



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

(Junto con las cuentas anuales e informe de  
gestión de Aena, Sociedad Concesionaria del  
Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia,  
S.M.E., S.A. (Sociedad Unipersonal)  
correspondientes al ejercicio finalizado el  
31.12.2021)



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

## **Informe de Auditoría de Cuentas Anuales emitido por un Auditor Independiente**

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

### **Opinión**

---

Hemos auditado las cuentas anuales de Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A.U. (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 de 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 de la memoria) y, en particular, con los principios y criterios contables contenidos en el mismo.

### **Fundamento de la opinión**

---

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

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

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

## Aspectos más relevantes de la auditoría

---

Los aspectos más relevantes de la auditoría son aquellos que, según nuestro juicio profesional, han sido considerados como los riesgos de incorrección material más significativos en nuestra auditoría de las cuentas anuales del periodo actual. Estos riesgos han sido tratados en el contexto de nuestra auditoría de las cuentas anuales en su conjunto, y en la formación de nuestra opinión sobre éstas, y no expresamos una opinión por separado sobre esos riesgos.

### Acuerdo de reequilibrio de la concesión (véanse notas 1.3 f), 5 y 10)

Con fecha 27 de diciembre de 2021 ha sido formalizada entre la Sociedad y la Consejería de Fomento e Infraestructuras de la Comunidad de Murcia una adenda para el reequilibrio del Contrato de Concesión suscrito para la “Gestión, explotación, Mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia”. A través de la firma de dicho acuerdo han sido modificadas las obligaciones de la Sociedad frente a la Administración. En concreto, entre otras medidas la adenda suscrita contempla la suspensión de los cánones mínimos garantizados convirtiendo los pagos mínimos en variables. Asimismo, se ha adaptado el plan de inversiones de la Sociedad a la nueva situación de la infraestructura que opera, lo que ha supuesto una reducción del 40% aproximadamente en la inversión prevista para el periodo concesional. En consecuencia, y de conformidad con el marco normativo de información financiera aplicable, la Sociedad ha registrado un ingreso financiero por importe de 50 millones de euros aproximadamente, derivado de la cancelación del pasivo financiero asociado a la concesión registrado previamente, y ha revertido 2 millones de euros de la provisión de reposición constituida en ejercicios anteriores. Dada la significatividad de los efectos contables derivados de la formalización de la mencionada adenda, consideramos este hecho como un aspecto relevante de la auditoría.

Nuestros procedimientos de auditoría han comprendido, entre otros, la lectura y entendimiento de la adenda al contrato, la discusión con la Dirección de la Sociedad del tratamiento contable y la evaluación de la metodología y de las hipótesis claves utilizadas para determinar y registrar contablemente los impactos derivados del mencionado acuerdo. Adicionalmente, hemos evaluado si la información revelada en las cuentas anuales cumple con los requerimientos del marco normativo de información financiera aplicable a la Sociedad.

## Otra información: Informe de gestión

---

La otra información comprende exclusivamente el informe de gestión del ejercicio 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 el informe de gestión, de conformidad con lo exigido por la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas, consiste en evaluar e informar sobre la concordancia del informe de gestión con las cuentas anuales, a partir del conocimiento de la entidad obtenido en la realización de la auditoría de las citadas cuentas, así como evaluar e informar de si el contenido y presentación del informe de gestión son conformes a la normativa que resulta de aplicación. Si, basándonos en el trabajo que hemos realizado, concluimos que existen incorrecciones materiales, estamos obligados a informar de ello.



Sobre la base del trabajo realizado, según lo descrito en el párrafo anterior, la información que contiene el informe de gestión concuerda con la de las cuentas anuales del ejercicio 2021 y su contenido y presentación son conformes a la normativa que resulta de aplicación.

### **Responsabilidad de los administradores en relación con las cuentas anuales**

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

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

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

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

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

También:

- Identificamos y valoramos los riesgos de incorrección material en las cuentas anuales, debida a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada para proporcionar una base para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una incorrección material debida a fraude es más elevado que en el caso de una incorrección material debida a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionadamente erróneas, o la elusión del control interno.
- Obtenemos conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias, y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno de la entidad.
- Evaluamos si las políticas contables aplicadas son adecuadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por los administradores.

- Concluimos sobre si es adecuada la utilización, por los administradores, del principio contable de empresa en funcionamiento y, basándonos en la evidencia de auditoría obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con hechos o con condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad de la Sociedad para continuar como empresa en funcionamiento. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en las cuentas anuales o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, 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 los administradores de la entidad en relación con, entre otras cuestiones, el alcance y el momento de realización de la auditoría planificados y los hallazgos significativos de la auditoría, así como cualquier deficiencia significativa del control interno que identificamos en el transcurso de la auditoría.

Entre los riesgos significativos que han sido objeto de comunicación a los administradores de Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A. determinamos los que han sido de la mayor significatividad en la auditoría de las cuentas anuales del periodo actual y que son, en consecuencia, los riesgos considerados más significativos.

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

KPMG Auditores, S.L.  
Inscrito en el R.O.A.C. nº S0702



Francisco Rabadán Molero  
Inscrito en el R.O.A.C. nº 15797

21 de febrero de 2022



KPMG AUDITORES, S.L.

2022 Núm. 01/22/00183

SELLO CORPORATIVO: 96,00 EUR

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

**Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A.  
Cuentas Anuales e Informe de Gestión correspondientes al ejercicio  
anual terminado el 31 de diciembre de 2021**

<b>INDICE</b>		<b>Página</b>
1	Información General	7
2	Base de presentación de las cuentas	14
3	Aplicación del Resultado	20
4	Normas de registro y valoración	20
5	Inmovilizado Intangible	31
6	Inmovilizado Material	36
7	Instrumentos Financieros	37
8	Efectivo y equivalentes al efectivo	40
9	Patrimonio neto	40
10	Provisiones, activos y pasivos contingentes	42
11	Gestión de los riesgos operativos y financieros	44
12	Situación Fiscal	48
13	Ingresos y Gastos	51
14	Operaciones y saldos con partes vinculadas	53
15	Información sobre Medio Ambiente	56
16	Información sobre empleados	57
17	Honorarios de Auditoría	58
18	Información sobre el ejercicio medio de pago a proveedores. Disposición adicional tercera "Deber de Información " de la Ley 15/2010, de 5 de julio	58
19	Hechos posteriores	58

## Balance a 31 de diciembre de 2021

ACTIVO	Nota	2021	2020
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>			
<b>Inmovilizado intangible</b>	<b>5</b>	<b>1.682.938</b>	<b>-</b>
Acuerdo de concesión, activo regulado		1.682.649	-
Aplicaciones informáticas		289	-
<b>Inmovilizado material</b>	<b>6</b>	<b>244.727</b>	<b>-</b>
Instalaciones técnicas y otro inmovilizado material		244.727	-
<b>Inversiones financieras a largo plazo</b>		<b>250.567</b>	<b>252.716</b>
Otros activos financieros	7.1	250.567	252.716
<b>Activos por impuesto diferido</b>	<b>12</b>	<b>841.531</b>	<b>11.422.274</b>
<b>TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE</b>		<b>3.019.763</b>	<b>11.674.990</b>
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>			
<b>Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar</b>		<b>1.973.926</b>	<b>2.440.921</b>
Clientes por ventas y prestación de servicios	7.1	1.684.916	2.285.097
Personal	7.1	3.199	8.629
Activos por impuesto corriente	12	9.299	9.299
Otros créditos con las Administraciones Públicas	12	276.512	137.896
<b>Inversiones en empresas del Grupo y asociadas a corto plazo</b>	<b>7.1, 14.1</b>	<b>-</b>	<b>2.556.986</b>
Créditos a empresas	7.1, 14.1	-	2.556.986
<b>Inversiones financiera a corto plazo</b>	<b>7.1</b>	<b>-</b>	<b>2.592.124</b>
Derecho de crédito a corto plazo, acuerdo de concesión	1.3.e, 5, 7.1	-	2.592.124
<b>Periodificaciones a corto plazo</b>	<b>11.1</b>	<b>37.576</b>	<b>37.413</b>
<b>Efectivo y otros activos líquidos equivalentes</b>	<b>8</b>	<b>3.921.881</b>	<b>5.719.810</b>
<b>TOTAL ACTIVO CORRIENTE</b>		<b>5.933.383</b>	<b>13.347.254</b>
<b>TOTAL ACTIVO</b>		<b>8.953.146</b>	<b>25.022.244</b>

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

<b>PATRIMONIO NETO Y PASIVO</b>	<b>Nota</b>	<b>2021</b>	<b>2020</b>
<b>A.1) PATRIMONIO NETO</b>			
<b>Fondos propios</b>	<b>9</b>	<b>3.528.352</b>	<b>(29.655.858)</b>
Capital		8.500.000	8.500.000
Reservas		(4.698)	(1.002)
Resultados negativos de ejercicios anteriores		(45.846.915)	(3.961.970)
Otras aportaciones de socios		7.692.059	7.692.059
Resultado del ejercicio		33.187.906	(41.884.945)
<b>TOTAL PATRIMONIO NETO</b>		<b>3.528.352</b>	<b>(29.655.858)</b>
<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>			
<b>Provisiones a largo plazo</b>	<b>10</b>	<b>1.322.788</b>	<b>3.152.653</b>
<b>Deudas a largo plazo</b>	<b>7.2</b>	<b>1.058.389</b>	<b>49.945.960</b>
Otros pasivos financieros		1.058.389	49.945.960
<b>TOTAL PASIVO NO CORRIENTE</b>		<b>2.381.177</b>	<b>53.098.613</b>
<b>PASIVO CORRIENTE</b>			
<b>Provisiones a corto plazo</b>	<b>10</b>	<b>16.965</b>	<b>29.102</b>
<b>Deudas a corto plazo</b>	<b>7.2</b>	<b>218.236</b>	<b>109.207</b>
Otros pasivos financieros		218.236	109.207
<b>Deudas con empresas del Grupo y asociadas a corto plazo</b>	<b>7.2, 14.1</b>	<b>1.021.307</b>	<b>298.961</b>
<b>Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar</b>		<b>1.787.109</b>	<b>1.142.219</b>
Acreedores empresas del Grupo y asociadas	<b>7.2, 14.1</b>	229.419	89.328
Acreedores varios	<b>7.2</b>	616.660	386.324
Personal	<b>7.2</b>	391.894	396.507
Otras deudas con Administraciones Públicas	<b>12</b>	258.240	270.060
Anticipos de clientes	<b>7.2</b>	290.896	-
<b>TOTAL PASIVO CORRIENTE</b>		<b>3.043.617</b>	<b>1.579.489</b>
<b>TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO</b>		<b>8.953.146</b>	<b>25.022.244</b>

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

## Cuenta de Pérdidas y Ganancias correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2021

OPERACIONES CONTINUADAS	Nota	2021	2020
<b>Importe neto de la cifra de negocios</b>	<b>13.1</b>	<b>4.241.411</b>	<b>5.158.326</b>
<b>Aprovisionamientos</b>	<b>13.2</b>	<b>(1.506.125)</b>	<b>(1.462.889)</b>
Consumo de materias primas y otras materias consumibles		(9.010)	1.079
Trabajos realizados por otras empresas		(1.497.115)	(1.463.968)
<b>Otros ingresos de explotación</b>		<b>63.446</b>	<b>102.181</b>
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente		63.446	102.181
<b>Gastos de personal</b>	<b>13.3</b>	<b>(4.016.390)</b>	<b>(4.230.943)</b>
Sueldos, salarios y asimilados		(3.004.651)	(3.024.434)
Cargas sociales		(1.195.876)	(1.229.505)
Provisiones		184.137	22.996
<b>Otros gastos de explotación</b>		<b>(6.356.855)</b>	<b>(6.379.132)</b>
Servicios exteriores	<b>13.4</b>	(4.359.701)	(3.873.173)
Tributos		(876.087)	(859.509)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	<b>7.1.3</b>	(893.108)	(131.364)
Otros gastos de gestión corriente	<b>10</b>	(227.959)	(1.515.086)
<b>Amortización del inmovilizado</b>	<b>5, 6</b>	<b>(6.607)</b>	<b>(1.078.001)</b>
<b>Excesos de provisiones</b>	<b>1.3.f, 10</b>	<b>2.061.788</b>	<b>-</b>
<b>Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado</b>	<b>5, 6</b>	<b>1.525.792</b>	<b>(46.538.858)</b>
<b>Otros resultados</b>	<b>11.1.a</b>	<b>(483.271)</b>	<b>(279.701)</b>
<b>RESULTADO DE EXPLOTACIÓN</b>		<b>(4.476.811)</b>	<b>(54.709.017)</b>
<b>Ingresos financieros</b>	<b>13.5</b>	<b>50.146.136</b>	<b>1.927</b>
De valores negociables y otros instrumentos financieros		50.146.136	1.927
De terceros		50.146.136	1.927
<b>Gastos financieros</b>	<b>13.5</b>	<b>(1.415.151)</b>	<b>(1.139.058)</b>
Por deudas con terceros		(1.390.462)	(1.081.314)
Por actualización de provisiones		(24.689)	(57.744)
<b>RESULTADO FINANCIERO</b>		<b>48.730.985</b>	<b>(1.137.131)</b>
<b>RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>		<b>44.254.174</b>	<b>(55.846.148)</b>
<b>Impuesto sobre beneficios</b>	<b>12</b>	<b>(11.066.268)</b>	<b>13.961.203</b>
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS</b>		<b>33.187.906</b>	<b>(41.884.945)</b>
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO</b>		<b>33.187.906</b>	<b>(41.884.945)</b>

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

**Estado de cambios en el patrimonio neto correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2021**

**A. Estado de ingresos y gastos reconocidos correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2021**

	Nota	2021	2020
<b>Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias</b>		<b>33.187.906</b>	<b>(41.884.945)</b>
<b>Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto</b>			
Por ganancias y pérdidas actuariales		(4.928)	(279)
Efecto impositivo		1.232	70
<b>Total ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto</b>		<b>(3.696)</b>	<b>(209)</b>
<b>Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias</b>			
Total transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias		-	-
<b>TOTAL DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS</b>		<b>33.184.210</b>	<b>(41.885.154)</b>

**B. Estado total de cambios en el patrimonio neto correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2021**

	Capital escriturado (Nota 9.a)	Otras reservas	Resultados de ejercicios anteriores	Aportación de socios (Nota 9.b)	Resultado del ejercicio	TOTAL
<b>Saldo a 31 de diciembre de 2019</b>	<b>8.500.000</b>	<b>(793)</b>	<b>(13.973)</b>	<b>3.105.763</b>	<b>(3.947.997)</b>	<b>7.643.000</b>
Total ingresos y gastos reconocidos	-	(209)	-	-	(41.884.945)	<b>(41.885.154)</b>
Distribución del resultado del ejercicio anterior	-	-	(3.947.997)	-	3.947.997	-
Otras operaciones con socios o propietarios	-	-	-	4.586.296	-	<b>4.586.296</b>
<b>Saldo a 31 de diciembre de 2020</b>	<b>8.500.000</b>	<b>(1.002)</b>	<b>(3.961.970)</b>	<b>7.692.059</b>	<b>(41.884.945)</b>	<b>(29.655.858)</b>
Total ingresos y gastos reconocidos	-	(3.696)	-	-	33.187.906	<b>33.184.210</b>
Distribución del resultado del ejercicio anterior	-	-	(41.884.945)	-	41.884.945	-
<b>Saldo a 31 de diciembre de 2021</b>	<b>8.500.000</b>	<b>(4.698)</b>	<b>(45.846.915)</b>	<b>7.692.059</b>	<b>33.187.906</b>	<b>3.528.352</b>

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

## Estado de flujos de efectivo correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2021

	Notas	2021	2020
<b>FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN</b>			
<b>Resultado del ejercicio antes de impuestos</b>		<b>44.254.174</b>	<b>(55.846.148)</b>
<b>Ajustes del resultado</b>		<b>(51.190.892)</b>	<b>50.444.164</b>
Amortización del inmovilizado	5, 6	6.607	1.078.001
Correcciones valorativas por deterioro de créditos comerciales	7.1.3	893.108	131.364
Correcciones valorativas por deterioro de inmovilizado	5.c	(1.525.792)	46.538.858
Variación de provisiones		(1.833.830)	1.558.810
Ingresos financieros por canon concesional	1.3.f; 13.5	(50.146.134)	-
Otros Ingresos financieros		(2)	(1.927)
Gastos financieros	13.5	1.415.151	1.139.058
<b>Cambios en el capital corriente</b>		<b>3.143.251</b>	<b>(1.289.441)</b>
Deudores y otras cuentas a cobrar		(149.674)	(1.178.468)
Otros activos corrientes		2.592.124	-
Acreedores y otras cuentas a pagar		717.920	(73.746)
Otros pasivos no corrientes		(17.119)	(37.227)
<b>Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación</b>		<b>2.086.989</b>	<b>1.317.941</b>
Cobros de intereses		2	1.927
(Pagos)/cobros por impuesto de beneficios		2.086.987	1.316.014
<b>Flujos de efectivo de las actividades de explotación</b>		<b>(1.706.478)</b>	<b>(5.373.484)</b>
<b>FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN</b>			
<b>Pagos por inversiones</b>		<b>(92.160)</b>	<b>(543.366)</b>
Inmovilizado intangible		(43.513)	(365.976)
Inmovilizado material		(48.647)	(24.504)
Otros activos financieros		-	(152.886)
<b>Cobros por desinversiones</b>		<b>2.149</b>	<b>-</b>
Otros activos financieros		2.149	-
<b>Flujos de efectivo de las actividades de inversión</b>		<b>(90.011)</b>	<b>(543.366)</b>
<b>FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN</b>			
<b>Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio</b>		<b>-</b>	<b>4.586.296</b>
Aportaciones de socios	9	-	4.586.296
<b>Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero</b>		<b>(1.440)</b>	<b>(853.385)</b>
Otras deudas		(1.440)	(853.385)
<b>Flujos de efectivo de las actividades de financiación</b>		<b>(1.440)</b>	<b>3.732.911</b>
<b>AUMENTO / (DISMINUCIÓN) NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES</b>		<b>(1.797.929)</b>	<b>(2.183.939)</b>
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio		5.719.810	7.903.749
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio		3.921.881	5.719.810

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

# Memoria de las Cuentas Anuales correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2021

## 1. INFORMACIÓN GENERAL

### 1.1. Antecedentes, constitución y actividad de la Sociedad

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

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

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

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

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

El concesionario realizará asimismo la explotación y comercialización por sí o por terceros, de las actividades

comerciales que puedan desarrollarse dentro de las instalaciones aeroportuarias. Por otro lado, en caso de que fuera necesario realizar inversiones para la explotación efectiva de las actividades comerciales, éstas serán realizadas por el concesionario.

