia Nacional de Aviación Civil brasileña (Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC),) en la subasta celebrada en relación con la concesión para la explotación y mantenimiento de los aeropuertos de Recife, Maceió, Aracajú, Campina Grande, João Pessoa y Juazeiro do Norte en Brasil, agrupados en el denominado Grupo aeroportuario del Nordeste de Brasil.

De acuerdo con la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, el Consejo de Ministros aprobó, en su reunión de 12 de abril de 2019, autorizar a Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. la creación en Brasil de la sociedad mercantil estatal Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (en adelante, "ANB") como entidad concesionaria de la gestión aeroportuaria de los citados aeropuertos. Con fecha 30 de mayo de 2019 se constituyó la nueva sociedad brasileña, participada en su totalidad por Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A., con un capital social de 10.000 reales brasileños y cuyo objeto social específico y exclusivo es la prestación de servicios públicos para la ampliación, conservación y explotación de la infraestructura aeroportuaria de los complejos aeroportuarios integrantes del bloque Nordeste de Brasil. El Consejo de Administración de la sociedad brasileña, en su reunión celebrada el 1 de julio de 2019, aprobó una ampliación de capital social por importe de 2.388.990.000 reales brasileños totalmente suscrita por su accionista único. Con el objetivo de reducir la exposición a la variación del tipo de cambio BRL/EUR de dichos compromisos hasta dichas fechas, ADI llevó a cabo la estrategia de cobertura de valor razonable asegurando un tipo de cambio de 4,4425 BRL/EUR. La forma y el plazo en los que se ha efectuado este desembolso es la siguiente:

- El día 18 de julio de 2019: 488.894.033 reales brasileños (110,1 millones de euros al tipo de cambio asegurado mencionado con anterioridad) correspondientes a la aportación estipulada por el Gobierno de Brasil en concepto de gastos de la concesión a pagar a Infraero (asesores, gastos de la subasta y plan de desvinculación de trabajadores de Infraero) y caja remanente.

- El día 26 de agosto de 2019: 1.900.000.000 reales brasileños (427,7 millones de euros al tipo de cambio asegurado mencionado con anterioridad) reales brasileños correspondientes al importe de la oferta.

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

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

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

- La concesión, que tiene un período de 30 años ampliable 5 años adicionales, es del tipo BOT (construir, operar y transferir). Una vez finalizado el plazo total de la concesión, la plena e ilimitada posesión de los terrenos y la totalidad de las instalaciones existentes (incluidos los gastos útiles realizados por el concesionario y las mejoras que hayan podido ser incorporadas por éste) revertirán a la Agencia Nacional de Aviación Civil de Brasil sin que exista derecho a indemnización alguna a favor del Concesionario.
- Los ingresos de la actividad aeronáutica están regulados bajo un modelo dual- till.
- La nueva Sociedad Concesionaria tendrá derecho a percibir una retribución en concepto de precio por la utilización de las instalaciones y por la prestación de servicios vinculadas con la gestión del aeropuerto.
- Por su parte, la Administración recibe un canon fijo de 1.900 millones de BRL (aproximadamente, 427,7 millones de euros) en la fecha de firma del contrato y un canon variable a partir del quinto año en función de los ingresos brutos del acuerdo de concesión. La contraprestación económica variable se fija en el 8,16 % sobre los ingresos brutos, con 5 años iniciales de carencia y 5 años progresivos que comenzarían en 2025 al 1,63 % y se incrementan gradualmente a 3,26 % en 2026, 4.90 % en 2027, 6,53 % en 2028, llegando al 8,16 % contractual aplicable en 2029 y en años sucesivos.
- La Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC) estimó en el pliego de licitación un importe de inversión de 2.153 millones de reales brasileños (equivalente a 486,6 millones de euros al tipo de cambio 4,4239 EUR/BRL) distribuido entre inversiones destinadas a adecuar las infraestructuras al tráfico (el 25,6% del total estimado por la autoridad brasileña); inversiones discrecionales (31,7%) no obligatorias, principalmente destinadas a las áreas comerciales; y de mantenimiento de infraestructuras, pistas y equipamientos (42,7%).

Los principales importes de capital, patrimonio, resultados y valor en libros, expresados en moneda local y bajo principios contables locales e incluyendo la valoración de los activos identificables adquiridos y los pasivos asumidos a la fecha de adquisición, relacionados con esta empresa al cierre de los ejercicios 2021 y 2020 son los siguientes (expresados en miles):

		31 de diciembre de 2021						
		Miles de BRL (*)						Miles de Euros
Denominación / Domicilio / Actividad	**Fracción del Capital directo (%)**	**Capital**	**Beneficio/(Pérdidas) Explotación**	**Beneficio/(Pérdidas) Neto (**)**	**Reservas**	**Resto de patrimonio**	**Total patrimonio**	**Valor en libros**
Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (ANB) *Estado de Sao Paulo-Brasil* Prestación de servicios públicos para la ampliación, conservación y explotación de la infraestructura aeroportuaria de los complejos aeroportuarios integrantes del bloque Nordeste de Brasil.	100%	2.389.000	(551.909)	(361.537)	-	(343.216)	1.684.247	203.481
Total								**203.481**

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales del ejercicio 2021.

		31 de diciembre de 2020						
		Miles de BRL (*)						Miles de Euros
Denominación / Domicilio / Actividad	**Fracción del Capital directo (%)**	**Capital**	**Beneficio/(Pérdidas) Explotación**	**Beneficio/(Pérdidas) Neto (**)**	**Reservas**	**Resto de patrimonio**	**Total patrimonio**	**Valor en libros**
Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (ANB) *Estado de Sao Paulo-Brasil* Prestación de servicios públicos para la ampliación, conservación y explotación de la infraestructura aeroportuaria de los complejos aeroportuarios integrantes del bloque Nordeste de Brasil.	100%	2.389.000	(491.823)	(330.398)	1.849	(14.667)	2.045.784	293.494
Total								**293.494**

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

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

Considerando el tratamiento que hace el contrato de concesión de los hechos de fuerza mayor, las interpretaciones realizadas por las autoridades brasileñas sobre la pandemia COVID-19, así como la legislación aplicable al caso, la Dirección de ANB formalizó en diciembre de 2020 ante la ANAC la solicitud de revisión extraordinaria para restaurar el equilibrio económico-financiero del contrato de concesión.

El 14 de diciembre de 2021 ANAC aprobó dicha petición, concluyendo que el evento narrado se encuadra en la matriz de riesgos contractual, especialmente en cuanto a sus efectos sobre la concesión en el periodo marzo a diciembre de 2020, y que el importe del desequilibrio en el periodo citado ascendió a 69,7 millones Reales Brasileños (11,0 millones de euros al tipo de cambio de 31 de diciembre de 2021) antes de impuestos.

Este desequilibrio se compensará de la siguiente forma:

- Asunción del exceso de las tarifas aplicadas en 2020 en el aeropuerto de Maceio sobre el techo tarifario contractual aplicable, por 1,1 millones Reales Brasileños (0,2 millones de euros al tipo de cambio de 31 de diciembre de 2021).
- Aumento desde enero de 2022 de las tarifas de embarque nacional e internacional de los aeropuertos de Recife (2,50 R$/pasajero) y Maceió, Aracaju y João Pessoa (2,20 R$/pasajero), por encima del techo tarifario contractual aplicable a dichos aeropuertos.
- Eliminación de la contribución variable anual. Dicha contribución pagadera al estado brasileño se determina como un porcentaje sobre los ingresos de la concesión, iniciando en el 5º año completo de la concesión (2024) y hasta su finalización.
- Las medidas se aplicarán hasta agotar el desequilibrio, el cual será actualizado por el IPCA y la WACC contractual de 8,86%.

Una vez finalizado el proceso de aprobación del reequilibrio 2020, ANB ha inciado el proceso de solicitud de desequilibrio del ejercicio 2021, en el cual entiende que le asisten los mismos derechos al continuar prevaleciendo circunstancias similares a las del ejercicio 2020. Así, el 30 de diciembre de 2021 se ha presentado solicitud de reequilibrio basada en una estimación de EBITDA de cierre del ejercicio, con metodología de cálculo, importe y condiciones de reequilbrio similares a los del ejercicio 2020.

A 31 de diciembre de 2021 se ha procedido a realizar el test de deterioro de la inversión que la Sociedad mantiene en ANB. El cálculo del valor recuperable de la inversión se ha efectuado de acuerdo con el valor en uso estimado mediante la valoración de los flujos de efectivo que se espera sean generados por esta sociedad dependiente, convertidos al tipo de cambio en la fecha de determinación de ese valor (tipo de cambio de cierre en la fecha del balance). Estos cálculos se fundamentan en proyecciones de flujos de efectivo basadas en presupuestos financieros preparadas por ANB y aprobadas por la Dirección, y que cubren el período de duración de la concesión de los aeropuertos de Brasil. Dichos flujos representan la mejor estimación de la Dirección sobre la evolución futura del mercado. Como resultado de dicho test, a cierre de 2021

ADI ha contabilizado un deterioro por importe de 90.329 miles de euros en su participación en ANB (2020: deterioro de 238.238 miles de euros).

2. Participaciones en empresas asociadas y control conjunto

Por otro lado, la Sociedad participa indirectamente en otras Sociedades a través de Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. Los principales importes de capital, patrimonio, resultados y valor en libros expresados en moneda local y bajo principios contables locales, relacionados con estas empresas al cierre del ejercicio 2021 y 2020 son los siguientes (expresado en miles):

	31 de diciembre de 2021						
Denominación / Domicilio / Actividad	**% Partic.**	**Capital**	**Resultado de explotación**	**Resultado del ejercicio**	**Reservas**	**Resto patrimonio**	**Total de patrimonio**
Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. (SACSA)					*Miles COP*		
Aeropuerto Rafael Núñez. Cartagena de Indias-Colombia	37,89%	3.698.728	63.524.206	49.618.005	13.150.541	(22.000.000)	44.467.274
Explotación Aeropuerto de Cartagena (*)							
Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A. de CV (AMP)					*Miles MXN*		
México DF Operador de 12 aeropuertos en México (*)	33,33%	171.500	1.016.654	1.016.911	2.292.311	(101.825)	3.378.897
Aerocali, S.A.					Miles COP		
Aeropuerto Alfons Bonilla Aragón Cali-Colombia	50,00%	3.800.000	55.119.845	38.641.837	3.666.252	(22.523.231)	23.584.858
Explotación Aeropuerto de Cali (*)							

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales a 31 de diciembre de 2021.

	31 de diciembre de 2020						
Denominación / Domicilio / Actividad	**% Partic.**	**Capital**	**Resultado de explotación**	**Resultado del ejercicio**	**Reservas**	**Resto patrimonio**	**Total de patrimonio**
Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. (SACSA)					*Miles COP*		
Aeropuerto Rafael Núñez. Cartagena de Indias-Colombia	37,89%	3.698.728	(13.516.474)	(10.415.333)	13.150.541	18.241.135	24.675.071
Explotación Aeropuerto de Cartagena (*)							
Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A. de CV (AMP)					*Miles MXN*		
México DF Operador de 12 aeropuertos en México (*)	33,33%	1.306.400	342.352	343.629	1.886.728	283.126	3.819.883
Aerocali, S.A.					Miles COP		
Aeropuerto Alfons Bonilla Aragón Cali-Colombia	50,00%	3.800.000	(27.485.160)	(22.523.231)	23.345.307	-	4.622.076
Explotación Aeropuerto de Cali (*)							

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

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

El 1 de septiembre de 2020 finalizó la concesión del aeropuerto internacional Alfonso Bonilla Aragón, Cali, gestionado por la Sociedad Aerocali S.A. El contrato fue prorrogado por seis meses adicionales de duración. Con la situación generada por la COVID-19, en marzo de 2021 Aerocali llegó a un acuerdo con la Agencia Nacional de Infraestructuras (ANI) de Colombia

por el cual se acuerdan los mecanismos de compensación y se determina que el plazo máximo de prórroga compensatorio es julio de 2022. Posteriormente, el 22 de noviembre de 2021, se acuerda prorrogar el plazo de concesión hasta el día 31 de diciembre de 2022.

Asimismo, el 25 de septiembre de 2020 finalizó la concesión del aeropuerto internacional Rafael Núñez de la ciudad de Cartagena de Indias, gestionado por la Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. El contrato fue prorrogado primero por dos meses adicionales de duración, después por cuatro meses adicionales de duración y posteriormente, se ha suscrito con la ANI una prórroga de compensación de los efectos de la pandemia generada por la COVID-19, con un plazo variable, inicialmente de duración máxima hasta el 31 de julio de 2022. Con fecha 4 de enero de 2022 ha sido modificado a un plazo fijo hasta diciembre de 2022.

A 31 de diciembre de 2021, Aena Desarrollo internacional ha realizado el cálculo del importe recuperable de sus participaciones en asociadas y control conjunto. Como consecuencia, al cierre del ejercicio 2021 se ha revertido el deterioro registrado en 2020 en su participación en Aerocali por importe de 296 miles de euros. Por otra parte, dada la evolución de AMP, los administradores no han considerado necesario realizar provisiones por deterioro de valor.

A 31 de diciembre de 2021, Aena Desarrollo Internacional ha recibido dividendos procedentes de SACSA por importe de 2.553 miles de euros (2020: 0) y de Aerocali por importe de 2.247 miles de euros (2020: 0).

Aerocali

El 29 de mayo de 2014 la Sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional S.M.E, S.A., efectuó la compra de 63.335 acciones ordinarias adicionales de Aerocali, S.A., un 16,67 %. Con esta adquisición Aena Desarrollo Internacional S.M.E, S.A. pasó a tener el 50 % de participación sobre esta empresa. El importe pagado por esta adquisición ascendió a 2.036 miles de euros. De acuerdo con el análisis efectuado por la dirección de Aena Desarrollo Internacional S.M.E, S.A. con esta adquisición no se pasaría a tener control de la participada ya que existe control conjunto, por lo que a 31 de diciembre de 2021 y 31 de diciembre de 2020 se continúa registrando en las cuentas anuales consolidadas por el método de puesta en equivalencia con el cambio en el porcentaje de participación desde la adquisición de las nuevas acciones.

Aeropuertos Mexicanos del Pacífico

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

El precio medio de adquisición de las acciones que Aeropuertos Mexicanos del Pacífico posee de Grupo Aeroportuario del Pacífico asciende a 23,12 pesos mexicanos (MXN), mientras que el valor de la cotización a 31 de diciembre de 2021 fue de 282,16 MXN (2020: 222,14 MXN) y la cotización media del último trimestre fue de 265,26 MXN en 2021 (2020: 203,01 MXN). En este sentido, en relación con el test de deterioro realizado por la Sociedad de su participación en ADI, existe una plusvalía tácita relevante proveniente de la diferencia entre el valor contable y el valor de cotización anteriormente mencionado. En este sentido, y como se ha indicado anteriormente, la dirección y los administradores de ADI estiman que la valoración de su inversión en AMP al 31 de diciembre de 2021, realizada a partir del valor de cotización de las acciones de GAP a esa fecha, ascendería a 414.592 miles de euros, mientras que el valor neto contable de la inversión de la Sociedad en AMP al 31 de diciembre de 2021 asciende a 50.555 miles de euros, existiendo una plusvalía tácita relevante de 364.037 miles de euros.

El 27 de abril de 2021, en Asamblea General Extraordinaria de accionistas de GAP se aprueba la cancelación de 35.424.453 acciones que estaban en tesorería, lo cual incrementará la participación de AMP en GAP, alcanzando el 18,5359%, cuando la CNBV formalice la cancelación de acciones de GAP.

El 31 de mayo de 2021 en Asamblea General de Accionistas de la empresa participada Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A.P.I. de C.V. se aprobó la reducción del capital social en su parte variable por 375.000 miles de acciones, quedando establecido en 931.400 miles de pesos mexicanos. Como consecuencia de esta operación el grupo ha reconocido una entrada de caja por 5.208 miles de euros, ha reducido la participación en la asociada en 5.018 miles de euros y ha registrado en patrimonio la diferencia como consecuencia de esta operación. Asimismo, el 27 de septiembre de 2021 en Asamblea

General de Accionistas de la empresa participada Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A.P.I. de C.V. se aprobó la reducción del capital social en su parte variable por 759.900 miles de acciones, quedando establecido en 171.500 miles de pesos mexicanos. Como consecuencia de esta operación el grupo ha reconocido una entrada de caja por 10.668 miles de euros, ha reducido la participación en la asociada en 10.664 miles de euros y ha registrado en patrimonio la diferencia como consecuencia de esta operación. Estas operaciones no generaron cambios en el porcentaje de participación.

3. Otras participaciones

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

12. Operaciones y saldos con partes vinculadas

El detalle de los saldos deudores y acreedores mantenidos con empresas del grupo y vinculadas al cierre del ejercicio 2021 y 2020 es el siguiente:

Ejercicio 2021

	Deudor (Nota 13)	Créditos a largo plazo	Créditos a corto plazo	Créditos a corto plazo (Impuestos) (Nota 22)	Otros activos financieros corto plazo	Deudas a largo plazo (Nota 15)	Otros pasivos a largo plazo (Nota 10)	Deudas a corto plazo (Nota 15)	Otros pasivos a corto plazo (Nota 10)	Proveedor Inmovilizado (Nota 15)	Anticipo de clientes (Nota 16)	Acreedores (Nota 16)
Entidad dominante:												
ENAIRE	95	-	-	-	-	(3.624.598)	(553)	(545.693)	(30.393)	-	-	(7.605)
Operaciones con empresas del grupo y asociadas:												
Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. (ADI)	148	370.000	93	1.040	-	-	-	-	-	-	(3)	(92)
Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A. (AIRM)	218	-	-	470	531	-	-	-	-	-	-	-
Aeroportos do Nordeste do Brasil, S.A.(ANB)	899	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(24)	-
Operaciones con vinculadas:												
Servicios y Estudios para la Navegación Aérea y la Seguridad Aeronáutica, S.A.U. (SENASA)	26	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agencia Estatal de Meteorología (AEMET)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1.199)
Ingeniería de Sistemas para la Defensa de España, S.A. (ISDEFE)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(390)	-	(271)
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(763)	-	(276)
Otras partes vinculadas	5	-	-	-	-	-	(198)	-	(27)	(2.311)	(3)	(1.076)
	1.391	**370.000**	**93**	**1.510**	**531**	**(3.624.598)**	**(751)**	**(545.693)**	**(30.420)**	**(3.464)**	**(30)**	**(10.519)**

Ejercicio 2020

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

El detalle de las transacciones realizadas con empresas del grupo y vinculadas durante el ejercicio 2021 es el siguiente (en miles de euros):

	ENAIRE (Ente Público)	ADI	AIRM	ANB	SENASA	AEMET	ISDEFE	INECO	Otras partes vinculadas
Ingresos por prestación de servicios	(612)	(201)	(1.012)	(108)	(36)	-	-	-	(2.430)
Servicios recibidos	19	-	-	-	3	-	1.353	3.064	4.182
Aprovisionamientos: Trabajos realizados por otras empresas (Nota 23.b)	119.219	1.028	-	-	-	11.664	-	-	-
Adquisiciones de inmovilizado (Nota 6 y 7)	-	101	-	-	-	-	3.060	1.498	5.197
Reservas voluntarias	20	-	-	-	-	-	-	-	-
Otros resultados	-	-	-	-	-	-	-	-	3
(Ingresos)/gastos financieros (Nota 23f)	31.083	(3.751)	-	-	-	-	-	-	-

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

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

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

Principales contratos

A continuación, se enumeran los contratos formalizados por la Sociedad con su accionista mayoritario, la entidad pública empresarial "ENAIRE", y el resto de empresas del grupo y vinculadas para el ejercicio 2021 y 2020:

- **ENAIRE**

Con fecha 20 de diciembre de 2016 fue aprobado por el Consejo de Administración de AENA S.M.E., S.A. el Acuerdo de ATM (Air Traffic Management) y CNS (Communication, Navigation, Surveillance) "Acuerdo de prestación de servicios de navegación aérea entre ENAIRE y Aena", que fue asimismo aprobado por el Consejo de Administración de ENAIRE con fecha 23 de diciembre de 2016. Dicho acuerdo se extiende al periodo 2017-2021, por un importe total de 662.367 miles de euros. Al vencimiento del mismo, se ha firmado un nuevo acuerdo que entra en vigor el 1 de enero de 2022 y finaliza el 31 de diciembre de 2026.

El 26 de mayo de 2020, el Consejo de Administración de Aena aprobó una adenda al "Acuerdo de prestación de servicios de navegación aérea entre ENAIRE y Aena" que implicaba una reducción de la anualidad en 12 millones de euros en los importes totales de los servicios ATM y CNS de aeródromo repartida entre los meses de mayo a diciembre de 2020. El 21 de diciembre de 2021, el Consejo de Administración de Aena aprobó una nueva adenda al "Acuerdo de prestación de servicios de navegación aérea entre ENAIRE y Aena" que implicaba una reducción adicional de 9,7 millones de euros motivada por la consideración de los servicios ATS efectivamente prestados en el Aeropuerto de Palma de Mallorca en 2020 y 2021 y la reducción de la demanda de transporte aéreo en 2021 ocasionada por el COVID-19.

Con fecha 31 de octubre de 2017, Aena y ENAIRE firmaron un contrato de prestación de servicios de aparcamiento de la red de Aena para el uso gratuito del aparcamiento durante 15 días al año por parte de los empleados de ENAIRE. Derivado de este contrato las prestaciones económicas entre las partes durante 2021 han ascendido a 53 miles de euros (2020: 37 miles de euros) registrados a valor de mercado, si bien el importe satisfecho por ENAIRE ha ascendido a 13 miles de euros (2020: 9 miles de euros).

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

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

Con fecha 1 de diciembre de 2017, con el objeto de realizar una eficiente y adecuada implantación de las políticas del Grupo y para una mejor eficiencia en la gestión de la sociedad, Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A., procedió a contratar con Aena S.M.E., S.A la prestación de determinados servicios de asesoramiento y apoyo a la gestión que se determinan en el Acuerdo firmado al efecto. El periodo de vigencia del Acuerdo es de tres años con prórrogas anuales hasta un máximo de cuatro, siempre que exista acuerdo entre las partes. El precio de los servicios prestados se fija anualmente y es revisado en función del volumen de los servicios prestados. En 2021 los servicios prestados alcanzan el importe de 199 miles de euros (2020: 183 miles de euros).

El 20 de junio de 2019 y con efectos de este día, se suscribió un contrato de línea de crédito entre AENA (acreditante) y Aena Desarrollo Internacional (acreditada) por 400 millones de euros, de los que 30 millones de euros fueron reembolsados antes del 31 de diciembre de 2019, para financiar las necesidades de tesorería de la aportación de capital de los aeropuertos del nordeste de Brasil. La duración es de 4 años y podrá ser prorrogado por periodos de 2 años hasta un máximo de tres prórrogas, siempre que ninguna de las partes solicite la cancelación 15 días antes de la fecha de vencimiento. Dicha línea de crédito devenga intereses referenciados al Euribor 1 mes más un diferencial del 1%. Al cierre de los ejercicios 2021 y 2020 no hay saldo dispuesto de esta línea de crédito.

A efectos de reforzar los fondos propios de Aena Desarrollo Internacional, con fecha 23 de diciembre de 2021 se ha convertido la parte correspondiente al Principal Pendiente de Amortización de la línea de crédito anteriormente descrita (370.000 miles de euros), en un préstamo participativo en los términos del artículo 20 del Real Decreto-Ley 7/1996, de 7 de junio, sobre Medidas Urgentes de carácter Fiscal y de Fomento y Liberalización de la Actividad Económica. Se pacta expresamente que ADI sólo podrá amortizar anticipadamente el Préstamo Participativo si dicha amortización anticipada se compensa con una ampliación de igual cuantía de sus fondos propios y siempre que ésta no provenga de la actualización de activos. El principal devengará un interés variable de Euribor +100 puntos básicos. El Préstamo Participativo vencerá el día 23 de diciembre de 2023, con prórrogas automáticas de 2 años, si ninguna de las partes solicita su cancelación quince (15) días antes de la fecha de vencimiento o de la fecha de vencimiento de cada una de las prórrogas (hasta un máximo de 2 prórrogas).

Por otra parte, el 16 de marzo de 2018 y con efectos de este día, se suscribió un contrato de línea de crédito entre y Aena Desarrollo Internacional (acreditante) y AENA (acreditada) en un límite máximo de 100 millones de euros para financiar las necesidades generales de tesorería. La duración es de 2 años y ha sido prorrogado por 2 años más, siendo su vencimiento en marzo de 2022.

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

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

Con fecha 26 de abril de 2021, se firma un nuevo Acuerdo con una duración de 3 años prorrogable hasta un máximo de 1 año, destacando los siguientes servicios prestados por Aena:

- Dirección General de Aeropuertos.
- Dirección General Comercial e Inmobiliario.
- Dirección de Oficina de Presidencia, Regulación y Políticas Públicas.
- Dirección Económico Financiera.
- Secretaría General Corporativa.
- Dirección de Organización y Recursos Humanos.
- Dirección de Comunicación.
- Dirección de innovación, Sostenibilidad y Experiencia a Clientes.
- Dirección de Auditoría Interna.

En 2021 los servicios prestados derivados de este acuerdo alcanzan el importe de 977 miles de euros (2020: 1000 miles de euros).

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

Con fecha 1 de septiembre de 2020, se formalizó un acuerdo por el cual Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. contrata a Aena, S.M.E., S.A. y Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. para la prestación de servicios de asesoramiento y asistencia en la planificación, organización, coordinación y gestión de las áreas de actividad empresarial. El contrato tiene una duración de 2 años desde la firma del mismo con prórrogas anuales de 1 año de duración hasta un máximo de 4, acordándose una suspensión de facturación y cobro durante 2020 y 2021 a causa de la pandemia.

En 2021 los servicios prestados derivados de este acuerdo alcanzan el importe de 105 miles de euros (2020: 257 miles de euros).

- **INECO**

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

- **ISDEFE**

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

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

- **AEMET**

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

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

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

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

13. Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar

El saldo del epígrafe "Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar" del balance adjunto al cierre del ejercicio 2021 y 2020 se desglosa de la siguiente manera:

	Miles de euros	
	2021	**2020**
Clientes por prestación de servicios	574.819	758.500
Clientes de dudoso cobro	106.573	104.657
Menos: provisión por deterioro	(136.903)	(131.400)
Clientes, empresas del grupo, y asociadas (Nota 12)	1.360	1.323
Deudores varios (*)	7.968	7.826
Activos por impuesto corriente	-	8.931
Personal	674	635
Otros créditos con las Administraciones Públicas (Nota 22)	33.390	71.939
	587.881	**822.411**

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

El 5 de marzo de 2011 se publica en el BOE la Ley 1/2011 de 4 de marzo, por la que se modifica la Ley 21/2003 de 7 de julio, de Seguridad Aérea, por la que se aprueba que, para la gestión, liquidación y el cobro de todas las prestaciones patrimoniales de carácter público de AENA S.M.E., S.A. o sus filiales podrán utilizar para la efectividad del cobro la vía de apremio, cuya gestión se realizará por los órganos de recaudación de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

Como consecuencia de la crisis sanitaria ocasionada por la COVID-19 y las medidas adoptadas por los poderes públicos para hacerla frente, desde finales del año 2020 Aena comenzó a negociar con sus inquilinos la reducción de rentas de arrendamiento de locales comerciales con objeto de adaptar las condiciones económicas de los contratos a la nueva situación económica y social que surge consecuencia de la pandemia. Durante 2021 se han formalizado la mayor parte de las modificaciones contractuales que han supuesto, principalmente, reducciones a las RMGAs establecidas contractualmente para los años 2020 y 2021 (Nota 5.a.i).

Adicionalmente, las rentas mínimas garantizadas (en adelante, RMGAs) establecidas en los contratos de arrendamiento comercial formalizados entre Aena y sus operadores comerciales, devengadas entre el 15 de marzo de 2020 (fecha de comienzo del primer estado de alarma en España) y el 3 de octubre de 2021, se han visto modificadas como consecuencia de la entrada en vigor, con fecha 3 de octubre de 2021, de la Disposición Final 7º 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 (en adelante, DF 7ª de la Ley 13/2021) (Nota 5.a.i).

Estas reducciones de rentas de los contratos de arrendamiento consecuencia de modificaciones contractuales que se han derivado directamente de la situación adversa ocasionada por el COVID-19 se imputan a resultados de forma prospectiva a

través de un sistema de reparto lineal a lo largo de los periodos restantes del contrato (Nota 4.e y 5.a)

Al cierre del ejercicio 2020, se encontraban pendientes de cobro RMGAs devengadas entre el 15 de marzo y el 31 de diciembre de 2020 por importe de 638 millones de euros. Adicionalmente, entre el 1 de enero y el 3 de octubre de 2021, se devengaron 388 millones de euros de RMGAs.

Tal y como se detalla en la Nota 5.a.i, el importe de la reducción de estas RMGA y rentas fijas devengadas entre 15 de marzo de 2020 y hasta la entrada en vigor de la DF7, asciende a 795 millones de euros. De este importe, 61 millones de euros se han registrado como menores ingresos comerciales en 2021 por tratarse de incentivos correspondientes a contratos finalizados. El importe restante, registrado al 31 de diciembre de 2020 como clientes por prestación de servicios, corresponde a contratos que continúan en vigor y se ha registrado contablemente en cuentas de periodificación (43 millones de euros en 2020 y 691 millones de euros en 2021) imputándose linealmente a resultados de forma prospectiva durante el periodo remanente de vigencia de cada contrato, desde la fecha efectiva de modificación contractual o desde la fecha de entrada en vigor de la DF7, 3 de octubre de 2021 (Nota 20).

Concentración del riesgo de crédito

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

	Miles de euros	
	2021	**2020**
World Duty Free (DUFRY)	151.948	335.045
Áreas, S.A	58.992	91.162
Vueling Airlines	43.538	12.721
Air Europa Líneas Aéreas, S.A.	18.926	28.810
Eurodivisas S.A.	17.948	16.852
Select Service Partner, S.A.	17.573	28.817
Sinapsis Trading	16.934	17.963
Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.	16.281	9.953
UTE Sistemas -Exterior Plus	14.492	5.927
Sistemas e Imagen publicitaria, slu	13.190	5.176
Pansfood S.A.	12.737	29.159
AB Servicios Selecta España S.A.	12.501	6.881
UTE Exact Change 2	12.206	7.441
Maxelga 93 S.L.	9.560	4.938
Air Nostrum	8.070	4.641
UTE New business Media ceco	6.396	2.800
Airfoods restauración y catering,sl	5.809	5.580
Bull Wrapping Global, S.L.	5.716	1.515
Lagardere Travel Retail, S.A.	5.452	20.439
Otros	126.550	122.680
	574.819	**758.500**

El 5 de marzo de 2011 se publica en el BOE la Ley 1/2011 de 4 de marzo, por la que se modifica la Ley 21/2003 de 7 de julio, de Seguridad Aérea, por la que se aprueba que, para la gestión, liquidación y el cobro de todas las prestaciones patrimoniales de carácter público de AENA S.M.E., S.A. o sus filiales podrán utilizar para la efectividad del cobro la vía de apremio, cuya gestión se realizará por los órganos de recaudación de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

Correcciones por deterioro del valor originadas por el riesgo de crédito

La Sociedad ha analizado de manera individual la totalidad de la exposición al riesgo de crédito, resultando que, al cierre del ejercicio, el mismo se ve atenuado prácticamente en su totalidad, en un 77,59%, gracias a las garantías y mejoras crediticias de las que dispone la Sociedad.

En los casos en los que la pérdida por deterioro ya se considera incurrida, se ha estimado el deterioro en base a la mejor información disponible con respecto al importe recuperable.

El movimiento de la cuenta de provisiones por operaciones comerciales en los ejercicios 2021 y 2020 ha sido el siguiente:

	Miles de euros	
	2021	**2020**
Saldo inicial	131.400	120.289
Variación provisión deterioro	5.503	11.111
	136.903	**131.400**

Adicionalmente a la variación de 5.503 miles de euros (2020: 11.111 miles de euros) en la provisión de deterioro por operaciones comerciales, durante el ejercicio 2021 se han registrado, en el epígrafe "Pérdidas, deterioro y variación provisiones por operaciones" de la cuenta de pérdidas y ganancias, pérdidas por importe de 174 miles de euros (2020: 696 miles de euros), por bajas definitivas dadas por la Agencia Estatal de Administración Tributaria de deudas enviadas a la vía de apremio, hasta el gasto por importe de 5.677 miles de euros que figura en dicho epígrafe (2020: gasto por importe de 11.807 miles de euros).

Modificaciones o reestructuraciones de crédito

Considerando las circunstancias extraordinarias actuales, consecuencia de la caída del tráfico aéreo derivada de la pandemia, la Sociedad ha realizado aplazamientos de las facturas de los clientes Aeronáuticos y Agentes Handling. Todos los aplazamientos fueron pagados en los plazos establecidos sin incidencias.

Durante el ejercicio, la Sociedad ha obtenido activos financieros convertibles en efectivo, mediante la incautación de fianzas y avales bancarios que aseguraban el cobro, por un importe en libros de 15.636 miles de euros.

Otra información

A 31 de diciembre de 2021 y de 2020 no existen saldos a cobrar en moneda distinta al euro.

14. Inversiones financieras a corto plazo

El saldo de las cuentas del epígrafe "Inversiones financieras a corto plazo" al cierre de los ejercicios 2021 y 2020 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2021	**2020**
Créditos a empresas	16	17
Fianzas y depósitos a corto plazo	1.560	1.517
	1.576	**1.534**

15. Deudas financieras

La totalidad de los pasivos financieros al 31 de diciembre de 2021 y 2020 se registran a coste amortizado.

a) Deudas con empresas del grupo y asociadas

Los préstamos y créditos de la Sociedad están formalizados en un 59 % a tipos de interés fijos (ver Nota 5), y el porcentaje restante está formalizado a tipos variables generalmente referenciados al Euribor (2020: 70% a tipos de interés fijos/fijos revisables y el porcentaje restante está formalizado a tipos variables generalmente referenciados al Euribor). El tipo medio de la deuda durante 2021 ha sido del 0,992 % (2020: 1,07%) (Nota 5).

Con motivo de la aportación no dineraria descrita en la Nota 1, la Sociedad y su accionista único en aquel momento firmaron un contrato de financiación por el cual las deudas correspondientes a la rama de la actividad aportada en la ampliación de capital descrita en dicha Nota 3 se traspasaban de la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" a la Sociedad AENA S.M.E., S.A. En dicho contrato entre ambas partes se reconocía la deuda inicial y las condiciones de cancelación futuras de dicha deuda, así como el procedimiento para la liquidación de los intereses y repago de la deuda. También se especificaba que la titularidad ante las instituciones financieras prestamistas le correspondía a la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea", aun cuando se reconocía que AENA S.M.E., S.A. se obligaba a satisfacer el porcentaje del saldo vivo de la deuda del ente público Aena imputable a la rama de actividad aeroportuaria en

el momento de la aportación de cualesquiera pagos que la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" debiera satisfacer a las entidades financieras de acuerdo con las condiciones financieras y demás términos y condiciones previstos en los Acuerdos de Financiación. El tipo medio de dicha deuda durante 2021 ha sido del 1,38 % (2020: 1,34%).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- El carácter solidario de las prestatarias, la entidad pública empresarial "ENAIRE" y AENA S.M.E., S.A., que se obligan solidariamente entre sí frente al banco con respecto a la obligación de reembolsar el importe del préstamo que hubiera sido dispuesto por cualquiera de ellos y de pagar intereses, comisiones, costes, gastos y cualquier otro concepto adeudado por cualquiera de ellas directamente al banco en virtud de los contratos. Los bancos reconocen expresamente que el pago que por cualquier concepto reciba efectivamente de cualquiera de las prestatarias de conformidad con lo previsto en los contratos, tendrá plenos efectos liberatorios por dicho concepto e importe.
- La eliminación de las cláusulas que imponían limitaciones sobre la transmisión de acciones de AENA S.M.E., S.A. y la venta de un porcentaje de acciones superior al 49 %.

- La obligatoriedad del cumplimiento de ciertos ratios financieros, sobre la base de las cuentas anuales consolidadas del Grupo Aena, que se certificará mediante la entrega de un certificado acreditando el cumplimiento de dichos ratios de forma semestral y anual con los siguientes límites:

Ratio	2021	2022	2023	2024 y siguientes
Deuda Financiera Neta/EBITDA Menor o igual a:	7,00x	7,00x	7,00x	7,00x
EBITDA / Gastos Financieros Mayor o igual a:	3,00x	3,00x	3,00x	3,00x

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

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

a) Incumplimiento de cualquiera de las obligaciones de pago derivadas de cada uno de los acuerdos de financiación.

b) Incumplimiento de obligaciones de pago derivadas de otros contratos de financiación.

c) El incumplimiento de cualquier obligación de pago derivada de relaciones comerciales habituales en el tráfico ordinario de AENA S.M.E., S.A., salvo que ésta se haya opuesto judicial o extrajudicialmente a la correspondiente reclamación de pago derivada de dicho incumplimiento y/o haya interpuesto, o vaya a interponer, las correspondientes acciones procesales a los que AENA S.M.E., S.A. esté amparada en derecho, sin que haya recaído sentencia condenatoria al pago en su contra.

d) Embargos generalizados de bienes de AENA S.M.E., S.A. y/o ENAIRE.

e) La constitución por parte de ENAIRE y/o por las Sociedades, entes y entidades del grupo ENAIRE (con excepción de AENA S.M.E., S.A. y las Sociedades de su grupo, que se rigen por la limitación indicada en el punto siguiente) de cualquier derecho real, carga, gravamen o privilegio sobre cualquiera de los activos o derechos, presentes o futuros.

f) La constitución por AENA S.M.E., S.A. y/o las Sociedades de su grupo de cualquier derecho real, carga, gravamen o privilegio sobre cualquiera de los activos o derechos existentes en su balance, con excepción de cualquier derecho real, carga, gravamen o privilegio constituido sobre activos situados fuera de España (incluidas en dicha excepción, las acciones o participaciones de Sociedades domiciliadas en España siempre que la totalidad de sus activos operativos estuvieran situados fuera de España) exclusivamente, en garantía de financiaciones u otras obligaciones sin recurso a AENA S.M.E., S.A. contraídas por filiales y/u otras compañías del grupo Aena.

g) Salvo que el banco hubiera dado su autorización por escrito: Aena conservará, directa a indirectamente, la titularidad dominical de todos sus activos aeroportuarios y no los enajenará ni en una sola operación ni en una serie de operaciones relacionadas o no, con la excepción, en relación exclusivamente con activos aeroportuarios situados fuera de España de titularidad directa o indirecta de Aena, de enajenaciones hasta un importe agregado conjunto durante toda la vida del contrato que no exceda del 20 % del activo consolidado de Aena, determinándose el valor tanto del activo consolidado como del activo enajenado en cada momento por referencia a los valores contabilizados en el balance consolidado de Aena correspondiente al 31 de diciembre del último ejercicio contable cerrado en el momento de suscribirse el acuerdo de enajenación de activos. A los efectos de la presente cláusula, "Activos Aeroportuarios" significa cualesquiera bienes que formen parte de la actividad aeroportuaria incluidos en el inmovilizado material consolidado de Aena.

h) El cambio en la ponderación de riesgo de ENAIRE o de los préstamos o créditos concedidos por medio de los acuerdos de financiación.

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

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

- AENA S.M.E., S.A. se compromete a la constitución futura de un contrato de prenda de primer rango sobre ciertos derechos de crédito (el importe correspondiente a un año de servicio de la deuda que se devengue bajo los acuerdos de financiación) en favor de ENAIRE (esta obligación también surge en caso de pérdida de control de AENA S.M.E., S.A. por parte de ENAIRE).

- Los importes impagados por AENA S.M.E., S.A. devengarán intereses de demora.

- En el caso de que ENAIRE hubiese tenido que abonar cualquier cantidad a las entidades financieras que conforme al contrato de reconocimiento de deuda hubiese debido pagar AENA S.M.E., S.A., ENAIRE se subrogará en los derechos y garantías del acreedor frente a AENA S.M.E., S.A. y la deuda reconocida en el contrato de reconocimiento de deuda se incrementará automáticamente en el importe satisfecho por ENAIRE.

- Asimismo, en el caso de que, como consecuencia del incumplimiento de una obligación por parte de AENA S.M.E., S.A. bajo los contratos de financiación, se produjera el vencimiento anticipado de uno o varios contratos de financiación y la reclamación de pago efectivo de cualesquiera importes, AENA S.M.E., S.A. deberá satisfacer a ENAIRE una penalidad equivalente al 3 % del principal total vencido del respectivo contrato de financiación incumplido. Esta previsión también aplicaría para el supuesto de que la parte incumplidora hubiese sido ENAIRE, en cuyo caso, ésta sería la que debería satisfacer la mencionada penalidad a AENA S.M.E., S.A.

El desglose del total de la "**Deuda financiera en la que la Sociedad figura como acreedor solidario en ENAIRE**" (en adelante, "Deuda co-acreditada") con las entidades financieras a 31 de diciembre de 2021, es el siguiente (en miles de euros):

Entidades Financieras	Importe
BEI	2.523.431
ICO	1.191.350
FMS	442.867
TOTAL Co-acreditada	**4.157.648**

De los 4.157.648 miles de euros anteriores, AENA S.M.E., S.A adeuda a la entidad publica "ENAIRE" la deuda derivada de la aportación de la actividad aeroportuaria, que al 31 de diciembre de 2021 asciende a un importe de 4.132.407 miles de euros (2020: 4.674.316 miles de euros), el 99,39 % del total deuda acreditada. Además AENA S.M.E., S.A. adeuda a la entidad pública "ENAIRE" en concepo de otros préstamos 30.105 miles de euros (2020: 34.544 miles de euros). El calendario de vencimientos de ambas partidas, al cierre del ejercicio, se detalla más adelante.

En cuanto a las causas de declaración de vencimiento anticipado, ENAIRE como titular de los contratos de financiación no incumple ninguna de las condiciones de vencimiento anticipado, por lo que no afectaría al balance al 31 de diciembre de 2021 y 31 de diciembre de 2020 de la Sociedad.

Como consecuencia de la excepcional situación provocada por la Covid19 y su impacto en el Ebitda, a 31 de diciembre de 2020, la ratio Deuda Financiera Neta/Ebitda de Aena S.M.E., S.A. se situó en 8,1x incumpliendo con la ratio máxima de 7,0x permitida en algunos contratos de financiación. Asimismo, a 31 de diciembre de 2021, la ratio Deuda Financiera Neta/Ebitda de Aena SME SA se ha situado en 9,8x incumpliendo con la ratio máxima de 7,0x permitida en algunos contratos de financiación. Pero, gracias a las dispensas temporales de cumplimiento indicadas en el párrafo siguiente, esta situación no ha supuesto una causa de vencimiento anticipado de los contratos.

Ante la previsión de esta ruptura, Aena SME SA obtuvo el 1 de diciembre de 2020, dispensas del cumplimiento de las ratios financieras de todas las Entidades Financieras afectadas. Estas dispensas tenían un plazo de, hasta al menos, el 30 de junio de 2022. Con fecha 23 de diciembre de 2021, Aena SME SA ha prorrogado las dispensas hasta junio de 2023. De conformidad con los términos previstos, las entidades renuncian a ejercitar su derecho a declarar el vencimiento anticipado ante el eventual incumplimiento de la mencionada ratio.

El calendario de vencimiento de las cuotas pendientes del principal de la deuda a corto y largo plazo con la entidad pública ENAIRE por la financiación de los aeropuertos (Nota 10) al cierre del ejercicio 2021 y 2020, es el siguiente:

Cuotas con Vencimiento	Miles de euros 2021
2022	535.836
2023	514.364
2024	765.707
2025	396.710
2026	376.402
Siguientes	1.573.493
Total	**4.162.512**

Cuotas con Vencimiento	Miles de euros 2020
2021	546.349
2022	535.836
2023	514.364
2024	512.641
2025	649.777
Siguientes	1.949.894
Total	**4.708.861**

El detalle de los epígrafes "Deudas a largo plazo con empresas del grupo y asociadas" y "Deudas a corto plazo con empresas del grupo y asociadas" del pasivo del balance al 31 de diciembre de 2021 y 2020 se muestra a continuación:

	Miles de Euros					
	2021			2020		
Deudas con empresas del grupo y asociadas (Nota 12)	**Largo Plazo**	**Corto Plazo**	**Total**	**Largo Plazo**	**Corto Plazo**	**Total**
Deudas con ENAIRE	3.626.676	535.836	4.162.512	4.162.511	546.349	4.708.860
Deuda comisiones	(2.078)	(272)	(2.350)	(2.629)	(316)	(2.945)
Intereses devengados	-	10.129	10.129	-	11.656	11.656
Deudas por efecto impositivo	-	-	-	-	4.109	4.109
Total	**3.624.598**	**545.693**	**4.170.291**	**4.159.882**	**561.798**	**4.721.680**

A 31 de diciembre de 2021 y 2020 las deudas a largo y corto plazo están denominadas en euros.

Las variaciones en el saldo del préstamo de ENAIRE, producidas durante el ejercicio 2021, corresponden principalmente a amortización de principal por importe de 546.349 miles de euros, tal y como ha sido indicado anteriormente. La conciliación entre los saldos iniciales y finales en el estado de situación financiera de los componentes de la Deuda financiera con matriz es la siguiente:

		Flujos de efectivo					
	31 de diciembre de 2020	Actividades financiación Cobros	Actividades financiación Pagos	Actividades explotación Pagos intereses	Traspasos corto/largo plazo	Devengo intereses	31 de diciembre de 2021
No corriente							
Préstamo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	4.162.512	-	-	-	(535.836)	-	3.626.676
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(2.630)	-	-	-	552		(2.078)
Subtotal deuda a largo plazo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	**4.159.882**	**-**	**-**	**-**	**(535.284)**	**-**	**3.624.598**
Corriente							
Préstamo con ENAIRE	546.349	-	(546.349)	-	535.836	-	535.836
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(316)	596	-	-	(552)		(272)
Intereses devengados por préstamos con ENAIRE	11.656	-	-	(32.014)	-	30.487	10.129
Subtotal deuda a corto plazo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	**557.689**	**596**	**(546.349)**	**(32.014)**	**535.284**	**30.487**	**545.693**
Total	**4.717.571**	**596**	**(546.349)**	**(32.014)**	**-**	**30.487**	**4.170.291**

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

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

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

	Importe en libros		Valor razonable	
	31 de diciembre de		31 de diciembre de	
	2021	2020	2021	2020
Deuda con ENAIRE	3.624.598	4.159.882	3.617.722	4.125.923
Total (Nota 12)	**3.624.598**	**4.159.882**	**3.617.722**	**4.125.923**

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

por Bloomberg (116 bps) (2020: a los tipos libre de riesgo (curva OIS) más un *spread* igual al CDS de Aena de 5 años modelizado por Bloomberg (146 bps)).

b) Deudas con entidades de crédito

El saldo de Deudas con entidades de crédito a largo plazo de Aena S.M.E., S.A. asciende a 3.295.630 miles de euros a 31 de diciembre de 2021 (31 de diciembre de 2020: 2.673.731 miles de euros) y su detalle es el siguiente:

- El detalle de los importes pendientes de los préstamos a largo plazo es:

	31/12/2021		31/12/2020	
Entidad financiera	**Saldo**	**Tasa Media**	**Saldo**	**Tasa Media**
BEI	475.630	0,259	475.630	0,208
CAIXABANK	425.000	0,521	400.000	0,119
UNICAJA	290.000	0,317	350.000	0,311
ICO	300.000	0,65	300.000	0,65
BANKIA(*)	-	-	250.000	0,65
CAJAMAR	250.000	0,365	250.000	0,27
CREDIT AGRICOLE-CIB	-	-	200.000	0,6
KUTXABANK	280.000	0,314	200.000	0,374
ABANCA	300.000	0,293	100.000	0,537
BANKINTER	75.000	0,56	75.000	0,41
SABADELL	-	-	75.000	0,75
BBVA	300.000	0,013	-	-
MEDIOBANCA	100.000	0,009	-	-
INTESA SANPAOLO	500.000	-	-	-
TOTAL	**3.295.630**	**0,388**	**2.675.630**	**0,371**

(*) Fusionada con Caixabank

- A 31 de diciembre de 2021 el importe de las comisiones asociadas a estos préstamos registradas contablemente como menor valor de los mismos y pendientes de imputar al resultado asciende a 2.896 miles de euros (2020: 1.899 miles de euros) (véase nota 10).

  Del importe anterior, los saldos correspondientes a UNICAJA, BEI, e ICO están sujetos a los mismos covenants establecidos para el préstamo con ENAIRE. La Sociedad ha obtenido dispensas temporales de cumplimiento (“waivers”) hasta, junio de 2023, de las ratios financieras de apalancamiento y gasto financiero de toda la deuda existente a 31 de diciembre de 2021 obligada al cumplimiento de dichas ratios.

- A 31 de diciembre de 2021 los importes de los préstamos a largo plazo con un vencimiento determinado o determinable clasificados por año de vencimiento son los siguientes (en miles de euros):

	2023	2024	2025	2026	2027 y siguientes	Total
BEI	-	-		26.667	448.963	475.630
CAIXABANK	400.000	-	25.000	-	-	425.000
UNICAJA	60.000	60.000	110.000	60.000		290.000
ICO	-	-	-	-	300.000	300.000
CAJAMAR	-	250.000	-	-	-	250.000
KUTXABANK	120.000	20.000	120.000	20.000	-	280.000
ABANCA	-	100.000	-	200.000	-	300.000
BANKINTER	-	-	75.000		-	75.000
BBVA	-	300.000	-	-	-	300.000
MEDIOBANCA	-	-	-	100.000	-	100.000
INTESA SANPAOLO	-	500.000	-	-	-	500.000
	580.000	**1.230.000**	**330.000**	**406.667**	**748.963**	**3.295.630**

El saldo de Deudas con Entidades de crédito de AENA S.M.E., S.A. a corto plazo a 31 de diciembre de 2021 asciende a 633.737 miles de euros (31 de diciembre de 2020: 53.370 miles de euros) , de los cuales 3.737 miles de euros corresponden a intereses devengados pendientes de pago (31 de diciembre de 2020: 3.370 miles de euros provenientes de intereses devengados pendientes de pago), siendo su detalle es el siguiente:

- El detalle de los importes pendientes de los préstamos a corto plazo a 31 de diciembre de 2021 es:

Entidad financiera	2021	2020
CAIXABANK	225.000	-
CREDIT AGRICOLE-CIB	200.000	-
KUTXABANK	20.000	-
SABADELL	75.000	-
SOCGEN FINANC	50.000	50.000
UNICAJA	60.000	-
Intereses devengados	3.737	3.370
TOTAL	633.737	53.370

- A 31 de diciembre de 2021 el importe de las comisiones asociadas a estos préstamos registradas contablemente como menor valor de los mismos y pendientes de imputar al resultado asciende a 830 miles de (2020: 488 miles de euros miles de euros) (véase nota 10).

  Durante los primeros días de 2022 se han amortizado 500 millones de euros con el préstamo de Intesa.

c) Facilidades crediticias

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

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

El vencimiento de esta línea es diciembre de 2025. No hay saldo dispuesto a 31 de diciembre de 2021 ni 2020. El tipo de interés es variable, con un spread inicial (0,275 % anual) sobre el Euribor a 1/3/6 meses.

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

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

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

b) La evolución de parámetros de sostenibilidad de Aena en cuestiones ambientales, sociales y de buen gobierno (rating ESG "Enviromental, Social and Governance") evaluados por el proveedor de puntuación ESG seleccionado por AENA (Sustainalytics), de manera que, si la puntuación aumenta o disminuye en 5 o más puntos respecto de la inicial, el margen aplicable resultante se reducirá en 0,025% en el primer caso y aumentará en el segundo.

- Según se hacía referencia en la Nota 5, la Sociedad dispone de 468.870 miles de euros de financiación disponible (no dispuesta) correspondiente a préstamos BEI e ICO. Los vencimientos de los préstamos se detallan a continuación:

Entidad	Importe (Millones de euros)	Vencimiento
BEI	110	Máximo 20 años desde desembolso
BEI	14	Máximo 17 años desde desembolso
BEI	95	Máximo 20 años desde desembolso
ICO	250	octubre de 2031
Total	**469**	

d) Valores negociables

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

El 24 de noviembre de 2020, la Sociedad registró en la CNMV un Programa de Pagarés (Euro Commercial Paper) por el mismo importe (900.000 miles de euros) de saldo máximo en el Mercado de Renta Fija de BME y en las mismas condiciones que el anterior. Este programa venció el 24 de noviembre de 2021.

El 27 de diciembre de 2021 AENA S.M.E., S.A ha publicado un nuevo Programa de Pagarés (Euro Commercial Paper) al amparo de la nueva Ley 5/2021 del Mercado de Valores, aprobada el 12 de abril de 2021. El programa ha sido admitido a negociación y cotización por un importe máximo de 900.000 miles de euros por el mercado de renta fija AIAF (integrado en el grupo BME) y en las mismas condiciones que el Programa precedente.

A 31 de diciembre de 2021 no se ha emitido papel bajo este nuevo programa (2020: 55.000 miles de euros).

e) Coberturas de flujos de efectivo

El desglose del valor razonable de los instrumentos financieros derivados existente a 31 de diciembre de 2021 y 31 de diciembre de 2020 se muestra en el cuadro siguiente:

	31 de diciembre de 2021		31 de diciembre de 2020	
	Activos	**Pasivos**	**Activos**	**Pasivos**
Permutas tipo de interés - coberturas flujos efectivo	-	73.558	-	128.479
Total	**-**	**73.558**	**-**	**128.479**
Parte corriente	**-**	**27.607**	**-**	**31.645**
Parte no corriente	**-**	**45.951**	**-**	**96.834**

El valor razonable total de un derivado de cobertura se clasifica como un activo o pasivo no corriente si el vencimiento restante de la partida cubierta es superior a 12 meses y como un activo o pasivo corriente si el vencimiento restante de la partida cubierta es inferior a 12 meses.

Durante los períodos terminados el 31 de diciembre de 2021 y 31 de diciembre de 2020 los derivados de cobertura son efectivos al 100 % y cumplen con los requisitos necesarios para aplicar contabilidad de coberturas, de modo que no existe inefectividad registrada en la cuenta de pérdidas y ganancias.

El valor razonable de las permutas financieras de intereses se ha obtenido actualizando los flujos netos de caja esperados durante el período contractual, utilizando en cada momento de valoración los factores de descuento obtenidos de la curva cupón cero. Para estimar los flujos de caja variables se utilizan los tipos *forward* o tipos implícitos obtenidos a partir de los tipos de interés cupón cero existentes en el mercado en el momento de realizar la valoración de la permuta de intereses. El valor razonable así obtenido se ajusta por el riesgo de crédito, entendiendo por riesgo de crédito tanto el riesgo de crédito de la contraparte como el riesgo de crédito propio cuando sea necesario. Con el objetivo de cuantificar el riesgo de crédito de un agente financiero existen tres metodologías comúnmente aceptadas en el mercado, que se aplican por el orden de prioridad siguiente:

1) Siempre y cuando existan *Credit Default Swap* (CDS) cotizados en mercado, el riesgo de crédito se cuantifica en función de su cotización en mercado.

2) Siempre y cuando existan emisiones de deuda aceptadas a cotización en los diferentes mercados financieros, la cuantificación del riesgo de crédito se puede obtener como el diferencial entre la tasa interna de retorno (*yield*) de los bonos y la tasa libre de riesgo.

3) Si no es posible obtener la cuantificación del riesgo siguiendo las dos metodologías anteriores, es generalmente aceptado el uso de comparables, es decir, tomar como referencia compañías o bonos de compañías del mismo sector que la que se desea analizar.

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

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

Sus principales características son las siguientes:

	Clasificación	Tipo	Importe Contratado (Miles Euros)	Nocional Pendiente 31/12/2021	Fecha de contratación	Fecha de inicio del derivado	Vencimiento	Fecha designación de la cobertura
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	Swap de tipo de interés fijo al 0,144 % contra tipo de interés variable(Eur6M)	290.000(*)	-	27-06-2015	29-06-2015	15-12-2020	27-06-2015
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	Swap de tipo de interés fijo al 1,1735 % contra tipo de interés variable(Eur6M)	854.100	521.950	15-06-2015	15-06-2015	15-12-2026	15-06-2015
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	Swap de tipo de interés fijo al 0,9384 % contra tipo de interés variable(Eur3M)	3.041.833	1.373.956	15-06-2015	15-06-2015	15-12-2026	15-06-2015
		TOTAL	**4.185.933**	**1.895.906**				

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

Los importes del principal nocional de dichos contratos de permuta de tipo de interés pendientes a 31 de diciembre de 2021 ascienden a 1.895.906 miles de euros (31 de diciembre de 2020: 2.122.733 miles de euros).

El saldo reconocido en la reserva de cobertura del patrimonio neto en contratos de permuta de tipo de interés a 31 de diciembre de 2021 se irá transfiriendo a la cuenta de resultados de forma continua hasta que se reembolsen los préstamos bancarios. Durante el ejercicio 2021 se han imputado a la cuenta de pérdidas y ganancias 31.491 miles de euros en concepto de gastos financieros por liquidación de instrumentos de cobertura (en 2020: 31.859 miles de euros).

El valor razonable de estos derivados asciende a 73.558 miles de euros a 31 de diciembre de 2021 (31 de diciembre de 2020: 128.479 miles de euros), y su desglose entre la parte corriente y no corriente es el siguiente:

Valor razonable registrado en el "Pasivo no corriente" a 31 de diciembre de 2021 (en miles de euros)	Valor razonable registrado en el "Pasivo corriente" a 31 de diciembre de 2021 (en miles de euros)
45.951	27.607
Valor razonable registrado en el "Pasivo no corriente" a 31 de diciembre de 2020 (en miles de euros)	Valor razonable registrado en el "Pasivo corriente" a 31 de diciembre de 2020 (en miles de euros)
96.834	31.645

A 31 de diciembre de 2021, si el tipo de interés se hubiera incrementado o hubiera disminuido en 20 puntos básicos, manteniéndose el resto de las variables constantes, el pasivo por dichos derivados habría sido 13.647 miles de euros menor y 13.647 miles de euros mayor, respectivamente (31 de diciembre de 2020: 18.162 miles de euros menor y 18.384 miles de euros mayor, respectivamente).