### 3. Servicio de Torre de Control.

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

### 4. Explotación de la Zona de Actividades Complementarias.

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

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

De acuerdo con el art. 13.1 del Texto Refundido de la Ley de Sociedades de Capital, la Sociedad se ha inscrito en el Registro Mercantil como sociedad unipersonal. La Sociedad está integrada en el Grupo Aena, cuya sociedad dominante es Aena S.M.E., S.A., con domicilio social en Madrid, Calle Peonías, número 12, la cual formula cuentas anuales consolidadas. Las cuentas anuales consolidadas del Grupo Aena correspondientes al ejercicio 2021 serán depositadas en el Registro Mercantil de Madrid en los plazos establecidos por la normativa en vigor.

Los Administradores del Grupo Aena S.M.E. S.A. formularon el 23 de febrero de 2021 las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2020 bajo NIIF-UE que muestran unas pérdidas consolidadas de 160.748 miles de euros y un patrimonio neto consolidado de 6.064.983 miles de euros.

## 1.2. Segregación de rama de actividad

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

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

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

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

Dicha sucesión universal permitió que todo el personal, así como los proveedores/clientes (fuente de los ingresos comerciales) de San Javier pudieran continuar normalmente con sus actividades en el nuevo AIRM, sin necesidad de sacar a concurso las plazas del personal ni los servicios del aeropuerto. Asimismo, la aplicación del principio de la sucesión universal permitió que la Sociedad continuase con todos los contratos que adjudicó AENA para el Aeropuerto de Murcia San Javier, con los consiguientes beneficios que ello conllevaba, tanto desde el punto de vista de una transición lo más eficiente y ordenada posible de la operativa del Aeropuerto de Murcia San Javier al AIRM, como desde el punto de vista del mantenimiento del empleo y la paz social.

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

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

### 1.3. Acuerdo de concesión

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

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

La Sociedad evaluó y concluyó que, en función de las características contractuales y legales, el acuerdo de concesión se encuentra en el alcance de la Orden EHA/3362/2010, de 23 de diciembre, por la que se aprueban las normas de adaptación del Plan General de Contabilidad a las empresas concesionarias de infraestructuras públicas.

Dado que en el Acuerdo de concesión formalizado inicialmente la contraprestación recibida consistía únicamente en el derecho a cobrar las correspondientes tarifas en función del grado de utilización del servicio público prestado y, por tanto, la Sociedad concesionaria asumía, en los términos propios de este tipo de acuerdos, el riesgo de demanda, la Sociedad calificó dicha contraprestación como inmovilizado intangible.

Conforme al acuerdo concesional formalizado inicialmente, la Sociedad valoró el activo intangible derivado del acuerdo de concesión por importe de 44.633 miles de euros (Nota 5), según lo establecido en la Orden EHA /3362/2010, de 23 de diciembre, por la que se aprueban las normas de adaptación del Plan General de Contabilidad a las empresas concesionarias de infraestructuras públicas y la NRV 5ª del NPGC, por la contraprestación pagada o por pagar, sin considerar los pagos de naturaleza contingente asociados a la operación, es decir, por el valor actualizado de los cánones mínimos garantizados.

Como consecuencia del desequilibrio originado por la situación sociosanitaria ocasionada por la pandemia del COVID-19, tal y como se menciona en la Nota 1.3.e) de la memoria, con fecha 29 de diciembre de 2020 se publicó en el Boletín Oficial de la Región de Murcia el Decreto 224/2020, de 23 de diciembre, por el que se establecían las normas especiales reguladoras de la concesión directa de subvención a SCAIRM. Este hecho supuso una modificación del acuerdo de concesión suscrito inicialmente entre la Sociedad y la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, y establecía una aportación a favor de la Sociedad de 2.592 miles de euros, que forma parte de la contraprestación a recibir como concesionaria, mediante un derecho incondicional a recibir efectivo de la entidad concedente que garantiza la recuperación de parte del coste de la infraestructura, por lo que esta modificación se registró en el ejercicio 2020 como un activo financiero y una reducción del inmovilizado intangible correspondiente al acuerdo de concesión. La subvención se hizo efectiva el 1 de febrero de 2021.

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. Adicionalmente, las previsiones arrojan escenarios futuros totalmente alejados de los previstos en el momento en que se formuló la oferta del contrato de concesión. 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 Internacional de la Región de Murcia a las nuevas circunstancias derivadas de la pandemia. Esta iniciativa se ha perfeccionado el 17 de noviembre de 2021 con la Orden 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", en la que se han modificado parte de

los términos relevantes del acuerdo, estableciéndose mecanismos de compensación basados en una reducción de los cánones a pagar, que serán revisables anualmente en función de la evolución de las circunstancias determinadas en cada una de las cláusulas modificadas del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares que rige el contrato de concesión, tal y como se describe con más detalle en el apartado f) de la presente nota.

#### **b) Términos relevantes del acuerdo de concesión**

Una vez finalizado el plazo total de la concesión, la plena e ilimitada posesión de los terrenos y la totalidad de las instalaciones existentes (incluidos los gastos útiles realizados por el concesionario y las mejoras que hayan podido ser incorporadas por éste) revertirán a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, sin que exista derecho a indemnización alguna a favor del Concesionario, de acuerdo con lo previsto en el artículo 283 del TRLCSP, debiendo formalizarse la correspondiente Acta de Recepción en el mismo día en el que concluya el plazo concesional, y si éste fuese inhábil, en el primer día hábil inmediatamente siguiente. La Sociedad no está limitada al periodo de la Concesión, por lo que al final de dicho periodo la Sociedad no tiene la obligación de ser disuelta y liquidada.

La Sociedad tiene la obligación de explotar, mantener y conservar el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia y el derecho a percibir una retribución en concepto de precio por la utilización de las instalaciones y por la prestación de servicios y actividades de tráfico y transportes aéreos (tarifas de aterrizaje, explotación económica de la terminal y servicios de pasajeros, mercancías y empresas de transportes aéreo) o vinculadas con la gestión del AIRM, que pudiera desarrollar de acuerdo con lo previsto en el contrato de concesión.

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

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

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

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

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

Al amparo de la Adenda al contrato de concesión formalizada el 27 de diciembre de 2021 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", se han modificado las obligaciones de la Concesionaria frente a la Administración en los siguientes términos:

1. Se establece una compensación a la Sociedad Concesionaria por la reducción de ingresos y aumento de gastos que tengan su origen en la situación de hecho producida por la pandemia COVID-19, a partir de 1 de julio de 2020, que dejaría de aplicarse en el momento que el tráfico aéreo anual iguale o supere el del año 2019. La cuantía se calcula anualmente aplicando un coeficiente corrector del 50% en función de la diferencia entre los ingresos y gastos reales y previstos de cada ejercicio, añadiendo aquellos adicionales en los que fuera preciso incurrir como consecuencia de la pandemia. El resultado se aplicará contra cánones futuros capitalizado al 3%.
2. Se suspende la aplicación del canon mínimo garantizado hasta que el escenario económico financiero sea favorable, esto es, se obtenga un VAN superior a 0 y una TIR del accionista igual a la de la oferta.

3. Se modifica el canon variable anual 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 aéreo real con respecto al establecido en la oferta.
4. Por último, se adapta el plan de inversiones a la nueva situación, con una reducción en la inversión cuantificada en aproximadamente un 40% para todo el periodo concesional frente a la inicialmente prevista.

### c) Naturaleza y alcance

La ejecución del contrato en todas sus fases se desarrollará a riesgo y ventura del concesionario, que no tendrá derecho a indemnización o compensación alguna por los daños y perjuicios que se le hubieran producido distintos de los enumerados en la Orden de 17 de noviembre de 2021, salvo por causa de fuerza mayor y siempre que no exista actuación imprudente por parte del mismo.

#### c.1) Actuaciones significativas sobre la infraestructura.

Las inversiones de establecimiento comenzaron en 2018 y terminaron en 2020.

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

Dentro de las Inversiones de Reposición se distinguen dos tipos;

1. Sistemas e instalaciones: las inversiones anuales de reposición han sido calculadas de acuerdo a un plan de inversión para los diferentes elementos del inmovilizado conforme a las necesidades previstas de mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria durante todo el plazo contractual.
2. Inversiones de reposición correspondientes al recrecido de la pista: deberán acometerse conforme exija el mantenimiento de los requisitos de seguridad, calidad y capacidad exigidos en los pliegos y demás normativa de obligado cumplimiento.

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

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

#### c.3) Opciones de renovación y de rescisión.

El Contrato de Concesión no contempla ninguna opción de renovación.

El Contrato de Concesión contempla las siguientes opciones de rescisión:

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

### d) Magnitudes relevantes del Plan Económico Financiero

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

Como consecuencia de la publicación de la Orden 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”, se ha actualizado el modelo económico financiero y se han revisado las hipótesis del negocio y las proyecciones de tráfico estimadas para el medio y largo plazo hasta el último año del periodo concesional, conforme al nuevo escenario planteado como consecuencia de las circunstancias derivadas de la pandemia.

En el nuevo modelo económico financiero se ha adaptado el plan de inversiones a la nueva situación, teniendo en cuenta las nuevas hipótesis del negocio y la proyección de tráfico estimada para el medio y largo plazo durante el periodo concesional.

En la actualización del modelo económico financiero se ha considerado la suspensión de todos los cánones mínimos garantizados. Conforme a las medidas de reequilibrio establecidas en la citada Orden, la Sociedad Concesionaria debe analizar las principales magnitudes de rentabilidad y recuperación de la inversión y compararlas con las de la oferta para, en su caso, modificar en el modelo la suspensión del canon mínimo garantizado.

#### **e) Adenda al contrato de concesión formalizada el 30 de diciembre de 2020**

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

El objeto de esta adenda fue efectuar una adaptación del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares (PCAP) que rige el citado contrato de concesión a las determinaciones del artículo 34.4 del Real Decreto-ley 8/2020, de 17 de marzo, de medidas urgentes extraordinarias para hacer frente al impacto económico y social del COVID-19, modificado posteriormente, en concreto a estos efectos, por la Disposición Final 1.10 del Real Decreto-ley 11/2020, de 31 de marzo y por la Disposición Final 9 del Real Decreto-ley 17/2020, de 5 de mayo.

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

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

Con fecha de 17 de julio de 2020, AIRM presentó solicitud de reequilibrio del contrato de concesión al amparo del citado artículo 34.4 del Real Decreto-ley 8/2020, de 17 de marzo, y se calculó que la cantidad a compensar por el periodo comprendido entre el 14 de marzo y el 30 de junio de 2020, ambos inclusive, asciende a la cantidad de 2.592.124 euros, cantidad cuyo pago, conforme a lo establecido en adenda al contrato de concesión, se instrumentará mediante una subvención por concesión directa.

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 la Sociedad por importe de 2.592.124 euros, como mecanismo excepcional de compensación para el restablecimiento del equilibrio económico por el impacto que la crisis del COVID-19 ha tenido sobre el contrato de gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia durante el periodo comprendido entre el 14 de marzo y el 30 de junio de 2020.

Esta subvención no estaba inicialmente prevista en el contrato de concesión e implica un cambio de naturaleza de la contraprestación para cubrir el déficit de explotación. Por ello, en el ejercicio 2020 se procedió a reclasificar el importe de la compensación minorando el activo intangible que recoge el acuerdo de concesión y registrando un activo financiero por

importe de 2.592.124 euros (Notas 1.3.a), 5 y 7.1). El cobro efectivo de la compensación se produjo con fecha 1 de febrero de 2021.

**f) Adenda al contrato de concesión formalizada el 27 de diciembre de 2021 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”**

Dado que la situación de desequilibrio de la concesión no ha desaparecido tras la primera adenda al contrato, con fecha 21 de mayo de 2021 la Sociedad presentó a la Consejería de Fomento e Infraestructuras de la Región de Murcia una nueva solicitud de reequilibrio del contrato de concesión.

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. Esta iniciativa se ha perfeccionado el 17 de noviembre de 2021 con la publicación de la Orden 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”, en la que se han modificado parte de los términos relevantes del acuerdo y conforme a la cual, el pasado 27 de diciembre de 2021 se formalizó la segunda adenda al contrato de concesión.

El detalle de los mecanismos de reequilibrio económico del acuerdo de concesión formalizados en la última adenda al contrato y su impacto contable se detalla a continuación:

1. Se establece una compensación a la Sociedad por la reducción de ingresos y aumento de gastos que tengan su origen en la situación de hecho producida por la pandemia COVID-19, a partir de 1 de julio de 2020, que dejaría de aplicarse en el momento que el tráfico anual iguale o supere el del año 2019. El importe de la compensación ha de calcularse por ejercicios vencidos, una vez aprobadas las cuentas, contra el canon de explotación devengado, aplicando un coeficiente corrector del 50% en función de la diferencia entre los ingresos y gastos reales y previstos de cada ejercicio, añadiendo aquellos adicionales en los que fuera preciso incurrir como consecuencia de la pandemia. El resultado se aplicará contra cánones futuros, en el caso de que se produzcan, capitalizándolo al 3%.

Como consecuencia, una vez que el accionista único de la Sociedad apruebe las presentes Cuentas Anuales correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2021, surgirá un activo contingente por importe de 3.409.925 euros por el derecho a compensar esta cantidad contra cánones futuros, en el caso de que se produzcan. Dado el carácter contingente de este derecho, dependiente de hechos futuros que no están bajo el control de la Sociedad y que no son virtualmente ciertos, no se cumplen los criterios para su reconocimiento contable al cierre del ejercicio 2021.

2. Se suspende la aplicación del canon mínimo garantizado descrito en la cláusula 42.2 del pliego de concesión hasta que el escenario económico financiero sea favorable, esto es, se obtenga un VAN superior a 0 y una TIR del accionista igual a la de la oferta. La Sociedad debe analizar las principales magnitudes de rentabilidad y recuperación de la inversión y compararlas con las de la oferta para, en su caso, modificar en el modelo la suspensión del canon mínimo garantizado.

En el momento de formalización del contrato de concesión, la Sociedad registró un activo intangible y un pasivo financiero por el derecho de acceso a la infraestructura aeroportuaria (Notas 5 y 7.2), correspondiente a la contraprestación pagada o por pagar, sin considerar los pagos de naturaleza contingente asociados a la operación, es decir, por el valor actualizado de los cánones mínimos garantizados, conforme a lo establecido en la Orden EHA /3362/2010, de 23 de diciembre, por la que se aprueban las normas de adaptación del Plan General de Contabilidad a las empresas concesionarias de infraestructuras públicas y la NRV 5ª del NPGC. Dicho activo intangible se encontraba totalmente deteriorado al cierre del ejercicio 2020 y en el momento de publicación de Orden de reequilibrio del acuerdo de concesión.

Dado que el documento de reequilibrio es una modificación al contrato de concesión existente, se ha procedido a reevaluar el activo intangible derivado del acuerdo de concesión 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 (Nota 5).

También se ha registrado la baja del activo intangible correspondiente a los gastos financieros activados durante el primer año de explotación del acuerdo de concesión por importe de 1.260.341 euros, que se encontraban deteriorados en su totalidad en el momento de publicación de la citada Orden (Nota 5).

El 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, se registró en la partida “Entidades Públicas acreedoras por Acuerdo de Concesión”, dentro del pasivo no corriente, puesto que existía un periodo de carencia hasta el ejercicio 2029, año en el que estaba previsto que se realizara el primer pago de canon. Esta deuda se valoró a la constitución del acuerdo de concesión, por el valor actualizado de los cánones mínimos garantizados a pagar a dicha Comunidad, sin considerar los pagos contingentes asociados a la operación, con cargo al Activo intangible “Acuerdo de concesión regulado. Como consecuencia de los gastos financieros devengados desde la firma del acuerdo de concesión hasta la publicación de la Orden de reequilibrio del mismo, el pasivo financiero con la entidad concedente ascendía a 50.146.134 euros (Nota 7.2.1). Tras la modificación del contrato de concesión, se ha procedido a registrar en el ejercicio 2021 la cancelación del pasivo concesional generando un resultado positivo por importe de 50.146.134 euros (Nota 13.5).

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.

3. Por último, se adapta el plan de inversiones a las nuevas circunstancias y proyecciones de negocio. Ello ha supuesto que en el Plan Económico Financiero se haya considerado una reducción en la inversión cuantificada en aproximadamente un 40% para todo el periodo concesional.