A 31 de diciembre de 2021 y 2020, los derivados de cobertura son efectivos y cumplen con los requisitos necesarios para aplicar contabilidad de coberturas, de modo que no existe inefectividad registrada en la cuenta de resultados.

16. Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar

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

	Miles de euros	
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	**2021**	**2020**
Proveedores, empresas del grupo y asociadas (Nota 12)	7.697	19.841
Acreedores varios	161.731	116.627
Personal	27.674	37.220
Otras deudas con las Administraciones Públicas (Nota 22.1)	21.003	22.496
Anticipos de clientes	41.490	50.373
Total	**259.595**	**246.557**

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

	Días	
	2021	**2020**
Periodo medio de pago a proveedores	37	42
Ratio de las operaciones pagadas	40	46
Ratio de las operaciones pendientes de pago	22	23

Estos parámetros han sido calculados de acuerdo con lo establecido en el Art. 5 de la Resolución *de 29 de enero de 2016, del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, sobre la información a incorporar en la memoria de las cuentas anuales en relación con el periodo medio de pago a proveedores en operaciones comerciales,* de la siguiente forma:

1. Periodo medio de pago a proveedores = (Ratio operaciones pagadas * importe total pagos realizados + Ratio operaciones pendientes de pago* importe total pagos pendientes) / (Importe total de pagos realizados + importe total pagos pendientes).

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

   Se entiende por número de días de pago, los días naturales que hayan transcurrido desde la fecha en que se inicie el cómputo del plazo hasta el pago material de la operación.

3. Ratio de las operaciones pendientes de pago = Σ (número de días pendientes de pago * importe de la operación pendiente de pago) / Importe total de pagos pendientes.

   Se entiende por número de días pendientes de pago, los días naturales que hayan transcurrido desde la fecha en que se inicie el cómputo del plazo hasta el último día del periodo al que se refieran las cuentas anuales.

4. Para el cálculo tanto del número de días de pago como del número de días pendientes de pago, la sociedad computa el plazo desde la fecha de prestación de los servicios. No obstante, a falta de información fiable sobre el momento en que se produce esta circunstancia, se toma la fecha de recepción de la factura.

	Miles de euros	
	Importe 2021	**Importe 2020**
Total pagos realizados	1.643.151	1.272.150
Total pagos pendientes	384.834	257.456

El cálculo del PMP se realiza sobre las facturas recibidas y conformadas pendientes de pago correspondientes a los proveedores que, por su naturaleza, son suministradores de bienes y servicios, de modo que solo se consideran los datos relativos a la partida “Acreedores varios” del epígrafe “Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar”.

En los ejercicios 2021 y 2020 los plazos medios de pago se adaptan a los plazos que marca la Ley 15/2010. Los casos en que, excepcionalmente, se ha producido un pago fuera del plazo máximo legal responden, principalmente, a causas ajenas a la Sociedad: facturas no recibidas a tiempo, certificados caducados de la AEAT, y falta de certificados justificativos de las cuentas bancarias de los proveedores, entre otras.

17. Existencias

El saldo del epígrafe "Existencias" al cierre de los ejercicios 2021 y 2020 se desglosa en las siguientes partidas:

	Miles de Euros	
	2021	**2020**
Repuestos	5.309	5.598
Derechos de emisión de efecto invernadero (Nota 27)	205	301
	5.514	**5.899**

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

18. Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

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

	Miles de Euros	
	2021	**2020**
Caja y bancos	783.069	386.265
Otros activos líquidos equivalentes	600.000	755.000
	1.383.069	**1.141.265**

A 31 de diciembre de 2021 y 2020, no existen saldos de efectivo y otros activos líquidos equivalentes que no estén disponibles para ser utilizados.

19. Patrimonio neto

a) Capital social

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

- Reducir el valor nominal mediante el desdoblamiento de las 61 acciones, quedando a 10 euros por acción, por lo que serían 6.100 acciones.

- Ampliar el capital social a 1.500.000 miles de euros, mediante la aportación de 1.499.939 miles de euros (se emiten 149.993.900 acciones a 10 euros cada una). Estas acciones se emiten con una prima de 1.100.868 miles de euros. Por lo que el capital y la prima de emisión ascenderían a 2.600.807 miles de euros.

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

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

A 31 de diciembre de 2021 y 2020 el capital social de AENA S.M.E., S.A. está representado por 150.000.000 acciones ordinarias de 10 euros de valor nominal cada una, totalmente desembolsadas. Estas acciones gozan de iguales derechos políticos y económicos. Su valor de cotización en Bolsa ascendía a 31 de diciembre de 2021 a 138,8 euros.

Asimismo, a 31 de diciembre de 2021 y 2020 no existen ampliaciones de capital en curso, ni autorizaciones para operar con acciones propias.

Según la información disponible a 31 de diciembre de 2021 y 2020, las participaciones superiores al 10% son las siguientes:

Enaire	51,00 %

b) Reservas

Prima de emisión

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

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

A 31 de diciembre de 2021 y 2020, la Prima de Emisión de la Sociedad asciende a 1.100.868 miles de euros.

Reserva de capitalización

La Reserva de capitalización por importe de 164.176 miles de euros (2020: 159.877 miles de euros) procede de la aprobación de la distribución de beneficios de la Sociedad de los ejercicios finalizados desde el 31 de diciembre de 2015. Dicha reserva de capitalización ha sido dotada de conformidad con los artículos 25 y 62 de la Ley del Impuesto sobre Sociedades, que establece que se dote la reserva por el importe del derecho a la reducción de la base imponible del grupo fiscal del ejercicio. El derecho a la reducción de la base imponible del grupo fiscal asciende al 10% del incremento de los fondos propios del grupo fiscal, según quedan definidos en dicho artículo, sin que en ningún caso pueda exceder del importe del 10% de la base imponible positiva del grupo fiscal del periodo impositivo previa a la reducción y a la integración a la que se refiere el apartado 12 del artículo 11 de la Ley y a la compensación de bases imponibles negativas. No obstante, en caso de insuficiente base imponible del grupo fiscal para aplicar la reducción, las cantidades pendientes pueden ser objeto de aplicación en los periodos impositivos que finalicen en los dos años inmediatos y sucesivos al cierre del periodo impositivo en que se haya generado el derecho a la reducción, conjuntamente con la reducción que pudiera corresponder en dicho ejercicio y con el límite indicado.

La Reserva es indisponible y está condicionada a que se mantenga el incremento de fondos propios del grupo fiscal durante un plazo de 5 años desde el cierre del periodo impositivo al que corresponda la reducción, salvo por existencia de pérdidas contables. Una vez trascurrido dicho plazo de 5 años, y habiéndose cumplido la condición establecida, la reserva dotada para cubrir la reducción aplicada en la declaración del Impuesto de Sociedades del ejercicio finalizado a 31 de diciembre de 2015 por 42.406 miles de euros, pasó a ser disponible a partir del 1 de enero de 2021.

En el ejercicio 2021 se ha procedido a la reclasificación de reservas voluntarias a reserva de capitalización, por un importe de 4.299 miles de euros, tal y como se describe en la Nota 3.

Reserva legal

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

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

Al cierre del ejercicio 2021 la reserva legal asciende a 300.000 miles de euros (31 de diciembre de 2020: 300.000 miles de euros), igualando el límite mínimo legalmente establecido conforme al artículo 274 de la Ley de Sociedades de Capital.

Otras Reservas

Al cierre del ejercicio 2021 y 2020, se incluyen en este epígrafe reservas voluntarias íntegramente disponibles siempre que, a consecuencia de su distribución, el valor del patrimonio neto de la Sociedad no resulte inferior a la cifra de capital social.

c) Ajustes cambio de valor

El movimiento producido en los ejercicios 2021 y 2020 en esta reserva con motivo de las correcciones valorativas de los derivados designados como cobertura de flujos de efectivo (ver Nota 15) es el siguiente:

	2021			
	Saldo inicial	Variaciones Valor razonable	Imputaciones a resultados	Saldo 31/12/2021
Cobertura de flujos de caja				
Permutas tipos de interés Aena	128.479	(23.431)	(31.491)	73.557
Efecto impositivo	(32.120)	5.858	7.873	(18.389)
Total	**96.359**	**(17.573)**	**(23.618)**	**55.168**

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

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

d) Subvenciones, donaciones y legados recibidos

El detalle y movimiento de este epígrafe al 31 de diciembre de 2021 y 2020 es el siguiente:

	2021			
	Saldo inicial	Altas	Imputaciones a resultados	Saldo 31/12/2021
Subvenciones de capital de organismos oficiales europeos				
Importe	460.622	284	(35.525)	425.381
Efecto impositivo	(115.156)	(71)	8.881	(106.346)
Neto	**345.466**	**213**	**(26.644)**	**319.035**

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

Las altas del ejercicio 2021 se corresponden con derechos de emisión de gases de efecto invernadero de asignación gratuita correspondientes al aeropuerto de Barcelona- El Prat.

Cobros de Subvenciones

El detalle de las subvenciones brutas por programas operativos que han sido cobradas durante el ejercicio 2021 y 2020 es el siguiente en miles de euros:

	Miles de euros	
	2021	**2020**
Subvención depuradora Aeropuerto de Menorca	-	192
Total Fondos Feder Cobros	**-**	**192**

Durante el ejercicio 2021 no se han cobrado subvenciones. Al cierre del ejercicio 2020 la Sociedad entiende cumplidas todas las condiciones necesarias para la percepción y disfrute de la subvención detallada anteriormente.

20. Periodificaciones

Periodificaciones de pasivo

El 14 de febrero de 2013, AENA S.M.E., S.A. firmó tres contratos con World Duty Free Group España, S.A. (DUFRY) para el alquiler de los locales comerciales de las tiendas *duty free* y *duty paid* de toda la red de aeropuertos de España. Estos contratos estuvieron vigentes hasta el 31 de octubre de 2020 y contemplaban un anticipo por 332.442 miles de euros, el cual se compensaba periódicamente con los ingresos devengados durante el período de vigencia. En este sentido, a 31 de diciembre de 2020 la totalidad del anticipo se registró a corto plazo, ascendiendo la cantidad a 19.373 miles de euros. En el cierre de 2021 quedan pendientes de imputar a resultados 209 miles de euros.

	2021	**2020**
Fianzas	3.844	3.521
Otras periodificaciones	5.102	24.695
Total ajustes por periodificación	**8.946**	**28.216**
Corriente	209	19.373
No corriente	8.737	8.843

La cuenta de periodificación a largo plazo, inicialmente registrada por el importe recibido (278.933 miles de euros) es objeto de actualización anual contra gastos financieros. Estos gastos financieros han ascendido en 2021 a 106 miles de euros (2020: 12.442 miles de euros) (Nota 23.f.

Periodificaciones de activo

	2021	**2020**
Descuentos comerciales RMGA y rentas fijas	623.598	36.370
Otras periodificaciones	11.451	11.153
Total ajustes por periodificación	**635.049**	**47.523**
Corriente	320.496	28.803
No corriente	314.553	18.720

Tal y como se indica en la Nota 13, como consecuencia de las reducciones a las cuotas de arrendamiento comercial, el importe a diferir durante la vida remanente de los contratos comerciales, correspondiente a los descuentos en las RMGA y rentas fijas devengadas entre 15 de marzo de 2020 y hasta la entrada en vigor de las correspondientes modificaciones contractuales, asciende a un total de 734 millones de euros, de los cuales:

- 43 milones de euros corresponden a adendas a los contratos de la actividad de Rent a Car formalizadas en 2020; y
- 691 millones de euros corresponden las modificaciones de contratos comerciales que han tenido lugar durante 2021, de los cuales 666 millones de euros son consecuencia de la entrada en vigor de la DF7 de la Ley13/2021).

Estos descuentos en las rentas comerciales se han registrado en cuentas de periodificación del activo y se imputan a resultados como menores ingesos comerciales, distribuyéndose linealmente durante el periodo remanente de vida de los

contratos (Nota 4.e y 5.a). Como consecuencia, en el ejercicio 2021 se han registrado menores ingresos comerciales por importe de 107 millones de euros (2020: 4 millones de euros).

En el epígrafe del activo corriente también se han registrado gastos anticipados de primas de seguro por importe de 5.522 miles de euros (2020: 5.252 miles de euros); incentivos inmobiliarios por importe de 2.193 miles de euros (2020: 3.164 miles de euros); en 2021 no hay comisiones de apertura de líneas de crédito en el ejercicio (2020: 488 miles de euros (ver Nota 15); y 58 miles de euros por gastos anticipados de tarjetas prepago (2020: 59 miles de euros). El importe restante del activo no corriente se corresponde con incentivos inmobiliarios por importe de 3.678 miles de euros (2020: 2.188 miles de euros)

21. Provisiones

El movimiento habido en los ejercicios 2021 y 2020 en las cuentas incluidas bajo este epígrafe ha sido el siguiente:

	2021						
	Provisión para Compromisos Laborales	Expropiaciones e intereses de demora	Responsabilidades	Impuestos	Actuaciones Medioambientales	Otras provisiones de explotación	Total
Saldo inicial	**9.671**	**7.658**	**17.804**	**8.153**	**71.240**	**6.929**	**121.455**
Dotaciones	405	1	5.525	35	49.022	60.805	115.793
Adiciones descuento	15	-	-	-	-	-	15
Reversiones / Excesos	-	(1.687)	(8.355)	(2.091)	(8.210)	(1.768)	(22.111)
Aplicaciones	(733)	-	(443)	(438)	(7.542)	(58.284)	(67.440)
Saldo final	**9.358**	**5.972**	**14.531**	**5.659**	**104.510**	**7.682**	**147.712**
Porción a corto plazo	-	1.409	12.819	2.501	11.269	7.682	**35.680**
Porción a largo plazo	9.358	4.563	1.712	3.158	93.241	-	**112.032**

	2020						
	Provisión para Compromisos Laborales	Expropiaciones e intereses de demora	Responsabilidades	Impuestos	Actuaciones Medioambientales	Otras provisiones de explotación	Total
Saldo inicial	**9.541**	**8.012**	**37.119**	**8.527**	**71.100**	**34.197**	**168.496**
Dotaciones	747	75	6.939	2.494	2.766	21.686	34.707
Adiciones descuento	50	-	-	-	-	-	50
Reversiones / Excesos	-	(314)	(10.176)	(1.089)	(294)	(9.777)	(21.650)
Aplicaciones	(667)	(115)	(16.078)	(1.779)	(2.332)	(39.177)	(60.148)
Saldo final	**9.671**	**7.658**	**17.804**	**8.153**	**71.240**	**6.929**	**121.455**
Porción a corto plazo	-	4.648	15.811	5.191	13.406	6.929	**45.985**
Porción a largo plazo	9.671	3.010	1.993	2.962	57.834	-	**75.470**

a) Provisión para compromisos laborales

El movimiento de las cuentas de Provisión para compromisos laborales durante los ejercicios 2021 y 2020, en miles de euros, ha sido el siguiente:

	2021		
	Provisión Premios de permanencia	Provisión premios de jubilación anticipada	Total Provisión compromisos laborales
Saldo inicial 1 de enero 2021	**8.882**	**789**	**9.671**
Dotaciones	625	39	664
(Ganancias)/Pérdidas actuariales	(265)	6	(259)
Incremento por descuento	14	1	15
(Aplicaciones)/ Extornos	(677)	(56)	(733)
Saldo final 31 de diciembre 2021	**8.579**	**779**	**9.358**

	2020		
	Provisión Premios de permanencia	Provisión premios de jubilación anticipada	Total Provisión compromisos laborales
Saldo inicial 1 de enero 2020	**8.833**	**708**	**9.541**
Dotaciones	630	37	667
(Ganancias)/Pérdidas actuariales	40	40	80
Incremento por descuento	46	4	50
(Aplicaciones)/ Extornos	(667)	-	(667)
Saldo final 31 de diciembre 2020	**8.882**	**789**	**9.671**

Provisión premios de permanencia

A 31 de diciembre de 2021, el saldo del pasivo reconocido en balance para esta provisión es de 8.579 miles de euros (2020: 8.882 miles de euros). La dotación del ejercicio 2021 ha ascendido a 374 miles de euros (2020: 716 miles de euros), de los que 14 miles de euros corresponden al coste financiero (2020: 46 miles de euros), habiéndose obtenido unas ganancias actuariales de 265 miles de euros (2020: pérdidas actuariales de 40 miles de euros).

Provisión premios de jubilación anticipada

A 31 de diciembre de 2021, el saldo del pasivo reconocido en balance es de 779 miles de euros (2020: 789 miles de euros), que corresponde a la diferencia entre el valor presente de la obligación devengada a 31 de diciembre de 2021 de 779 miles de euros (2020: 789 miles de euros) y el valor razonable de los activos afectos al Plan de 0 miles de euros (2020: 0 miles de euros). Las adiciones netas del ejercicio han correspondido al coste normal de servicios del ejercicio por importe de 39 miles de euros (2020: 37 miles de euros), coste financiero de 1 miles de euros (2020: 4 miles de euros), aplicaciones de 56 miles de euros (2020: 0 miles de euros), pérdidas actuariales de 6 miles de euros (2020: pérdidas actuariales de 40 miles de euros), y rendimientos activos afectos 0 miles de euros (2020: 0 miles de euros).

Otros compromisos laborales

El convenio estipula un plan de pensiones como retribución post-empleo a los trabajadores. Para este beneficio la Sociedad ha efectuado aportaciones definidas al fondo durante los ejercicios previos a 2013. Sin embargo, para los ejercicios 2017, 2016, 2015, 2014 y 2013, la Sociedad no ha efectuado estas aportaciones debido a la supresión establecida en la Ley 3/2017 de 27 de junio, Ley 48/2015, de 29 de octubre, Ley 36/2014, de 26 de diciembre, Ley 22/2013 de 23 de diciembre y el RDL17/2012 de 27 de diciembre, respectivamente. En ellos se establece que las empresas públicas empresariales no pueden realizar aportaciones a planes de pensiones de empleados o contratos de seguro colectivo que incluyan cobertura de la contingencia de jubilación.

Para los ejercicios 2018, 2019, 2020 y 2021 se realizaron aportaciones extraordinarias al Plan de Pensiones con base en la aplicación del último párrafo del Art. 18.2 de la LPGE 2019, el Art. 3.2 del RD-Ley 24/2019, y el párrafo final del artículo 3 Dos del Real Decreto-ley 2/2020 por importes de 494, 650 y 2.444 y 1.965 miles de euros, respectivamente.

b) Expropiaciones e intereses de demora

La provisión por expropiaciones e intereses de demora recoge la mejor estimación del importe correspondiente a la diferencia entre los justiprecios pagados en las expropiaciones de los terrenos adquiridos en las ampliaciones de los aeropuertos y las estimaciones de los precios que la Sociedad tendría que pagar, considerando que fuera probable que ciertas reclamaciones judiciales en curso sobre algunos de los justiprecios pagados tuvieran un éxito favorable para los reclamantes. En el importe estimado de dichas diferencias en los justiprecios la Sociedad ha tenido en cuenta los intereses de demora, tomando como base de cálculo el tipo de interés legal del dinero vigente en cada año.

A 31 de diciembre de 2021 existen dotadas provisiones que corresponden, principalmente, a contenciosos relacionados con expropiaciones de terrenos, destacando el aeropuerto de Vigo. El conjunto de estos procedimientos ha dado lugar a una provisión por importe de 5.972 miles de euros a 31 de diciembre de 2021, de los cuales 4.956 miles de euros correspondían a diferencias de justiprecio, que han tenido como contrapartida mayor valor de terrenos, y 1.016 miles de euros a intereses de demora devengados a 31 de diciembre de 2021, que han tenido como contrapartida gasto por intereses de demora de expropiaciones (2020: 7.658 miles de euros, de los cuales 6.360 miles de euros correspondían a diferencias de justiprecio, que tuvieron como contrapartida mayor valor de terrenos, y 1.298 miles de euros a intereses de demora devengados a 31 de diciembre de 2020, que tuvieron como contrapartida gasto por intereses de demora de expropiaciones).

Las reversiones realizadas durante el ejercicio de 2021 son consecuencia, principalmente, de resoluciones favorables a los intereses de Aena, destacando la reversión de la provisión del aeropuerto de Madrid- Barajas. De los 1.687 miles de euros revertidos, 1.405 miles de euros se han abonado al valor del inmovilizado contra el que se dotaron en su día, y el resto, por importe de 282 mil euros, se han abonado a resultados (en su día se dotaron contra gasto por intereses de demora de expropiaciones) (2020: 313 miles de euros revertidos se han abonado al valor del inmovilizado contra el que se dotaron en su día, y el resto, por importe de mil euros, se han abonado a resultados).

El ingreso financiero de intereses por expropiaciones a 31 de diciembre de 2021, una vez tenidas en cuenta las reversiones citadas, ha ascendido a 282 miles de euros (31 de diciembre de 2020: gasto de 30 miles de euros) (véase Nota 23.f).

c) Provisión para responsabilidades

Dentro de este epígrafe se recogen, principalmente, provisiones realizadas sobre la base de las mejores estimaciones de la dirección de la Sociedad para hacer frente a riesgos relacionados con litigios, reclamaciones y compromisos en curso conocidos a la fecha de cierre del ejercicio para los que se espera que sea probable una salida de recursos en el medio o largo plazo. A 31 de diciembre de 2021 y 2020, los saldos de la Provisión correspondían, principalmente, a sentencias desfavorables en reclamaciones efectuadas por arrendatarios, así como a reclamaciones laborales y otras efectuadas por empresas contratistas y compañías aéreas.

Durante el ejercicio 2021 las dotaciones efectuadas por el Grupo, por un importe total de 5.525 miles de euros, han correspondido, principalmente, a reclamaciones de intereses de demora por 762 miles de euros, reclamaciones efectuadas por compañías aéreas por importe de 900 miles de euros, y a reclamaciones de origen laboral por importe de 3.447 miles de euros (2020: 1.340 miles de euros).

Durante el ejercicio 2020 las dotaciones efectuadas por el Grupo, por un importe total de 6.939 miles de euros, correspondieron, principalmente, a reclamaciones efectuadas por arrendatarios comerciales por importe de 5.425 miles de euros y a reclamaciones de origen laboral por importe de 1.340 miles de euros.

Durante el ejercicio 2021 las reversiones, por un importe total de 8.355 miles de euros, se producen por la resolución favorable a la Sociedad de contenciosos laborales y otros riesgos, destacando las correspondientes a reclamaciones comerciales que han ascendido a 5.523 miles de euros. Las reversiones se han abonado en la cuenta de pérdidas y ganancias, principalmente en el epígrafe “Exceso de provisiones”.

Durante el ejercicio 2020 las reversiones, por importe de 10.176 miles de euros, se corresponden con la resolución favorable a la Sociedad de contenciosos laborales y otros riesgos, que se han abonado en la cuenta de pérdidas y ganancias, principalmente en el epígrafe “Exceso de provisiones”.

Los administradores de la Sociedad no estiman que, del conjunto de responsabilidades en curso, puedan surgir pasivos adicionales que afectaran significativamente a estas cuentas anuales.

d) Impuestos

Dentro de éste epígrafe se recogen, principalmente, aquellas provisiones dotadas en relación con recursos presentados por la Sociedad por disconformidad con las liquidaciones recibidas por la Administración Fiscal de ciertos tributos locales ligados a los activos aeroportuarios y que están pendientes de resolución, de los que se espera una salida probable de efectivo, cuyo importe definitivo y cuya fecha de liquidación definitiva son inciertos a la fecha de preparación de estas Cuentas anuales.

El importe de las reversiones, íntegramente abonadas en la cuenta de pérdidas y ganancias en su epígrafe "Exceso de provisiones", se relaciona, principalmente, con resoluciones favorables en liquidaciones que se encontraban en controversia o prescripciones de dichas liquidaciones tributarias en favor de la Sociedad.

e) Provisión para actuaciones medioambientales

Dentro de este epígrafe se reconocen provisiones por importe de 102.365 miles de euros (31 de diciembre de 2020: 69.539 miles de euros) relacionadas con las obligaciones previstas para llevar a cabo las obras de aislamiento acústico e insonorización de zonas residenciales para cumplir con la normativa vigente en materia de ruidos generados por las infraestructuras aeroportuarias.

Adicionalmente, se reconoce una provisión medioambiental de 1.400 miles de euros (2020: 1.400 miles de euros) en relación con las medidas adicionales contempladas en la Resolución de 9 de abril de 2015, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se modifica la condición novena de la Declaración de Impacto Ambiental del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas de 30 de noviembre de 2001, y que prevé actuaciones en el río Jarama. En la provisión de 2021 se recogen también los derechos de emisión de gases de efecto invernadero adquiridos por Aena para su consumo, por un importe de 745 miles de euros (2020: 301 miles de euros), que se corresponden con la mejor estimación de los derechos consumidos durante 2021, realizado en base a las emisiones realmente producidas durante 2021 (ver Nota 27).

En el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2021, se han dotado 48.570 miles de euros por la inclusión de tres nuevos planes aislamiento acústico para los aeropuertos de Vitoria, Tenerife Sur y Lanzarote. En el caso del Aeropuerto de Vitoria el plan de aislamiento acústico se requiere en la Resolución de 21 de enero de 2021, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto "Cambios operacionales aeropuerto de Vitoria". En el caso de los aeropuertos de Tenerife Sur y Lanzarote el plan de aislamiento acústico forma parte del plan de acción de las servidumbres acústicas aprobadas por el Real Decreto 92/2021, de 9 de febrero y el Real Decreto 783/2021, de 31 de agosto. En el cálculo de la provisión se ha utilizado un coste medio unitario de 11.484 euros/vivienda (excepto para el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, para el que se ha estimado un coste de 26.839 euros debido a la tipología de las viviendas y edificios pendientes de aislar en este aeropuerto, y para otros 8 aeropuertos, cuyo importe medio estimado es de 5.200 euros/vivienda). La contrapartida de dichas dotaciones se encuentra recogida en el "Inmovilizado material".

La dotación de 2.766 miles de euros en la provisión para actuaciones medioambientales durante el ejercicio de 2020 se debió también, principalmente, a la actualización de huellas acústicas de algunos planes de aislamiento. En las Cuentas anuales del ejercicio 2020 se utilizó un coste medio unitario de 8.943 euros/vivienda (excepto para el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, para el que se estimó un coste de 15.311 euros debido a la tipología de las viviendas y edificios pendientes de aislar en este aeropuerto, y para otros 4 aeropuertos, cuyo importe medio estimado era de 4.880 euros/vivienda).

La reversión acontecida durante el ejercicio 2021 por importe de 8.210 miles de euros se relaciona, fundamentalmente, con un descenso en el importe medio del coste estimado de aislamiento por vivienda para cuatro aeropuertos de la red que ha pasado de 8.943 euros/vivienda a 5.200 euros/vivienda. Tal reversión se ha efectuado contra el valor del inmovilizado contra el que se dotó en su día la provisión.

La normativa en materia de evaluación ambiental (actualmente Ley 21/2013), exige el sometimiento a evaluación de impacto ambiental de determinados proyectos de AENA S.M.E., S.A. (en particular las ampliaciones de pista superiores a 2.100 metros) y concluyen con la formulación por parte del Ministerio para la Transición Ecológica de las correspondientes declaraciones de impacto ambiental, que recogen la obligación de llevar a cabo la elaboración y ejecución de Planes de Aislamiento Acústico (PAA).

En materia de ruidos, la Ley 5/2010, de 17 de marzo, por la que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, obliga a aprobar planes de acción, que incluyan las correspondientes medidas correctoras, cuando se establezcan servidumbres acústicas que permitan superar los objetivos de calidad acústica en el exterior de las edificaciones, los sobrevuelos, frecuencias e impactos ambientales asociados para aquellos aeropuertos que superen 50.000 operaciones/año.

La Sociedad reconocerá contablemente las provisiones correspondientes en el momento en que surja la obligación de aislar viviendas, esto es, bien en el momento en que se apruebe una nueva huella acústica con trascendencia en términos de aislamiento acústico, una servidumbre y su plan de acción (mediante Real Decreto), bien mediante la aprobación de una

nueva Declaración de Impacto Ambiental como consecuencia de la evaluación ambiental de proyectos que así lo requieran. Dichas normas publicadas son las que se consideran a la hora de realizar las provisiones, independientemente de que sea con posterioridad cuando se ejecuten las actuaciones de aislamiento sobre las edificaciones afectadas, lo que provoca una diferencia temporal entre la provisión y la ejecución de las obras. Los administradores de la Sociedad no esperan que se produzcan pasivos o contingencias adicionales por este concepto que pudieran ser significativos.

f) Otras provisiones

Este epígrafe recoge la provisión por bonificaciones aplicables a las prestaciones patrimoniales de aterrizaje y salida de pasajeros, devengadas por las compañías aéreas que operan durante determinados días de la semana en los aeropuertos de las islas Canarias. Asimismo, la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2016, establecía incentivos en la prestación patrimonial pública de salida de pasajeros por el crecimiento de pasajeros en las rutas operadas en la red de Aena.