Como consecuencia de la disminución de las inversiones previstas en reposición, en el ejercicio 2021 se ha registrado un exceso de provisión por actuaciones necesarias para revertir la infraestructura por importe de 2.061.788 euros en la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta (Nota 10).

Conforme a la adenda al contrato de concesión, la procedencia de la aplicación de estos mecanismos de reequilibrio es revisable anualmente, en función de la evolución de las circunstancias determinadas en cada una de las cláusulas modificadas del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares que rige el contrato de concesión y que se han detallado anteriormente.

## **2. BASES DE PRESENTACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES**

### **2.1. Marco normativo**

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

1. Código de Comercio y la restante legislación mercantil.
2. Plan General de Contabilidad en vigor y sus adaptaciones sectoriales.
3. Las Normas de obligado cumplimiento aprobadas por el Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas en desarrollo del Plan General de Contabilidad y sus normas complementarias.
4. Orden EHA/3362/2010, de 23 de diciembre, por la que se aprueban las normas de adaptación del Plan General de Contabilidad a las empresas concesionarias de infraestructuras públicas.
5. El resto de la normativa contable española que resulte aplicable.

### **2.2. Imagen fiel**

Las cuentas anuales adjuntas han sido obtenidas de los registros contables de la Sociedad y se presentan de acuerdo con la legislación mercantil vigente y con las normas establecidas en el Plan General de Contabilidad, así como las normas de

adaptación del Plan General de Contabilidad de las empresas concesionarias de infraestructuras públicas, aprobadas por la Orden EHA/3362/2010, de 23 de diciembre, de forma que muestran la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados de la Sociedad, así como de los cambios en su patrimonio neto y de los flujos de efectivo habidos durante el correspondiente ejercicio.

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

### **2.3. Comparación de información**

En cumplimiento con la normativa vigente, se presentan a efectos comparativos, además de las cifras del ejercicio terminado a 31 de diciembre de 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 2.9 de la presente nota.

### **2.4. Moneda funcional y moneda de presentación**

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

### **2.5. Principios contables no obligatorios aplicados**

No se han aplicado principios contables no obligatorios. Adicionalmente, los Administradores han formulado estas cuentas anuales teniendo en consideración la totalidad de los principios y normas contables de aplicación obligatoria que tienen un efecto significativo en dichas cuentas anuales. No existe ningún principio contable que, siendo obligatorio, haya dejado de aplicarse.

### **2.6. Aspectos críticos de la valoración y estimación de la incertidumbre**

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

Algunas de estas políticas contables requieren la aplicación de juicio significativo por parte de la dirección y los administradores para la selección de las asunciones adecuadas para determinar estas estimaciones. Estas asunciones y estimaciones se basan en su experiencia histórica, el asesoramiento de consultores expertos, previsiones y otras circunstancias y expectativas al cierre del ejercicio. La evaluación de la dirección y los administradores se considera en relación con la situación económica global de la industria donde opera la Sociedad, teniendo en cuenta el desarrollo futuro del negocio. Por su naturaleza, estos juicios están sujetos a un grado inherente de incertidumbre y, por tanto, los resultados reales podrían diferir materialmente de las estimaciones y asunciones utilizadas, en especial, teniendo en cuenta las dificultades añadidas consecuencia de los impactos derivados de la crisis sanitaria provocada por la pandemia del COVID-19. En tal caso, los valores de los activos y pasivos se ajustarían.

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

#### **← Estimaciones contables basadas en proyecciones**

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

#### **← Actuaciones de reposición**

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

#### **← Deterioro del valor de los activos no corrientes**

La valoración de los activos no corrientes, distintos de los financieros, requiere la realización de estimaciones con el fin de determinar su importe recuperable, a los efectos de evaluar un posible deterioro. En este sentido, como punto de partida

relevante, al menos al cierre del ejercicio, la Sociedad evalúa si existen indicios de que algún activo no corriente pueda estar deteriorado. En caso afirmativo, se estima el importe recuperable. Para determinar dicho importe recuperable, los Administradores de la Sociedad estiman los flujos de efectivo futuros esperados de los activos o de las unidades generadoras de efectivo de las que forman parte y utilizan una tasa de descuento apropiada para calcular el valor actual de esos flujos de efectivo. Los flujos de efectivo futuros dependen de que se cumplan los presupuestos de los próximos ejercicios, mientras que las tasas de descuento dependen del tipo de interés y de la prima de riesgo asociada a cada unidad generadora de efectivo.

Tal y como se indica en el siguiente apartado, la situación de hecho creada por el COVID-19 y las medidas adoptadas para combatirlo, han tenido un impacto determinante en el tráfico aéreo del aeropuerto, dejándolo prácticamente sin actividad o con una actividad reducida durante 2020 y comenzando una tímida recuperación en 2021, lo que ha derivado en gastos extraordinarios y menores ingresos por parte de la concesionaria del aeropuerto, por causas ajenas a su gestión.

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

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

La aparición del COVID-19 en China y su rápida expansión a un gran número de países durante los primeros meses de 2020, motivó que el brote vírico fuera calificado como una pandemia por la Organización Mundial de la Salud desde el 11 de marzo de 2020. 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 que se van flexibilizando y adaptando en función de la evolución del nivel de contagios y la consecuente presión hospitalaria.

La situación provocada por la pandemia, con sucesivas olas y variantes, y las medidas adoptadas para combatirlo han supuesto un derrumbe del volumen de pasajeros global en el sector que no tiene precedentes históricos y ha supuesto una drástica reducción del tráfico aéreo y, consecuentemente, en el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia. Los principales organismos aeronáuticos internacionales, como OACI, ACI e IATA, contemple que la tendencia de recuperación del tráfico aéreo continúa en 2022 pero con un ritmo de recuperación inferior al producido en 2021. 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.

La evolución de los próximos meses dependerá del porcentaje de vacunación en el mundo, de la inmunidad que se vaya consiguiendo, especialmente en los países origen y destino de los pasajeros del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, con alta dependencia del tráfico procedente del Reino Unido, 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.

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

### **2.7. Principio de empresa en funcionamiento**

Tal y como se describe en la Nota 5.c, al cierre del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020 la Sociedad procedió a registrar un deterioro muy significativo por importe de 46.538.858 euros en relación con sus activos fijos. Este hecho, unido a la significativa caída de los ingresos y la rentabilidad del negocio consecuencia de la pandemia, supuso que el patrimonio

neto quedara negativo en el cierre del ejercicio. Durante el ejercicio 2021 estas circunstancias se han visto parcialmente compensadas como consecuencia de la adenda al contrato de concesión formalizada el pasado 27 de diciembre de 2021 detallada en la nota 1.3.f que, entre otros aspectos, ha supuesto la suspensión de los cánones mínimos garantizados y, como consecuencia, el registro de un ingreso financiero por la cancelación del pasivo concesional generando un resultado positivo financiero por importe de 50.146.134 euros, si bien el patrimonio neto al cierre del ejercicio 2021 continúa siendo inferior a la mitad del capital social como consecuencia de las pérdidas registradas (Nota 9).

No obstante, conforme a lo establecido al Real Decreto-Ley 27/2021 que modifica el artículo 13.1 de la Ley 3/2020, de 18 de septiembre, de medidas procesales y organizativas para hacer frente al COVID-19 en el ámbito de la Administración de Justicia, se extiende hasta el cierre del ejercicio 2022 la exclusión de las pérdidas económicas de los ejercicios 2020 y 2021 a efectos del cómputo de la causa legal de disolución del artículo 363.1.e) del texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital.

Como consecuencia de la situación descrita, las pérdidas del ejercicio 2020 disminuyeron el patrimonio neto de la Sociedad por debajo de las dos terceras parte de la cifra de capital y en el ejercicio 2021 los resultados obtenidos no han permitido la recuperación del patrimonio neto. Por tanto, conforme a lo establecido en el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital, la Sociedad, durante el ejercicio 2022, ha tomado las medidas necesarias para restablecer el equilibrio patrimonial, habiéndose formalizado con fecha 10 de febrero de 2022 un préstamo participativo por importe de 3 millones de euros concedido por el accionista único de la Sociedad concesionaria, Aena S.M.E., S.A. (nota 19 y 9).

Por otro lado, a 31 de diciembre de 2021, el activo corriente de la Sociedad es superior a su pasivo corriente en un importe de 2.890 miles de euros, lo que pone de manifiesto una adecuada solvencia financiera en el corto plazo.

Adicionalmente, el accionista único de la Sociedad Concesionara ha comprometido apoyo financiero en la Oferta Económica del Contrato de Concesión. Con fecha 10 de febrero de 2022, Aena S.M.E., S.A. ha formalizado con la Sociedad Concesionaria un contrato de línea de crédito de 12 millones de euros. Por lo tanto, en el escenario actual, los administradores de la Sociedad consideran que, si bien existe una fuerte incertidumbre, en ningún caso se pondrá en riesgo la aplicación del principio de empresa en funcionamiento al considerar que la Sociedad puede hacer frente a sus compromisos en el corto plazo.

## 2.8. Agrupación de partidas

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

## 2.9. Cambios en criterios contables

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 RD 1/2021, que se recogen en la Nota 4, y suponen una modificación respecto a los aplicados en ejercicios anteriores.

Conforme a lo establecido en la Disposición Transitoria segunda del RD 1/2021, los criterios seguidos por la Sociedad Concesionaria 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 Sociedad 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.
- Para 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 optado por no adaptar la información comparativa conforme a los nuevos criterios, sin perjuicio de la reclasificación de partidas que ha sido preciso realizar en los desgloses de la memoria para 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:

a) Activos financieros

Activos financieros	A 31/12/20		A 01/01/21	
	Categoría inicial	Valor en libros	Categoría final	Valor en libros
Otros activos financieros	Inversiones mantenidas hasta el vencimiento	252.716	Activos financieros a coste amortizado	252.716
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	Préstamos y partidas a cobrar	7.442.836	Activos financieros a coste amortizado	7.442.836
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	5.719.810	Activos financieros a coste amortizado	5.719.810
<b>Total activos financieros</b>		<b>13.415.362</b>		<b>13.415.362</b>
Activos financieros no corrientes		252.716		252.716
Activos financieros corrientes		13.162.646		13.162.646

Los activos financieros que, conforme a la normativa anterior, estaban clasificados en la cartera de “Préstamos y partidas a cobrar” e “Inversiones mantenidas hasta el vencimiento”, se han clasificado, de acuerdo a los nuevos criterios, en la cartera de “coste amortizado”.

b) Pasivos financieros

Pasivos financieros	A 31/12/20		A 01/01/21	
	Categoría inicial	Valor en libros	Categoría final	Valor en libros
Otros pasivos financieros	Débitos y partidas a pagar	49.945.960	Pasivos financieros a coste amortizado	49.945.960
Deudas con empresas del grupo y asociadas	Débitos y partidas a pagar	298.961	Pasivos financieros a coste amortizado	298.961
Otros débitos	Débitos y partidas a pagar	981.366	Pasivos financieros a coste amortizado	981.366
<b>Total pasivos financieros</b>		<b>51.226.287</b>		<b>51.226.287</b>
Pasivos financieros no corrientes		49.945.960		49.945.960
Pasivos financieros corrientes		1.280.327		1.280.327

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.

✦ **Información sobre la primera aplicación de los cambios introducidos en materia de reconocimiento de ingresos por ventas y prestación de servicios en el primer ejercicio que se inicie a partir de 1 de enero de 2021**

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 Concesionaria.

Tal y como se describe a continuación, el impacto de la adopción de los cambios en las normas de registro y valoración de los ingresos por ventas y prestación de servicios no ha tenido un efecto relevante en las cuentas anuales de la Sociedad Concesionaria, sin que se hayan identificado ajustes sobre la situación patrimonial de apertura del ejercicio 2021.

- Servicios aeroportuarios

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 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, a partir del cual la Sociedad Concesionaria tiene un derecho presente al cobro del servicio.

- Ingresos comerciales

La Sociedad tiene ingresos comerciales por la explotación de la infraestructura que consisten principalmente en el alquiler del espacio en la terminal aeroportuaria para tiendas, restauración y publicidad.

Conforme a lo establecido en la norma segunda, apartado 1.1.b) de la Orden EHA/3362/2010, los ingresos por la explotación de la infraestructura aeroportuaria se registran conforme a la Norma de Registro y Valoración 14ª del Plan General de Contabilidad, (la cual remite al criterio de evaluar cuándo se produce la transferencia del control de los bienes o servicios comprometidos con los clientes, evaluación que, en aquellos casos en los que el contrato con el cliente cumple con la definición de arrendamiento, se realiza conforme a la Norma de Registro y Valoración 8ª del citado PGC), reconociéndose linealmente (dado que los arrendamientos en los que participa la Sociedad como arrendador son de naturaleza operativa al tratarse de espacios comerciales), siempre y cuando otro criterio no refleje mejor la sustancia económica de los acuerdos de alquiler estipulados con las contrapartes. La parte contingente de los ingresos comerciales relacionada con los niveles variables de ingresos generados por los espacios comerciales se reconoce como ingreso en el periodo en que se devenga en consonancia con lo establecido por las citadas normas de registro y valoración 14ª y 8ª del Plan General de Contabilidad.

La Sociedad también genera ingresos por aparcamientos que se reconocen a medida que los servicios son prestados.

El criterio aplicado por la Sociedad es conforme con lo establecido en el artículo 13 de la RICAC de 10 de febrero de 2021 para el registro de las rentas variables, puesto que el ingreso se registra contablemente en el momento en que se procesan las transacciones y de acuerdo con los precios establecidos en el contrato, ajustando dicho ingreso en función de la renta mínima garantizada anual establecida contractualmente si resulta superior a la renta variable devengada.

Por tanto, el impacto de la adopción de los cambios en las normas de registro y valoración de los ingresos por ventas y prestación de servicios no ha tenido un efecto relevante en las cuentas anuales de la Sociedad Concesionaria, sin que se hayan identificado ajustes sobre la situación patrimonial de apertura del ejercicio 2021.

- Reintegros (consumo de agua, electricidad, telecomunicaciones, climatización y residuos).

Son los gastos de los aeropuertos que se repercuten a cada arrendatario de los espacios comerciales en función del espacio arrendado.

Los conceptos son servicios distintos y los importes y el momento del devengo del ingreso están claramente recogidos en los contratos, por lo que no hay cambios con respecto al tratamiento actual.

### 3. APLICACIÓN DEL RESULTADO

La propuesta de distribución de los beneficios del ejercicio 2021, formulada por los Administradores y pendiente de aprobación por el Accionista Único, ha sido la siguiente:

	Euros
<u>Base de reparto</u>	
Beneficios del ejercicio	33.187.906
<u>Distribución</u>	
Reserva legal	1.700.000
Compensación de pérdidas de ejercicios anteriores	31.487.906

Las pérdidas del ejercicio 2020, se traspasaron en su totalidad a resultados negativos de ejercicios anteriores.

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

#### Limitaciones para la distribución de dividendos

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

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

A 31 de diciembre de 2021 no existen reservas distribuibles.

### 4. NORMAS DE REGISTRO Y VALORACIÓN

Las principales normas de registro y valoración utilizadas por la Sociedad en la elaboración de las cuentas anuales del ejercicio 2021 han sido las siguientes:

#### 4.1. Inmovilizado intangible

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

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

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

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

	Años
Aplicaciones informáticas	4

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

#### ◀ Acuerdo de concesión, activo regulado y activación financiera

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

Todo acuerdo de concesión deberá cumplir los siguientes requisitos:

- La entidad concedente controla o regula qué servicios públicos debe prestar la empresa concesionaria con la infraestructura, a quién debe prestarlos y a qué precio; y
- La entidad concedente controla cualquier participación residual significativa en la infraestructura al final del plazo del acuerdo.

En estos acuerdos de concesión, el concesionario actúa en calidad de proveedor de servicios, concretamente por un lado servicios de construcción o mejora de la infraestructura, y, por otro, servicios de explotación y mantenimiento durante el periodo del acuerdo. La contraprestación recibida por la empresa concesionaria en relación al servicio de construcción o mejora de la infraestructura se contabiliza por el valor razonable de dicho servicio, registrándose contablemente como Inmovilizado intangible en aquellos casos en que se recibe el derecho a cargar un precio a los usuarios por el uso del servicio público, y éste no es incondicional, sino que depende de que los usuarios efectivamente usen el servicio. La contraprestación del servicio de construcción o mejora se registra como un activo intangible dentro de la partida de "Acuerdo de concesión, activo regulado" en el epígrafe "Inmovilizado intangible" en aplicación del modelo del activo intangible, en que el riesgo de demanda es asumido por el concesionario. En el caso de la Sociedad, el inmovilizado intangible incluye la inversión realizada en las instalaciones que la Sociedad ha recibido y que, una vez finalizada la construcción, explota en régimen de concesión administrativa.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dado que el acuerdo de concesión se valoró a la constitución por el valor actualizado de los cánones mínimos garantizados a pagar (sin considerar los pagos contingentes asociados a la operación), y que dichos cánones han quedado suspendidos por la entrada en vigor de la Adenda al contrato de concesión formalizada el 27 de diciembre de 2021 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, el activo

intangible del acuerdo de concesión a cierre del ejercicio 2021 ha quedado sin valor. Adicionalmente, también se ha procedido a registrar la baja de los gastos financieros activados vinculados al acuerdo concesional (Nota 5.a).

#### 🔍 **Inversiones de ampliación o mejora de la infraestructura**

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

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

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

#### **4.2. Inmovilizado material**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **4.3. Deterioro del valor de los activos no financieros**

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

El importe recuperable es el mayor entre el valor razonable menos los costes de venta y el valor en uso. Cuando el valor

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

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

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

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

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

#### 4.4. Instrumentos financieros

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, se detallan a continuación:

##### Activos financieros

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 activo financiero, pasivo financiero o de instrumento de patrimonio.

La Sociedad clasificaba los instrumentos financieros en las diferentes categorías atendiendo a las características y a las intenciones de la Sociedad en el momento de su reconocimiento inicial. Todos los activos financieros de la Sociedad se encontraban clasificados en la categoría de Préstamos y partidas a cobrar.

Los préstamos y partidas a cobrar se corresponden con activos financieros originados en la venta de bienes o en la prestación de servicios por operaciones de tráfico de la empresa, o los que no teniendo un origen comercial, no son instrumentos de patrimonio ni derivados y cuyos cobros son de cuantía fija o determinable y no se negocian en un mercado activo. Se valoraban inicialmente por su valor razonable que, salvo evidencia en contrario, se corresponde con el precio de la transacción, que equivale al valor razonable de la contraprestación entregada, más los costes de transacción que le sean directamente atribuibles. Posteriormente se valoran por su coste amortizado.

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

##### 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 de la contraprestación recibida, ajustada por los costes de la transacción directamente atribuibles. Posteriormente se valoraban a coste amortizado.

No obstante, los débitos por operaciones comerciales con vencimiento no superior a un año y que no tengan un tipo de interés contractual, así como los desembolsos exigidos por terceros sobre participaciones, cuyo importe se espera pagar en

el corto plazo, se valoran por su valor nominal, cuando el efecto de no actualizar los flujos de efectivo no es significativo.

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 concesionaria 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.

## Activos financieros

### Clasificación

Los activos financieros que posee la Sociedad se clasifican dentro de la categoría activos financieros a coste amortizado, donde se incluyen activos financieros, incluso los admitidos a negociación en un mercado organizado, para los que la Sociedad mantiene la inversión con el objetivo de percibir los 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.

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, y
- Créditos por operaciones no comerciales: proceden de operaciones de préstamo o crédito concedidos por la Sociedad cuyos cobros son de cuantía determinada o determinable.

La Sociedad clasifica un activo financiero a coste amortizado, incluso cuando está admitido a negociación, si se mantiene en el marco de un modelo de negocio cuyo objetivo es mantener la inversión para percibir los flujos de efectivo derivados de la ejecución del contrato y las condiciones contractuales del activo financiero dan lugar, en fechas especificadas, a flujos de efectivo que son únicamente pagos de principal e intereses sobre el importe del principal pendiente (UPPI).

El modelo de negocio se determina por el personal clave 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.

Los activos financieros que se enmarcan en un modelo de negocio cuyo objetivo es mantener activos para percibir flujos de efectivo contractuales se gestionan para generar flujos de efectivo en forma de cobros contractuales durante la vida del instrumento. La Sociedad gestiona los activos mantenidos en la cartera para percibir esos flujos de efectivo contractuales concretos. Para determinar si los flujos de efectivo se obtienen mediante la percepción de flujos de efectivo contractuales de los activos financieros, la Sociedad considera la frecuencia, el valor y el calendario de las ventas en ejercicios anteriores, los motivos de esas ventas y las expectativas en relación con la actividad de ventas futura. No obstante, las ventas en sí mismas no determinan el modelo de negocio y, por ello, no pueden considerarse de forma aislada. En su lugar, es la información sobre las ventas pasadas y sobre las expectativas de ventas futuras la que ofrece datos indicativos del modo de alcanzar el objetivo declarado de la Sociedad en lo que respecta a la gestión de los activos financieros y, más específicamente, el modo en que se obtienen los flujos de efectivo. La Sociedad considera la información sobre las ventas pasadas en el contexto de los motivos de estas ventas y de las condiciones que existían en ese momento en comparación con las actuales. A estos efectos, la Sociedad considera que los deudores comerciales y cuentas a cobrar que van a ser objeto de cesión a terceros y que no van a suponer la baja de los mismos, se mantienen en este modelo de negocio.

Por ello, la Sociedad tiene como modelo de negocio el mantenimiento de activos financieros para percibir flujos de efectivo contractuales aun cuando se hayan producido o se espera que se produzcan en el futuro ventas de esos activos. La Sociedad entiende cumplido este requisito, siempre que las ventas se produzcan por un aumento del riesgo de crédito de los activos financieros. En el resto de casos, a nivel individual y agregado, las ventas tienen que ser poco significativas, aunque sean frecuentes, o infrecuentes, aunque sean significativas.

En particular la Sociedad concesionaria reconoce un activo financiero a coste amortizado si se cumplen las siguientes condiciones:

- a) La retribución consiste en un derecho incondicional a recibir efectivo u otro activo financiero, bien porque la

entidad concedente garantiza el pago de importes determinados, o bien porque garantiza la recuperación del déficit entre los importes recibidos de los usuarios del servicio público y los citados importes.

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

#### Valoración inicial

Los activos financieros se registran, en términos generales, inicialmente al valor razonable de la contraprestación entregada más los costes de la transacción que sean directamente atribuibles.

#### Valoración posterior

Los activos financieros a coste amortizado se registrarán aplicando dicho criterio de valoración imputando a la cuenta de pérdidas y ganancias los intereses devengados aplicando el método del tipo de interés efectivo.

#### 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 créditos por operaciones comerciales y no comerciales, 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 impagos, incumplimientos, refinanciaciones y a la existencia de datos que evidencien la posibilidad de no recuperar la totalidad de los flujos futuros pactados o que se produzca un retraso en su cobro.

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

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

#### 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, tales como en ventas en firme de activos, cesiones de créditos comerciales en operaciones de "factoring" en las que la Sociedad no retiene ningún riesgo de crédito ni de interés o las titulaciones de activos financieros en las que la empresa cedente no retiene financiaciones subordinadas ni concede ningún tipo de garantía o asume algún otro tipo de riesgo.

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

#### 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 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.

#### 4.5. Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

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

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

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

#### 4.6. Impuesto sobre beneficios

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

El impuesto corriente es la cantidad que la Sociedad satisface como consecuencia de las liquidaciones fiscales del impuesto sobre el beneficio relativas a un ejercicio. Las deducciones y otras ventajas fiscales en la cuota del impuesto, excluidas las retenciones y pagos a cuenta, así como las pérdidas fiscales compensables de ejercicios anteriores y aplicadas efectivamente en éste, dan lugar a un menor importe del impuesto corriente.

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

Se reconocen pasivos por impuestos diferidos para todas las diferencias temporarias imponibles, excepto aquellas derivadas del reconocimiento inicial de fondos de comercio o de otros activos y pasivos en una operación que no afecta ni al resultado fiscal, ni al resultado contable, y no es una combinación de negocios, así como las asociadas a inversiones en empresas dependientes, asociadas y negocios conjuntos en las que la Sociedad puede controlar el momento de la reversión y es probable que no reviertan en un futuro previsible.

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

La Sociedad reconoce los activos por impuesto diferido, siempre que resulte probable que existan ganancias fiscales futuras suficientes para su compensación o cuando la legislación fiscal contemple la posibilidad de conversión futura de activos por impuesto diferido en un crédito exigible frente a la Administración Pública.

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

razonables sobre el cumplimiento de los requisitos para hacerlas efectivas.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **4.7. Ingresos por venta de bienes y prestación de servicios.**

Las normas de registro y valoración los ingresos por ventas y prestación de servicios aplicadas hasta el 31 de diciembre de 2020, conforme al Plan General Contable vigente hasta dicha fecha, se detallan a continuación:

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

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

financiera derivada de ellos.

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 concesionaria ha procedido a modificar las normas de registro y valoración de los instrumentos financieros conforme a lo indicado a continuación:

Reconocimiento de los ingresos procedentes de contratos con clientes

Tal y como se detalla en el apartado a) de la nota 1.3, la Sociedad ha evaluado y concluido que, en función de las características contractuales y legales, el acuerdo de concesión se encuentra en el alcance de la Orden EHA/3362/2010, de 23 de diciembre, por la que se aprueban las normas de adaptación del Plan General de Contabilidad a las empresas concesionarias de infraestructuras públicas. Tal y como se establece en el apartado 1.b de la norma segunda la citada Orden, el reconocimiento de los ingresos por la explotación de la infraestructura aeroportuaria seguirá los criterios incluidos en la norma de registro y valoración 14ª Ingresos por ventas y prestación de servicios del Plan General de Contabilidad.

La Sociedad reconoce los ingresos por el desarrollo ordinario de su actividad cuando se produce la transferencia del control de los bienes o servicios comprometidos con los clientes. En ese momento, la Sociedad valora el ingreso por el importe que refleje la contraprestación a la que espere tener derecho a cambio de dichos bienes o servicios, 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.

La determinación del momento en el que se transfiere dicho control (en un punto en el tiempo o a lo largo de un periodo de tiempo) requiere la realización de juicios por parte de la Sociedad. Para aplicar este criterio fundamental de registro contable de ingresos, AIRM sigue un proceso completo que consta de las siguientes etapas sucesivas:

Etapas 1: Identificar el contrato (o contratos) con el cliente.

Etapas 2: Identificar las obligaciones de desempeño en el contrato.

Etapas 3: Determinar el precio de la transacción.

Etapas 4: Asignar el precio de la transacción entre las obligaciones de desempeño del contrato.

Etapas 5: Reconocer el ingreso de actividades ordinarias cuando (o a medida que) la entidad satisface una obligación de desempeño.

Los ingresos reconocidos a lo largo del tiempo, por corresponder a servicios cuyo control no se transfiere en un momento del tiempo, se valoran considerando el grado de realización de la prestación a la fecha de balance, 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 ejecutan en un momento determinado se registran en esa fecha, contabilizando como existencias los costes incurridos hasta ese momento en la producción de los bienes o servicios.

Los intereses recibidos de activos financieros se reconocen utilizando el método del tipo de interés efectivo y los dividendos, cuando se declara el derecho del accionista a recibirlos. 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.

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

Asimismo, la Sociedad tiene ingresos comerciales por la explotación de la infraestructura que consisten, principalmente, en el alquiler del espacio en la terminal aeroportuaria para tiendas, restauración y publicidad. Tal y como indicamos anteriormente (Nota 2.9), conforme a lo establecido en la norma segunda, apartado 1.1.b) de la Orden EHA/3362/2010, los ingresos por la explotación de la infraestructura aeroportuaria se registran conforme a la norma de registro y valoración 14 del Plan General de Contabilidad, reconociéndose linealmente, siempre y cuando otro criterio no refleje mejor la sustancia económica de los acuerdos de alquiler estipulados con las contrapartes.

La parte contingente de los ingresos comerciales relacionada con los niveles variables de ingresos generados por los espacios comerciales se reconoce como ingreso en el periodo en que se devenga. Conforme al artículo 13 de la Resolución del Instituto

de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, 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, el registro contable del ingreso de las rentas variables se produce de acuerdo a la situación económica del momento en que se procesan las transacciones y de acuerdo con los precios establecidos en el contrato.

Cuando se produce una modificación de la renta contractual, la Sociedad considera 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 ha llevado a considerar los efectos de las adendas a dichos contratos como un ajuste temporal de la renta a la situación económica sobrevenida y otorgarle, en consecuencia, el tratamiento previsto para las rentas contingentes, imputándose pues sus efectos en el ejercicio 2021, salvo aquella parte que se deba diferir como consecuencia de sados preexistentes ocasionados por la linealización de rentas mínimas garantizadas (Nota 6.2.1).

La Sociedad también genera ingresos por aparcamientos que se reconocen a medida que los servicios son prestados.

#### **4.8. Actividades con incidencia en medioambiente**

Se considera actividad medioambiental cualquier operación cuyo propósito principal sea prevenir, reducir o reparar el daño sobre el medioambiente. En este sentido, las inversiones derivadas de actividades medioambientales se valoran a su coste de adquisición y se activan como mayor coste del inmovilizado en el ejercicio en el que se incurren. Los gastos derivados de la protección y mejora del medioambiente se imputan a resultados en el ejercicio en que se devenguen, con independencia del momento en el que se produzca la corriente monetaria o financiera derivada de ellos.

#### **4.9. Transacciones con partes vinculadas**

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

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

#### **4.10. Provisiones y contingencias**

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

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

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

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

##### **4.10.1. Provisiones para compromisos laborales adquiridos**

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

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

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:

	2021	2020
Tipo de interés técnico:	0,50%	0,15%
Crecimiento salarial:	0.90% para 2021 y 2% siguientes	0.90% para 2021 y 2% siguientes
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.

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:

	2021	2020
Tipo de interés técnico:	0,50%	0,15%
Crecimiento salarial:	0.90% para 2021 y 2% siguientes	0.90% para 2021 y 2% siguientes
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
Tablas de invalidez:	OM 1977	OM 1977

En relación a la valoración actuarial de los compromisos de la Sociedad por premios de permanencia y de jubilación anticipada, a 31 de diciembre de 2021 y 2020 el tipo de descuento utilizado se ha determinado en función de la duración financiera de los compromisos objeto de valoración (2021: 10,82 años; 2020: 10,63 años) y de la curva de Deuda Corporativa de máxima calidad crediticia (AA) de fecha 20 de diciembre de 2021 para el plazo de diez años.

**4.10.2. Provisiones para actuaciones relacionadas con la infraestructura**

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

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

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



<b>Saldo final</b>	<b>(2.693.930)</b>	<b>(606.186)</b>	<b>-</b>	<b>(131)</b>	<b>(3.300.247)</b>
<b>Deterioro:</b>					
Saldo inicial	-	-	-	-	-
Dotación deterioro (5.c)	(39.346.532)	(5.784.871)	(1.260.341)	(1.054)	(46.392.798)
<b>Saldo final</b>	<b>(39.346.532)</b>	<b>(5.784.871)</b>	<b>(1.260.341)</b>	<b>(1.054)</b>	<b>(46.392.798)</b>
<b>Neto:</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

#### a) Acuerdo de concesión, activo regulado

En el momento de formalización del contrato de concesión, tal como se indica en la Nota 1, la Sociedad valora el activo intangible derivado del acuerdo de concesión mencionado, según lo establecido en la Orden EHA /3362/2010, de 23 de diciembre, por la que se aprueban las normas de adaptación del Plan General de Contabilidad a las empresas concesionarias de infraestructuras públicas y la NRV 5ª del NPGC, por la contraprestación pagada o por pagar, sin considerar los pagos de naturaleza contingente asociados a la operación, es decir, por el valor actualizado de los cánones mínimos garantizados a pagar a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia y considerando un tipo de interés calculado en función de la duración del período de concesión y teniendo en cuenta el perfil de riesgo crediticio de la Sociedad. Dicho activo intangible se encontraba totalmente deteriorado al cierre del ejercicio 2020.

Durante el periodo comprendido entre el 14 de marzo y el 30 de junio de 2020, ambos inclusive, resultó imposible la ejecución parcial del contrato de concesión como consecuencia de la situación de hecho creada por el COVID-19 y las medidas adoptadas por las administraciones públicas para combatirlo. La Sociedad presentó solicitud de reequilibrio del contrato al amparo del artículo 34.4 del Real Decreto-ley 8/2020, de 17 de marzo, calculando que la cantidad a compensar por este periodo, asciende a 2.592.124 euros. El pago de esta compensación, conforme a lo establecido en la adenda al contrato de concesión formalizada el 30 de diciembre de 2020, se ha instrumentado mediante una subvención por concesión directa publicada en el Boletín Oficial de la Región de Murcia el Decreto n.º 224/2020, de 23 de diciembre, por el que se establecen las normas especiales reguladoras de dicha subvención, como mecanismo excepcional de compensación para el restablecimiento del equilibrio económico por el impacto que la crisis del COVID-19 ha tenido sobre el contrato de gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia durante el periodo de tiempo indicado anteriormente.

Esta subvención no estaba inicialmente prevista en el contrato de concesión e implica un cambio de naturaleza de la contraprestación para cubrir el déficit de explotación. Por ello, en el ejercicio 2020 se procedió a reclasificar el importe de la compensación minorando el activo intangible que recoge el acuerdo de concesión y registrando un activo financiero por importe de 2.592.124 euros. El cobro efectivo de la compensación se ha producido con fecha 1 de febrero de 2021.

Tal y como se detalla en la Nota 1.3.f), el 27 de diciembre de 2021 se ha formalizado la segunda adenda al contrato de acuerdo de concesión, por la cual se modifican los términos del mismo. Entre los términos del Acuerdo, se suspende la aplicación del canon mínimo garantizado descrito en la cláusula 42.2 del pliego de concesión hasta que el escenario económico financiero sea favorable.

Dado que el documento de reequilibrio es una modificación al contrato de concesión existente, se ha procedido a reevaluar el activo intangible derivado del acuerdo de concesión 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.

En cuanto a las altas del ejercicio 2021, se corresponden, principalmente, con inversiones en activos fijos sujetos a reversión, realizadas con objeto de ejecución de mejoras en la infraestructura aeroportuaria, destacando una centralita telefónica virtual, trabajos en el sistema contraincendios del edificio terminal y adecuación relacionadas con la pandemia.

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

#### b) Acuerdo de concesión, activación financiera

En relación con los gastos financieros correspondientes a financiación ajena específica directamente atribuibles a la infraestructura, en que se incurren una vez la infraestructura está en condiciones de explotación, la Sociedad analiza

anualmente el cumplimiento de los requisitos incluidos en el Marco conceptual de la Contabilidad para el reconocimiento de un activo, al objeto de proceder a su activación contable.