Por otra parte, y de acuerdo con lo indicado en el apartado 3.9.2 del Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) 2017-2021, en el que se establece que Aena debe establecer un esquema de incentivos que, siendo compatibles con la Ley 18/2014, tengan un efecto positivo sobre la demanda y fomenten, entre otros, el establecimiento de nuevas rutas o el fortalecimiento de las ya existentes, Aena aprobó con fecha 22 de febrero de 2017 el nuevo esquema de incentivos comerciales para el periodo DORA, con el objeto de seguir fomentando la apertura de nuevas rutas, el incremento de pasajeros de largo radio, incentivar el tráfico en los aeropuertos con menor volumen de tráfico y reducir la estacionalidad de los aeropuertos con una fuerte componente estacional.

El impacto de la Covid-19 en la actividad aeroportuaria provocó que estos incentivos se quedarán sin efecto por lo que, con el fin de contribuir a la reactivación del tráfico aéreo en España, Aena ofreció un incentivo comercial que estimulaba la programación de operaciones por parte de las aerolíneas, con independencia del número de pasajeros. Desde el 1 de julio de 2020 el incentivo se aplicaba sobre el porcentaje de recuperación de operaciones con respecto al mismo mes de 2019, siempre que se superaran unos umbrales determinados. Cada aerolínea podía devengar un descuento del 75% o del 100% sobre la tarifa media mensual de aterrizaje, por todas aquellas operaciones mensuales realizadas en los aeropuertos de la red que superen los niveles de recuperación fijados.

Posteriormente y para la temporada de invierno, el Consejo de Administración aprobó un nuevo incentivo. Esta medida, aplicable entre noviembre de 2020 y marzo de 2021, incentiva todos los movimientos operados y no solo los adicionales a determinado umbral, siempre y cuando la compañía aérea alcance por lo menos un 20% de recuperación con respecto al mismo mes de la temporada de invierno anterior, dejando sin efecto a partir del inicio de la temporada de invierno de 2020 (el 25 de octubre de 2020), los incentivos correspondientes a apertura de rutas a nuevos destinos y crecimiento.

A partir de abril de 2021, el Consejo de Administración aprobó el incentivo extraordinario de recuperación de operaciones durante la temporada de verano 2021. Esta medida incentiva las operaciones que superan los umbrales del 30%, en los meses de abril, mayo y junio, y el umbral del 45% en los meses de julio, agosto, septiembre y octubre, en referencia a las operaciones realizadas por las compañías aéreas en los meses equivalentes de la temporada de 2019. Las compañías tendrán derecho al reembolso de la tarifa media mensual de aterrizaje, de las operaciones que superen estos umbrales, por el porcentaje de recuperación de cada aerolínea.

Para la temporada de invierno 2021, el Consejo de Administración aprobó el incentivo extraordinario de recuperación de operaciones aplicable entre noviembre 2021 y marzo 2022, en el que se reembolsa la tarifa media mensual de aterrizaje de las operaciones que superen el umbral del 75%, en referencia a las operaciones realizadas en los meses equivalentes de la temporada de 2019, por el porcentaje de recuperación que corresponda a cada aerolínea.

El efecto conjunto de todos los incentivos al tráfico ha supuesto una dotación de 59.037 miles de euros en el ejercicio de 2021 (neta de la reversión de 1.768 miles de euros de provisiones de años anteriores) frente a 11.909 miles de euros en el mismo período de 2020 (neta de la reversión de 9.777 miles de euros de dotaciones de ejercicios anteriores). En las cifras anteriores se refleja el ajuste en los ejercicios 2021 y 2020 de la provisión de incentivos por crecimiento debido a que, como consecuencia de la drástica disminución del tráfico de pasajeros, muchas aerolíneas han dejado de cumplir los requisitos necesarios para devengarlos.

Se han producido aplicaciones de 58.284 miles de euros contra esta provisión durante el período (2020: 39.177 miles de euros).

A 31 de diciembre de 2021 el saldo de la cantidad provisionada por todos estos conceptos asciende a un importe de 7.682 miles de euros (31 de diciembre de 2020: 6.929 miles de euros).

22. Administraciones Públicas y situación fiscal

22.1 Saldos con las Administraciones Públicas

La composición de los saldos deudores y acreedores con las Administraciones Públicas es la siguiente:

Hacienda Pública, Deudora	**Miles de Euros**			
	2021		**2020**	
	Corriente	**No Corriente**	**Corriente**	**No Corriente**
Activos por impuesto diferido (Nota 22.3)	-	150.169	-	116.091
Activos por impuesto corriente (Nota 22.2)	-	-	8.931	-
Hacienda Pública deudora por IVA	32.425	-	69.197	-
Hacienda Pública deudora por IGIC	4	-	1.589	-
Hacienda Pública deudora por subvenciones concedidas (Nota 7f)	961	-	1.153	-
	33.390	**150.169**	**80.870**	**116.091**

El epígrafe Hacienda Pública deudora por subvenciones concedidas recogía al 31 de diciembre de 2021 un importe de 961 miles de euros relacionado con una subvención para la construcción de una depuradora en un aeropuerto de la red. Al cierre del ejercicio 2020 existía un saldo deudor de 1.153 miles de euros relacionado con dicha subvención. Durante el ejercicio 2021 la Sociedad ha cobrado 192 miles de euros de esta subvención (véase Nota 19d). Durante el ejercicio 2020 la Sociedad cobró 192 miles de euros de esta subvención.

Hacienda Pública, Acreedora	**Miles de Euros**			
	2021		**2020**	
	Corriente	**No Corriente**	**Corriente**	**No Corriente**
Pasivos por impuesto diferido (Nota 22.3)	-	111.722	-	120.532
Hacienda Pública acreedora por IRPF	7.773	-	6.934	-
Organismos de la Seguridad Social acreedores	13.106	-	15.556	-
Hacienda pública acreedora por otros impuestos	1	-	6	-
Hacienda pública acreedora por IVA	123	-	-	-
	21.003	**111.722**	**22.496**	**120.532**

22.2 Conciliación resultado contable y base imponible fiscal

La conciliación entre el resultado contable y la base imponible del Impuesto de Sociedades en el ejercicio 2021 es la siguiente:

	Miles de euros					
	2021					
	Cuenta de pérdidas y ganancias			Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto		
Saldo ingresos y gastos del ejercicio			(19.972)			
	Aumentos	Disminuciones	Total	Aumentos	Disminuciones	Total
Impuesto sobre Sociedades	-	(50.884)	(50.884)			
Resultado antes de impuestos			(70.856)			
Diferencias permanentes	1.557	(6.894)	(5.337)			
Diferencias temporarias:						
- Amortización	42.574	(68.970)	(26.396)	-	-	-
- Pérdidas por deterioro	10.237	(1.323)	8.914	-	-	-
- Planes de pensiones	2.395	(3.124)	(729)	-	-	-
- Provisiones		(109)	(109)	-	-	-
- Provisión deterioro inmovilizado	15	(24)	(9)	-	-	-
- Derivado de cobertura	-	-	-	28.830	(83.751)	(54.921)
- Subvenciones, donaciones y legados recibidos	-	-	-	284	(35.525)	(35.241)
- Otros	-	-	-	6	-	6
	55.221	(73.550)	(18.329)	29.120	(119.276)	(90.156)
Compensación bases imponibles negativas						
Base imponible (resultado fiscal)			**(94.522)**			
Cuota íntegra			-			(22.539)
Deducciones			-			
Cuota líquida			-			
Retenciones y pagos a cuenta			-			
Cuota a cobrar a Hacienda			-			

	Miles de euros					
	2020					
	Cuenta de pérdidas y ganancias			Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto		
Saldo ingresos y gastos del ejercicio			(5.290)			
	Aumentos	**Disminuciones**	**Total**	**Aumentos**	**Disminuciones**	**Total**
Impuesto sobre Sociedades	-	(6.718)	(6.718)			
Resultado antes de impuestos	-	-	(12.008)			
Diferencias permanentes	19.251	-	19.251			
Diferencias temporarias:						
- Amortización	42.950	(68.680)	(25.730)	-	-	-
- Pérdidas por deterioro	11.692	(8.384)	3.308	-	-	-
- Planes de pensiones	4.362	(3.455)	907	-	-	-
- Provisiones	336	(127)	209	-	-	-
- Provisión deterioro inmovilizado	735	-	735	-	-	-
- Derivado de cobertura	-	-	-	31.859	(34.560)	(2.701)
- Subvenciones, donaciones y legados recibidos	-	-	-	31	(36.746)	(36.715)
- Otros	-	-	-	-	(50)	(50)
	60.075	(80.646)	(20.571)			
Compensación bases imponibles negativas			-			
Base imponible (resultado fiscal)			(13.328)			(39.466)
Cuota íntegra			-			(9.867)
Deducciones			-			
Cuota líquida			-			
Retenciones y pagos a cuenta			(8.931)			
Cuota a cobrar a Hacienda			(8.931)			

En régimen de declaración consolidada del Impuesto sobre Sociedades, no surge cuota a cobrar ni a pagar a Hacienda (2020: 8.931 miles de euros).

Las principales diferencias permanentes del ejercicio 2021 corresponden a gastos no deducibles y a la reversión de parte del deterioro dotado en el ejercicio pasado relativo a la inversión en su filial SCAIRM, en 2020 además corresponden a dotaciones por deterioro de la inversión financiera en su filial SCAIRM. En cuanto a las principales diferencias temporarias del ejercicio 2021, como en 2020, se corresponden con el deterioro o reversión de deterioro del inmovilizado de dicha Sociedad SCAIRM, la diferencia entre la amortización fiscal y contable, la dotación a la provisión de insolvencias y provisiones de riesgos y gastos de personal.

El tipo impositivo general del Impuesto sobre Sociedades para el ejercicio 2021 es del 25%, al igual que en 2020.

El epígrafe de Impuesto sobre las ganancias de la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta se compone de:

	Miles de euros	
	2021	**2020**
Impuesto corriente	-	-
Impuesto diferido	4.582	5.142
Créditos por pérdidas a compensar del ejercicio	(23.631)	(3.332)
Deducciones fiscales registradas (Nota 22.3)	(30.652)	(7.329)
Otros	(1.183)	(1.199)
	(50.884)	**(6.718)**

La partida “Otros” corresponde principalmente a la regularización entre la estimación efectuada al cierre del ejercicio y la presentación del impuesto de sociedades en el año siguiente.

El detalle por sociedad de los créditos y débitos entre empresas del grupo consecuencia del efecto impositivo generado por el régimen de tributación consolidada es el siguiente:

	Miles de Euros			
	2021		2020	
	Corriente	No Corriente	Corriente	No Corriente
Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A.	-	2.638	-	1.595
Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E.	-	470	-	1.866
	-	**3.108**	**-**	**3.461**

22.3 Impuestos diferidos

El detalle de los impuestos diferidos a 31 de diciembre de 2021 y 2020 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2021	2020
Activos por impuestos diferidos:		
- Diferencias temporarias (Nota 22.1)	150.169	116.091
	150.169	116.091
Pasivos por impuestos diferidos:		
- Diferencias temporarias (Nota 22.1)	(111.722)	(120.532)
	(111.722)	(120.532)
Impuestos diferidos	**38.447**	**(4.441)**

El detalle de los activos y pasivos por impuesto diferido cuyo plazo de realización o reversión es superior a 12 meses es como sigue:

	Miles de euros	
	2021	2020
Activos por impuestos diferidos:		
- Diferencias temporarias	72.962	77.024
	72.962	**77.024**
Pasivos por impuestos diferidos:		
- Diferencias temporarias	(103.492)	(111.854)
	(103.492)	**(111.854)**
	(30.530)	**(34.830)**

El movimiento durante los ejercicios 2021 y 2020 en los activos y pasivos por impuestos diferidos, ha sido como sigue:

	Activos por impuesto diferido										
	Amortización (*)	Pérdidas deterioro	Planes de pensiones	Deterioro inmovilizado	Provisiones Responsab.	Derivados cobertura	Incremento de valor de las participaciones	Créditos por B.I.N´s	Deducciones pdtes. de aplicar	Otros	Total
Saldo al inicio	**53.608**	**9.161**	**2.343**	**195**	**5.045**	**32.120**	**(920)**	**6.463**	**8.018**	**58**	**116.091**
Cargo (abono) a cuenta de pérdidas y ganancias	(6.599)	2.229	(182)	(2)	(27)	-	-	21.948	32.217	-	**49.584**
Cargo (abono) a patrimonio neto	-	-	1	-	-	(13.731)	-	-	-	-	**(13.730)**
Empresas grupo consolidado fiscal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**-**
Utilización créditos en ej. Otros (**)	(39)	(602)	(1.127)	(8)	-	-	**-**	-	-	-	**(1.776)**
Saldo a 31 de diciembre de 2021	**46.970**	**10.788**	**1.035**	**185**	**5.018**	**18.389**	**(920)**	**28.411**	**40.235**	**58**	**150.169**

	Activos por impuesto diferido										
	Amortización (*)	Pérdidas deterioro	Planes de pensiones	Deterioro inmovilizado	Provisiones Responsab.	Derivados cobertura	Incremento de valor de las participaciones	Créditos por B.I.N´s	Deducciones pdtes. de aplicar	Otros	Total
Saldo al inicio	**59.634**	**6.634**	**2.103**	**11**	**4.999**	**31.445**	**(920)**	**-**	**-**	**69**	**103.975**
Cargo (abono) a cuenta de pérdidas y ganancias	(6.433)	827	227	184	53	-	-	3.332	7.329	-	**5.519**
Cargo (abono) a patrimonio neto	-	-	13	-	-	675	-	-	-	-	**688**
Empresas grupo consolidado fiscal	-	-	-	-	-	-	-	3.131	689	-	**3.820**
Utilización créditos en ej. Otros (**)	407	1.700	-	-	(7)	-	-	-	-	(11)	**2.089**
Saldo a 31 de diciembre de 2020	**53.608**	**9.161**	**2.343**	**195**	**5.045**	**32.120**	**(920)**	**6.463**	**8.018**	**58**	**116.091**

(*) En el epígrafe "Amortización" se recogen 11.671 miles de euros (2020: 11.671 miles de euros) del saldo pendiente del crédito inicialmente reconocido por importe de 21.944 miles de euros, una vez considerados los 0 miles de euros utilizados durante 2021 (2020: 0 miles de euros) (ver tabla de deducciones más adelante).

(**) En el epígrafe "Otros" se recoge, principalmente, los efectos derivados de las diferencias en el gasto por impuesto sobre sociedades contabilizado al cierre de cada ejercicio y el gasto registrado con la declaración definitiva del Impuesto ante la AEAT.

	Miles de euros		
	Subvenciones	Incremento de valoración de participaciones	Total
Pasivos por impuestos diferidos			
Saldo al inicio	**(115.155)**	**(5.377)**	**(120.532)**
Cargo a patrimonio neto	8.810	-	**8.810**
Saldo a 31 de diciembre de 2021	**(106.345)**	**(5.377)**	**(111.722)**
Pasivos por impuestos diferidos			
Saldo al inicio	**(124.333)**	**(5.377)**	**(129.710)**
Cargo a patrimonio neto	9.178	-	**9.178**
Saldo a 31 de diciembre de 2020	**(115.155)**	**(5.377)**	**(120.532)**

Ejercicios pendientes de comprobación y actuaciones inspectoras

Aena SME, S.A. tributa en España en régimen de declaración consolidada. El grupo fiscal a 31 de diciembre de 2021 está formado por tres compañías. Aena SME. S.A. como sociedad dominante y Aena Internacional S.M.E. S.A. y la Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de Murcia S.M.E., S.A. como sociedades dependientes.

El régimen de consolidación fiscal aplica de forma indefinida en la medida en que se sigan cumpliendo los requisitos exigidos al efecto por la normativa que la regula, o no se renuncie expresamente a su aplicación.

Según establece la legislación vigente, los impuestos no pueden considerarse definitivamente liquidados hasta que las declaraciones presentadas hayan sido inspeccionadas por las autoridades fiscales o haya transcurrido el plazo de prescripción de cuatro años. En este sentido, las sociedades integrantes del Grupo fiscal AENA tienen abiertos a inspección fiscal el ejercicio 2017 y siguientes; en el caso de la Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de Murcia S.M.E., S.A. el primer ejercicio abierto a inspección fiscal es el 2018, año de su incorporación al grupo. No obstante, a cierre del ejercicio 2021 ninguna sociedad del Grupo tiene abierto procedimiento de inspección fiscal alguno.

Los administradores de AENA consideran que se han practicado adecuadamente las liquidaciones de los impuestos, por lo que, aún en caso de que surgieran discrepancias en la interpretación normativa vigente por el tratamiento fiscal otorgado a

las operaciones, los eventuales pasivos resultantes, en caso de materializarse, no afectarían de manera significativa a las Cuentas anuales consolidadas adjuntas.

Deducciones fiscales

En el ejercicio 2021 y 2020 las siguientes deducciones han sido aplicadas en la liquidación del Impuesto sobre Sociedades:

Deducciones fiscales ejercicio 2021

	Año de Generación (1)	Importe pendiente a 31.12.2020	Importe reconocido en 2021	Importe aplicado	Importe pendiente a 31.12.2021	Año Vencimiento (2)
Deducciones en Canarias por inversiones en activos fijos (2)	2020	7.191	-156		7.035	2035
	2021		28.877		28.877	2036
Deducción por inversiones en I+D+I (2)	2020	135	277		412	2038
	2021		1.745		1.745	2039
Deducción por donaciones (2)	2020	3	967		970	2030
	2021		29		29	2031
Deducción doble imposición internacional	2020	689			689	
	2021		478		478	
Subtotal		**8.018**	**32.217**		**40.236**	
Deducción 30 % Amortización (3)		2.335	2.333		4.668	
		10.353	**34.550**		**44.904**	

Deducciones fiscales ejercicio 2020

	Año de Generación (1)	Importe pendiente a 31.12.2019	Importe Reconocido en 2020	Importe aplicado	Importe pendiente a 31.12.2020	Año Vencimiento (2)
Deducciones en Canarias por inversiones en activos fijos (2)	2020	-	7.191	-	7.191	2035
Deducción por inversiones en I+D+I (2)	2020	-	135	-	135	2038
Deducción por donaciones (2)	2020	-	3	-	3	2030
Subtotal		-	**7.329**	-	**7.329**	
Deducción 30 % Amortización (3)	2020	-	2.335	-	2.335	
	Total	**-**	**9.664**	**-**	**9.664**	

(1) *El año de generación responde al período en el cual los activos o personal que cualifican para la generación de la misma estaban asociados a la rama de actividad aeroportuaria.*

(2) *Deducción en Canarias por inversiones en activos fijos: el RD Ley 15/2014, Disposición Transitoria Cuarta, establece un período de utilización de 15 años; Deducción por I+D+i en el art 39 de la Ley 27/2014 del Impuesto sobre Sociedades se establece un período de utilización de 18 años. Deducción por donaciones: la Ley 49/2002 de régimen fiscal de las entidades sin fines lucrativos y de los incentivos fiscales al mecenazgo establece en su artículo 20 que las cantidades correspondientes al período impositivo no deducidas podrán aplicarse en las liquidaciones de los períodos impositivos que concluyan en los 10 años inmediatos y sucesivos.*

(3) *Deducción recuperabilidad 30 % ajuste amortización: Ley Impuesto Sociedades: Disposición Transitoria Trigésimo Séptima, no establece límite en su utilización. Los 2.335 miles de euros de esta deducción reconocidos y aplicados fiscalmente en 2019, no minoran el gasto por impuesto de dichos periodos dado que se reconocieron contablemente ya en 2015. Incluyen 2 miles de euros correspondientes a ADI, al ser AENA S.M.E., S.A. la cabecera del grupo fiscal.*

23. Ingresos y Gastos

a) Distribución del importe neto de la cifra de negocios

La actividad de la Sociedad se desarrolla geográficamente en el territorio nacional, habiéndose obtenido los ingresos en el ejercicio 2021 y 2020 que se detallan a continuación:

	Miles de euros	
	2021	**2020**
Servicios Aeroportuarios	**1.283.395**	**935.760**
Aeronáuticos - Prestaciones Patrimoniales	**1.232.864**	**899.269**
Aterrizajes/Servicio Tránsito Aéreo/Servicio Meteorología	340.294	263.139
Estacionamientos	61.152	70.504
Pasajeros	512.052	349.985
Pasarelas telescópicas	59.247	45.199
Seguridad	179.346	115.030
Handling	59.715	40.555
Carburante	15.842	11.360
Catering	5.216	3.497
Resto servicios aeroportuarios [(1)]	***50.531***	***36.491***
Servicios Comerciales	**781.526**	**1.030.180**
Arrendamientos	28.067	33.699
Tiendas	(5.155)	104.340
Tiendas *Duty Free*	255.674	382.888
Restauración	175.962	224.894
Rent a car	106.103	100.493
Aparcamientos	76.036	50.684
Publicidad	21.777	20.975
Servicios VIP [(2)]	29.744	20.570
Resto ingresos comerciales [(3)]	93.318	91.637
Servicios inmobiliarios	**70.052**	**76.243**
Arrendamientos	14.732	15.122
Terrenos	19.590	24.882
Almacenes y hangares	7.644	8.742
Centros Logísticos de Carga	18.654	19.912
Explotaciones Inmobiliarias	9.432	7.585
Total Importe Neto de la Cifra de Negocio	**2.134.973**	**2.042.183**

(1) Incluye Mostradores, Utilización 400Hz, Servicio Contraincendios, Consignas y Otros Ingresos.
(2) Incluye Alquiler de Salas VIP, paquetes VIP, resto de Salas, Fast-track y Fast-lane.
(3) Incluye Explotaciones Comerciales (Servicios bancarios, Máquinas vending, Telecomunicaciones, Máquinas de plastificado de equipajes, etc.), Suministros Comerciales, Utilización de Salas y Filmaciones Grabaciones.

Como consecuencia de la pandemia, durante 2020 se produjo una drástica reducción del tráfico aéreo y la práctica total paralización del negocio comercial en la red de aeropuertos lo que ha supuesto una caída sin precedentes en la cifra de negocio de la Sociedad respecto al ejercicio precedente. En el ejercicio 2021 se ha producido una cierta recuperación del tráfico aéreo, que se ve reflejado en un aumento de los ingresos por servicios aeroportuarios de un 37,15%.

Durante el ejercicio 2021 se ha producido una reducción muy significativa de los ingresos comerciales de la Sociedad con respecto al ejercicio 2020,consecuencia de la situación excepcional derivada de la pandemia de COVID19 que ha supuesto que muchos contratos de arrendamiento de locales comerciales no hayan sido renovados, (especialmente, tiendas) Los ingresos comerciales de 2021 también se han visto impactados por las modificaciones contractuales llevadas a cabo para adaptar los contratos de arrendamiento comercial, terminados y en vigor, a las nueva circunstancias sobrevenidas, así como a las reducciones en las RMGA que han supuesto la entrada en vigor de la DF7 (Nota 5.a).

Durante el ejercicio 2021 se han registrado pagos variables dentro de los ingresos por arrendamiento operativo por importe de 601 millones de euros (2020: 427 millones de euros).

b) Aprovisionamientos

El desglose del epígrafe "Aprovisionamientos" de los ejercicios 2021 y 2020 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2021	**2020**
Compras de otros aprovisionamientos	(1.102)	(930)
Trabajos realizados por otras empresas	(156.901)	(152.900)
Total	**(158.003)**	**(153.830)**

Los trabajos realizados por otras empresas corresponden, principalmente, a los servicios de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS), servicios de tránsito aéreo (ATM) e información aeronáutica (AIS) prestados por ENAIRE en virtud de los acuerdos suscritos con dicha entidad (Nota 12), que ascienden a 119.219 miles de euros (2020: 113.075 miles de euros). En este epígrafe también se incluyen los gastos derivados del convenio firmado con la Agencia Española de Meteorología (AEMET) para la prestación de servicios meteorológicos a la red de aeropuertos gestionados por Aena (Nota 12) por importe de 11.664 miles de euros (2020: 10.846 miles de euros), y los servicios prestados por el Ministerio de Defensa derivados del convenio suscrito con el mismo (Nota 4. u), que ascienden a 5.082 miles de euros (2020: 6.241 miles de euros).

c) Gastos de personal

Los gastos de personal en los ejercicios 2021 y 2020 se desglosan de la forma siguiente:

	Miles de euros	
	2021	**2020**
Sueldos y salarios e indemnizaciones	296.008	295.454
Seguridad Social a cargo de la empresa y otros gastos sociales	118.266	117.340
Aportaciones a compromisos laborales	1.965	2.444
Exceso de provisión retribuciones y otras prestaciones	(6.301)	(3.146)
Otros	400	707
Total	**410.338**	**412.799**

Los gastos de personal en 2021 son similares a los de 2020, resultado, principalmente, de la provisión de la revisión salarial para el año 2021 prevista en la Ley 11/2020, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021, que establece una subida del 0,9 %, y el impacto de ésta sobre la seguridad social (2020: subida del 2 % y de un 0,3 % de fondos adicionales que se destinarán al plan de pensiones), y en sentido contrario, del aumento del exceso de provisión de retribuciones y la disminución de la aportación a compromisos laborales.

d) Servicios exteriores

El desglose de este epígrafe en los ejercicios 2021 y 2020 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2021	**2020**
Arrendamientos y cánones	4.839	4.846
Reparaciones y conservación	213.454	189.763
Servicios profesionales independientes	41.558	37.615
Primas de seguros	12.634	12.111
Servicios bancarios	930	1.744
Publicidad y relaciones públicas	1.540	1.622
Suministros	131.673	59.356
Servicios vigilancia y seguridad	128.438	106.280
Otros servicios	99.655	81.814
Total	**634.721**	**495.151**

El epígrafe "Reparaciones y conservación" recoge, principalmente, reparaciones de las infraestructuras aeroportuarias, el mantenimiento del sistema SATE (sistema automático tratamiento equipajes) y la limpieza de los edificios y terminales de pasajeros. Los suministros se corresponden con los gastos de luz, agua y teléfono, principalmente. Los "Otros servicios" corresponden, principalmente, a servicios de gestión de los aparcamientos, coste por servicio de asistencia a pasajeros con movilidad reducida y servicios de información al público.

El aumento del gasto está motivado fundamentalmente por el notable incremento del precio de la energía eléctrica en la red española de aeropuertos, incluido en la partida de suministros que en 2021 ha ascendido a 121,5 millones de euros frente a los 50,8 millones de euros registrados en 2020.

Adicionalmente, los gastos de explotación se han visto incrementados por el aumento de los costes fijos de estructura derivados de la apertura de terminales en los aeropuertos como consecuencia del paulatino aumento del tráfico durante el ejercicio 2021. En el ejercicio 2020 se produjo una reducción extraordinaria de la actividad aeroportuaria como consecuencia de los efectos de la pandemia y se implementó un plan de ahorro de costes con el fin de proteger la situación financiera de la Sociedad

e) Tributos

El saldo recogido en Tributos se corresponde fundamentalmente con los importes satisfechos en concepto de Impuestos locales, principalmente IBI e IAE.

f) Resultados financieros

Los resultados financieros obtenidos en el ejercicio 2021 y 2020 han sido los siguientes:

	Miles de euros	
	2021	**2020**
Ingresos financieros	**9.666**	**5.335**
De valores negociables y otros instrumentos financieros		
- De empresas del grupo y asociadas (Nota 12)	7.914	3.762
- De intereses de expropiaciones (Nota 21)	282	-
- De terceros	494	947
Activación de gastos financieros (Notas 6 y 7)	976	626
Gastos financieros	**(79.260)**	**(94.903)**
- Por deudas con empresas del grupo y asociadas (Nota 12)	(31.083)	(37.976)
- Por deudas con terceros	(16.671)	(24.989)
- Derivados (Notas 15 y 19 c)	(31.491)	(31.859)
- De intereses de expropiaciones(Nota 21)	-	(30)
- Por actualización de provisiones	(15)	(49)
Diferencias de cambio	**(12)**	**(1)**
Deterioro y resultado de enajenaciones de instrumentos financieros	**6.806**	**(16.150)**
Deterioro de participaciones en empresas del Grupo (Nota 11)	6.806	(16.192)
Resultado por enajenaciones y otras (Nota 11)	-	42
RESULTADO FINANCIERO	**(62.800)**	**(105.719)**

En este capítulo, las principales variaciones del ejercicio 2021 respecto a 2020 son las siguientes:

- En cuanto a los ingresos financieros, se ha producido un incremento de 4,3 millones en los ingresos financieros derivados fundamentalmente de la resolución del litigio a favor de Aena del DEPFA, por la que los gastos del crédito espejo se han visto reducidos en 4.162 miles de euros.
- La disminución de 6,9 millones de euros en el epígrafe “Gastos financieros por deudas con empresas del grupo” se produce como consecuencia de un descenso de la deuda media y de los tipos de interés.
- La disminución de 8,3 millones de euros en el epígrafe “Gastos financieros por deudas con terceros” es debido a los gastos financieros anticipo *duty free* (mejora el resultado en 12,2 millones), compensado en parte por el aumento de los gastos por intereses de deudas con entidades de crédito, debido al aumento de la deuda bancaria media, puesto que el plan de fortalecimiento desplegado por la Sociedad con objeto de asegurar la disponibilidad de liquidez ha provocado la contratación a medio y largo plazo de préstamos por importe de 700 millones de euros (Notas 5.a y 15.b)
- En el ejercicio 2021 se ha registrado reversión de parte del deterioro de la participación en la sociedad del grupo Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.A. por importe de 6,8 millones de euros (Nota 11).

g) Excesos de provisiones

Del importe total de 9.427 miles de euros (2020: 10.465 miles de euros) incluido en el epígrafe "Excesos de Provisiones" de la cuenta de pérdidas y ganancias de 2021, 3.693 miles de euros corresponden a resoluciones favorables en liquidaciones de impuestos locales que se encontraban en controversia (2020: 1.093 miles de euros), 5.734 miles de euros corresponden

a excesos de Provisiones por responsabilidades de distinta naturaleza (Contratos comerciales, resoluciones judiciales que modifican el importe del litigio, etc.) (2020: 9.372 miles de euros). (En 2020, a excesos de provisiones de actuaciones medioambientales 50 euros).

24. Otra información

a) Información sobre empleados

El número de empleados de AENA S.M.E., S.A., al cierre de los ejercicios 2021 y 2020, por categoría y sexo, ha sido el siguiente:

	31 de diciembre de 2021			31 de diciembre de 2020		
Categoría Profesional	**Hombres**	**Mujeres**	**Total**	**Hombres**	**Mujeres**	**Total**
Alta Dirección	6	5	11	6	5	11
Directivos y Titulados	1.060	871	1.931	1.016	833	1.849
Coordinadores	837	367	1.204	840	326	1.166
Técnicos	2.825	1.383	4.208	2.846	1.395	4.241
Personal de apoyo	204	229	433	201	222	423
Total	**4.932**	**2.855**	**7.787**	**4.909**	**2.781**	**7.690**

En las cifras anteriores se incluyen 640 empleados temporales que, al cierre del ejercicio 2021, (2020: 494).

El número medio de empleados de AENA S.M.E., S.A., durante los ejercicios 2021 y 2020, por categoría y sexo, ha sido el siguiente:

	Año 2021			Año 2020		
Categoría Profesional	**Hombres**	**Mujeres**	**Total**	**Hombres**	**Mujeres**	**Total**
Alta Dirección	6	5	11	6	5	11
Directivos y Titulados	1.037	853	1.890	1.014	831	1.845
Coordinadores	838	330	1.168	838	326	1.164
Técnicos	2.824	1.383	4.207	2.880	1.433	4.313
Personal de apoyo	200	225	425	210	236	446
Total	**4.905**	**2.796**	**7.701**	**4.948**	**2.831**	**7.779**

En las cifras anteriores se incluyen, de media, 526 empleados temporales (2020: 577).

A 31 de diciembre de 2021 AENA S.M.E., S.A., cuenta con 108 empleados con discapacidad (2020: 108).

b) Retribución de los administradores y la alta dirección

Las retribuciones percibidas durante los ejercicios 2021 y 2020 por los Administradores y la Alta Dirección de la Sociedad clasificados por conceptos, han sido las siguientes (en miles de euros):

	Año 2021			Año 2020		
Concepto	**Alta Dirección**	**Consejo de Administración**	**Total**	**Alta Dirección**	**Consejo de Administración**	**Total**
Sueldos	1.469	-	**1.469**	1.412	-	**1.412**
Dietas	11	120	**131**	8	119	**127**
Planes de pensiones	10	-	**10**	7	-	**7**
Primas de seguros	7	-	**7**	7	-	**7**
Total	**1.497**	**120**	**1.617**	**1.434**	**119**	**1.553**

El Consejo de Administración de AENA S.M.E., S.A., estaba formado por 15 miembros (10 hombres y 5 mujeres) a 31 de diciembre de 2021 (2020: 10 hombres y 5 mujeres).

Las retribuciones percibidas durante el ejercicio 2021, se corresponden con las percibidas en AENA S.M.E., S.A. por diez puestos de Alta Dirección y por el Presidente-Consejero Delegado. Asimismo, los Administradores y la Alta Dirección no tienen concedidos anticipos o créditos, ni se han asumido obligaciones por cuenta de ellos a título de garantía, ni se han pagado primas de seguro de responsabilidad civil por daños ocasionados por actos u omisiones en el ejercicio del cargo. Asimismo, la Sociedad no tiene contraídas obligaciones en materia de pensiones y de seguros de vida con respecto a antiguos o actuales administradores ni la alta dirección de la misma.

c) Transacciones ajenas al tráfico ordinario o en condiciones distintas de mercado realizadas por los Administradores de la Sociedad

Durante el ejercicio 2021 y 2020, los Administradores no han realizado con ésta ni con sociedades del Grupo operaciones ajenas al tráfico ordinario o en condiciones distintas a las de mercado.

d) Participaciones, cargos y actividades de los miembros del Consejo de Administración análogas

Durante los ejercicios 2021 y 2020 los miembros del Consejo de Administración no han mantenido participaciones en el capital de Sociedades que directamente mantengan actividades con el mismo, análogo o complementario género al que constituye el objeto social de la Sociedad. Asimismo, no han realizado ni realizan actividades por cuenta propia o ajena del mismo, análogo o complementario género de actividad el que constituye el objeto social de la Sociedad.

A 31 de diciembre de 2021 y 2020 no hay miembros del Consejo de Administración que asuman cargos de administradores o directivos de otras Sociedades que forman parte del Grupo, con las siguientes excepciones:

- D. Maurici Lucena Betriu es Presidente del Consejo de Administración de Aena, Desarrollo Internacional, SME, S.A.
- D. Javier Marín San Andrés es Consejero Delegado de Aena, Desarrollo Internacional, SME, S.A. y Presidente del Consejo de Administración de ANB.
- El Secretario del Consejo de Administración, D. Juan Carlos Alfonso Rubio, es Consejero de ANB.
- El Vicesecretario del Consejo de Administración, D. Pablo Hernández-Lahoz Ortiz, es Secretario del Consejo de Administración de Aena, Desarrollo Internacional, SME, S.A.
- Dª. Mª de los Reyes Escrig Teigeiro, que durante 2020 y hasta el 21 de diciembre de 2021 ha sido Vicesecretaria del Consejo de Administración de Aena, SME, S.A., es Consejera de las filiales de Luton y Secretaria del Consejo de AMP.

Ninguna de las personas vinculadas a los miembros del Consejo de Administración ostenta participación alguna en el capital social de Sociedades, ni ejerce cargo o función alguna en ninguna/s Sociedad/es con el mismo, análogo o complementario objeto social de la Sociedad.

En el deber de evitar situaciones de conflicto con el interés de la Sociedad, durante el ejercicio los administradores que han ocupado cargos en el Consejo de Administración han cumplido con las obligaciones previstas en el artículo 228 del texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital. Asimismo, tanto ellos como las personas a ellos vinculadas, se han abstenido de incurrir en los supuestos de conflicto de interés previstos en el artículo 229 de dicha Ley, excepto en los casos en que haya sido obtenida la correspondiente autorización.

25. Honorarios de auditoría

La empresa auditora KPMG Auditores, S.L. de las cuentas anuales ha cargado durante los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2021 y 31 de diciembre de 2020, honorarios y gastos profesionales, según el siguiente detalle:

	Miles de euros	
	2021	**2020**
Servicios de auditoría	232	211
Otros servicios de verificación	77	66
Otros servicios	27	35
Total	**336**	**312**

Otros servicios de verificación y otros servicios se corresponden con servicios de aseguramiento sobre cumplimiento regulatorio y servicios de procedimientos acordados sobre información financiera prestados por KPMG Auditores, S.L. a Aena durante los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2021 y 31 de diciembre de 2020. No se han realizado servicios fiscales durante los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2021 y 31 de diciembre de 2020.

Los importes incluidos en el cuadro anterior, incluyen la totalidad de los honorarios relativos a los servicios realizados durante los ejercicios 2021 y 2020, con independencia del momento de su facturación.

26. Avales, compromisos y otras garantías

Los avales bancarios presentados ante diversos Organismos a 31 de diciembre de 2021 ascienden a 18.946 miles de euros (31 de diciembre de 2020: 19.928 miles de euros).

La mayor parte de estos avales se presentan como requisito de las autoridades públicas estatales o Comunidades Autónomas en el momento de la solicitud administrativa para la instalación de Plantas Solares Fotovoltaicas (PSFV) en varios aeropuertos de la red. Los avales garantizan las obligaciones de Aena por el acceso a la red de distribución eléctrica.

Los administradores de la Sociedad no esperan que generen pasivos significativos.

27. Compromisos medioambientales

La dirección de la Sociedad, fiel a su compromiso de preservación del medioambiente y de la calidad de vida de su entorno, viene acometiendo inversiones en esta área, que permiten la minimización del impacto medioambiental de sus actuaciones y la protección y mejora del medioambiente.

El inmovilizado material al 31 de diciembre de 2021 incluye inversiones de carácter medioambiental por importe de 594,9 millones de euros, cuya amortización acumulada asciende a 289,7 millones de euros (2020: inversiones por 553,6 millones de euros y amortizaciones por 275,9 millones de euros).

Las inversiones de naturaleza medioambiental realizadas durante el ejercicio 2021, que comprenden los elementos incorporados al patrimonio de la sociedad con el objeto de ser utilizados de forma duradera en su actividad, cuya finalidad principal es la minimización del impacto medioambiental y la protección y mejora del medioambiente, incluyendo el control, prevención, reducción o eliminación de la contaminación futura de las operaciones de la entidad, han ascendido a 59.467 miles de euros (2020: 10.977 miles de euros), según el siguiente desglose:

	Miles de euros	
	2021	**2020**
Tenerife Sur	23.203	193
Lanzarote	11.887	879
Madrid/Barajas	8.322	3.732
Alicante	3.732	1.671
Tenerife Norte	2.914	451
Bilbao	2.618	311
Valencia	1.247	103
Vitoria	940	-
Palma Mallorca	659	981
Ibiza	648	403
Málaga	630	692
Vigo	516	178
Gran Canaria	373	68
Barcelona	360	557
Sevilla	354	118
Resto Aeropuertos	1.064	640
Total	**59.467**	**10.977**

La cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2021 y 2020 incluye los siguientes gastos incurridos de carácter medioambiental detallados por conceptos:

	Miles de euros	
	2021	**2020**
Reparaciones y conservación	10.310	6.177
Servicios profesionales independientes	2.605	2.170
Otros servicios medioambientales	2.409	1.494
Total	**15.324**	**9.841**

Las provisiones y contingencias de naturaleza medioambiental se detallan en la Nota 21. La normativa en materia de evaluación ambiental (actualmente Ley 21/2013), exige el sometimiento a evaluación de impacto ambiental de determinados proyectos de AENA S.M.E., S.A. (en particular las ampliaciones de pista superiores a 2.100 metros) y concluyen con la formulación por parte del Ministerio para la Transición Ecológica de las correspondientes declaraciones de impacto ambiental, que recogen la obligación de llevar a cabo la elaboración y ejecución de Planes de Aislamiento Acústico (PAA).

A 31 de diciembre de 2021 en aplicación de los Planes de Aislamiento Acústico se han insonorizado un total de 25.711 viviendas y edificaciones de usos sensibles (2020: 24.526 viviendas), destacando las 12.919 viviendas en el entorno del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas (2020: 12.917 viviendas), 2.998 en Alicante-Elche (2020: 2.993 viviendas), 2.758 viviendas en Valencia-Manises (2020: 1.967 viviendas), 1.580 en Bilbao (2020: 1.572), 1.093 en Tenerife Norte (2020: 977 viviendas), 1.031 en Palma de Mallorca (2020: 925), y 814 en Málaga-Costa del Sol (2020: 811 viviendas).

Así mismo, de acuerdo con las resoluciones del Ministerio para la Transición Ecológica por las que se formulan declaraciones de impacto ambiental, correspondientes a los aeropuertos de la Sociedad, se están llevando a cabo las medidas preventivas, correctoras y compensatorias que se indicaban en los estudios del impacto ambiental preceptivos y en las citadas Declaraciones de Impacto Ambiental, cumpliendo con una serie de condiciones relacionadas principalmente con la protección del sistema hidrológico e hidrogeológico, protección y conservación de los suelos, protección de la calidad del aire, protección acústica, protección de la vegetación, fauna y hábitats naturales, protección del patrimonio cultural, reposición servicios y vías pecuarias, ubicación de canteras, de zonas de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

Información sobre derechos de emisión de gases de efecto invernadero

Hasta enero de 2021, Aena contaba con 8 aeropuertos afectados por la normativa del Régimen del Comercio de Derechos, que eran Josep Tarradellas Barcelona- El Prat, Palma de Mallorca, Alicante- Elche Miguel Hernández, Valencia, Málaga- Costa del Sol, Fuerteventura, Gran Canaria y Tenerife Sur. A partir del 01/01/2021 entró en vigor la exclusión del Régimen para los aeropuertos de Miguel Hernández Alicante- Elche, Valencia, Málaga- Costa del Sol, Fuerteventura, Gran Canaria y Tenerife Sur, por cumplir los condicionantes de la ley para su obtención. De forma que estos aeropuertos sólo están obligados realizar el Informe anual de emisiones y someterlo a verificación, para demostrar a los organismos competentes que siguen siendo instalaciones de bajas emisiones, y que, por tanto, continúan cumpliendo los requerimientos de la exclusión concedida. Por tanto, en 2021 (con asignación, compra y entrega de derechos en 2022) solo quedan dos aeropuertos de la red en el Régimen de Comercio de Derechos de emisión: Barcelona y Palma de Mallorca. Y del mismo modo que en años anteriores, antes del 31 de marzo de 2022, se recibirá la asignación de derechos correspondiente al ejercicio 2021. Algunas de las resoluciones de exclusión concedidas incluyen un compromiso de reducción de emisiones anual para los próximos 5 años, de forma que, los aeropuertos que superen el máximo de emisiones anual fijados en dichos compromisos, deben entregar el exceso de emisiones en forma de derechos de emisión/ EUA. En concreto, los aeropuertos que tienen incluido el compromiso de reducción en su resolución de exclusión son: Tenerife Sur, Fuerteventura, Gran Canaria y Valencia, y los dos primeros han superado las emisiones máximas que los organismos competentes les habían marcado para el ejercicio 2021: Tenerife Sur en 10 TCO2 y Fuerteventura en 1 TCO2, de forma que en la compra de derechos de emisión prevista de 2022 se comprarán los derechos necesarios en esos cuatro centros (Barcelona- El Prat, Palma de Mallorca, Fuerteventura y Tenerife Sur)

En cuanto a los tipos de derechos asignados, a todos los aeropuertos se les asignan derechos de emisión tipo EUA que hay que adquirir en el mercado de subastas. Además, el Aeropuerto de Barcelona- El Prat tiene concedida la asignación gratuita, de forma que en 2021 recibió 2.408 derechos gratuitos (2020: 1.289 derechos gratuitos).

Al cierre del ejercicio 2021 figuran registradas existencias (nota 17) por importe de 205 miles de euros correspondientes a 3.998 derechos de emisión de gases de efecto invernadero, adquiridos o recibidos de forma gratuita por Aena para su consumo. Asimismo, se ha dotado una provisión por 4.441 derechos, valorados en 444 mil euros, que se corresponden con la mejor estimación de los derechos consumidos durante 2021, y que ascienden a 8.439 derechos. Para ello se estima que los valores verificados de emisiones de 2021 (se verificarán en febrero de 2022) sean una media entre los datos de las emisiones en esos aeropuertos de lo emitido en 2019 y 2020, lo que supondrían un total de 8.439,05 Tm CO2. Además, se descuenta el saldo disponible actualmente en las cuentas de ambos centros y, por último, se estima el precio de la Tonelada de CO2 en el momento de realizarse la compra (antes del 30 de abril de 2022) en 100 €/Tm CO2. Para la estimación del precio por tonelada, se ha tenido en cuenta que los precios fluctúan y además de que es un mercado especulativo, depende de factores como el precio del gas o de la electricidad, de la situación macroeconómica de los principales países emisores o de las políticas de reducción, entre otros factores, por lo que su estimación es muy compleja, pero la tendencia al alza está siendo muy marcada y así a 3/1/2022 el precio es de 83,55 €/Tm.

Sostenibilidad medioambiental

Las diferentes iniciativas a nivel europeo y nacional hacen imprescindible construir la recuperación del sector del transporte aéreo consecuencia de la pandemia de COVID 19 teniendo en cuenta el pilar de la sostenibilidad medioambiental. Este ámbito, la sostenibilidad, se configura por tanto como un eje estratégico en el DORA 2022-2026. 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, por medio de los cuales se podrán cuantificar aspectos concretos en el desempeño medioambiental de los aeropuertos de la red. Los seis indicadores que definen los estándares medioambientales se identifican a continuación:

	Indicador	Nivel objetivo					Aeropuertos de Aena en los que aplica
MAMB-01	**Emisiones absolutas de CO2**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**Red de aeropuertos de Aena**
		-60%	-61%	-62%	-72%	-82%	
		Respecto al año 2019					
MAMB-02	**Eficiencia energética**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	
		n.a. [15]	n.a. [15]	0,0%	-1,6%	-2,3%	
		Respecto al año 2019					
MAMB-03	**Neutralidad en carbono**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	
		-60%	-69%	-70%	-80%	-100%	
		Respecto al año 2019					
MAMB-04	**Agua consumida**	2022	2023	2024	2025	2026	
		99%	98%	97%	96%	95%	
		Respecto al año 2021					
MAMB-05	**Niveles de ruido**	**Promedio de las diferencias** (Ld y Le) < 1dB y de las diferencias (Ln) < 1dB **Valor máximo de las diferencias** (Ld y Le) < 1dB y de las diferencias (Ln) < 2dB					**Aeropuertos con sistema de monitoreado de ruido y sendas de vuelo**
		Respecto al año anterior					
MAMB-06	**Residuos no peligrosos valorizados**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**Red de aeropuertos de Aena**
		101%	102%	103%	104%	105%	
		Respecto al año 2021					

El DORA II establece como inversiones relevantes aquellas que, sin haber sido consideradas estratégicas, están relacionadas con la navegación aérea, la dotación de capacidad en infraestructuras, la eficiencia y el ahorro energético, el fomento de la utilización de energías renovables y el esfuerzo en términos de innovación.

28. Contingencias

Pasivos contingentes

Al cierre de los ejercicios 2021 y 2020 la Sociedad mantiene reclamaciones y controversias legales en su contra, como consecuencia natural del transcurso normal de su negocio, que la Dirección considera obligaciones posibles y, por lo tanto, considera con apoyo de sus abogados que no es probable que se produzca una salida de recursos.

Actividades comerciales

Respecto a los principales litigios a 31 de diciembre 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 pasado día 5 de octubre de 2022 tuvo lugar la celebración de la audiencia previa, habiéndose señalado la vista del juicio para el día 22 de junio de 2022. 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 plantearon reclamaciones con base en 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 cierre del ejercicio, han sido notificadas 70 demandas y se han dictado 56 autos de medidas cautelares, de los cuales 24 son favorables a Aena, 12 conllevan un reconocimiento parcial y 20 son desfavorables a Aena.

Se han dictado 5 sentencias todas ellas estimatorias parciales que vienen a reconocer el reequilibrio económico de los contratos de arrendamiento en aplicación de la cláusula "rebus sic estantibus", pero aplicando diferentes métodos de cálculo de la RMGA en discusión. Todas las sentencias han sido recurridas en apelación por Aena.

Con fecha 3 de octubre de 2021 entró en vigor 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 en materia de infracciones relativas al arrendamiento de vehículos con conductor y para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera (en adelante, DF7). La norma contiene una regulación por la que se modifican automática y retroactivamente los contratos de arrendamiento o cesión de local de negocio en los aeropuertos gestionados por Aena con el fin de conseguir el reequilibrio de los contratos vigentes.

La DF7, por tanto, es una norma aplicable a gran parte de los contratos de arrendamiento objeto de los diferentes procedimientos judiciales que se están tramitando, pues éstos tienen por finalidad esa misma modificación de los contratos en aplicación de la cláusula "rebus sic stantibus". Por ello, la DF7 necesariamente debe ser considerada por los diferentes órganos judiciales para resolver la citada controversia judicial. Sin embargo, Aena, tras consulta con profesionales del Derecho de reconocido prestigio, entiende que la DF7 es inconstitucional por lo que no debe ser aplicada por los jueces y tribunales para resolver el conflicto.

Puesto que Aena carece de legitimación para la interposición de un recurso de inconstitucionalidad contra la DF7, tan sólo podrá hacer valer su inconstitucionalidad mediante las correspondientes cuestiones de inconstitucionalidad en el marco de los procesos judiciales en los que su aplicación resulte determinantes para el fallo. El planteamiento de la cuestión de inconstitucionalidad no es un derecho de la parte que la plantea, sino una facultad del juez o tribunal. En el presente caso, su planteamiento, habida cuenta del impacto de la DF7 en los casos en curso, debido a los ingresos dejados de percibir por Aena, estaría sólidamente justificado.

A consecuencia de lo expuesto y respecto a los litigios en marcha, Aena está solicitando al órgano judicial que, previo a resolver la cuestión de fondo en discusión, plantee una cuestión de inconstitucionalidad al amparo del art. 35 Ley Orgánica

del Tribunal Constitucional. Hasta el 31 de diciembre de 2021, se ha solicitado el planteamiento de la cuestión de inconstitucionalidad en 26 procedimientos.

Si el órgano judicial accede a lo solicitad suspenderá la resolución del procedimiento y elevará una cuestión de inconstitucionalidad al Tribunal Constitucional. Una vez planteada una cuestión de inconstitucionalidad en cualquiera de los procedimientos judiciales pendientes lo razonable sería que en el resto de juzgados y Tribunales eleven nuevas cuestiones o que los asuntos no se resuelvan hasta que el Tribunal Constitucional haya decidido sobre la constitucionalidad de la ley.

De las 5 sentencias, a las que anteriormente se hizo referencia, la única dictada tras la entrada en vigor de la DF7 es la Sentencia de fecha 19 de noviembre de 2021 del Juzgado de Primera Instancia nº 21 de Palma de Mallorca, referida a la demanda interpuesta por CRYSTAL TRAVEL RETAIL. Esta Sentencia ya aplica la DF7 por entender que ha quedado sin efecto la necesidad de resolver sobre si ha existido un cambio de circunstancias en el contrato que pudieran motivar una estimación de la demanda en orden a reequilibrar las condiciones económicas del contrato. Así, Aena deberá acomodar su actuación a lo dispuesto en dicha DF7 y el arrendatario no podrá reclamar más medidas y modificaciones al contrato que las acordadas por dicha regulación.

En todo caso, debe tenerse en cuenta que las sentencias estimatorias de las pretensiones de los arrendatarios solo comportan un menor ingreso para Aena.

Activos contingentes

a) Recursos contra Resoluciones de la CNMC de 11 de diciembre de 2019.

Con fecha 7 de febrero de 2020, Aena interpuso dos recursos contenciosos administrativos contra dos Resoluciones de la CNMC. Ambas Resoluciones son de fecha 11 de diciembre de 2019.

1. PO 121/2020: Este recurso se presentó contra la Resolución de supervisión de las tarifas aeroportuarias aplicables por Aena, S.M.E., S.A. en el ejercicio 2019. Dicha Resolución tiene por objeto la supervisión del procedimiento de transparencia y consulta en relación con la actualización de las tarifas aeroportuarias para el año 2019. El recurso de Aena se centra en torno al cálculo del parámetro K del IMAAJ –y, en particular, la determinación de la estimación de tráfico o Qt– y sobre la competencia que se ha irrogado la CNMC para determinar una estimación o previsión de tráfico diferente, y basada en sus propias fuentes, a la que figura en el DORA.

   Con fecha 10 de noviembre de 2020 Aena presentó la demanda.

   Actualmente este procedimiento se encuentra pendiente de votación y fallo.

2. PO 119/2020: Este recurso se presentó contra la Resolución de los conflictos acumulados presentados por ALA, IATA, ACETA y Norwegian contra el Acuerdo del Consejo de Administración de Aena, S.M.E., S.A. de fecha 30 de julio de 2019 en el que se fijan las tarifas aeroportuarias para el ejercicio 2019. El objeto del recurso es similar al que se deriva de la impugnación de la Resolución de supervisión, esto es, impugnar el alcance de la competencia de la CNMC. Aena considera que la Comisión, con ocasión de esta Resolución, se extralimita aplicando unas estimaciones de tráfico distintas, sin perjuicio de que el resultado sea el mismo: la modificación de la actualización tarifaria establecida por AENA.

   Con fecha 12 de enero de 2021 la Abogacía del Estado presentó la contestación a la demanda.

   Actualmente este procedimiento se encuentra pendiente de votación y fallo, estando señalada para el 16 de febrero de 2022.

29. Hechos posteriores al cierre

Desde el 31 de diciembre y hasta la fecha de formulación de las Cuentas Anuales, se han producido los siguientes hechos relevantes:

- Auto de 13 de enero de 2022 de la Audiencia Provincial de Palma de Mallorca, dictado en la pieza de medidas cautelares solicitadas por un demandante que ha resuelto sobre nuestra solicitud de plantear la cuestión de inconstitucionalidad de la DF7. La Audiencia Provincial considera que el procedimiento de medidas cautelares no es el indicado para su planteamiento, pudiendo hacerlo en el procedimiento ordinario.
- Varias resoluciones de Juzgados de instancia (26 de enero de 2022, del Juzgado de 1ª Instancia nº 4 de Arrecife y de fecha 1 de febrero de 2022, del Juzgado de 1ª Instancia nº 3 de Elche y Decreto de 26 de enero de 2022, dictado por el Juzgado de 1ª Instancia nº 3 de Málaga), acuerdan el sobreseimiento de los procedimientos por carencia sobrevenida de objeto. El demandante presentó escrito manifestando satisfecha su pretensión principal y careciendo de objeto tras la entrada

en vigor de la DF7. Aena se opuso y planteó la cuestión de inconstitucionalidad. Mediante estos autos, los Juzgados han acordado el sobreseimiento al entender que un hecho posterior al litigio ha satisfecho las pretensiones de la demandante. Sobre nuestra solicitud de plantear la cuestión de inconstitucionalidad considera que, ante una carencia sobrevenida de objeto, la DF7 no tendría una aplicación directa al caso.

- Desde el día 31 de diciembre de 2021 se han presentado 11 nuevas solicitudes planteando la inconstitucionalidad.
- Con fecha 10 de febrero de 2022, la Sociedad ha formalizado con su participada, Sociedad Concesionaria de la Región de Murcia, S.A.U., un contrato de línea de crédito por importe de 12 millones de euros y un préstamo participativo por importe de 3 millones de euros.
- En relación al acuerdo de formalización del contrato de Servicios de Navegación Aérea en Aeropuertos de Aena, adjudicado a la Entidad Pública Empresarial ENAIRE el mes de diciembre por un importe 601,2 millones de euros y un plazo de cinco años, con fecha 12 de enero de 2022, Aena recibió notificación de la reclamación interpuesta por SAERCO y FERRONATS ante el Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales (TACRC).

  El 27 de enero de 2022, el TACRC ha levantado la suspensión del expediente de contratación y ese Tribunal no ha dictado resolución de las reclamaciones indicadas. Estas reclamaciones en materia de contratación no son procedimientos judiciales, sino administrativos y contra la resolución cabe recurso contencioso administrativo ante la Audiencia Nacional.
- El 17 de febrero de 2022 la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia emitió su resolución de supervisión de las tarifas aeroportuarias para 2022, declarando conformes y aplicables las tarifas aprobadas por el Consejo de Aena, por lo que el IMAAJ aprobado para 2022 es de 9,95 euros por pasajero, lo que supone una variación tarifaria de un -3,17% con respecto al IMAAJ de 2021. Por otra parte, con fecha 3 de febrero de 2022, la CNMC notificó a Aena la iniciación de un procedimiento de conflicto sobre la modificación de las tarifas aeroportuarias 2022, instado por IATA España y Ryanair, que no afecta a su aplicación desde el próximo 1 de marzo. La Sociedad estima que este procedimiento no dará lugar a la modificación de las tarifas aprobadas por Aena ya supervisadas por la Comisión.

Informe de gestión
Aena S.M.E., S.A
2021

1. Aspectos clave

Los efectos de la situación provocada por la propagación del virus SRAS-CoV-2 (en adelante COVID-19) han seguido afectando al sector aéreo durante el año 2021. La industria aeronáutica y los aeropuertos de Aena S.M.E., S.A. continúan sufriendo la reducción de las operaciones y del tráfico de pasajeros respecto a los niveles pre pandemia.

El avance de las campañas de vacunación, la evolución de la situación epidemiológica y la relajación de las restricciones a la movilidad permitieron 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. La aparición de la variante Ómicron ha llevado a muchos países a recuperar o intensificar las restricciones y controles de entrada desde finales del mes de noviembre. Estas medidas siguen impactando en la movilidad aérea y en la red de aeropuertos en España ha supuesto una ralentización del ritmo de recuperación que estaba teniendo lugar en los últimos meses.

El número de pasajeros en la red de aeropuertos en España ha alcanzado 119,7 millones, lo que supone un aumento interanual del 57,8% y una recuperación del 43,7% del volumen de 2019.