Dada la incertidumbre derivada de la crisis ocasionada por la pandemia, el análisis sobre la procedencia de la activación de los gastos financieros se ha vuelto a realizar conforme a las proyecciones de negocio actualizadas para las estimaciones de cierre de 2021, resultando que no existe evidencia razonable ni es probable que los ingresos futuros permitan recuperar el importe activado de los gastos financieros, por lo que se ha considerado que no procede su activación conforme a los requisitos establecidos en la Orden EHA/3362/2010, de 23 de diciembre, por la que se aprueban las normas de adaptación del Plan General de Contabilidad a las empresas concesionarias de infraestructuras públicas. Por tanto, durante ejercicio 2021 no se han activado los gastos financieros consecuencia de la financiación del acuerdo de concesión.

De acuerdo con lo descrito en la nota anterior, también se ha registrado la baja del activo intangible correspondiente a los gastos financieros activados durante el primer año de explotación del acuerdo de concesión por importe de 1.260.341 euros, que se encontraban deteriorados en su totalidad en el momento de publicación de la citada Orden. Por tanto, no se ha activado carga financiera alguna en el ejercicio 2021 (2020: 452.750 euros) (Nota 13.5).

### c) Test de deterioro de activos intangibles y materiales

De acuerdo con el procedimiento descrito en la Nota 4.3, se ha efectuado el test de deterioro de los activos intangibles al cierre de los ejercicios 2021 y 2020.

La Sociedad Concesionaria constituye en sí misma una única unidad generadora de efectivo dado que toda la actividad se encuentra dentro del marco de un contrato de concesión, y teniendo en cuenta que dentro del aeropuerto se desarrollan la actividad aeroportuaria y la comercial, existiendo una alta interdependencia de los ingresos existentes entre ambas actividades y la existencia de un solo activo que comparten ambas actividades debido a la imposibilidad legal de disponer, vender o escindir los activos aeroportuarios.

Las medidas para detener la expansión del coronavirus han supuesto una disminución extraordinaria de la actividad e ingresos de la Sociedad Concesionaria que se ha traducido en una fuerte reducción de los flujos de efectivo de explotación desde el inicio de la pandemia, circunstancia que fue considerada como un indicio de deterioro de acuerdo a lo establecido por la normativa contable. En consecuencia, al cierre del ejercicio 2020, la Sociedad Concesionaria realizó el oportuno test de deterioro de sus activos no financieros resultando un deterioro 46.539 miles de euros.

En 2021 la situación originada por la pandemia no ha cesado, el tráfico aéreo no ha remontado y las previsiones arrojan escenarios futuros totalmente alejados de los previstos en el momento en que se formuló la oferta del contrato de concesión. Como consecuencia, la Sociedad Concesionaria ha procedido a actualizar el test de deterioro. Las hipótesis sobre la evolución del tráfico aéreo continúan siendo aspectos clave en la elaboración de los diferentes escenarios del test de deterioro debido al elevado grado de incertidumbre que continúa existiendo al respecto.

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 en 2021 y 2020, han sido revisadas favorablemente por expertos profesionales independientes de las firmas Deloitte y Ernst & Young, respectivamente, sin existir discrepancias significativas entre las hipótesis consideradas por el Grupo y las hipótesis o estimaciones de los expertos independientes en ninguno de los dos ejercicios.

La Sociedad Concesionaria estima el importe recuperable de dicha inversión como el valor en uso a 31 de diciembre de 2021 sobre la base de las proyecciones financieras elaboradas por la Dirección para todo el periodo concesional, consideradas como “escenario base” para la realización del test de deterioro, y que son descritas con posterioridad.

A continuación, se detallan las principales premisas e hipótesis utilizadas para la elaboración del test de deterioro realizado para la unidad generadora de efectivo del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, los análisis de sensibilidad efectuados, los resultados y las conclusiones alcanzadas.

#### ◀ Descripción del escenario base

En el test de deterioro realizado al cierre de 2020 se contemplaron los efectos derivados del mecanismo de reequilibrio económico del artículo 34.4 del RDL 8/2020 por importe de 2,6 millones de euros, correspondiente al período comprendido entre el 14 de marzo y el 30 de junio de 2020. No obstante, no se consideró hipótesis alguna de un reequilibrio adicional al anterior, basado en el art. 282 del TRLCSP, que se estaba negociando en ese momento con la Administración concedente, dado que a esa fecha no se había sustanciado el potencial reequilibrio en actuaciones concretas adicionales y existía incertidumbre en cuanto a la forma en la que se iba a ejecutar, no pudiéndose estimar con fiabilidad su potencial impacto en el importe recuperable del inmovilizado.

En el cálculo del valor en uso a 31 de diciembre de 2021 se ha considerado el efecto de los mecanismos de reequilibrio establecidos en la adenda al contrato formalizada el pasado 27 de diciembre de 2021.

Las principales hipótesis utilizadas en el cálculo del valor en uso 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 126%, respectivamente.

El escenario de tráfico propuesto se ha generado aplicando la traslación directa de las hipótesis de la Oferta en términos de 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 (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 3,15%, 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%
Tasa de descuento después de impuestos (WACC post-tax)	8,6%	8,24%

La tasa de descuento aplicada a las proyecciones de flujos de efectivo es el Coste Medio Ponderado del Capital antes de impuestos (CMPCA) 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

Como resultado del test practicado sobre el escenario base, se ha obtenido un valor recuperable de 1.619 miles de euros y, por tanto, en el ejercicio 2021 se ha procedido a registrar la reversión neta del deterioro por importe de 1.526 miles de euros, importe que figura en la partida "Deterioro de inmovilizado" de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias adjunta. Como resultado, a 31 de diciembre de 2021 el valor neto contable de los activos intangibles y materiales asciende a 1.683 miles de euros y 245 miles de euros, respectivamente.

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:

<i>Miles de euros</i>	CMPC D.I. (WACC post-tax)		
	7,6%	8,6%	9,6%
Tarifas -2%	-7.800	-8.429	-8.944
Escenario Base	3.732	1.619	-165
Tarifas +2%	14.808	11.255	8.242

- 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. En el escenario pesimista, se aplica una corrección a este porcentaje en función de la desviación de 2021, estimando que el tráfico de 2022 alcanzará el 48% del tráfico de 2019. 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:

<i>Miles de euros</i>	CMPC D.I. (WACC post-tax)		
	7,6%	8,6%	9,6%
Tráfico pesimista 2022	3.480	1.361	-429
Escenario Base	3.732	1.619	-165
Tráfico optimista 2022	4.668	2.581	818

#### d) Bienes totalmente amortizados

El coste de los elementos del inmovilizado intangibles que están totalmente amortizados y que todavía están en uso a 31 de diciembre de 2021 es de 693.002 euros correspondientes a activos recibidos de la aportación no dineraria de su matriz (ejercicio 2020: 693.002 euros). Debido a que la segregación de la rama de actividad mencionada en la Nota 1.2 se efectuó a valor neto contable, en 2021 el coste original de dicho inmovilizado es superior al coste de inmovilizado material que se muestra en el movimiento.



Las altas del ejercicio 2021 se corresponden, fundamentalmente, con la adquisición de “dollies”, así como equipos informáticos para puestos sanitarios y terminales móviles, como consecuencia de la situación generada por la pandemia de COVID.

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

Tal y como se indica en la Nota 5.c, al cierre del ejercicio 2021 se ha procedido a realizar el test de deterioro de todo el inmovilizado.

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

	<b>2021</b>	<b>2020</b>
Maquinaria	20.084	4.901
Otras Instalaciones	14.214	12.529
Mobiliario	217.605	34.441
Equipos Proceso de Información	24.358	2.279
	<b>276.261</b>	<b>54.150</b>

Debido a que la segregación de la rama de actividad mencionada en la Nota 1.2 se efectuó a valor neto contable, en 2021 el coste original de dicho inmovilizado es superior al coste de inmovilizado material que se muestra en el movimiento.

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

Los compromisos por inversiones pendientes de ejecutar al 31 de diciembre de 2021 ascienden 8.722 euros aproximadamente (2020: 67.728 euros), entre las que se encuentran las inversiones adjudicadas pendientes de formalizar contractualmente y las inversiones firmes pendientes de ejecutar.

## 7. INSTRUMENTOS FINANCIEROS

### 7.1. Activos Financieros

#### 7.1.1. Categorías de activos financieros

El valor en libros de los epígrafes “Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar”, “Inversiones financieras a largo plazo”, “Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo” e “Inversiones financieras a corto plazo” se clasifica a efectos de valoración en las siguientes categorías al cierre del ejercicio 2021 y 2020:

	<b>Activos financieros a largo plazo</b>	
	<b>Activos Financieros a Coste Amortizado</b>	
	<b>2021</b>	<b>2020</b>
Otros activos financieros (*)	250.567	252.716
<b>Total</b>	<b>250.567</b>	<b>252.716</b>

(\*) La partida “Otros activos financieros”, contiene, principalmente, depósitos consignados por mandato legal en la Dirección General de Vivienda de la C.A. de la Región de Murcia, correspondientes a fianzas previamente recibidas de arrendatarios de los espacios comerciales de AENA SCAIRM S.M.E., S.A., en cumplimiento de la Ley 29/1994, de 24 de noviembre, de Arrendamientos Urbanos.

	<b>Activos financieros a corto plazo</b>	
	<b>Activos Financieros a Coste Amortizado</b>	
	<b>2021</b>	<b>2020</b>
Otros activos financieros (**)	1.688.115	2.293.726
Créditos y partidas a cobrar con empresas del grupo (Nota 14.1)	-	2.556.986
Derecho de crédito a corto plazo, acuerdo de concesión (Notas 1.3 y 5.a)	-	2.592.124
<b>Total</b>	<b>1.688.115</b>	<b>7.442.836</b>

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

A 31 de diciembre de 2021 y 2020, el valor razonable de los activos financieros de la Sociedad no difiere significativamente de su valor contable.

### 7.1.2. Análisis por vencimientos

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

<b>Activos financieros</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027 y siguientes</b>	<b>Total</b>
Activos financieros a coste amortizado	9.706	138.270	3.834	17.948	80.809	250.567
<b>Total</b>	<b>9.706</b>	<b>138.270</b>	<b>3.834</b>	<b>17.948</b>	<b>80.809</b>	<b>250.567</b>

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

<b>Activos financieros</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026 y siguientes</b>	<b>Total</b>
Activos financieros a coste amortizado	2.436	-	138.270	27.684	84.326	252.716
<b>Total</b>	<b>2.436</b>	<b>-</b>	<b>138.270</b>	<b>27.684</b>	<b>84.326</b>	<b>252.716</b>

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

Durante el ejercicio 2021 las pérdidas por deterioro y variación de las provisiones por operaciones comerciales registradas ascienden a 893.108 euros (2020: 131.364 euros):

- Dotación por deterioro por un importe de 1.004.183 euros (2020: 200.822 euros).
- Reversión de deterioro de ejercicios anteriores por un importe de 121.730 euros (2020: 69.458 euros).
- Pérdida por créditos comerciales incobrables por un importe de 10.655 euros (2020: 0 euros).

La Sociedad al cierre del ejercicio ha deteriorado íntegramente todo el crédito que se encuentra impagado o incumpliendo condiciones contractuales de pago.

La exposición al riesgo de crédito de la Sociedad al final del ejercicio se ve atenuada considerablemente gracias a los avales bancarios aportados por los clientes, que cubren un 55,80 % del mismo.

Al cierre del ejercicio la Sociedad el importe de los activos financieros pendientes de liquidar con vencimiento superior a los 12 meses no es significativo.

Durante el ejercicio 2021, como consecuencia de la caída del tráfico del aeropuerto derivada de la pandemia y con objeto de adaptar las condiciones contractuales a las nuevas circunstancias, la Sociedad ha llevado a cabo seis modificaciones de los contratos de arrendamiento comercial, que han supuesto, según el caso, una reducción de la Renta Mínima Garantizada Anual con efectos retroactivos desde la fecha de inicio de la pandemia y durante parte del año 2021, una ampliación de la duración del contrato o, en el caso de los contratos con las entidades de *Rent a Car*, la conversión de la rentas fijas en variables

al devengarse las mismas en función del volumen de pasajeros de los aeropuertos. Los efectos de las adendas formalizadas o previstas a dichos contratos en los que se ha producido una reducción de la renta se han considerado como un ajuste temporal de la renta a la situación económica sobrevenida y sus efectos se han registrado en los resultados del ejercicio, conforme al tratamiento previsto para las rentas contingentes. Como consecuencia de la formalización durante 2021 de la modificación retroactiva de rentas devengadas en el ejercicio 2020, en el ejercicio 2021 se han registrados menores ingresos comerciales por importe de 680 miles de euros correspondientes a los contratos de renta a car y 23,8 miles de euros correspondientes a otros contratos.

## 7.2. Pasivos Financieros

### 7.2.1. Categorías de pasivos financieros

La composición de los pasivos financieros no corrientes a 31 de diciembre de 2021 y 2020 es la siguiente:

	Pasivos financieros no corrientes	
	Pasivos Financieros a Coste Amortizado	
	2021	2020
Entidades Públicas acreedoras por Acuerdo de Concesión (Nota 1.3.f)	-	48.755.673
Fianzas	1.058.389	1.190.287
<b>Total</b>	<b>1.058.389</b>	<b>49.945.960</b>

Tal y como se indica en el apartado f de la Nota 1.3, tras la modificación del contrato de concesión, se ha procedido a registrar en el ejercicio 2021 la cancelación del pasivo concesional, gastos financieros incluidos, generando un resultado financiero positivo por importe de 50.146.134 euros (Nota 13.5).

El gasto financiero total correspondiente al presente ejercicio vinculado al acuerdo de concesión ha ascendido a 1.390.462 euros (2020: 1.534.064 euros), del cual, conforme a lo indicado en la Nota 5.b, no ha habido activación financiera en el inmovilizado (2020: 452.750 euros (ver Nota 13.5)).

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

El detalle de los pasivos financieros corrientes al 31 de diciembre de 2021 y 2020 es como sigue:

	Pasivos financieros corrientes	
	Pasivos Financieros a Coste Amortizado	
	2021	2020
Deudas con empresas del Grupo y asociadas a corto plazo	1.021.307	298.961
Acreedores empresas del Grupo y asociadas	229.419	89.328
Acreedores comerciales	616.660	386.324
Fianzas	172.262	41.804
Otros pasivos financieros	728.764	463.910
<b>Total</b>	<b>2.768.412</b>	<b>1.280.327</b>

En el epígrafe *Acreedores empresas del Grupo y asociadas* se recoge el saldo acreedor con la matriz, por importe de 180.423 euros derivado del Acuerdo de prestación de servicios firmado con la misma (ver Nota 14.1) (2020: 38.068 euros).

### 7.2.2. Análisis por vencimientos

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

A 31 de diciembre de 2021						
Pasivos financieros	2023	2024	2025	2026	2027 y siguientes	Total
Fianzas	153.866	14.040	24.457	235.913	630.113	1.058.389
<b>Total</b>	<b>153.866</b>	<b>14.040</b>	<b>24.457</b>	<b>235.913</b>	<b>630.113</b>	<b>1.058.389</b>

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

### 7.2.3. Otra Información

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 o pasivos financieros.

Al cierre del ejercicio 2021 y 2020, la Sociedad concesionaria tiene presentado un aval bancario por importe de 9.917.752 euros ante la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia (Conserjería de Fomento e Infraestructuras) para responder de las obligaciones derivadas del contrato de gestión de servicios bajo la modalidad de concesión para la gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional Región de Murcia. Los administradores de la Sociedad no esperan que genere pasivos de consideración.

Durante el ejercicio 2021 los pasivos financieros han generado gastos financieros por importe de 1.415.151 euros (1.139.058 euros durante el ejercicio 2020) (Nota 13.5).

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

## 8. EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO

El detalle de esta rúbrica a cierre del ejercicio 2021 y 2020 es el siguiente:

	31 de diciembre de 2021	31 de diciembre de 2020
Caja y bancos	3.921.881	5.719.810

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

## 9. PATRIMONIO NETO

El detalle y movimiento de los fondos propios durante los ejercicios finalizados al 31 de diciembre de 2021 y 2020 se muestra en el estado de cambios en el patrimonio neto, el cual forma parte integrante de las cuentas anuales.

Tal y como se describe en la Nota 2.7, el patrimonio neto al cierre del ejercicio 2021 y 2020 es inferior a la mitad del capital social como consecuencia de las pérdidas registradas en el ejercicio 2020. No obstante, conforme a lo establecido al Real Decreto-Ley 27/2021 que modifica el artículo 13.1 de la Ley 3/2020, de 18 de septiembre, de medidas procesales y

organizativas para hacer frente al COVID-19 en el ámbito de la Administración de Justicia, se extiende hasta el cierre del ejercicio del año 2022 la exclusión de las pérdidas económicas de los ejercicios 2020 y 2021 a efectos del cómputo de la causa legal de disolución del artículo 363.1.e) del texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital.

En cualquier caso, con objeto de restablecer el equilibrio patrimonial, el accionista único de la Sociedad concesionaria, Aena S.M.E., S.A., ha formalizado con fecha 10 de febrero de 2022 un préstamo participativo por importe de 3 millones de euros (nota 19 y 2.7).