A pesar de la mejora que ha experimentado el comportamiento de la demanda y la oferta de vuelos de las compañías aéreas, el momento e intensidad con la que se producirá la recuperación del tráfico siguen condicionadas por la evolución de la situación epidemiológica y la flexibilización de las restricciones impuestas en los diferentes países.

Los ingresos se han situado en 2.196,0 millones de euros, lo que supone un incremento interanual del 4,3% y de 90,6 millones de euros.

Los ingresos de la actividad aeronáutica han registrado 1.283,4 millones de euros (+37,2% interanual) y los ingresos comerciales 781,5 millones de euros (-24,1% 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 reactivó 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.

Con fecha 3 de octubre de 2021 ha entrado en vigor la Ley 13/2021. En su Disposición final séptima (en adelante DF7) esta norma 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, en los siguientes términos:

- 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.

Como consecuencia de esta norma, se han visto modificadas las RMGA establecidas en los contratos de arrendamiento comercial de las actividades de duty free, tiendas y restauración formalizados entre Aena y sus operadores comerciales, devengadas desde el 15 de marzo de 2020 hasta el 3 de octubre de 2021. El importe total de la reducción correspondiente por las modificaciones de las RMGA afectadas por la DF7 asciende a 727 millones de euros.

Asimismo, como consecuencia de la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, Aena ha acordado modificaciones con los operadores de alquiler de vehículos, publicidad y de otras actividades comerciales para minorar las rentas por arrendamiento devengadas desde el inicio de la pandemia. El importe de la reducción de estas rentas asciende a 68 millones de euros.

Respecto al tratamiento contable de los contratos afectados, el importe de estos descuentos en las rentas se ha registrado contablemente en el estado de situación financiera en cuentas de periodificación y se imputa linealmente a resultados como menores ingresos comerciales durante el periodo remanente de vigencia de cada contrato desde la fecha efectiva de la modificación: el 3 de octubre de 2021 en el caso de las RMGA afectadas por la entrada en vigor de la DF7 o la fecha efectiva de la novación contractual en el caso de las rentas no afectadas por dicha norma.

El importe total de los descuentos por modificaciones de las RMGA y de rentas devengadas asciende a 795 millones de euros.

Como consecuencia del criterio de registro contable aplicado, el impacto previsto en los resultados de la Sociedad es el siguiente:

- En el ejercicio 2021 se registran menores ingresos por 168 millones de euros.
- En el ejercicio 2022, los ingresos comerciales se minorarán en 322 millones de euros.
- En el ejercicio 2023, el importe de los menores ingresos se estima en 224 millones de euros.

- En los ejercicios 2024, 2025, 2026, 2027 y 2028, se registrarán menores ingresos comerciales por importe de 35 millones de euros, 26 millones de euros, 14 millones de euros, 5 millones de euros y 1 millón de euros, respectivamente.

A la fecha actual, el importe estimado de reducción total de rentas a lo largo de la vida de estos contratos se estima en 1.300 millones de euros. Este importe está sujeto a la evolución del tráfico.

Los gastos operativos (aprovisionamientos, gastos de personal y otros gastos de explotación) se han situado en 1.363,3 millones de euros, registrando un incremento interanual del 11,0% (135,0 millones de euros). Esta variación refleja el efecto de las medidas de reducción de costes implementadas en 2020, la adaptación de los servicios en 2021 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 que ha supuesto un aumento interanual del coste por este concepto de 70,7 millones de euros.

Como consecuencia de los controles sanitarios y operativos implementados por Aena, la Compañía ha incurrido en gastos por importe de 113,6 millones de euros (52,7 millones de euros en 2020), registrados en el epígrafe “deterioros y resultados por enajenación de inmovilizado” de la Cuenta de resultados. El Real Decreto-Ley 21/2020, de 9 de junio, establece que Aena tendrá derecho a recuperar en el marco del DORA los costes en los que incurra, como consecuencia de la colaboración con las autoridades sanitarias y de las restantes medidas operativas de seguridad e higiene que deba adoptar debido a la pandemia.

El resultado antes de impuestos refleja una pérdida de 70,9 millones de euros (12,0 millones de euros en 2020).

El ejercicio se ha cerrado con un resultado neto negativo de 20,0 millones de euros (5,3 millones de euros en 2020).

Por lo que se refiere al efectivo neto por actividades de explotación, en 2021 se han generado de 252,2 millones de euros, lo que supone un aumento interanual de 87,9 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 10,0x (8,1x al 31 de diciembre de 2020).

Aena tiene firmados préstamos por un importe total pendiente a 31 de diciembre de 2021 de 5.258,0 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.

Estas ratios se revisan cada año en junio y diciembre, teniendo en cuenta los datos de EBITDA y gastos financieros de los últimos 12 meses y la deuda financiera neta a cierre del periodo.

Como consecuencia de la excepcional situación provocada por el COVID-19 y su impacto en el EBITDA, a 31 de diciembre de 2021 la ratio máxima de 7,0x Deuda Financiera Neta/EBITDA se ha incumplido. Con fecha 23 de diciembre de 2021, Aena ha obtenido dispensas temporales de cumplimiento de las ratios financieras hasta el 30 de junio de 2023 de todas las entidades bancarias.

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.

En relación con el programa de inversiones, el importe pagado en el período ha ascendido a 653,6 millones de euros (489,8 millones de euros en el mismo período de 2020). La inversión ejecutada en 2021 asciende a 773,2 millones de euros. Este importe es debido a la ejecución en 2021 de las inversiones que no fue posible realizar en 2020 como consecuencia de la pandemia.

Los efectos derivados del COVID-19 se han reflejado 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 151,25 euros. Ha cerrado en 138,80 euros, lo que implica una caída del precio de la acción del 2,4% desde el 31 de diciembre de 2020. En el mismo período, el IBEX35 ha acumulado una revalorización del 7,9%.

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

Respecto al Documento de Regulación Aeroportuaria para los ejercicios 2022-2026 (DORA II), el Consejo de 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 recoge en su página 60 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 CO_2, 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."*

Adicionalmente, es relevante señalar que con fecha 8 de marzo de 2021, Aena solicitó a la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana la modificación del DORA 2017-2021, al considerar la concurrencia de los requisitos previstos en artículo 27 de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, para reconocer el desequilibrio económico previsto en dicha norma, puesto que la pandemia COVID-19 constituye un hecho excepcional e imprevisible y ha ocasionado una reducción de más de un 10% del tráfico aéreo, como se establece en el citado artículo.

Ante esta solicitud, la Dirección General de Aviación Civil ha acordado en su Resolución del 16 de diciembre de 2021 no iniciar el procedimiento al no apreciar la concurrencia de todas las circunstancias excepcionales a las que se refiere el artículo 27 y no haber observado elementos en el DORA de cuya modificación pudiera derivarse la compensación solicitada. Por ello, con fecha 21 de enero de 2022, Aena ha planteado el oportuno recurso administrativo ante la Secretaría General de Transportes y Movilidad, sin perjuicio del ejercicio de otras acciones que pudieran corresponder en defensa de su interés social.

El 17 de febrero de 2022 la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia emitió su resolución de supervisión de las tarifas aeroportuarias para 2022, declarando conformes y aplicables las tarifas aprobadas por el Consejo de Aena, por lo que el IMAAJ aprobado para 2022 es de 9,95 euros por pasajero, lo que supone una variación tarifaria de un -3,17% con respecto al IMAAJ de 2021.

Por otra parte, con fecha 3 de febrero de 2022, la CNMC notificó a Aena la iniciación de un procedimiento de conflicto sobre la modificación de las tarifas aeroportuarias 2022, instado por IATA España y Ryanair, que no afecta a su aplicación desde el próximo 1 de marzo. La Sociedad estima que este procedimiento no dará lugar a la modificación de las tarifas aprobadas por Aena ya supervisadas por la Comisión.

Finalmente, 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

El número de pasajeros ha alcanzado 119,7 millones en 2021, cifra que supone una recuperación del 43,7% del volumen de 2019.

+57,8% Pasajeros 2021 | **+38,0% Aeronaves 2021** | **+26,5% Mercancías 2021**

Las cifras de tráfico de pasajeros han ido mejorando mes a mes a medida que avanzaban las campañas de vacunación tanto en España como en el resto de países del entorno. La evolución de la situación epidemiológica y la relajación de las restricciones a la movilidad 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. La aparición de la variante Ómicron ha llevado a muchos países a recuperar o intensificar las restricciones y controles de entrada desde finales del mes de noviembre, impactando a la movilidad aérea.

Hasta el mes de mayo se había recuperado un 17,7% del tráfico de 2019, y de junio a septiembre el 51,9%. En el último trimestre la recuperación ha alcanzado el 70,9% del volumen pre pandemia, llegando al 73,3% en el mes de noviembre. En el mes de diciembre se ha producido una ralentización del ritmo de recuperación que estaba teniendo lugar durante los últimos meses.

El tráfico doméstico es el que ha mostrado una mayor recuperación. De la cifra total de pasajeros registrada en 2021,52,3 millones han sido pasajeros nacionales que representan el 60,8% del tráfico doméstico de 2019 y una cuota del 43,7% (31,3% en 2019).

El tráfico de pasajeros internacionales ha registrado 67,4 millones y una recuperación del 35,8% respecto a 2019. Su cuota ha descendido al 56,3% (68,7% en 2019).

Respecto a las operaciones de aeronaves, en 2021 se ha recuperado el 64,4% de la operativa pre pandemia. A pesar de lo difícil que ha resultado el año, España ha finalizado 2021 con el mayor número de operaciones en Europa, y los Aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona- El Prat y Palma de Mallorca, han ocupado los puestos 4º, 6º y 9º del continente[1] respectivamente.

El volumen de carga ha continuado evolucionando positivamente y ha finalizado el año con una recuperación del 93,4%.

Por aeropuertos y grupos de aeropuertos se detalla a continuación la evolución del tráfico del período:

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	24,1	41,0%	20,2%	217,5	31,2%	14,4%	523.396	30,0%	52,4%
Josep Tarradellas Barcelona-El Prat	18,9	48,2%	15,8%	163,7	33,5%	10,8%	136.107	18,9%	13,6%
Palma de Mallorca	14,5	137,3%	12,1%	141,2	83,7%	9,3%	6.755	0,3%	0,7%
Total Grupo Canarias	23,0	35,5%	19,2%	274,2	25,8%	18,1%	29.667	15,7%	3,0%
Total Grupo I	32,3	72,3%	27,0%	364,9	49,2%	24,0%	29.820	4,0%	3,0%
Total Grupo II	5,8	65,3%	4,9%	135,7	23,7%	9,0%	200.188	36,4%	20,0%
Total Grupo III	1,1	63,4%	0,9%	218,1	35,5%	14,4%	72.537	12,7%	7,3%
TOTAL	**119,7**	**57,8%**	**100,0%**	**1.515,3**	**38,0%**	**100,0%**	**998.471**	**26,5%**	**100,0%**

Datos de tráfico pendientes de cierre definitivo, no sujetos a variaciones significativas.
(1) Porcentajes de variación calculados en pasajeros, aeronaves y kg.

[1] Excluidos Rusia y Turquía.

Por áreas geográficas el tráfico doméstico es el que mejor se ha comportado:

Región	Pasajeros (millones) 2021	% Variación interanual	Cuota
Europa [1]	59,8	64,2%	49,9%
España	52,3	54,0%	43,7%
Latinoamérica	3,3	38,6%	2,7%
Norteamérica [2]	1,7	56,9%	1,5%
África	1,7	58,9%	1,4%
Oriente medio	0,9	15,2%	0,7%
Asia y Otros	0,1	-69,8%	0,1%
TOTAL	**119,7**	**57,8%**	**100,0%**

[1] Excluye España.

[2] Incluye EE.UU., Canadá y México.

Los datos del tráfico por países se muestran a continuación:

País	Pasajeros (millones)		Variación interanual		Cuota	
	2021	2020	%	Pasajeros	2021	2020
España	52,3	33,9	54,0%	18,3	43,7%	44,7%
Alemania	12,6	6,6	89,4%	5,9	10,5%	8,7%
Reino Unido	9,7	8,1	19,9%	1,6	8,1%	10,7%
Francia	6,7	3,8	73,7%	2,8	5,6%	5,1%
Italia	6,0	3,4	76,3%	2,6	5,0%	4,5%
Holanda	4,6	2,4	89,5%	2,2	3,9%	3,2%
Suiza	3,1	1,5	109,8%	1,6	2,6%	2,0%
Bélgica	3,0	1,8	68,1%	1,2	2,5%	2,4%
Portugal	1,9	1,4	33,3%	0,5	1,6%	1,9%
Dinamarca	1,5	0,7	109,5%	0,8	1,3%	0,9%
Suecia	1,4	0,9	47,4%	0,4	1,1%	1,2%
Irlanda	1,3	0,8	71,0%	0,6	1,1%	1,0%
Polonia	1,3	0,6	106,3%	0,7	1,1%	0,8%
Marruecos	1,3	0,7	85,8%	0,6	1,1%	0,9%
Estados Unidos	1,0	0,7	42,8%	0,3	0,8%	0,9%
Total Top 15	107,7	67,5	59,5%	40,2	90,0%	89,0%
Resto de países	12,0	8,3	44,1%	3,7	10,0%	11,0%
Total Pasajeros	119,7	75,8	57,8%	43,8	100,0%	100,0%

La recuperación del mercado británico con respecto a los niveles pre pandemia ha sido muy reducido, un 22,1%. Otros mercados igualmente relevantes como Alemania, Francia e Italia han registrado niveles de recuperación del 43,1%, 47,4% y 36,7% respectivamente.

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

Compañía aérea	Pasajeros (millones)		Variación interanual		% Cuota	
	2021	2020	%	Pasajeros	2021	2020
Ryanair [1]	23,3	13,5	73,0	9,8	19,5	17,8
Vueling	22,3	12,8	73,9	9,5	18,6	16,9
Iberia	9,8	6,2	57,3	3,6	8,2	8,2
Air Europa	7,6	6,5	17,9	1,2	6,4	8,5
Grupo Binter [2]	6,2	4,5	37,6	1,7	5,2	5,9
Iberia Express	5,9	3,9	51,8	2,0	4,9	5,1
Air Nostrum	5,0	3,2	53,9	1,8	4,2	4,3
Easyjet [3]	4,8	3,6	35,4	1,3	4,1	4,7
Eurowings [4]	2,9	1,1	154,3	1,8	2,4	1,5
Lufthansa	2,4	1,1	104,8	1,2	2,0	1,5
Transavia	1,9	1,0	88,7	0,9	1,6	1,3
Jet2.Com	1,9	1,2	53,4	0,7	1,6	1,6
Wizz Air [5]	1,6	0,9	71,7	0,7	1,4	1,3
Volotea	1,6	0,9	90,1	0,8	1,4	1,1
Tuifly [6]	1,4	0,8	74,7	0,6	1,2	1,1
Total top 15	98,6	61,3	60,8	37,3	82,4	80,8
Resto de compañías aéreas	21,1	14,6	44,9	6,5	17,6	19,2
Total pasajeros	119,7	75,8	57,8	43,8	100,0	100,0
Total pasajeros bajo coste [7]	69,4	42,2	64,5	27,2	58,0	55,6

[1] Incluye Ryanair Ltd., Ryanair Sun, S.A. y Ryanair UK Limited.
[2] Incluye Binter Canarias, Naysa y Canarias Airlines.
[3] Incluye Easyjet Switzerland, S.A., Easyjet Airline Co. LTD. y Easyjet Europe Airline GMBH.
[4] Incluye Eurowings AG, Nurnberg, Germanwings Gmbh y EW Discover GMBH.
[5] Incluye Wizz Air Hungary, Wizz Air Ukraine, Wizz Air UK LTD. y Wizz Air Bulgaria.
[6] Incluye Hapag-Lloyd Executive, Tuifly Gmbh, Hapag Lloyd Express Gmbh, Tuifly Gmbh, Langenhagen.
[7] Incluye el tráfico de las compañías de bajo coste en vuelos regulares.

El Grupo IAG[2] ha alcanzado una recuperación del 49,7% respecto a 2019 y ha acumulado una cuota de pasajeros del 32,8%. El Grupo Binter, que opera vuelos nacionales, ha recuperado el 80,1% del volumen de pasajeros de 2019.

Ryanair, Air Europa y easyJet han recuperado el 47,2%, 40,1% y 27,6% respectivamente de la cifra de pasajeros que registraron en 2019.

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 verano de 2021, entre el 1 de abril y el 31 de octubre, Aena ha ofrecido un esquema de incentivo de recuperación de operaciones al superar determinados umbrales. En los tres primeros meses de la temporada, el umbral de recuperación se estableció en el 30% y para los cuatro últimos meses en el 45%. Todas las operaciones realizadas a partir de esos porcentajes se han incentivado en el mismo porcentaje de su recuperación, independientemente del número de pasajeros transportados. El incentivo ha supuesto un descuento en la tarifa media mensual de aterrizaje.

Para la temporada de invierno 2021, entre el 1 de noviembre 2021 y el 31 de marzo de 2022, 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 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.

El 30 de noviembre de 2021, el Consejo de Administración de Aena aprobó un incentivo específico para el aeropuerto de La Palma, cuyo tráfico se ha visto severamente afectado por la erupción volcánica. Este incentivo pretende impulsar la reactivación del tráfico en la isla a partir del mes de enero de 2022 y será compatible con el incentivo general de recuperación del tráfico durante la temporada de invierno. El incentivo consiste en un 100% de reembolso del importe de la tarifa de pasajero en todos los vuelos que tengan lugar desde el 1 de enero de 2022 hasta el 31 de diciembre de 2022, con origen en el Aeropuerto de La Palma y destino a la península, las Islas Baleares, o a un destino internacional.

[2] Iberia, Iberia Express, Vueling, British Airways, City Flyer LTD, Aer Lingus y Anisec.

En la temporada de verano 2022, entre el 1 de abril y el 31 de octubre, Aena ofrecerá un incentivo a las compañías aéreas que superen determinados umbrales. Dichos umbrales se han establecido por áreas:

- Rutas de corto radio y Latinoamérica: Las aerolíneas que operen al menos el 85% de la programación de asientos que tenían establecida el día 31 de enero en las rutas de corto radio y Latinoamérica, recibirán un descuento del 50% en la tarifa media de pasajero en todos los pasajeros adicionales a los que corresponden a un factor de ocupación del 80%.
- Rutas de largo radio (excluyendo Latinoamérica): Las aerolíneas que operen al menos el 50% de la programación de asientos que tenían establecida el día 31 de enero en rutas de largo radio (excluyendo Latinoamérica) recibirán un descuento del 100% en la tarifa media de pasajero en todos los pasajeros adicionales a los que corresponden a un factor de ocupación del 70%.

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 al cierre de 2021 asciende a 9.898 de millones de euros.[3]

Tarifas aeroportuarias 2021

Con fecha 1 de marzo de 2021 entraron 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%.

Solicitud de modificación del DORA 2017-2021

Con fecha 8 de marzo de 2021, Aena solicitó a la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana la modificación del DORA 2017-2021, al considerar la concurrencia de los requisitos previstos en artículo 27 de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, para reconocer el desequilibrio económico previsto en dicha norma, puesto que la pandemia COVID-19 constituye un hecho excepcional e imprevisible y ha ocasionado una reducción de más de un 10% del tráfico aéreo, como se establece en el citado artículo.

Ante esta solicitud, la Dirección General de Aviación Civil ha acordado en su Resolución del 16 de diciembre de 2021 no iniciar el procedimiento, al no apreciar la concurrencia de todas las circunstancias excepcionales a las que se refiere el artículo 27 y no haber observado elementos en el DORA de cuya modificación pudiera derivarse la compensación solicitada.

No obstante, Aena considera que concurren todos los requisitos previstos en el mencionado artículo 27 para la modificación del DORA y la concesión del reequilibrio económico previsto en dicha norma y por ello, con fecha 21 de enero de 2022, ha planteado el oportuno recurso administrativo ante la Secretaría General de Transportes y Movilidad, sin perjuicio del ejercicio de otras acciones que pudieran corresponder en defensa de su interés social.

Esta solicitud de modificación está en línea, además, con las medidas adoptadas por los reguladores de diversos países europeos en los que se ha reconocido el desequilibrio económico sufrido por los gestores aeroportuarios con motivo de esta crisis sanitaria.

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 (Aspectos clave) se señalan aspectos destacables del DORA II.

[3] Dato de cierre provisional

Tarifas aeroportuarias 2022

Según lo establecido en la normativa (Ley 18/2014 y Directiva 2009/12/CE sobre tasas aeroportuarias), y para la actualización de las tarifas aeroportuarias de 2022, durante los meses de enero a noviembre de 2021 tuvo lugar el proceso de consulta entre Aena y las asociaciones de compañías aéreas usuarias de los aeropuertos.

En el transcurso de dicho proceso, Aena facilitó a los usuarios y a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), que ejerce las funciones de Autoridad de Supervisión Independiente, la información requerida por la normativa y una propuesta de tarifas que daba cumplimiento a los requisitos establecidos tanto en el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) como en la Ley 18/2014.

Los usuarios convocados por Aena para participar en el proceso de consulta pertenecen a las siguientes asociaciones y compañías aéreas:

- IATA: International Air Transport Association
- A4E: Airlines for Europe
- AIRE: Airlines International Representation in Europe
- ALA: Asociación de Líneas Aéreas
- AECA: Asociación Española de Compañías Aéreas
- AOC España: Comité de Operadores de Líneas Aéreas
- RACE: Real Aeroclub de España
- RFAE: Real Federación Aeronáutica Española
- AOPA: Asociación de Pilotos Propietarios de Aeronaves
- ASEATA (Asociación de Empresas de Servicios de Asistencia en Tierra en Aeropuertos)
- Ryanair
- Norwegian
- Jet2.com
- EasyJet
- Vueling
- IAG
- Condor
- Wamos Air

Asimismo, la CNMC, la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) y la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), asistieron a las reuniones como observadores de este proceso.

La última reunión del proceso de consultas de actualización de tarifas para el año 2022 se celebró el 25 de noviembre 2021. El proceso finalizó el 21 de diciembre de 2021 con la aprobación por parte del Consejo de Administración de Aena de las tarifas correspondientes al año 2022, que entrarán en vigor el 1 de marzo de 2022. Estas tarifas se basan en la variación del -3,17% del IMAAJ de 2022 respecto al IMAAJ de 2021, quedando establecido en 9,95 euros por pasajero. Este hecho se comunicó a la CNMC, a las asociaciones de usuarios y a la Dirección General de Aviación Civil el 30 de diciembre de 2021.

La variación del -3,17% del IMAAJ de 2022 respecto al IMAAJ de 2021, fijado en 9,95 euros por pasajero, es consecuencia de los ajustes que el DORA establece en relación al incentivo por el desempeño de los niveles de calidad, la estructura de tráfico correspondiente al cierre de 2020, el efecto del índice P (calculado conforme a la metodología establecida en el RD 162/2019 de 22 de marzo y establecido en la Resolución de la CNMC de 30 de noviembre 2021) así como la recuperación de los costes COVID incurridos por Aena, según se establece en la Ley 2/2021 de 29 de marzo, en el periodo comprendido entre enero de 2020 y septiembre de 2021.

El 17 de febrero de 2022 la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia emitió su resolución de supervisión de las tarifas aeroportuarias para 2022, declarando conformes y aplicables las tarifas aprobadas por el Consejo de Aena, por lo que el IMAAJ aprobado para 2022 es de 9,95 euros por pasajero, lo que supone una variación tarifaria de un -3,17% con respecto al IMAAJ de 2021.

Por otra parte, con fecha 3 de febrero de 2022, la CNMC notificó a Aena la iniciación de un procedimiento de conflicto sobre la modificación de las tarifas aeroportuarias 2022, instado por IATA España y Ryanair, que no afecta a su aplicación desde el

próximo 1 de marzo. La Sociedad estima que este procedimiento no dará lugar a la modificación de las tarifas aprobadas por Aena ya supervisadas por la Comisión.

Actividad aeronáutica

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 mantiene el compromiso de seguir ofreciendo un modelo de aeropuerto seguro que cumpla con todas las recomendaciones sanitarias y se adapte a las necesidades que surjan.

Durante el último trimestre del año, la erupción del volcán en Cumbre Vieja en la isla de La Palma ha requerido actuaciones específicas a fin de minimizar el impacto operativo de esta contingencia y asegurar la operación aérea con el adecuado nivel de seguridad operacional. El aeropuerto ha mantenido su operatividad y conectividad durante el 90% del período de actividad del volcán.

En el ámbito del Plan Estratégico de Limpieza (PEL) se han licitado y adjudicado durante 2021 nuevos expedientes con el fin de garantizar los estándares de limpieza e higiene acorde a las actuales circunstancias sanitarias excepcionales. El Plan cumple con las recomendaciones de las autoridades sanitarias, 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, Seve Ballesteros-Santander, Asturias y Zaragoza a la empresa SIRSA (Servicios Industriales Reunidos S.A.) por un plazo de 2 años más una posible prórroga anual. El servicio se inició en octubre de 2021 y ha supuesto un incremento del 36,5% respecto al contrato anterior.
- En el mes de octubre se adjudicó el nuevo servicio para los aeropuertos de Palma de Mallorca, Málaga-Costa del Sol, Alicante-Elche Miguel Hernández, Almería y Jerez, por un plazo de ejecución de 2 años más una posible prórroga anual adicional. El importe total de adjudicación asciende a 30,7 millones de euros, lo que supone un incremento del 11,2% con respecto al expediente anterior, principalmente motivado por la inclusión de las medidas de limpieza y desinfección derivadas de la pandemia provocada por el COVID-19. En los aeropuertos de Alicante-Elche Miguel Hernández, Almería y Jerez, se inició el nuevo el servicio a finales del mes de diciembre.
- En el mes de octubre se licitó el nuevo expediente para los aeropuertos de Tenerife Sur, Tenerife Norte- Ciudad de La Laguna, La Palma, Gran Canaria y César Manrique-Lanzarote, por un plazo de ejecución de 2 años más una posible prórroga anual adicional. El expediente se encuentra pendiente de adjudicación y está previsto su inicio a principios de marzo de 2022. El importe total de licitación asciende a 20,7 millones de euros, lo que supone un incremento del 24,8%.

En relación a la asistencia a personas con movilidad reducida (PMR), en 2021 se ha adjudicado el servicio para 12 aeropuertos por un período de duración de cuatro años, prorrogable un año adicional. El importe total de adjudicación a la UTE formada por las empresas Multiservicios Aeroportuarios, S.A. y Sagital, S.A., asciende a 202,7 millones de euros.

En el ámbito de los servicios de asistencia en tierra (handling), se está definiendo la versión definitiva del pliego de condiciones para la selección de los agentes de rampa que prestarán este servicio en el período 2022-2029, ya que las actuales licencias finalizan entre septiembre y diciembre de 2022.

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. En 2021 se ha puesto en servicio la nueva versión de MAXIMO® en 23 de los 24 aeropuertos de los Grupos I, II y Canarias, dando prestación a 90 servicios de mantenimiento.

En la seguridad física, durante el cuarto trimestre han continuado las actividades de coordinación, con la Secretaría de Estado de Seguridad y Policía Nacional, del futuro despliegue del 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 implementaron en los aeropuertos de A Coruña y Zaragoza.

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

En los sistemas operacionales se ha continuado trabajando para integrar los aeropuertos de la red en los programas “A-CDM” (Airport-Collaborative Decision Making) y Torre Avanzada, auspiciados por Eurocontrol.

Desglose de ingresos

Miles de euros	2021	2020	Variación	% Variación
Prestaciones patrimoniales[1]	**1.232.864**	**899.269**	**333.595**	**37,1%**
Aterrizajes/servicio tránsito aéreo/servicio meteorología	340.294	263.139	77.155	29,3%
Estacionamientos	61.152	70.504	-9.352	-13,3%
Pasajeros	512.052	349.985	162.067	46,3%
Pasarelas telescópicas	59.247	45.199	14.048	31,1%
Seguridad	179.346	115.030	64.316	55,9%
Handling	59.715	40.555	19.160	47,2%
Carburante	15.842	11.360	4.482	39,5%
Catering	5.216	3.497	1.719	49,2%
Resto de servicios aeroportuarios[2]	**50.531**	**36.491**	**14.040**	**38,5%**
Ingresos servicios aeroportuarios	**1.283.395**	**935.760**	**347.635**	**37,2%**

[1] Los importes de las líneas de ingresos de Pasajeros, Aterrizajes y Seguridad incluyen los incentivos comerciales: -58,8 millones de euros en 2021 (-11,5 millones de euros en 2020).
[2] Incluye: Mostradores de facturación, Utilización de pasarelas de 400 Hz, Servicio Contraincendios, Consignas y Otros Ingresos.

Los ingresos por servicios aeroportuarios reflejan la mejora progresiva que ha experimentado el tráfico de pasajeros y la oferta de vuelos de las compañías aéreas a partir del mes de mayo.

Los incentivos comerciales han supuesto un menor ingreso de 58,8 millones de euros. 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 2020, el efecto de los incentivos supuso un menor ingreso de 11,5 millones de euros. Este importe incluía el devengo del incentivo comercial a la recuperación de operaciones (20,4 millones de euros), el incentivo provisionado en enero y febrero por la temporada de invierno (3,4 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 dejaron de cumplir los requisitos necesarios para devengarlos (10,5 millones de euros).