#### **a) Capital suscrito**

Al cierre del ejercicio terminado el 31 de diciembre del 2021 y 2020, el capital social de la Sociedad asciende a 8.500.000 euros, representado por 8.500 acciones de 1.000 euros de valor nominal cada una, todas ellas de la misma clase, totalmente suscritas y desembolsadas. No existen derechos de fundador.

Las acciones de la Sociedad no cotizan en Bolsa.

Aena S.M.E., S.A. tiene el 100% de las acciones de la Sociedad al cierre del ejercicio 2021 y 2020.

#### **b) Aportaciones de Socios**

En el ejercicio 2021 Aena S.M.E., S.A. no ha realizado ninguna aportación a la cuenta de los fondos propios de la Sociedad Concesionaria.

Con fecha 26 de mayo de 2020, conforme a lo comprometido en el Plan Económico-Financiero de las Actividades Aeroportuarias de la Sociedad Concesionaria para el año 2020, el accionista único decidió realizar una aportación dineraria de 4.586.296 euros.

Al 31 de diciembre de 2021, las aportaciones de socios no son distribuibles.

#### **c) Reservas de la Sociedad**

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

## 10. PROVISIONES, ACTIVOS Y PASIVOS CONTINGENTES

### Provisiones

El detalle de las provisiones a largo y corto plazo del balance al cierre del ejercicio 2021 y 2020, es el siguiente:

	31 de diciembre de 2021		
	A largo plazo	A corto plazo	Total
Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal	88.716	-	88.716
Otras provisiones de explotación	-	16.965	16.965
Provisiones relacionadas con la infraestructura	1.234.072	-	1.234.072
<b>Total</b>	<b>1.322.788</b>	<b>16.965</b>	<b>1.339.753</b>

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

El movimiento habido en el ejercicio 2021 y 2020 en las cuentas incluidas bajo este epígrafe ha sido el siguiente:

	2021				
	Provisión para Compromisos Laborales	Responsabilidades	Otras Provisiones de explotación	Provisiones relacionadas con la infraestructura	Total
<b>Saldo Inicial</b>	<b>98.796</b>	<b>24.768</b>	<b>4.334</b>	<b>3.053.857</b>	<b>3.181.755</b>
Dotaciones	12.332	-	141.394	252.497	406.223
Reversiones/Excesos	-	(24.768)	-	(2.061.787)	(2.086.555)
Aplicaciones	(22.412)	-	(128.763)	(10.495)	(161.670)
<b>Saldo final</b>	<b>88.716</b>	<b>-</b>	<b>16.965</b>	<b>1.234.072</b>	<b>1.339.753</b>
<b>Parte corriente</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>16.965</b>	<b>-</b>	<b>16.965</b>
<b>Parte no corriente</b>	<b>88.716</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1.234.072</b>	<b>1.322.788</b>

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

Como consecuencia de la adenda al contrato de concesión formalizada el pasado 27 de diciembre de 2021 y detallada en la Nota 1.3.f, conforme al Plan Económico Financiero actualizado, el volumen de inversiones comprometidas en la infraestructura durante todo el periodo concesional se adapta a las nuevas circunstancias y proyecciones de negocio. Ello ha supuesto una reducción en la inversión cuantificada en, aproximadamente, un 40% para todo el periodo concesional. Como consecuencia de la disminución de las inversiones previstas en reposición, en el ejercicio 2021 se ha registrado un exceso de provisión por actuaciones necesarias para revertir la infraestructura por importe de 2.061.787 euros en la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta (Nota 1.3.f).

Las provisiones relacionadas con la infraestructura se corresponden con la provisión por reposición para la que se han dotado en este ejercicio 227.958 euros (2020: 1.515.045 euros) que aparecen registrados en el epígrafe "Otros gastos de gestión corriente" de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias adjunta, junto con el efecto financiero por importe de 24.539 euros (2020: 57.241 euros) (Nota 13.5).

### 📌 Pasivos contingentes

Al cierre del ejercicio 2021 la Sociedad mantiene reclamaciones y controversias legales en su contra, como consecuencia natural del transcurso normal de su negocio. Del análisis realizado por la Sociedad, con el apoyo de sus asesores jurídicos, se ha concluido que los siguientes procedimientos podrían implicar una posible salida de recursos para la Sociedad.

#### Actividades comerciales

Al cierre del ejercicio 2021 la Sociedad mantiene las siguientes reclamaciones y controversias legales en su contra en esta materia:

1.- Procedimiento Ordinario con nº de autos 1453/2020 que se sigue ante el Juzgado de Primera Instancia nº 13 de Murcia, a instancias de AIRFOODS RESTAURACIÓN Y CATERING S.L. Básicamente, la demandante solicita que como consecuencia de la crisis sanitaria derivada del COVID 19 se acuerde modificar el contrato (C/RMU/205/18), en el sentido de suprimir la RMGA durante toda la vida del contrato.

Además, como medida cautelar, AIRFOODS solicitó al Juzgado la suspensión de la RMGA y la suspensión de la ejecución de avales y garantías durante la tramitación del procedimiento. Por auto de fecha 15 de marzo de 2021, el Juzgado desestimó las medidas solicitadas con carácter cautelar.

La vista del juicio está prevista para el próximo día 5 de mayo de 2022.

2.- Procedimiento Ordinario con nº de autos 774/2020 que se sigue ante el Juzgado de Primera Instancia nº 39 de Madrid, a instancias de WORLD DUTY FREE GROUP, S.A.U. ("WDFG") y SOCIEDAD DE DISTRIBUCIÓN COMERCIAL AEROPORTUARIA DE CANARIAS, S.L. ("CANARIENSIS"), en adelante DUFREY, contra SCAIRM y AENA. La demandante solicita en lo esencial que declare que el día 9 de diciembre de 2020 quedó perfeccionado el Acuerdo Modificativo entre AENA y SCAIRM, como arrendadoras, y DUFREY como arrendataria, declarando novado el Contrato de

Arrendamiento de Locales Destinados a la Explotación de la Actividad Comercial en régimen de “Duty Free”, “DutyPaid” y regímenes fiscales asimilables, “Lote 2” de 14 de febrero de 2013, y la Adenda de 28 de octubre de 2019, referida al Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, junto con las Adendas de ambos documentos de 27 de abril de 2020, en los términos del Acuerdo Modificativo y que principalmente afectaban a la RMGA.

Además, con carácter cautelar, la demandante solicitó determinadas medidas que el Juzgado acordó inaudita parte mediante auto de fecha 23 de marzo de 2021, ordenando la suspensión cautelar del pago de la RMGA, en lo que exceda del acuerdo modificativo, así como la prohibición cautelar de exigir el pago de facturas y de instar la ejecución de avales. Este auto fue confirmado por el auto del mismo juzgado de fecha 4 de junio de 2021.

Este procedimiento afecta al contrato C/DEC/001/12-RMU.

La vista para la celebración del juicio está señalada para el próximo día 28 de febrero de 2022.

### 🔍 **Activos contingentes**

Tal y como se detalla en la nota 1.3.f, en la adenda al contrato de concesión formalizada el pasado 27 de diciembre de 2021, se establece que la Sociedad tendrá derecho a una compensación a la Sociedad por la reducción de ingresos y aumento de gastos que tengan su origen en la situación de hecho producida por la pandemia COVID-19, a partir de 1 de julio de 2020, que dejaría de aplicarse en el momento que el tráfico anual iguale o supere el del año 2019. El importe de la compensación ha de calcularse por ejercicios vencidos, una vez aprobadas las cuentas, contra el canon de explotación devengado, aplicando un coeficiente corrector del 50% en función de la diferencia entre los ingresos y gastos reales y previstos de cada ejercicio, añadiendo aquellos adicionales en los que fuera preciso incurrir como consecuencia de la pandemia. El resultado se aplicará contra cánones futuros, en el caso de que se produzcan, capitalizado al 3%.

Como consecuencia, una vez que el accionista único de la Sociedad apruebe las presentes Cuentas Anuales correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2021, surgirá un activo contingente por importe de 3.409.925 euros correspondiente al derecho a compensar contra cánones futuros, en el caso de que se produzcan. Dado el carácter contingente de este derecho, dependiente de hechos futuros que no están bajo el control de la Sociedad y que no son virtualmente ciertos, no se cumplen los criterios para su reconocimiento contable al cierre del ejercicio 2021.

## **11. GESTIÓN DE LOS RIESGOS OPERATIVOS Y FINANCIEROS**

### **11.1. Descripción de los principales riesgos operativos**

#### **a) Riesgos derivados de la pandemia de COVID-19**

En el contexto de la pandemia del COVID 19 y como consecuencia de su evolución en 2021, la Dirección de la Sociedad ha adoptado una serie de medidas que considera necesarias para afrontar las consecuencias, en buena parte impredecibles, de esta situación sin precedentes, con objeto de cubrir los riesgos más significativos que han sido identificados y que se detallan a continuación.

- **Riesgo operacional y de negocio**

Como consecuencia de la crisis sanitaria, la Sociedad se ha visto afectada por una drástica reducción del tráfico aéreo como consecuencia de la situación provocada por la pandemia y las medidas adoptadas para combatirlo que han supuesto un derrumbe del volumen de pasajeros global en el sector aeronáutico que no tiene precedentes. Como consecuencia de la aparición de la variante Ómicron, los principales organismos aeronáuticos internacionales, como OACI, ACI e IATA, contemplan escenarios de recuperación del tráfico más bajos para 2022. 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 emisores, la evolución de la situación epidemiológica y la flexibilización de restricciones para viajar, han permitido una mejora en el comportamiento de la demanda y en la oferta de vuelos de las compañías aéreas a partir del mes de mayo y durante los meses de verano, 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 la recuperación del tráfico aéreo. El tráfico de 2021 en el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia se ha situado en un total de 283 mil pasajeros (218 mil pasajeros en 2020; 1.091 miles de pasajeros en 2019) lo que supone un aumento interanual del 30,1%. Aunque el tráfico de pasajeros ha aumentado un

30,1% respecto a 2020, todavía está un 74,5% por debajo del tráfico del año 2019, consecuencia de la situación derivada de la pandemia y, en concreto, por la alta dependencia del aeropuerto del tráfico procedente de Reino Unido, país que ha impuesto unas medidas especialmente restrictivas a la movilidad de las personas desde el inicio de la pandemia que han comenzado a relajarse desde el comienzo de 2022.

Además, cabe destacar las diversas iniciativas de la Región de Murcia con el fin de impulsar la reactivación del turismo británico en la Región tras la salida de Reino Unido de la Unión Europea y las restricciones con motivo de la pandemia, como su participación en la World Travel Market de Londres (WTM), con el objetivo prioritario de acelerar la recuperación del turismo británico, por medio de la captación de nuevos perfiles de viajeros, impulsando el turismo senior, de naturaleza y de golf.

En cuanto a la posible evolución de la actividad para 2022, cabe señalar que se espera que el tráfico se vaya recuperando. La evolución de los próximos meses dependerá del porcentaje de vacunación en el mundo, de la inmunidad que se vaya consiguiendo, especialmente en los países origen y destino de los pasajeros del AIRM, 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. Por todo lo anterior, a fecha de presentación de este informe, resulta muy difícil prever con precisión el comportamiento del tráfico en el AIRM durante 2022.

Como consecuencia de la crisis sanitaria ocasionada por la COVID-19 y las medidas adoptadas por los poderes públicos para hacerla frente, en el pasado ejercicio la Sociedad, a través de su matriz, inició negociaciones con los arrendatarios de la actividad comercial para acordar modificaciones en las condiciones contractuales, incluyendo las de las rentas fijas y la renta mínima anual garantizada (RMGA, en adelante), llegándose a alcanzar acuerdos, formalizados mediante adendas, con la mayoría de los arrendatarios comerciales (Nota 7.1.3).

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

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

- **Riesgo de liquidez**

Como consecuencia de la excepcional situación provocada por la pandemia, los flujos de caja del Grupo se redujeron de forma drástica en el ejercicio 2020 sin haber alcanzado durante el ejercicio 2021 los niveles anteriores a la pandemia. Adicionalmente, es previsible que la situación general de los mercados pueda provocar un aumento general de las tensiones de liquidez en la economía, así como una contracción del mercado de crédito. También es previsible que se produzcan problemas en el cumplimiento de plazos en determinados cobros previstos dadas las dificultades en las que se podrán encontrar algunos de nuestros clientes y deudores.

Por otra parte, hay que considerar cierta mejora en los flujos de efectivo esperados a raíz de la firma de la segunda adenda al acuerdo de concesión, donde se establece una compensación a la Sociedad por la reducción de ingresos y aumento de gastos que tengan su origen en la situación de hecho producida por la pandemia COVID-19. Adicionalmente, el accionista único de la Sociedad Concesionara ha comprometido apoyo financiero en la Oferta Económica del Contrato de Concesión.

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

El ajuste de capacidad, el recorte de gastos y, por tanto, la disminución en la salida de caja operativa mensual va siendo modulado en función de la evolución del nivel de tráfico.

La tesorería de la Sociedad asciende a 31 de diciembre de 2021 a un total de 3.922 miles de euros que, unido a la puesta en marcha de planes específicos para la gestión eficiente del Opex y Capex, permitirán afrontar potenciales futuras tensiones de tesorería.

- **Riesgo sanitario**

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

Respecto a los controles sanitarios y operativos en la Sociedad, 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, la matriz, 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 en los aeropuertos desde el pasado 23 de noviembre, de test PCR en origen a los pasajeros procedentes de países cuya situación epidemiológica sea de riesgo. Para dar cumplimiento a esta decisión, Aena colaborará con el Ministerio de Sanidad aportando los medios técnicos y humanos necesarios para esta nueva función.

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

Como consecuencia de las medidas tomadas para el control, contención y previsión de la pandemia, durante 2021 la Sociedad ha incurrido en gastos excepcionales, tanto en sus instalaciones, como en la protección personal y de salud por importe de 483 miles de euros (2020: 280 miles de euros), los cuales se estiman serán recuperables del Ministerio de Sanidad 229 miles de euros (2020: 148 miles de euros). Adicionalmente, se han realizado inversiones en activos fijos por importe de 31 miles de euros.

#### **b) Riesgos regulatorios**

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

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

Adicionalmente, la actividad de la Sociedad está regulada por normativa tanto nacional como internacional en materia de seguridad operacional, de personas o bienes y medioambiental, lo que podría limitar las actividades o el crecimiento de la sociedad, y/o requerir importantes desembolsos.

#### **c) Riesgos de explotación**

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

- La evolución económica tanto en España como en los principales países que son origen / destino del tráfico.
- Opera en un entorno competitivo, tanto respecto de otros aeropuertos como respecto de otros medios de transporte, lo que puede afectar a sus ingresos.
- Los ingresos de la actividad comercial están vinculados a las ventas de las empresas arrendatarias de los espacios comerciales, que pueden verse afectadas tanto por el volumen de pasajeros como por la mayor o menor capacidad de gasto de éstos.

- ✦ En las operaciones del aeropuerto, la Sociedad depende de los servicios prestados por terceros, que pueden tener un impacto en su actividad.
- ✦ Los conflictos laborales podrán tener un impacto en las actividades de la Sociedad.
- ✦ La Sociedad depende de las tecnologías de la información y comunicaciones, y los sistemas e infraestructuras se enfrentan a ciertos riesgos incluidos los riesgos propios de la ciberseguridad.
- ✦ La Sociedad está expuesta a riesgos relacionados con la operación en el aeropuerto (seguridad operacional y física).
- ✦ La Sociedad está expuesta al riesgo de un accidente importante de aviación.
- ✦ Los desastres naturales y las condiciones meteorológicas podrían afectar de forma adversa al negocio.
- ✦ La rentabilidad de la Sociedad podría verse afectada si no es capaz de mantener sus actuales niveles de eficiencia.
- ✦ Cambios en la legislación fiscal podrían dar lugar a impuestos adicionales u otros perjuicios para la situación fiscal de la Sociedad.

La Sociedad está, y podrá continuar estando en el futuro, expuesta a un riesgo de pérdida en los procedimientos judiciales o administrativos en los que está incurso.

Los órganos de gestión de la Compañía han implantado mecanismos dirigidos a la identificación, cuantificación y cobertura de situaciones de riesgo. Con independencia de lo anterior, se realiza un estrecho seguimiento de las situaciones que pudieran suponer un riesgo relevante, así como de las medidas tomadas al respecto.

#### **d) Descripción de los principales riesgos derivados del cambio climático**

SCAIRM está expuesta a los efectos del cambio climático, configurándose el ámbito de la sostenibilidad medioambiental como un eje estratégico de la compañía. Los efectos del cambio climático conllevan 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 Climática de la compañía, tendentes a establecer un modelo económico descarbonizado y sostenible en el aeropuerto, en un contexto de creciente presión por parte de inversores y de la sociedad en su conjunto.
- Resiliencia de las infraestructuras y operativa del aeropuerto 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 del aeropuerto 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.

En la preparación de las cuentas anuales de SCAIRM 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 Aena S.M.E., S.A., puesto que como matriz del grupo Aena los ha hecho extensibles a todas las sociedades que forman parte del mismo. Estas consideraciones no han tenido un impacto significativo en los juicios y estimaciones aplicados en la preparación de la información financiera del ejercicio.

#### **11.2. Descripción de los principales riesgos financieros**

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

#### a) Riesgo de mercado

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

Relativo al riesgo de tipo de interés en los flujos de efectivo y en el valor razonable, la Sociedad no tiene actualmente deuda financiera.

#### b) Riesgo de crédito

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

El riesgo de crédito relativo a las cuentas comerciales es reducido, puesto que los principales clientes son las compañías aéreas, y se suele cobrar al contado o por anticipado. En cuanto a los clientes comerciales, que mantienen arrendados locales en el aeropuerto, 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 140.000 euros (635.000 euros al cierre del ejercicio anterior), así como 1.434.871 euros de garantías relacionadas con operaciones comerciales y de handling.

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

#### c) Riesgo de liquidez

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

La política de riesgo de crédito descrita en el apartado anterior conduce a períodos medios de cobro reducidos. Adicionalmente, como consecuencia de la excepcional situación provocada por la pandemia, los flujos de caja de la Sociedad se han reducido de forma drástica en 2021 y 2020. Sin embargo, el accionista único ha comprometido apoyo financiero en la Oferta Económica del Contrato de Concesión.

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

## 12. SITUACIÓN FISCAL

### 12.1. Saldos con las Administraciones Públicas

El detalle de los saldos relativos a activos fiscales y pasivos fiscales del balance al cierre de los ejercicios 2021 y 2020 es el siguiente:

	<b>31 de diciembre de 2021</b>	<b>31 de diciembre de 2020</b>
Activos por impuesto diferido	841.531	11.422.274
Activos por impuesto corriente	9.299	9.299
<i>Otros créditos con las Administraciones Públicas</i>		
IVA	276.512	137.896
<b>Total</b>	<b>1.127.342</b>	<b>11.569.469</b>
<i>Otras deudas con las Administraciones Públicas</i>		
IRPF	77.867	68.734
Seguridad Social	179.362	200.314
Otras	1.011	1.012
<b>Total</b>	<b>258.240</b>	<b>270.060</b>

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

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

## 12.2. Conciliación saldo contable y fiscal

	Euros					
	2021					
	Cuenta de pérdidas y ganancias			Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto		
	Aumentos	Disminuciones	Total	Aumentos	Disminuciones	Total
Saldo ingresos y gastos del ejercicio			33.187.906			(3.696)
Impuesto sobre Sociedades	11.066.268		11.066.268		(1.232)	(1.232)
Resultado antes de impuestos			44.254.174			(4.928)
Diferencias permanentes	10.899	-	10.899	-	-	-
Diferencias temporarias:						
- Amortización	1.361.509	(1.887.591)	(526.082)	-	-	-
- Pérdidas por deterioro créditos comerciales	245.710	(121.505)	124.205	-	-	-
- Pérdidas por deterioro inmovilizado	139.934	(42.132.666)	(41.992.733)	-	-	-
- Planes de pensiones	29.902	(20.370)	9.532	-	-	-
- Provisiones	-	-	-	4.928	-	4.928
	-	-	-	-	-	-
Base imponible (resultado fiscal)	1.777.055	(44.162.132)	<u>(42.385.077)</u>	4.928	-	<u>4.928</u>
Cuota íntegra			1.879.996			-
Deducciones						
Cuota líquida			469.999			
Retenciones y pagos a cuenta			-			
Cuota a pagar/ (a devolver)			<u>469.999</u>			

<b>Euros</b>						
<b>2020</b>						
	<b>Cuenta de pérdidas y ganancias</b>			<b>Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto</b>		
	<b>Aumentos</b>	<b>Disminuciones</b>	<b>Total</b>	<b>Aumentos</b>	<b>Disminuciones</b>	<b>Total</b>
Saldo ingresos y gastos del ejercicio			(41.884.945)			(209)
Impuesto sobre Sociedades		(13.961.203)	(13.961.203)		(70)	(70)
Resultado antes de impuestos			(55.846.148)			(279)
Diferencias permanentes	-	-	-	-	-	-
Diferencias temporarias:						
- Amortización	2.704	(1.070.453)	(1.067.749)	-	-	-
- Pérdidas por deterioro créditos comerciales	200.824	(69.458)	131.365	-	-	-
- Pérdidas por deterioro inmovilizado	46.538.858	-	46.538.858	-	-	-
- Planes de pensiones	31.644	(17.250)	14.394	-	-	-
- Provisiones	-	-	-	-	279	279
- Subvenciones	-	-	-	2.592.124	(2.592.124)	-
- Otros	1.335	-	1.335	-	-	-
	46.775.365	(1.157.161)	45.618.203	2.592.124	(2.591.845)	279
Base imponible (resultado fiscal)			<u>(10.227.945)</u>			-
Cuota íntegra			(2.556.986)			-
Deducciones			(284)			-
Cuota líquida			(2.557.270)			-
Retenciones y pagos a cuenta			-			-
Cuota a pagar/ (a devolver)			<u>(2.557.270)</u>			-

Tal como se ha mencionado anteriormente, la Sociedad tributa en régimen de consolidación fiscal, formando parte del grupo Aena, del que Aena S.M.E., S.A., es la sociedad dominante. A 31 de diciembre de 2021, la Sociedad presenta un saldo acreedor con la matriz de 469.999 euros (2020: saldo deudor de 2.556.986) (ver Nota 14.1).

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

El ingreso/(gasto) por el Impuesto sobre Sociedades al cierre del ejercicio 2021 y 2020 es el siguiente:

<b>Euros</b>		
	<b>2021</b>	<b>2020</b>
Impuesto corriente	469.999	-
Impuesto diferido	10.596.269	(13.961.203)
	<b>11.066.268</b>	<b>(13.961.203)</b>

### 12.3. Impuestos diferidos

	<b>2021</b>				
	<b>Amortización</b>	<b>Deterioros</b>	<b>Provisiones</b>	<b>Otros</b>	<b>Total</b>
<b>Activos por impuestos diferidos</b>					
Saldo al inicio	(254.063)	11.667.407	7.500	1.430	11.422.274
Cargo a Pérdidas y Ganancias	(131.520)	(10.467.132)	2.383	-	(10.596.269)
Otros	10.890	998	2.764	874	15.526
<b>Saldo a 31 de diciembre de 2021</b>	<b>(374.693)</b>	<b>1.201.273</b>	<b>12.647</b>	<b>2.304</b>	<b>841.531</b>

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

Durante el ejercicio 2020 las dotaciones al deterioro de los activos fijos de la Sociedad Concesionaria explican el fuerte incremento en las diferencias temporarias deducibles que dan lugar al registro de activos por impuesto diferidos. La Sociedad ha registrado el deterioro del activo concesional como temporal debido a que, en base a su planificación fiscal, dentro del consolidado fiscal con Aena, S.M.E., S.A. se considera probable que existan ganancias fiscales futuras suficientes para su compensación.

Durante el ejercicio 2021, al producirse la baja de la mayor parte del deterioro registrado se procede a revertir casi en su totalidad la diferencia temporaria originada en el ejercicio anterior, siendo este motivo la explicación del fuerte decremento registrado en las diferencias temporarias deducibles.

### 13. INGRESOS Y GASTOS

#### 13.1. Distribución del importe neto de la cifra de negocios

El desglose de los ingresos ordinarios por tipología de servicios prestados para los ejercicios 2021 y 2020 es como sigue:

	2021	2020
<b>Servicios Aeroportuarios</b>	<b>2.240.361</b>	<b>1.939.673</b>
<b>Precios aeronáuticos</b>	<b>2.160.729</b>	<b>1.876.297</b>
Aterrizajes/Servicio Tránsito Aéreo/Servicio Meteorología	778.037	762.848
Estacionamientos	116.658	60.086
Pasajeros	623.027	494.400
Seguridad	463.395	374.273
Handling	154.096	157.742
Carburante	25.461	26.621
Catering	56	327
<b>Resto servicios aeroportuarios</b>	<b>79.632</b>	<b>63.376</b>
<b>Servicios Comerciales</b>	<b>1.779.300</b>	<b>2.852.538</b>
Arrendamientos	109.239	139.483
Tiendas	92.379	154.565
Tiendas <i>Duty Free</i>	428.286	917.723
Restauración	378.200	469.337
<i>Rent a car</i>	431.853	862.937
Aparcamiento	120.848	91.035
Publicidad	1.505	12.859
Resto ingresos comerciales	216.990	204.599
<b>Servicios Inmobiliarios</b>	<b>221.750</b>	<b>366.115</b>
Arrendamientos	221.750	366.115
<b>Total</b>	<b>4.241.411</b>	<b>5.158.326</b>

Los servicios aeroportuarios prestados corresponden, principalmente, a la operación y mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria por líneas aéreas y pasajeros en el marco del "Acuerdo de Concesión" (véase Nota 1) firmado el 25 de enero

de 2018 entre la Sociedad y la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia por un periodo de 25 años y se reconocen de acuerdo a lo establecido en la Nota 2.9.

Los ingresos comerciales se corresponden con la explotación de la infraestructura a partir del alquiler del espacio en la terminal aeroportuaria para tiendas, restauración y publicidad y se reconocen de acuerdo a lo establecido en la Nota 2.9.

### 13.2. Aprovisionamientos

El desglose de aprovisionamientos para los ejercicios 2021 y 2020 es como sigue:

	<u>2021</u>	<u>2020</u>
Consumo de materias primas y otras materias consumibles	9.010	(1.079)
Trabajos realizados por otras empresas	1.497.115	1.463.968
<b>Total</b>	<b><u>1.506.125</u></b>	<b><u>1.462.889</u></b>

Los trabajos realizados por otras empresas corresponden, principalmente, a los servicios de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS), servicios de tránsito aéreo (ATM), y servicios de información aeronáutica (AIS) prestados por ENAIRE en virtud de los acuerdos suscritos con Aena, que ascienden a 314.590 euros (Nota 14.2) (2020: 293.394 euros). En este epígrafe también se incluyen los gastos derivados del convenio firmado con la Agencia Española de Meteorología (AEMET) para la prestación de servicios meteorológicos a la red de aeropuertos gestionados por Aena por importe de 187.024 euros (Nota 14.2) (2020: 187.024 euros).

### 13.3. Gastos de personal

El detalle de la partida gastos de personal de la cuenta de pérdidas y ganancias para los ejercicios 2021 y 2020 es el siguiente:

	<u>2021</u>	<u>2020</u>
<i>Sueldos, salarios y asimilados</i>		
Sueldos y salarios	2.952.508	2.972.098
Indemnizaciones	52.143	52.336
<i>Cargas sociales</i>		
Seguridad social	1.038.445	1.055.603
Pensiones devengadas - Planes de pensiones de aportación definida	19.611	31.920
Otros gastos sociales	137.820	141.982
<i>Provisiones</i>		
Pensiones devengadas - Planes de pensiones de prestación definida	(184.137)	(22.996)
<b>Total</b>	<b><u>4.016.390</u></b>	<b><u>4.230.943</u></b>

### 13.4. Servicios exteriores

El detalle de la partida servicios exteriores de la cuenta de pérdidas y ganancias para los ejercicios 2021 y 2020 es el siguiente:

	<u>2021</u>	<u>2020</u>
Otros arrendamientos	12.346	14.490
Reparaciones y conservación	1.005.155	972.167
Servicios profesionales independientes	67.487	24.031
Primas de seguros	104.949	95.130
Servicios bancarios	27.559	25.257
Publicidad, propaganda y relaciones públicas	2.184	1.662
Suministros	958.033	469.605
Otros servicios	2.181.988	2.270.831
<b>Total</b>	<b><u>4.359.701</u></b>	<b><u>3.873.173</u></b>

Asimismo, el apartado de “Otros servicios”, incluye en 2021 un importe de 976.952 euros correspondientes al acuerdo de servicios suscrito con la matriz Aena S.M.E., S.A. (ver Nota 14.2) (2020: 1.001.815 euros).

### 13.5. Resultado financiero

El desglose de los ingresos financieros durante los ejercicios 2021 y 2020 es como sigue:

	<b>2021</b>	<b>2020</b>
Ingresos financieros deuda canon concesional (ver Nota 7.2.1)	50.146.134	-
Intereses de demora	2	1.927
<b>Total</b>	<b>50.146.136</b>	<b>1.927</b>

El desglose de los gastos financieros durante los ejercicios 2021 y 2020 es como sigue:

	<b>2021</b>	<b>2020</b>
Intereses por deuda con la Entidad Concedente (ver Nota 7.2.1)	1.390.462	1.534.064
Gastos financieros por actualización de provisión reposición (ver Nota 10)	24.539	57.241
Gastos financieros por actualización de otras provisiones	150	503
Gastos financieros diferidos (ver Nota 7.2.1 y Nota 5)	-	(452.750)
<b>Total</b>	<b>1.415.151</b>	<b>1.139.058</b>

## 14. OPERACIONES Y SALDOS CON PARTES VINCULADAS

### Principales contratos

A continuación, se enumeran los contratos formalizados por la Sociedad con Aena S.M.E., S.A., la Entidad Pública Empresarial “ENAIRE”, y AEMET para el ejercicio 2021 y 2020:

#### Aena S.M.E., S.A.

El 25 de abril de 2018, se firmó un acuerdo entre la Sociedad y 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, con una duración de 3 años. 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.

#### ENAIRE

Con motivo de la puesta en marcha del Aeropuerto Internacional Región de Murcia, el 21 de noviembre de 2018 se firma una Adenda al Acuerdo de Prestación de Servicios de Navegación Aérea entre Enaire y AENA. La finalización del mismo es el 31 de diciembre de 2021. Se ha firmado un nuevo contrato que entra en vigor el 1 de enero de 2022 y finaliza el 31 de diciembre de 2026. Los servicios que ofrece son los siguientes:

- Gestión de Tránsito Aéreo (ATM)
- Comunicación, Navegación y Vigilancia (CNS)

- Dirección en Plataforma (SDP)
- Información Aeronáutica (AIS)

#### AEMET

Con fecha 19 de octubre de 2018 se firma un contrato entre la Sociedad y la Agencia Estatal de Meteorología, con comienzo el 8 de enero de 2019, para la prestación de los servicios meteorológicos en el Aeropuerto Internacional Región de Murcia. La duración era de 1 año, más dos prórrogas de un año de duración cada una, actualmente el contrato se encuentra en prórroga tácita de 180 días. La prestación de servicios de información meteorológica aeronáutica por parte de AEMET se concreta en:

- Observación continua de las condiciones meteorológicas del aeródromo.
- Predicción y vigilancia tanto de aeródromo como de área (FIR/UIR de España).
- Atención a los usuarios aeronáuticos, ya sean tripulaciones, responsables del control del tráfico aéreo o gestores del aeropuerto.

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

#### 14.1 Saldos con partes vinculadas

El detalle de saldos de partes vinculadas en el balance al 31 de diciembre de 2021 y 2020 es el siguiente:

	2021				
	Periodificaciones corto plazo	Crédito c/p grupo fiscal	Deuda c/p grupo fiscal (Nota 7.2.1 y 12.2)	Otros pasivos financieros c/p (Nota 7.2.1)	Acreedores
<i>Empresas del grupo</i>					
Aena SME, SA	-	-	(469.999)	(551.308)	(180.423)
Entidad pública empresarial "ENAIRES"	-	-	-	-	(48.996)
<i>Empresas vinculadas</i>					
AEMET	-	-	-	-	(18.858)
Otras empresas vinculadas	-	-	-	-	-
<b>Total saldos con partes vinculadas</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(469.999)</b>	<b>(551.308)</b>	<b>(248.277)</b>
	2020				
	Periodificaciones corto plazo	Crédito c/p grupo fiscal (Nota 12.2)	Deuda c/p grupo fiscal	Otros pasivos financieros c/p (Nota 7.2.1)	Acreedores
<i>Empresas del grupo</i>					
Aena SME, SA (nota 13.4)	34.896	2.556.986	-	(298.961)	(38.068)
Entidad pública empresarial "ENAIRES"	-	-	-	-	(51.260)
<i>Empresas vinculadas</i>					
AEMET	-	-	-	-	(18.858)
Otras empresas vinculadas	-	-	-	-	-
<b>Total saldos con partes vinculadas</b>	<b>34.896</b>	<b>2.556.986</b>	<b>-</b>	<b>(298.961)</b>	<b>(108.186)</b>

## 14.2 Transacciones con vinculadas

El detalle de transacciones con partes vinculadas durante el ejercicio 2021 y 2020 es el siguiente:

	Servicios recibidos	Aprovisionamientos: Trabajos realizados por otras empresas (Nota 13.2)	Adquisiciones de inmovilizado
<i>Empresas del grupo</i>			
Aena SME, SA	1.011.848	-	-
Entidad pública empresarial "ENAIRE"	-	314.590	-
<i>Empresas vinculadas</i>			
AEMET	-	187.024	-
Otras empresas vinculadas	159	-	-
<b>Total transacciones con partes vinculadas</b>	<b>1.012.007</b>	<b>501.614</b>	<b>-</b>

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

Durante el ejercicio 2021 y 2020, los Administradores y los miembros de la alta dirección de la Sociedad no han realizado con ésta ni con sociedades del Grupo operaciones ajenas al tráfico ordinario o en condiciones distintas a las de mercado.

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

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

Concepto	Ejercicio 2021		
	Alta Dirección	Consejo de Administración	Total
Sueldos	86.000	47.978	133.978
Dietas	100	-	100
Planes de pensiones	300	-	300
Primas de Seguros	1.000	-	1.000
<b>Total</b>	<b>87.400</b>	<b>47.978</b>	<b>135.978</b>

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

Al 31 de diciembre de 2021, el Consejo de Administración de Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A. está formado por 6 miembros (3 hombres y 3 mujeres), más una Secretaria no consejera. Al cierre del ejercicio anterior estaba compuesto por 4 miembros (2 hombres y 2 mujeres).