La bonificación por pasajero en conexión ha supuesto un importe de 30,4 millones de euros, frente a 21,6 millones de euros en 2020.

Como consecuencia de los controles sanitarios y operativos implementados por Aena, la Compañía ha incurrido en gastos por importe de 113,6 millones de euros (52,7 millones de euros en 2020).

3.1.2 Actividad comercial

En la siguiente tabla se muestran los ingresos de las líneas de la actividad comercial:

Miles de euros	2021	2020	Variación	% Variación
Tiendas libres de impuestos	255.674	382.888	-127.214	-33,2%
Tiendas	-5.155	104.340	-109.495	-104,9%
Restauración	175.962	224.894	-48.932	-21,8%
Alquiler de vehículos	106.103	100.493	5.610	5,6%
Aparcamientos	76.036	50.684	25.352	50,0%
Servicios vip [1]	29.744	20.570	9.174	44,6%
Publicidad	21.777	20.975	802	3,8%
Arrendamientos	28.067	33.699	-5.632	-16,7%
Resto ingresos comerciales [2]	93.318	91.637	1.681	1,8%
Ingresos servicios comerciales	**781.526**	**1.030.180**	**-248.654**	**-24,1%**

[1] Incluye Explotaciones Comerciales (Servicios bancarios, Máquinas vending, Telecomunicaciones, Máquinas de plastificado de equipajes, etc.), Suministros comerciales, Utilización de Salas y Filmaciones Grabaciones).
[2] Incluye Alquiler de Salas VIP, paquetes VIP, resto de Salas, Fast-track y Fast-lane.

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

Contratos modificados por la DF7

El 3 de octubre entró en vigor la Ley 13/2021 que en su DF7 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 renta mínima anual garantizada (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 DF7 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 aplicado a los contratos desde el 15 de marzo de 2020 hasta el 3 de octubre de 2021 se registra contablemente en el balance de la Sociedad en cuentas de periodificación y se imputa linealmente a resultados durante el periodo remanente de vigencia de cada contrato, desde la fecha efectiva de modificación contractual, 3 de octubre de 2021. Ver nota 5. a.1) de las Cuentas anuales de AENA S.M.E., S.A. del ejercicio 2021.

Como consecuencia de esta norma, se han visto modificadas las RMGA establecidas en los contratos de arrendamiento comercial de las actividades de duty free, tiendas y restauración formalizados entre Aena y sus operadores comerciales, devengadas desde el 15 de marzo de 2020 al 3 de octubre de 2021.

El importe de la reducción correspondiente a las modificaciones de las RMGA afectadas por la DF7 asciende a 727 millones de euros.

Contratos modificados por novaciones contractuales acordadas con los operadores comerciales

Como consecuencia de la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, Aena ha acordado modificaciones con los operadores de alquiler de vehículos, publicidad y de otras actividades comerciales no afectadas por la DF7 para minorar las rentas por arrendamiento devengadas desde el inicio de la pandemia

El importe de los incentivos concedidos por Aena a sus operadores comerciales en las rentas de arrendamiento devengadas en periodos anteriores a la fecha de formalización de las correspondientes modificaciones contractuales, se ha registrado en el estado de situación financiera en cuentas de periodificación y se imputa a resultados minorando los ingresos comerciales mediante un sistema de reparto lineal durante la vida remanente de los contratos desde la fecha efectiva de la novación contractual. Ver nota 5. a.1) de las Cuentas anuales de AENA S.M.E., S.A. del ejercicio 2021.

En este caso se encuentran:

- La exención de rentas fijas mensuales y las modificaciones contractuales suscritas con la mayor parte de los operadores de alquiler de vehículos.
- La exención de rentas y los descuentos a las RMGA de contratos de publicidad.
- Los descuentos recogidos en las modificaciones contractuales formalizadas con los operadores comerciales de otras actividades.

El importe de la reducción de las rentas devengadas por novaciones contractuales acordadas con los operadores comerciales de actividades no sujetas a la DF7 asciende a 68 millones de euros.

Detalle de las minoraciones de las rentas contractuales

El importe total de los descuentos por modificaciones de la RMGA y rentas devengadas asciende a 795 millones de euros. Este importe se ha registrado contablemente en el estado de situación financiera en cuentas de periodificación y se imputa linealmente a resultados como menores ingresos comerciales durante el periodo remanente de vigencia de cada contrato, desde la entrada en vigor de la DF7 el 3 de octubre de 2021 o desde la fecha efectiva de la modificación contractual.

El impacto de las minoraciones de las rentas contractuales se muestra en la siguiente tabla:

	Ingresos comerciales reconocidos RMGA				Descuentos RMGA por DF7			
(millones de euros)	Del 15/03/20 al 31/12/20	Del 01/01/21 al 03/10/21	Del 15/03/20 al 30/09/21	Rentas cobradas o cobrables	De contratos terminados	A diferir	Total descuento	Otros descuentos en rentas a diferir
Tiendas	72	33	105	-8	55	42	97	-
Tiendas Libres de Impuestos	290	213	503	-90	-	413	413	-
Restauración	170	113	283	-67	6	210	216	-
Otros	1	-	1	-	-	1	1	-
Total líneas de negocio afectadas por DF7	**533**	**359**	**892**	**-165**	**61**	**666**	**727**	**-**
Alquiler de vehículos	55	-	55	-12	-	-	-	43
Publicidad	15	11	26	-22	-	-	-	4
Otras	35	18	53	-32	-	-	-	21
Total líneas de negocio no afectadas por DF7	**105**	**29**	**134**	**-66**	**-**	**-**	**-**	**68**
TOTAL rentas	**638**	**388**	**1.026**	**-231**	**61**	**666**	**727**	**68**

El importe total de la minoración se registra como menores ingresos de la siguiente forma:

(millones de euros)	Total descuentos en rentas	Imputación a resultados en:							
		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Tiendas	97	64	17	10	4	1	1	-	-
Tiendas Libres de Impuestos	413	49	199	165	-	-	-	-	-
Restauración	216	31	74	41	27	24	13	5	1
Otras	1	-	-	1	-	-	-	-	-
Total líneas de negocio afectadas por DF7	**727**	**144**	**290**	**217**	**31**	**25**	**14**	**5**	**1**
Alquiler de vehículos	43	23	20	-	-	-	-	-	-
Publicidad	4	-	1	1	1	1	-	-	-
Otras	21	1	11	6	3	-	-	-	-
Total líneas de negocio no afectadas por DF7	**68**	**24**	**32**	**7**	**4**	**1**	**-**	**-**	**-**
TOTAL descuento rentas	**795**	**168**	**322**	**224**	**35**	**26**	**14**	**5**	**1**

En el ejercicio 2021 se ha imputado a resultados como menores ingresos comerciales 168 millones de euros. Este importe incluye 61 millones de euros correspondientes a descuentos en RMGA de contratos finalizados. El importe restante corresponde a contratos que continúan en vigor.

Tiendas Libres de Impuestos

Durante el año se fue observando una continua mejora en las ventas y consecuentemente en las rentas variables.

En el tercer trimestre se aceleró la recuperación progresiva de la actividad con la apertura de prácticamente todas las tiendas libres de impuestos. Esta tendencia de recuperación conllevó una continua mejora en las ventas, especialmente en los aeropuertos de Baleares.

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

En los meses de octubre y noviembre la actividad evolucionó muy positivamente, alcanzando cifras de ventas semanales que superaban el 70% de las registradas en el mismo periodo 2019, ya que las últimas olas de la crisis sanitaria del COVID-19 afectaron menos al sector turístico español que las anteriores debido a la vacunación generalizada en España y en los principales países emisores.

La tendencia positiva se vio impactada en las últimas semanas del año por el incremento de los contagios y las restricciones impuestas por los gobiernos de países como Marruecos, Reino Unido y Alemania, que provocaron cancelaciones de vuelos y la reducción de la recuperación del tráfico internacional. La menor facturación que esta reducción de actividad ha supuesto ha afectado especialmente a las ventas de los aeropuertos canarios por coincidir con la que sería su temporada alta.

Al finalizar el año estaban abiertas las mismas tiendas que operaban en septiembre.

Tiendas

En el último trimestre se encontraban abiertos 192 locales en el lado aire y 31 en el lado tierra, que representan respectivamente el 84% y el 62% del total.

Durante los dos últimos meses del año se han licitado más de 50 expedientes para contar con gran parte de la oferta de tiendas abiertas al inicio de la temporada alta de 2022.

Restauración

En el primer trimestre del año 2021, a medida que se incrementaban las restricciones de los locales comerciales con el objetivo de reducir los efectos de la tercera ola de la crisis sanitaria del COVID-19, los operadores redujeron el número de locales operativos. A lo largo de los meses de junio y julio se reabrieron paulatinamente para atender a la demanda estacional del verano.

De cara a mantener la oferta de restauración a corto plazo, se han licitado locales y la instalación de máquinas vending.

Alquiler de vehículos

En 2021 han comenzado a operar nuevas licencias adjudicadas en los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Alicante-Elche Miguel Hernández, Málaga-Costa del Sol, Palma de Mallorca, Valencia y La Palma. Actualmente hay 171 licencias en vigor.

Adicionalmente, se ha licitado un concurso para VTC en los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y Málaga-Costa del Sol. Su adjudicatario, la empresa UBER, inició el servicio en el mes de diciembre.

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 se ha adjudicado la gestión de los aparcamientos de 34 aeropuertos (cerca de 120.000 plazas) a la UTE EAS por 77,5 millones de euros. Esta UTE está formada por las empresas Estacionamientos y Servicios S.A.U. (Eysa), Ace Parking Management Inc., y Setex Aparqui S.A. Los contratos, cuya fecha prevista de inicio es el 1 de marzo de 2022, tienen un periodo de duración de tres años, con posibilidad de dos prórrogas de un año cada una.

El coste de la nueva adjudicación supone una variación de +6,6 millones de euros (+34%) respecto al servicio anterior para una anualidad.

Servicios VIP

El año 2021 ha concluido con 26 salas VIP operativas de las 28 que existen en la red. Su apertura ha sido progresiva y adaptada a la paulatina recuperación del tráfico.

La evolución de los usuarios ha experimentado un crecimiento interanual del 52%, aunque todavía no se han recuperado los niveles de penetración de 2019.

Asimismo, es reseñable que se ha reanudado la actividad del servicio “Meet and Assist” en los aeropuertos Adolfo Suarez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Valencia, Palma de Mallorca, Alicante-Elche Miguel Hernández, Málaga-Costa del Sol y Gran Canaria, así como la operatividad del “Fast Lane” en todos los aeropuertos que prestan este servicio.

Publicidad

En 2021 la actividad publicitaria ha sido moderada.

De los cuatro operadores de la actividad, JFT COMUNICACIÓN y PROMEDIOS aceptaron la propuesta comercial ofrecida por Aena para adecuar las rentas de sus contratos a la situación ocasionada por la pandemia. Los acuerdos suscritos, 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...).

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 la siguiente tabla se muestran los ingresos por actividad:

Miles de euros	2021	2020	Variación	% Variación
Arrendamientos	14.732	15.122	-390	-2,6%
Terrenos	19.590	24.882	-5.292	-21,3%
Almacenes y hangares	7.644	8.742	-1.098	-12,6%
Centros logísticos de carga	18.654	19.912	-1.258	-6,3%
Explotaciones inmobiliarias	9.432	7.585	1.847	24,4%
Ingresos servicios inmobiliarios	**70.052**	**76.243**	**-6.191**	**-8,1%**

Respecto a los ingresos del segmento inmobiliario, cabe destacar que a pesar de la crisis económica provocada por el 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.

Desarrollo logístico

En 2021 Aena ha licitado la primera área de desarrollo logístico de la Airport City Adolfo Suárez Madrid-Barajas (ÁREA 1). Esta licitación supone el inicio del proceso de selección de un socio inversor, cuya adjudicación se estima que se realizará a finales del primer semestre de 2022.

Esta primera área está enmarcada dentro de las superficies dedicadas a desarrollo logístico y actividades asociadas aeroportuarias. Comprende 28 hectáreas de suelo para desarrollar, 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 edificables destinados a actividades logísticas y aeronáuticas, oficinas, hoteles y servicios.

En cuanto a la Airport City Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, se están realizando los trabajos necesarios de cara a su licitación tan pronto sea posible.

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 está previsto concluir los trabajos para Málaga-Costa del Sol a lo largo del primer trimestre de 2022. Los trabajos de los otros tres aeropuertos (los aeropuertos de Palma de Mallorca, Valencia y Sevilla) concluirán de forma secuencial una vez finalizado Málaga-Costa del Sol, siendo el siguiente previsto el del aeropuerto de Valencia.

Otras actuaciones

En 2021 cabe señalar la contratación en el primer trimestre de dos hangares (ubicados en los aeropuertos de Palma de Mallorca y de Sabadell), de 3.200 m^2 y de 1.189 m^2 respectivamente. Adicionalmente, en el mes de junio se firmaron dos contratos de arrendamiento en el Aeropuerto de Madrid-Cuatro Vientos (la superficie de estos hangares es de 1.127 m^2 y 1.261 m^2 respectivamente). También destacar la licitación en el último tramo del año de sendas naves de almacenes y oficinas en los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat de 6,780 m^2 y 1.387 m^2 respectivamente.

En la actividad de aviación ejecutiva, destacar que, 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 que abrió en noviembre. Asimismo, en el mes de diciembre se puso en servicio 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, con quien ya se ha firmado el oportuno contrato de arrendamiento.

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 diciembre, se ha formalizado el derecho de superficie de 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 habían 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 manipulación de carga del aeropuerto en un 15%.

4. Cuenta de resultados

Miles de euros	2021	2020	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	2.134.973	2.042.183	92.790	4,5%
Otros ingresos de explotación	60.977	63.197	-2.220	-3,5%
Total ingresos	**2.195.950**	**2.105.380**	**90.570**	**4,3%**
Aprovisionamientos	-158.003	-153.830	4.173	2,7%
Gastos de personal	-410.338	-412.799	-2.461	-0,6%
Otros gastos de explotación	-794.965	-661.676	133.289	20,1%
Amortización del inmovilizado	-715.550	-721.370	-5.820	-0,8%
Deterioros y resultado por enajenaciones de inmovilizado	-125.150	-61.994	63.156	101,9%
Total gastos	**-2.204.006**	**-2.011.669**	**192.337**	**9,6%**
Resultado de explotación	**-8.056**	**93.711**	**-101.767**	**-**
Ingresos financieros	9.666	5.335	4.331	81,2%
Gastos financieros	-79.260	-94.903	-15.643	-16,5%
Diferencias de cambio	-12	-1	11	1100,0%
Deterioro y resultado de enajenaciones de instrumentos financieros	6.806	-16.150	-22.956	-
Resultado financiero	**-62.800**	**-105.719**	**-42.919**	**-40,6%**
Resultado antes de impuestos	**-70.856**	**-12.008**	**-58.848**	**490,1%**
Impuesto sobre beneficios	50.884	6.718	44.166	-657,4%
Resultado del ejercicio procedente de operaciones continuadas	**-19.972**	**-5.290**	**-14.682**	**277,5%**
Resultado del ejercicio	**-19.972**	**-5.290**	**-14.682**	**277,5%**

Los ingresos totales del período reflejan un incremento interanual de 90,6 millones de euros (+4,3%), resultante de la evolución de los distintos segmentos de negocio de Aena S.M.E., S.A. que se detallan en el apartado 3 (Áreas de negocio).

Los gastos operativos (aprovisionamientos, gastos de personal y otros gastos de explotación) han ascendido a 1.363,3 millones de euros y registrado un aumento interanual de 135,0 millones de euros (+11,0%).

Esta variación refleja el efecto de las medidas de reducción de costes implementadas en 2020, la adaptación de los servicios en 2021 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.

- Los aprovisionamientos muestran un incremento de 4,2 millones de euros (+2,7%). Esta variación está afectada por el incremento del coste del servicio de navegación aérea del proveedor ENAIRE. Debido a la situación provocada por el COVID-19, en 2020 se suscribió una adenda al contrato que supuso una reducción del importe contractual de 12 millones de euros, frente a la adenda suscrita en 2021 que ha minorado el coste en 6,2 millones de euros.
- Los gastos de personal se han reducido en 2,5 millones de euros (-0,6%) debido principalmente al menor gasto en concepto de productividad que se compensa parcialmente por el incremento en las retribuciones básicas (revisión salarial del +0,9%).
- Otros gastos de explotación han aumentado 133,3 millones de euros (+20,1%). Las principales variaciones corresponden a los conceptos de energía eléctrica (+70,7 millones de euros), seguridad (+22,2 millones de euros), mantenimientos (+19,1 millones de euros), servicio a personas con movilidad reducida (+6,5 millones de euros), limpieza (+4,6 millones de euros), servicios profesionales (+3,9 millones de euros), y a los gastos por la gestión de salas VIP (+3,8 millones de euros).

Los deterioros y resultados por enajenación de inmovilizado han aumentado 63,2 millones de euros (+101,9%) debido a los gastos de controles sanitarios y operativos que han ascendido a 113,6 millones de euros, +60,9 millones de euros respecto al gasto de 2020.

El Resultado financiero refleja una disminución de 43,0 millones de euros (-40,6%). En la nota 23.f) de las Cuentas Anuales de Aena S.M.E., S.A., se explican las principales variaciones.

En cuanto al Impuesto sobre las ganancias, se ha registrado un ingreso por importe de 50,9 millones de euros como consecuencia principalmente del resultado del período, así como de la aplicación de deducciones por activación de inversiones en los aeropuertos canarios.

Como consecuencia de las variaciones indicadas, el resultado del ejercicio refleja una pérdida de 20,0 millones de euros, lo que representa un incremento de 14,7 millones de euros respecto al resultado neto de 2020.

5. Inversiones

El importe total de la inversión pagada en 2021 (inmovilizado material, activos intangibles e inversiones inmobiliarias) ha ascendido a 653,6 millones de euros, lo que supone un incremento interanual de 163,8 millones de euros. En este importe se encuentran las inversiones destinadas a la mejora de las infraestructuras para adaptarlas a las medidas sanitarias de prevención del COVID-19, que han ascendido a 9,9 millones de euros.

El importe de inversión ejecutada por certificación en el período se ha situado en 773,2 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 prepasarelas 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 Miguel Hernández.
- La construcción de dos calles de salida rápida y ampliación de la plataforma comercial en el aeropuerto de Ibiza.
- La renovación del pavimento en varias calles de rodaje del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.
- La instalación y puesta en marcha de plantas solares fotovoltaicas para autoconsumo en los aeropuertos canarios de Fuerteventura y Tenerife Sur.

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

- Las mejoras funcionales del edificio terminal del Aeropuerto de Tenerife Sur y del edificio terminal del Aeropuerto de Sevilla.
- La construcción de una plataforma de estacionamiento de aeronaves en remoto para dar servicio al edificio terminal T4S del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas y de una la nueva central eléctrica en dicho aeropuerto.
- La adecuación a la normativa de protección contra incendios de las terminales T2-T3 y aparcamientos P1-P2 del Aeropuerto Málaga-Costa del Sol y renovación del sistema de climatización del edificio procesador.
- La instalación y puesta en marcha de plantas solares fotovoltaicas para autoconsumo en los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Lanzarote.
- Asimismo, es destacable la instalación de puntos de recarga en varios aeropuertos.

Por ámbitos de actuación, la distribución de la inversión pagada en el año 2021[4], así como su comparativa con el mismo período del año anterior es la siguiente:

[4] Dato de cierre provisional

6. Balance

6.1 Activo neto y estructura de capital

Miles de euros	2021	2020	Variación	% Variación
Activo				
Activo no corriente	13.560.841	13.146.764	414.077	3,1%
Activo corriente	2.300.670	2.000.194	300.476	15,0%
Total activo	**15.861.511**	**15.146.958**	**714.553**	**4,7%**
Patrimonio neto y pasivo				
Patrimonio neto	6.615.475	6.620.711	-5.236	-0,1%
Pasivo no corriente	7.350.183	7.280.156	70.027	1,0%
Pasivo corriente	1.895.853	1.246.091	649.762	52,1%
Total patrimonio neto y pasivo	**15.861.511**	**15.146.958**	**714.553**	**4,7%**

El activo no corriente ha aumentado en 414,1 millones de euros como consecuencia del incremento en 295,8 millones de euros de las periodificaciones a largo plazo por el reconocimiento de las reducciones de las RMGA por la entrada en vigor de la DF7, así como por los acuerdos formalizados con los operadores comerciales de actividades no afectadas por la DF7 como consecuencia del COVID-19.

El inmovilizado material aumenta en 52,3 millones de euros por la inversión ejecutada en el año 2021 y que se ve parcialmente compensada con la amortización del ejercicio.

Los “activos por impuestos diferidos” crecen en 34,1 millones de euros por el incremento en 32,2 millones de euros de las deducciones pendientes de aplicar, principalmente 28,8 millones de euros por inversiones en las Islas Canarias, y de bases imponibles negativas en 21,9 millones de euros. En sentido contrario, se dan de baja derivados de cobertura diferidos por importe de 13,7 millones de euros.

Finalmente, el inmovilizado intangible incrementa en 30,7 millones de euros impulsado por el crecimiento de 23,0 millones de euros de “aplicaciones informáticas” que corresponden a adquisiciones, así como a mejoras y desarrollos, de nuevas tecnologías para aplicaciones informáticas relativas a los aeropuertos y a los servicios centrales, entre los que destacan el nuevo portal de innovación y la integración de los clubs de fidelización.

El activo corriente ha aumentado 300,5 millones de euros debido al aumento en 291,7 millones de euros de las periodificaciones a corto plazo por el reconocimiento de las reducciones de las RMGA por la entrada en vigor de la DF7, así como por los acuerdos formalizados con los operadores comerciales de actividades no afectadas por la DF7 como consecuencia del COVID-19. En sentido contrario, “deudores comerciales y otras cuentas a cobrar” decrece en 234,5 millones de euros por la bajada en 187,3 millones de euros del saldo de clientes por ventas y prestaciones de servicios debido a la reclasificación a cuentas de periodificación de las minoraciones de rentas que se ha indicado anteriormente. Otros créditos con las Administraciones Públicas decrecen en 38,5 millones de euros debido a la menor devolución por IVA e IGIC en el ejercicio 2021 respecto a 2020 como consecuencia de que en el año 2021 se han facturado las RMGA del año 2020.

El Patrimonio neto se ha reducido en 5,2 millones de euros como consecuencia del resultado del período, que ha sido negativo en 20,0 millones de euros, y de la disminución en 26,4 millones de euros de la partida “subvenciones, donaciones y legados recibidos” por la imputación a resultados de subvenciones de capital de organismos oficiales europeos (ver Nota 19.d) de las Cuentas Anuales de Aena S.M.E., S.A.) El incremento en 41,2 millones de euros del epígrafe “ajustes por cambio de valor” obedece a las correcciones valorativas de los derivados designados como cobertura de flujos de efectivo.

El aumento del Pasivo no corriente en 70,0 millones de euros se debe esencialmente al incremento en 619,0 millones de euros de la deuda con entidades de crédito por la parte a largo de la nueva financiación contratada del total de 700 millones de euros con motivo del plan desplegado para reforzar la liquidez. En sentido contrario, la deuda con empresas del Grupo y asociadas ha disminuido en 535,3 millones de euros por la reclasificación a corto plazo de la deuda con ENAIRE según su calendario de amortización.

El Pasivo corriente ha aumentado en 649,8 millones de euros como consecuencia del incremento del saldo de “deudas con entidades de crédito” en 579,5 millones de euros debido a que con la firma del préstamo con Intesa Sanpaolo, préstamos por un importe similar se amortizaron los primeros días de enero y, por tanto, se reclasificaron a corto plazo. También al incremento en 161,8 millones de euros en “otros pasivos financieros” por el aumento del saldo de proveedores de inmovilizado en 131,2 millones

de euros derivado del mayor volumen de inversión ejecutada en el ejercicio frente a 2020, año en el que el desarrollo del programa de inversión se vio afectado por la pandemia.

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 +404,8 millones de euros al cierre del período (+754,1 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 de Aena S.M.E., S.A. se sitúa a 31 de diciembre de 2021 en 6.931,6 millones frente a 6.540,4 millones de euros a 31 de diciembre de 2020.

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

Miles de euros	2021	2020
Deuda financiera bruta contable	8.314.636	7.681.676
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.383.069	1.141.265
Deuda financiera neta contable	6.931.567	6.540.411
Deuda financiera neta contable / EBITDA	**10,0x**	**8,1x**

Aena S.M.E., S.A. tiene firmados préstamos por un importe total pendiente a 31 de diciembre de 2021 de 5.258,0 millones de euros que incluyen la obligación de cumplir con las siguientes ratios financieras:

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

Estos covenants se revisan cada año en junio y diciembre teniendo en cuenta los datos de EBITDA y gastos financieros de los últimos 12 meses y la deuda financiera neta a cierre del periodo.

Como consecuencia de la excepcional situación provocada por el COVID-19 y su impacto en el EBITDA, a 31 de diciembre de 2021 la ratio máxima de 7,0x Deuda Financiera Neta/EBITDA se ha incumplido. Con fecha 23 de diciembre de 2021, Aena ha obtenido dispensas temporales de cumplimiento de las ratios financieras hasta junio de 2023 de todas las entidades bancarias.

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.

Durante 2021, Aena ha amortizado deuda a largo plazo por importe de 546,3 millones de euros correspondientes al calendario de pagos establecido según contrato.

Durante el año 2021 se ha continuado con la política de reforzamiento de la liquidez de la Compañía en respuesta a los efectos derivados de la propagación del COVID-19. En este sentido, se han contratado préstamos a medio y largo plazo por importe de 700,0 millones de euros. Además, con objeto de reducir el coste financiero, se ha contratado con Intesa Sanpaolo un préstamo ESG-linked de 500,0 millones de euros destinado a cancelar deuda por el mismo importe en enero de 2022.

A 31 de diciembre de 2021 Aena S.M.E., S.A. cuenta con un saldo de caja de 1.383,1 millones de euros (1.141,3 millones de euros a 31 de diciembre de 2020). No obstante, parte de esta caja (500 millones de euros) está ligada a la cancelación de unos préstamos en enero de 2022 por el citado importe, como se ha mencionado anteriormente.

Adicionalmente, la Sociedad dispone de 468,9 millones de euros de financiación disponible (no dispuesta) correspondientes a préstamos con BEI e ICO (124,4 millones de euros a 31 de diciembre de 2020) y con 800,0 millones de euros disponibles en una línea de crédito sindicada sostenible (ESG-linked RCF), con vencimiento a largo plazo (800,0 millones de euros a 31 de diciembre de 2020).

La disponibilidad de caja y facilidades crediticias de Aena asciende a 31 de diciembre de 2021 a un total de 2.651,9 millones de euros (2.065,6 millones de euros a 31 de diciembre de 2020) a los que se añade la posibilidad de realizar emisiones a través del programa de Euro Commercial Paper (ECP) hasta 900 millones de euros, de los que al final del año se encuentran disponibles 900 millones de euros (845 millones de euros a 31 de diciembre de 2020). No obstante, parte de esta caja (500 millones de euros) está ligada a la cancelación de unos préstamos en enero de 2022 por el citado importe.

El tipo de interés medio de la deuda de Aena se ha situado en el año 2021 en un 0,98% (1,02% en 2020), siendo el tipo de interés de la deuda a largo plazo 0,99% y el de la deuda a corto -0,25%.

6.3 Período medio de pago

A 31 de diciembre, las ratios de pago a proveedores de Aena S.M.E., S.A. son las siguientes:

Días	2021
Período medio de pago a proveedores	37
Ratio de operaciones pagadas	40
Ratio de las operaciones pendientes de pago	22

Estos parámetros han sido calculados de acuerdo a lo establecido en el Art. 5 de la Resolución de 29 de enero de 2016 del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas sobre la información a incorporar en la memoria de las cuentas anuales en relación con el periodo medio de pago a proveedores en operaciones comerciales, en base al saldo de los proveedores que por su naturaleza son suministradores de bienes y servicios (ver nota 16 de las Cuentas Anuales de Aena S.M.E., S.A.)

Miles de euros	2021
Total pagos realizados	1.643.151
Total pagos pendientes	384.834

En 2021, los plazos medios de pago se adaptan a los plazos que marca la Ley 15/2010. Los casos en que se ha producido un pago fuera del plazo máximo legal responden, principalmente, a causas ajenas a la Sociedad: facturas no recibidas a tiempo, certificados caducados de la AEAT y falta de certificados justificativos de las cuentas bancarias de los proveedores, entre otras.

7. Flujo de caja

Miles de euros	2021	2020	Variación	% Variación
Efectivo neto generado por actividades de explotación	252.170	164.227	87.943	53,5%
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión	-649.362	-506.440	-142.922	28,2%
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación	638.996	1.334.103	-695.107	-52,1%
Efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio	1.141.265	149.375	991.890	664,0%
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	**1.383.069**	**1.141.265**	**241.804**	**21,2%**

Como consecuencia de la situación excepcional provocada por la pandemia, los flujos de caja de Aena S.M.E., S.A. siguen afectados por el COVID-19, si bien se ha producido una mejora respecto a 2020.

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. Además, con objeto de reducir el coste financiero, se ha contratado con Intesa Sanpaolo un préstamo ESG-linked de 500 millones de euros destinado a cancelar deuda por el mismo importe en enero de 2022.

Efectivo neto generado por actividades de explotación

Aunque el efectivo neto generado por las actividades de explotación refleja el impacto que la pandemia ha tenido en la operativa de Aena S.M.E., S.A., en 2021 se han generado 252,2 millones de euros, lo que supone un aumento interanual de 87,9 millones de euros.

El cambio en el capital circulante ha registrado una variación negativa de 466,9 millones de euros que se explica por la variación de “deudores y otras cuentas a cobrar” en 469,0 millones de euros debido principalmente al traspaso a las cuentas de periodificación de activo corrientes y no corrientes por las minoraciones de rentas.

Efectivo neto utilizado en actividades de inversión

En las actividades de inversión, el flujo de efectivo ha sido negativo en 649,4 millones de euros, reflejando principalmente los pagos por adquisiciones y reposiciones de inmovilizado no financiero relativos a la infraestructura aeroportuaria, que han ascendido a 653,8 millones de euros según se explica en el apartado 5 (Inversiones).

Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación

El efectivo generado en el ejercicio 2021 corresponde a la disposición de 700 millones de euros de las líneas de crédito suscritas en abril de 2021 y al préstamo contratado con Intesa Sanpaolo de 500 millones de euros destinado a cancelar deuda por el mismo importe en enero de 2022.

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 546,3 millones de euros.

8. Riesgos operativos y financieros

Los principales riesgos a los que está expuesta Aena en su actividad operativa y financiera están descritos en la Nota 5. Gestión de los riesgos operativos y financieros de las Cuentas Anuales de Aena S.M.E., S.A. del ejercicio 2021.

En el ámbito de los riesgos operativos, se explican en primer lugar los derivados de la pandemia del COVID-19.

La aparición del COVID-19 en China y su rápida expansión a un gran número de países durante los primeros meses de 2020, motivó que el brote vírico fuera calificado como una pandemia por la Organización Mundial de la Salud. Las consecuencias de esta crisis sanitaria, así como de las medidas de confinamiento tomadas en gran parte del mundo con objeto de contener la propagación de infecciones causadas por el COVID-19, han afectado de forma significativa a la economía global, con un impacto muy negativo en las empresas del sector turístico y del transporte aéreo, como consecuencia de las radicales restricciones a las operaciones aéreas y a la movilidad de las personas durante las etapas de contención de la epidemia y, posteriormente, con sucesivas olas y variantes. En la actualidad, las medidas que restringen la movilidad de las personas se van flexibilizando y adaptando en función de la evolución del nivel de contagios y la consecuente presión hospitalaria.

En este contexto, la Dirección de la Sociedad ha adoptado una serie de medidas que considera necesarias para afrontar las consecuencias, en buena parte impredecibles de esta situación sin precedentes con objeto de cubrir los riesgos más significativos que han sido identificados: el riesgo operacional y de negocio, la valoración de activos, y el riesgo de liquidez, ya que como consecuencia de la excepcional situación provocada por la pandemia, los flujos de caja de la Sociedad se han reducido de forma drástica desde 2020 sin haber alcanzado durante 2021 los niveles anteriores a la pandemia. Asimismo, se describe el riesgo sanitario derivado de la pandemia del COVID-19, y el riesgo legal y regulatorio relacionado con la incertidumbre sobre la interpretación de la legislación en el contexto de crisis actual y adecuación a los nuevos y continuos requerimientos legales.

En los riesgos operativos y de negocio, se incluye el impacto que ha tenido la crisis sanitaria sobre el tráfico aéreo en los aeropuertos de Aena S.M.E., S.A. y las medidas mitigadoras implementadas. Asimismo, se identifican las palancas a través de las que Aena potenciará la recuperación del tráfico, se señala el progresivo reinicio de la actividad comercial y se explica el proceso de negociación con los operadores comerciales para acordar modificaciones en las condiciones contractuales, así como el impacto de la entrada en vigor de la Ley 13/2021, con fecha 3 de octubre de 2021 y la aplicación de su DF7 (ver apartado 3.1.2 Actividad comercial).

Dentro del ámbito operativo también se recogen los riesgos regulatorios asociados al sector regulado en el que opera Aena S.M.E., S.A., en el que cambios o desarrollos futuros en la normativa aplicable pueden tener impactos negativos en los ingresos, resultados operativos y posición financiera. Asimismo, se recogen los distintos factores de riesgos de explotación que pueden afectar a la actividad de la Sociedad al estar directamente relacionada con los niveles de tráfico de pasajeros y de operaciones aéreas en sus aeropuertos.

En cuanto a los riesgos relativos al Brexit, con fecha 31 de enero de 2020 se materializó la salida de Reino Unido de la Unión Europea (Brexit) mediante el acuerdo de retirada alcanzado por ambas partes. Se considera que las potenciales consecuencias sobre el transporte aéreo han quedado difuminadas en el contexto actual dominado por el impacto del COVID-19, por lo que no existen riesgos relevantes relacionados con el Brexit, con excepción del requisito de propiedad y control.

Respecto a los principales riesgos financieros, la operativa de Aena S.M.E., S.A. la expone a diversos riesgos financieros: el riesgo de mercado (incluyendo el riesgo de tipo de cambio y el riesgo de valor razonable por tipo de interés), el riesgo de crédito y el riesgo de liquidez. El programa de gestión del riesgo global se centra en la incertidumbre de los mercados financieros y trata de minimizar los efectos potenciales adversos sobre su rentabilidad financiera. En determinados casos, la Sociedad emplea instrumentos financieros derivados para cubrir determinadas exposiciones al riesgo.

A la hora de gestionar capital el objetivo de Aena S.M.E., S.A. es salvaguardar la capacidad del mismo para continuar como un negocio en marcha y así poder proporcionar rendimiento al accionista y mantener una estructura de capital óptima para reducir el coste de capital.

En el ámbito de los riesgos derivados del cambio climático, Aena está expuesta a sus efectos, configurándose el ámbito de la sostenibilidad medioambiental como un eje estratégico de la compañía. Este riesgo conlleva impactos a nivel económico, operativo y de reputación derivados de los siguientes aspectos:

- Cambios regulatorios que puedan suponer un aumento del precio de las emisiones de carbono, reducción de la demanda u otros aspectos relacionados con el uso de combustible sostenible en aviación (SAF).
- Grado de implantación de las medidas relacionadas con la acción climática y la sostenibilidad contempladas en el Plan de Acción Climático de la compañía, tendentes a establecer un modelo económico descarbonizado y sostenible en los aeropuertos de la red, en un contexto de creciente presión por parte de inversores y de la sociedad en su conjunto.

- Resiliencia de las infraestructuras y operativa de los aeropuertos ante eventos asociados al cambio climático, desastres naturales y condiciones meteorológicas extremas y la necesidad de acometer actuaciones de adaptación en los aeropuertos en el medio-largo plazo.
- Limitaciones parciales o totales a la operativa, la capacidad y el desarrollo necesario de los aeropuertos originadas por motivos medioambientales o derivadas del cumplimiento de la normativa medioambiental existente o futura.
- Destinos que pierden atractivo para los visitantes, por cambios en las preferencias y comportamientos del consumidor, por la estigmatización del sector, por políticas de desincentivación y restricción de vuelos domésticos en las rutas donde exista una alternativa de tren de alta velocidad, por una posible imposición de una nueva ecotasa al precio de los billetes, entre otros.
- Un marco de políticas y regulaciones climáticas nacionales y regionales no coordinadas.

Al realizar las previsiones de tráfico, además del entorno macroeconómico previsto, Aena S.M.E., S.A. ha analizado los principales riesgos, incertidumbres y factores que afectan al tráfico aéreo, tanto a nivel global, como los propios del sector aéreo, destacando el posible impacto de medidas medioambientales.

En los modelos planteados para elaborar las proyecciones de tráfico aéreo, se ha contemplado el impacto de las siguientes medidas que ya se están imponiendo en algunos países europeos:

- Aplicación de nuevos impuestos a los billetes de avión.
- Restricción de vuelos domésticos en rutas servidas por AVE: cualquier restricción de vuelos de corto radio con alta proporción de pasajeros de conexión, limitaría significativamente la conectividad de medio y largo radio y limitaría el desarrollo *hub* de los principales aeropuertos.

El impacto que podrían tener estas medidas en el tráfico aéreo dependerá de las condiciones en las que se vayan aplicando, si bien a día de hoy aún no hay concreción suficiente sobre el alcance y plazos de implantación de las mismas. Por ese motivo, y para acotar la incertidumbre asociada a la aplicación de estas medidas, en lugar del escenario teórico que arrojarían los modelos econométricos, el Escenario Base elegido se encuentra situado en la horquilla media-baja de dichos modelos econométricos (Nota 7.e) de las Cuentas Anuales de Aena S.M.E., S.A.).

Adicionalmente, en los últimos años están surgiendo diversas iniciativas medioambientales que, en caso de materializarse, podrían tener gran impacto en el sector aéreo. Destaca la iniciativa de la UE “Fit for 55”, donde se incluyen, entre otras, las siguientes propuestas legislativas:

- Revisión del régimen de comercio de derechos de emisión de la UE.
- Revisión de la Directiva sobre fiscalidad de la energía: eliminación de las exenciones en el transporte aéreo (impuestos al queroseno)
- Iniciativa ReFuelEU Aviation para unos combustibles de aviación sostenibles: Obligará a los proveedores de combustible y aerolíneas a combinar un nivel cada vez más elevado de combustibles sostenibles (SAF) en los actuales combustibles.
- Reglamento para el despliegue de la infraestructura para el suministro de combustibles alternativos

En la preparación de los Estados Financieros, la dirección ha tenido en cuenta el impacto del cambio climático, y la evaluación del cumplimiento de los objetivos del Plan de Acción Climática de la Sociedad matriz Aena S.M.E., S.A. Estas consideraciones no han tenido un impacto significativo en los juicios y estimaciones aplicados en la preparación de la información financiera del ejercicio.

9. Principales litigios

Respecto a los principales litigios a 31 de diciembre 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 el 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 pasado día 05/10/2021 tuvo lugar la celebración de la audiencia previa, habiéndose señalado la vista del juicio para el día 22/06/2022. Se considera que el riesgo es remoto.

En segundo lugar, y como consecuencia de la crisis sanitaria originada por el 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 plantearon reclamaciones con base en 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 S.M.E., S.A. 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 cierre del ejercicio, han sido notificadas 70 demandas y se han dictado 56 autos de medidas cautelares, de los cuales 24 son favorables a Aena S.M.E., S.A., 12 conllevan un reconocimiento parcial y 20 son desfavorables a Aena S.M.E., S.A..

Se han dictado 5 sentencias todas ellas estimatorias parciales que vienen a reconocer el reequilibrio económico de los contratos de arrendamiento en aplicación de la cláusula “rebus sic estantibus”, pero aplicando diferentes métodos de cálculo de la RMGA en discusión. Todas las sentencias han sido recurridas en apelación por Aena S.M.E., S.A..

Con fecha 03/10/2021 entró en vigor la DF7 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 en materia de infracciones relativas al arrendamiento de vehículos con conductor y para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera (DF7). La norma contiene una regulación por la que se modifican automática y retroactivamente los contratos de arrendamiento o cesión de local de negocio en los aeropuertos gestionados por Aena S.M.E., S.A. con el fin de conseguir el reequilibrio de los contratos vigentes.

La DF7, por tanto, es una norma aplicable a gran parte de los contratos de arrendamiento objeto de los diferentes procedimientos judiciales que se están tramitando, pues éstos tienen por finalidad esa misma modificación de los contratos en aplicación de la cláusula “rebus sic stantibus”. Por ello, la DF7 necesariamente debe ser considerada por los diferentes órganos judiciales para resolver la citada controversia judicial. Sin embargo, Aena S.M.E., S.A., tras consulta con profesionales del Derecho de reconocido prestigio, entiende que la DF7 es inconstitucional por lo que no debe ser aplicada por los jueces y tribunales para resolver los conflictos judicializados.

Puesto que Aena S.M.E., S.A. carece de legitimación para la interposición de un recurso de inconstitucionalidad contra la DF7, tan sólo podrá hacer valer su inconstitucionalidad mediante las correspondientes cuestiones de inconstitucionalidad en el marco de los procesos judiciales en los que su aplicación resulte determinantes para el fallo. El planteamiento de la cuestión de inconstitucionalidad no es un derecho de la parte que la plantea, sino una facultad del juez o tribunal. En el presente caso, su planteamiento, habida cuenta del impacto de la DF7 en los casos en curso, debido a los ingresos dejados de percibir por Aena S.M.E., S.A., estaría sólidamente justificado.

A consecuencia de lo expuesto y respecto a los litigios en marcha, Aena S.M.E., S.A. está solicitando al órgano judicial que, previo a resolver la cuestión de fondo en discusión, plantee una cuestión de inconstitucionalidad al amparo del art. 35 Ley Orgánica del Tribunal Constitucional. Hasta el 31 de diciembre de 2021, se ha solicitado el planteamiento de la cuestión de inconstitucionalidad en 26 procedimientos.

Si el órgano judicial accediera a lo solicitado suspenderá la resolución del procedimiento y elevará una cuestión de inconstitucionalidad al Tribunal Constitucional. Una vez planteada una cuestión de inconstitucionalidad en cualquiera de los procedimientos judiciales pendientes lo razonable sería que en el resto de juzgados y Tribunales eleven nuevas cuestiones o que los asuntos no se resuelvan hasta que el Tribunal Constitucional haya decidido sobre la constitucionalidad de la ley.

De las 5 sentencias a las que anteriormente se hizo referencia, la única dictada tras la entrada en vigor de la DF7 es la Sentencia de fecha 19 de noviembre de 2021 del Juzgado de Primera Instancia nº 21 de Palma de Mallorca. Esta Sentencia ya aplica la DF7 por entender que ha quedado sin efecto la necesidad de resolver sobre si ha existido un cambio de circunstancias en el contrato que pudieran motivar una estimación de la demanda en orden a reequilibrar las condiciones económicas del contrato. Así, Aena S.M.E., S.A. deberá acomodar su actuación a lo dispuesto en dicha DF7 y el arrendatario no podrá reclamar más medidas y modificaciones al contrato que las acordadas por dicha regulación.

En todo caso debe tenerse en cuenta que las sentencias estimatorias de las pretensiones de los arrendatarios no conllevan un pago significativo por parte de Aena S.M.E., S.A..

10. 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 151,25 euros. Ha cerrado el período en 138,80 euros, lo que implica una caída del precio de la acción del 2,4% desde el 31 de diciembre de 2020. En el mismo período, el IBEX35 ha acumulado una revalorización del 7,9%.

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:

31/12/2021	AENA.MC
Volumen Total operado (Nº de acciones)	49.713.324
Volumen medio diario operado del período (Nº de acciones)	194.193
Capitalización (€)	20.820.000.000
Precio de cierre (€)	138,80
Nº de acciones	150.000.000
Free float (%)	49%
Free float (acciones)	73.500.000

En relación con la adquisición y enajenación de acciones propias, a 31 de diciembre 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.

11. Estado de información no financiera

El Estado de información no financiera, de conformidad con lo establecido en la Directiva 2014/95/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y en la ley 11/2018, por la que se modifica el Código de Comercio, el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, y la Ley 22/2015, de 20 de julio, de Auditoría de Cuentas, en materia de información no financiera y diversidad, se encuentra contenido en el Informe de Gestión Consolidado 2021. Dicho informe se encuentra disponible en la página web de Aena (www.aena.es).

12. Hechos posteriores al cierre

Desde el 31 de diciembre de 2021 hasta la fecha de formulación de las Cuentas Anuales de Aena S.M.E., S.A. se han producido los siguientes hechos relevantes:

- Auto de 13 de enero de 2022 de la Audiencia Provincial de Palma de Mallorca, dictado en la pieza de medidas cautelares solicitadas por un demandante que ha resuelto sobre nuestra solicitud de plantear la cuestión de inconstitucionalidad de la DF7. La Audiencia Provincial considera que el procedimiento de medidas cautelares no es el indicado para su planteamiento, pudiendo hacerlo en el procedimiento ordinario.
- Varias resoluciones de Juzgados de instancia (26 de enero de 2022, del Juzgado de 1ª Instancia nº 4 de Arrecife y de fecha 1 de febrero de 2022, del Juzgado de 1ª Instancia nº 3 de Elche y Decreto de 26 de enero de 2022, dictado por el Juzgado de 1ª Instancia nº 3 de Málaga), acuerdan el sobreseimiento de los procedimientos por carencia sobrevenida de objeto. El demandante presentó escrito manifestando satisfecha su pretensión principal y careciendo de objeto tras la entrada en vigor

de la DF7. Aena se opuso y planteó la cuestión de inconstitucionalidad. Mediante estos autos, los Juzgados han acordado el sobreseimiento al entender que un hecho posterior al litigio ha satisfecho las pretensiones de la demandante. Sobre nuestra solicitud de plantear la cuestión de inconstitucionalidad considera que, ante una carencia sobrevenida de objeto, la DF7 no tendría una aplicación directa al caso.

- Desde el día 31 de diciembre de 2021 se han presentado 11 nuevas solicitudes planteando la cuestión de inconstitucionalidad.
- Con fecha 10 de febrero de 2022, la Sociedad ha formalizado con su participada, Sociedad Concesionaria de la Región de Murcia, S.A.U., un contrato de línea de crédito por importe de 12 millones de euros y un préstamo participativo por importe de 3 millones de euros.
- En relación al acuerdo de formalización del contrato de Servicios de Navegación Aérea en Aeropuertos de Aena, adjudicado a la Entidad Pública Empresarial ENAIRE el mes de diciembre por un importe 601,2 millones de euros y un plazo de cinco años, con fecha 12 de enero de 2022, Aena recibió notificación de la reclamación interpuesta por SAERCO y FERRONATS ante el Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales (TACRC).

  El 27 de enero de 2022, el TACRC ha levantado la suspensión del expediente de contratación y ese Tribunal no ha dictado resolución de las reclamaciones indicadas. Estas reclamaciones en materia de contratación no son procedimientos judiciales, sino administrativos y contra la resolución cabe recurso contencioso administrativo ante la Audiencia Nacional.
- El 17 de febrero de 2022 la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia emitió su resolución de supervisión de las tarifas aeroportuarias para 2022, declarando conformes y aplicables las tarifas aprobadas por el Consejo de Aena, por lo que el IMAAJ aprobado para 2022 es de 9,95 euros por pasajero, lo que supone una variación tarifaria de un -3,17% con respecto al IMAAJ de 2021.

  Por otra parte, con fecha 3 de febrero de 2022, la CNMC notificó a Aena la iniciación de un procedimiento de conflicto sobre la modificación de las tarifas aeroportuarias 2022, instado por IATA España y Ryanair, que no afecta a su aplicación desde el próximo 1 de marzo. La Sociedad estima que este procedimiento no dará lugar a la modificación de las tarifas aprobadas por Aena ya supervisadas por la Comisión.

13. 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 S.M.E., S.A., 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 Aena S.M.E, S.A. La Sociedad considera que estas MAR y medidas no-NIIF-UE son de utilidad para la Dirección y los inversores puesto que facilitan 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 de Aena S.M.E., S.A., esta información debe considerarse sólo como información adicional, y en ningún caso sustituye a la información financiera presentada en las Cuentas Anuales de Aena S.M.E., S.A. Además, la forma en que Aena S.M.E., S.A. 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:

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 de Aena S.M.E. S.A. 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”.

EBITDA

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.

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.

La Sociedad 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: Aena S.M.E., S.A. (Miles de euros)	31/12/2021	31/12/2020	31/12/2019
DEUDA NETA	**6.931.567**	**6.540.411**	**6.200.437**
Deuda financiera no corriente	7.076.122	6.986.468	5.121.196
Deuda financiera corriente	1.238.514	695.208	1.228.616
Efectivo y equivalentes al efectivo	-1.383.069	-1.141.265	-149.375
EBITDA últimos 12 meses	**695.719**	**809.326**	**2.671.927**
Resultado de explotación	-23.407	84.385	1.951.371
Amortizaciones	719.126	724.941	720.556
Ratio Deuda Financiera Neta/EBITDA	**10,0 x**	**8,1x**	**2,3 x**
Deuda Financiera Neta	6.931.567	6.540.411	6.200.437
EBITDA últimos 12 meses	695.719	809.326	2.671.927

ANEXO I: Resumen de comunicaciones remitidas a la Comisión Nacional del Mercado de Valores

REGISTRO	FECHA	TIPO DE COMUNICACIÓN		DESCRIPCIÓN
6825	28/01/2021	OIR	Sobre Gobierno corporativo	Comunicación sobre gobierno corporativo
7130	17/02/2021	OIR	Otra información relevante	Convocatoria de conference call de presentación de resultados del ejercicio 2020
740	24/02/2021	IP	Sobre resultados	Nota de prensa Presentación de resultados 2020
738	24/02/2021	IP	Sobre resultados	Presentación de resultados 2020
7261	24/02/2021	OIR	Informe anual de remuneraciones de los consejeros	Informe anual de remuneración de consejeros 2020
7861	09/03/2021	OIR	Sobre negocio y situación financiera	Propuesta final del Documento de Regulación Aeroportuaria para 2022-2026 (DORA II)
8087	22/03/2021	OIR	Reglamentos del Consejo	Reglamento del Consejo de Administración
8120	23/03/2021	OIR	Convocatoria de Junta o Asamblea	Acuerdo de convocatoria de la Junta General de Accionistas
8160	25/03/2021	OIR	Otra información relevante	Plan de Acción Climática de Aena 2021-2030
8159	25/03/2021	OIR	Convocatoria de Junta o Asamblea	Convocatoria de la Junta General Ordinaria de Accionistas de Aena, S.M.E., S.A.
8156	25/03/2021	OIR	Sobre calificaciones crediticias	Fitch Ratings confirma la calificación crediticia a largo y a corto plazo
8508	12/04/2021	OIR	Sobre instrumentos financieros - Sobre negocio y situación financiera	Aena continúa adoptando las medidas que se consideran necesarias para reforzar su liquidez
8768	21/04/2021	OIR	Otra información relevante	Convocatoria de conference call de presentación de resultados del primer trimestre 2021
8862	27/04/2021	OIR	Otra información relevante	Aprobación con carácter consultivo del Plan de Acción Climática 2021-2030
8861	27/04/2021	OIR	Sobre Gobierno corporativo	Ratificación de nombramiento de Consejero
8860	27/04/2021	OIR	Convocatoria de Junta o Asamblea	Aprobación de Acuerdos de la Junta General de Accionistas
8926	28/04/2021	OIR	Sobre Gobierno corporativo	Composición de la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática
8956	29/04/2021	OIR	Sobre negocio y situación financiera	Nota de prensa de resultados 1T 2021
9330	10/05/2021	OIR	Otra información relevante	Vigencia de Modelo Comercial de Aena
924	07/06/2021	IP	Sobre negocio y situación financiera	Resolución medidas cautelares
10176	24/06/2021	OIR	Reglamentos de la Junta	Reglamento de la Junta General de Accionistas
10177	24/06/2021	OIR	Reglamentos del Consejo	Reglamento del Consejo de Administración
10629	14/07/2021	OIR	Otra información relevante	Nota de Prensa Airport City Adolfo Suárez Madrid-Barajas
10729	21/07/2021	OIR	Otra información relevante	Convocatoria conference call de presentación de resultados del primer semestre 2021
10918	28/07/2021	OIR	Comunicación de operaciones vinculadas	Comunicación Operaciones Vinculadas
10892	28/07/2021	OIR	Sobre negocio y situación financiera	Presentación resultados 1S 2021
10893	28/07/2021	OIR	Sobre negocio y situación financiera	Nota de prensa de resultados 1S 2021
1067	23/09/2021	IP	Sobre negocio y situación financiera	Nueva regulación de los arrendamientos comerciales de restauración y comercio minorista en los aeropuertos de la red de Aena
11890	28/09/2021	OIR	Sobre negocio y situación financiera	Aprobación del Documento de Regulación Aeroportuaria para los ejercicios 2022-2026 (DORA II)
11879	28/09/2021	OIR	Sobre Gobierno corporativo	Comunicación de la composición del Consejo de Administración
12075	05/10/2021	OIR	Sobre negocio y situación financiera	Sobre el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA II)
1087	06/10/2021	IP	Sobre calificaciones crediticias	Fitch Ratings rebaja la calificación crediticia de Aena S.M.E., S.A.
12123	08/10/2021	OIR	Otra información relevante	Publicación pliegos Airport City Adolfo Suárez Madrid-Barajas Área 1
12287	21/10/2021	OIR	Otra información relevante	Aena anuncia la presentación de los resultados correspondientes a los nueve primeros meses de 2021
12436	28/10/2021	OIR	Sobre Gobierno corporativo	Comunicación de la composición del Consejo de Administración
12642	29/10/2021	OIR	Sobre negocio y situación financiera	Presentación e informe de gestión 9M 2021
12643	29/10/2021	OIR	Sobre negocio y situación financiera	Nota de prensa de resultados 9M 2021
12845	22/11/2021	OIR	Otra información relevante	Acuerdo sobre la concesión del aeropuerto de Londres Luton
13303	21/12/2021	OIR	Comunicación de operaciones vinculadas	Comunicación de operaciones vinculadas
13394	29/12/2021	OIR	Otra información relevante	Resoluciones TACRC

IP-Información privilegiada
OIR-Otra información relevante

ANEXO II: Informe de Gobierno Corporativo

El Informe Anual de Gobierno Corporativo de Aena correspondiente al ejercicio 2021 que forma parte integrante de este informe de gestión, se presenta en el Informe de Gestión Consolidado que desde la fecha de publicación de las Cuentas anuales consolidadas se encuentra disponible en la página web de la Comisión Nacional del Mercado de Valores y en la página web de Aena (www.aena.es).

ANEXO III: Informe anual de retribuciones

El Informe anual de retribuciones correspondiente al ejercicio 2021 que forma parte integrante de este informe de gestión, se presenta en el Informe de Gestión Consolidado y desde la fecha de publicación de las cuentas anuales consolidadas se encuentra disponible en la página web de la Comisión Nacional del Mercado de Valores y en la página web de Aena (www.aena.es).

Diligencia de firmas de los consejeros en documento separado de las cuentas anuales y el informe de gestión individuales formulados

El Consejo de Administración de la sociedad Aena, S.M.E., S.A. (la "**Sociedad**") y, en cumplimiento de la normativa mercantil vigente, ha formulado con fecha 22 de febrero de 2022 las Cuentas Anuales (Individuales) y el Informe de Gestión (Individual) del ejercicio 2021 siguiendo los requerimientos de formato (y etiquetado) establecidos en el Reglamento Delegado UE 2019/815 de la Comisión Europea. Dichas cuentas anuales y el informe de gestión se encuentran integrados en el archivo electrónico con el código hash 0ec3125a2f673151693ae5e416c6e694602408eeb679326fac85cead5d1fe773

Los miembros que integran el Consejo de Administración de la Sociedad con la firma de la presente Diligencia declaran firmadas las citadas Cuentas Anuales (Individuales) y el Informe de Gestión (Individual) del ejercicio 2021 formuladas por unanimidad, con vistas a su verificación por los auditores y posterior aprobación por la Junta General de Accionistas.

Cargo	Nombre	Firma
Presidente	D. Maurici Lucena Betriu	
Consejero	Dña. Pilar Arranz Notario	
Consejero	D. Ángel Luis Arias Serrano[1]	
Consejero	Dña. Irene Cano Piquero	
Consejero	D. Manuel Delacampagne Crespo	
Consejero	D. Juan Ignacio Díaz Bidart	
Consejero	D. Josep Antoni Durán i Lleida	
Consejero	Dña. Leticia Iglesias Herraiz	
Consejero	D. Amancio López Seijas	

[1] Por imposibilidad de asistencia a la reunión del Consejo de Administración, D. Ángel Luis Arias Serrano delega su voto para la formulación de las cuentas anuales, así como la firma de las mismas, en D. Raúl Míguez Bailo.

Consejero	D. Francisco Javier Marín San Andrés	
Consejero	Dña. Angélica Martínez Ortega	
Consejero	D. Raúl Míguez Bailo	
Consejero	D. Juan Río Cortés[2]	
Consejero	TCI Advisory Services LLP (D. Christopher Anthony Hohn)[3]	
Consejero	D. Jaime Terceiro Lomba	

D. Juan Carlos Alfonso Rubio
Secretario del Consejo de Administración
Aena, S.M.E., S.A.

[2] D. Juan Río Cortés ha formulado las cuentas anuales mediante su asistencia al Consejo de Administración por medios telemáticos. No obstante, dado que no ha podido asistir presencialmente ha delegado la firma de las cuentas anuales en D. Jaime Terceiro Lomba.

[3] D. Christopher Anthony Hohn ha formulado las cuentas anuales mediante su asistencia al Consejo de Administración por medios telemáticos. No obstante, dado que no ha podido asistir presencialmente ha delegado la firma de las cuentas anuales en D. Jaime Terceiro Lomba.