Los Administradores y el miembro de la Alta Dirección de la Sociedad no tienen concedidos anticipos o créditos, no se han asumido obligaciones por cuenta de ellos a título de garantía, ni se han pagado primas de seguro de responsabilidad civil por daños ocasionados por actos u omisiones en el ejercicio del cargo. Asimismo, la Sociedad no tiene contraídas obligaciones en materia de pensiones y de seguros de vida con respecto a antiguos o actuales Administradores de la Sociedad.

Asimismo, durante el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2021 y 2020, los Administradores de la Sociedad y las personas vinculadas a los mismos, no han realizado con ésta ni con sociedades del Grupo operaciones ajenas al tráfico ordinario o en condiciones distintas a las de mercado.

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

## 15. INFORMACIÓN SOBRE MEDIO AMBIENTE

Durante el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2021 se ha incurrido en gastos cuyo fin fue la protección y mejora del medio ambiente por un importe de 195.624 euros (2020: 179.320 euros).

Por otra parte, no se han producido gastos o riesgos que hayan sido necesario cubrir con previsiones por actuaciones medioambientales, ni contingencias relacionadas con la protección y mejora del medio ambiente.

- **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 que se configura como un eje estratégico para todas las empresas del Grupo Aena, entre las que se incluye SCAIRM. En este sentido, el Grupo ha fijado las condiciones para el desarrollo sostenible de toda la red nacional de aeropuertos de la matriz Aena S.M.E., S.A. y de los aeropuertos de sus filiales, conforme a lo establecido en 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) de la sociedad matriz, Aena S.M.E., S.A., aprobado por el Consejo de Ministros el pasado 28 de septiembre de 2021.

En el Grupo se han establecido nos 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 del Grupo. Los seis indicadores que definen los estándares medioambientales se identifican a continuación:

Indicador	Nivel objetivo					Aeropuertos de Aena en los que aplica
	2022	2023	2024	2025	2026	
MAMB-01 Emisiones absolutas de CO <sub>2</sub>	-60%	-61%	-62%	-72%	-82%	Red de aeropuertos de Aena
	Respecto al año 2019					
MAMB-02 Eficiencia energética	n.a. <sup>19</sup>	n.a. <sup>19</sup>	0,0%	-1,6%	-2,3%	
	Respecto al año 2019					
MAMB-03 Neutralidad en carbono	-60%	-69%	-70%	-80%	-100%	
	Respecto al año 2019					
MAMB-04 Agua consumida	99%	98%	97%	96%	95%	
	Respecto al año 2021					
MAMB-05 Niveles de ruido	Promedio de las diferencias (L <sub>a</sub> y L <sub>w</sub> ) < 1 dB y de las diferencias (L <sub>w</sub> ) < 1 dB. Valor máximo de las diferencias (L <sub>a</sub> y L <sub>w</sub> ) < 2 dB y de las diferencias (L <sub>w</sub> ) < 2 dB. Respecto al año anterior					Aeropuertos con sistema de monitoreo de ruido y sendas de vuelo
MAMB-06 Residuos no peligrosos valorizados	101%	102%	103%	104%	105%	Red de aeropuertos de Aena
	Respecto al año 2021					

## 16. INFORMACIÓN SOBRE EMPLEADOS

El número de empleados de la Sociedad, al cierre de los ejercicios 2021 y 2020, por categoría y sexo, ha sido el siguiente:

Categoría Profesional	31 de diciembre de 2021 (*)		
	Hombres	Mujeres	Total
Alta Dirección	1	-	1
Directivos y Titulados	13	5	18
Coordinadores	7	-	7
Técnicos	37	12	49
Personal de apoyo	3	1	4
<b>Total</b>	<b>61</b>	<b>18</b>	<b>79</b>

(\*) En las cifras anteriores se incluyen los empleados temporales que, al cierre del ejercicio 2021, ascendieron a 4 empleados.

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

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

El número medio de empleados de la Sociedad, durante los ejercicios 2021 y 2020, por categoría y sexo, ha sido el siguiente:

Categoría Profesional	Año 2021 (*)		
	Hombres	Mujeres	Total
Alta Dirección	1	-	1
Directivos y Titulados	12	5	17
Coordinadores	8	-	8
Técnicos	36	12	48
Personal de apoyo	3	1	4
<b>Total</b>	<b>60</b>	<b>18</b>	<b>78</b>

(\*) En las cifras anteriores se incluyen los empleados temporales, cuyo número medio en el ejercicio 2021 ascendió a 3 empleados.

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

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

A 31 de diciembre de 2021 la Sociedad cuenta con 6 empleados con discapacidad (7 empleados en 2020).

## 17. HONORARIOS DE AUDITORÍA

Los honorarios y gastos profesionales prestados por KPMG Auditores, S.L., auditor de las cuentas anuales de la Sociedad, durante el ejercicio 2021 y 2020, son los siguientes:

	<b>2021</b>	<b>2020</b>
Servicios de auditoría	19.112	19.112
Otros servicios de verificación	19.931	-
<b>Total</b>	<b>39.043</b>	<b>19.112</b>

Otros servicios de verificación se corresponden con servicios de aseguramiento sobre cumplimiento regulatorio prestados por KPMG Auditores, S.L. a la Sociedad durante el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2021. Ninguna empresa del mismo grupo o vinculada con el auditor ha facturado importe alguno a la Sociedad.

Los importes detallados anteriormente incluyen la totalidad de los honorarios relativos a los servicios realizados durante los ejercicios 2021 y 2020, con independencia del momento de su facturación.

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

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

	<b>31 de diciembre de 2021</b>	<b>31 de diciembre de 2020</b>
	<b>Nº de días</b>	
Periodo medio de pago a proveedores	24,13	28,49
Ratio de operaciones pagadas	25,80	30,00
Ratio de operaciones pendientes de pago	2,58	4,32
	<b>Miles de euros</b>	
Total pagos realizados	5.360	5.465
Total pagos pendientes	416	341

## 19. HECHOS POSTERIORES

Con fecha 20 de enero de 2022 se firmó el Acta Anual de Tráfico. Este documento es el paso previo necesario para que la Administración concedente pase al cobro el canon correspondiente en el caso de haber superado el umbral del millón de pasajeros en 2021 y de la existencia de carga. Al no haber superado el millón de pasajeros en 2021 y al no haberse operado carga en el AIRM, la liquidación final es 0 €.

Tal y como se indica en la nota 2.7, las pérdidas del ejercicio 2020 disminuyeron el patrimonio neto de la Sociedad por debajo de las dos terceras parte de la cifra de capital y en el ejercicio 2021 los resultados obtenidos no han permitido la recuperación del patrimonio neto. Por tanto, conforme al texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital la Sociedad, durante el ejercicio 2022 se ha tomado las medidas necesarias para restablecer el equilibrio patrimonial, habiéndose formalizado con fecha 10 de febrero de 2022 un préstamo participativo por importe de 3 millones de euros concedido por el accionista único de la Sociedad concesionaria, Aena S.M.E., S.A. (nota 2.7 y 9).

Con fecha 10 de febrero de 2022, Aena S.M.E., S.A. ha formalizado con la Sociedad Concesionaria un contrato de línea de crédito por importe de 12 millones de euros.

Desde la fecha de cierre del ejercicio y hasta la fecha de formulación de las presentes cuentas anuales, no se han producido hechos significativos que puedan afectar a las presentes cuentas anuales distintos de los comentados a lo largo de la misma y mencionados anteriormente.

# AENA Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional Región de Murcia, S.M.E., S.A.

## Informe de Gestión 2021

### 1. RESUMEN EJECUTIVO

2021 se ha caracterizado por ser un año en el que la pandemia, debida al COVID-19, ha seguido siendo una constante que ha condicionado la actividad del aeropuerto. Las diversas olas aparecidas durante el año y, como consecuencia, las restricciones a la movilidad a nivel nacional e internacional dispuestas por ciertos países para combatirla, han supuesto una ralentización a la recuperación del tráfico. A pesar de todo se ha producido cierta recuperación del tráfico.

2021 se ha cerrado con 283.488 pasajeros. Supone un incremento del 30,1% respecto a 2020, aunque todavía está un 74,5% por debajo de 2019.

### 2. ANÁLISIS DE LA ACTIVIDAD Y RIESGOS

#### 2.1 ANÁLISIS DE LA ACTIVIDAD

La pandemia ha sido el elemento clave que explica la actividad del aeropuerto durante 2021. El impacto que el COVID-19 ha tenido sobre la economía mundial en general y sobre la movilidad de las personas en particular, es lo que ha condicionado el comportamiento del tráfico durante 2021.

El año 2021 se ha cerrado en el AIRM con 283.488 pasajeros, un 30,1% más que el año anterior. Al no superarse el umbral del millón de pasajeros no es aplicable el pago del canon por pasajero a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, tal y como se indica en los pliegos de la concesión.

Por compañías, las cuatro principales han supuesto el 76,6% del total del tráfico en 2021. Ryanair ha operado el 28,8% del tráfico total, easyJet el 21,1%, Air Arabia el 13,7% y TUI Fly el 13%. Las siguientes tres compañías en volumen de tráfico son Volotea con un 8,3% del tráfico total, Binter Canarias con un 6,4% y Vueling con un 5,6%. Estas tres compañías suponen el 20,3% del tráfico total.

Por países, el Reino Unido ha supuesto el 56,9% del tráfico total, España el 24,4%, Marruecos el 13,7% y Bélgica el 13%. El Reino Unido sigue siendo el principal país para el AIRM desde el punto de vista del tráfico, aunque ha perdido peso relativo debido a las rutas con Marruecos y al incremento de rutas nacionales operadas, fundamentalmente, por Volotea, Binter Canarias y Vueling.

En lo que se refiere al número de operaciones, 2021 se ha cerrado con 3.365, lo que supone un incremento del 19,7% respecto a 2020.

En cuanto a la posible evolución de la actividad para 2022, cabe señalar que se espera que el tráfico se vaya recuperando. La evolución de los próximos meses dependerá del porcentaje de vacunación en el mundo, de la inmunidad que se vaya consiguiendo, especialmente en los países origen y destino de los pasajeros del AIRM, y del comportamiento de las nuevas variantes del coronavirus que pudieran aparecer. También tendrá importancia en la recuperación del tráfico la confianza que los pasajeros vayan adquiriendo de forma que se asuma que hay un nivel de seguridad sanitaria aceptable, tanto a la hora de volar como en las condiciones del destino al que van a desplazarse y del relajamiento o eliminación de las restricciones a la movilidad. Por todo lo anterior, a fecha de presentación de este informe, resulta muy difícil prever con precisión el comportamiento del tráfico en el AIRM durante 2022. Una primera estimación nos lleva a que 2022 podría terminar con algo más de medio millón de pasajeros, lo que supondría del orden del 50% del tráfico que hubo en 2019.

#### 2.2 ANÁLISIS DE RIESGOS

##### Descripción de los principales riesgos operativos

##### - Riesgos derivados de la pandemia de COVID-19

La situación de hecho creada por el COVID-19 en 2020, que se ha mantenido durante todo 2021, ha supuesto una bajada en el volumen de pasajeros global en el sector aeronáutico que no tiene precedentes históricos. Con la evolución de la pandemia durante 2021 no se prevé la recuperación a los niveles de tráfico anteriores a la pandemia en el AIRM hasta 2024.

Con objeto de adaptarse al descenso de la actividad, como consecuencia de la pandemia y de las medidas adoptadas por los Gobiernos para contener la expansión del COVID-19, la Sociedad ha adaptado su infraestructura y ha ido adecuando los servicios del aeropuerto en función de la evolución del nivel de tráfico

aéreo. Adicionalmente, se han puesto en marcha planes específicos para una gestión eficiente del OPEX y CAPEX que permitirán afrontar futuras tensiones de tesorería.

#### - **Riesgos regulatorios**

La Sociedad Concesionaria está sujeta al régimen de autorización de actividades por la entidad concedente fijado en el acuerdo de concesiones. En particular, la Administración concedente deberá autorizar las tarifas máximas que podrá aplicar la Sociedad Concesionaria por los servicios aeroportuarios regulados en la Ley 21/2003. Adicionalmente, la actividad de la sociedad está regulada por normativa tanto nacional como internacional en materia de seguridad operacional, de personas o bienes y medioambiental, lo que podría limitar las actividades o el crecimiento de la sociedad, y/o requerir importantes desembolsos.

#### - **Riesgos de explotación**

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

#### - **Riesgos derivados del cambio climático**

SCAIRM está expuesta a los efectos del cambio climático, configurándose el ámbito de la sostenibilidad medioambiental como un eje estratégico de la compañía. Los efectos del cambio climático conllevan 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 Climática de la compañía, tendentes a establecer un modelo económico descarbonizado y sostenible en el aeropuerto.
- Limitaciones parciales o totales a la operativa, la capacidad y el desarrollo necesario del aeropuerto 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.

En la preparación de los Estados Financieros de SCAIRM 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 Aena S.M.E., S.A., puesto que como matriz del grupo Aena los ha hecho extensibles a todas las sociedades que forman parte del mismo. Estas consideraciones no han tenido un impacto significativo en los juicios y estimaciones aplicados en la preparación de la información financiera del ejercicio.

#### **Descripción de los principales riesgos financieros: riesgo de mercado, crédito y liquidez**

Las actividades de la Sociedad están expuestas a diversos riesgos financieros: riesgo de mercado y riesgo de liquidez. El programa de gestión del riesgo global de la Sociedad se centra en la incertidumbre de los mercados financieros y trata de minimizar los efectos potenciales adversos sobre su rentabilidad financiera.

### **3. OTRASCONSIDERACIONES**

Cabe señalar las siguientes consideraciones:

- No se han producido actividades en materia de investigación y desarrollo a lo largo del ejercicio.
- No se han producido tampoco adquisiciones de acciones propias en los términos establecidos en la Ley. No se han producido operaciones con instrumentos financieros derivados durante el ejercicio 2020.
- Debido a la situación de hecho creada por el COVID-19, se han presentado ante la administración

concedente dos solicitudes de reequilibrio del contrato de concesión. Una el 17 de julio de 2020 y otra el 21 de mayo de 2021.

La primera solicitud de reequilibrio, 17 de julio de 2020, sobre la que ya se informó en la formulación de cuentas de 2020, se vinculó al art. 34.4 del RDL 8/2020. Su alcance temporal fue desde el 2 de marzo hasta 30 de junio de 2020.

La administración concedente aceptó todos los términos de esta primera solicitud a excepción del período de aplicación. El resultado final fue la firma de una primera adenda al contrato de concesión el 30 de diciembre de 2020, en la que la administración concedente compensaba a Aena SCAIRM con la cantidad 2.592.123,72 euros, por el periodo comprendido entre el 14 de marzo de 2020 y el 30 de junio de 2020, ambos inclusive, en aplicación del artículo 34.4 el Real Decreto Ley 8/2020, de 17 de marzo, de medidas urgentes extraordinarias para hacer frente al impacto económico y social del COVID-19. El 1 de febrero de 2021 se recibió una transferencia a favor de Aena SCAIRM, por importe de 2.592.123,72 € por este motivo.

El día 21 de mayo de 2021 se presenta ante la administración concedente una nueva solicitud en la que pide el reequilibrio del contrato porque la situación derivada de la pandemia no amenaza únicamente a la correcta ejecución del Contrato de concesión, sino que, en caso de no adoptar medidas de reequilibrio, compromete incluso la propia viabilidad de la Concesionaria.

El 17 de noviembre de 2021, el Consejero de Fomento e Infraestructuras, en su calidad de órgano de contratación, dicta una Orden por que se estima la solicitud de reequilibrio económico del contrato de Gestión, Explotación, Mantenimiento y Conservación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia efectuada por la concesionaria.

En la misma Orden se autoriza a la concesionaria a adaptar el plan de inversiones de la Oferta a la nueva situación. También se autoriza a adecuar el servicio de asistencia sanitaria y a modificar sustancialmente las cláusulas de carácter económico del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares.

Las modificaciones más significativas de las cláusulas del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares son las siguientes:

- A partir del 1 de julio de 2020 se aplicará un factor de corrección al importe total del canon de explotación devengado cada año en función de la recuperación del tráfico.
- Se establece una compensación por la reducción de ingresos y aumento de gastos que tengan su origen en la situación de hecho producida por la pandemia COVID-19. Esta compensación tendrá un alcance temporal que va desde el 1 de julio de 2020 hasta el año anterior a aquel en el que el tráfico anual iguale o supere el del año 2019. El importe de la compensación habrá de calcularse por ejercicios vencidos, contra el canon de explotación devengado una vez aprobadas las cuentas,
- Se suspenderá la aplicación del canon mínimo garantizado, hasta que el escenario económico financiero sea favorable, esto es, se obtenga un VAN superior a 0 y una TIR del accionista igual a la de la oferta.

Este proceso de reequilibrio finalizó con la firma de una segunda adenda al contrato de concesión el 27 de diciembre de 2021 en la que se recogen las modificaciones anteriormente relacionadas.

#### **4. INFORMACIÓN SOBRE EL EJERCICIO MEDIO DE PAGO A PROVEEDORES. DISPOSICIÓN ADICIONAL TERCERA. "DEBER DE INFORMACIÓN" DE LA LEY 15/2010, DE 5 DE JULIO**

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

	<b>31 de diciembre de 2021</b>	<b>31 de diciembre de 2020</b>
	<b>Nº de días</b>	
Periodo medio de pago a proveedores	24,13	28,49
Ratio de operaciones pagadas	25,80	30,00
Ratio de operaciones pendientes de pago	2,58	4,32
	<b>Miles de euros</b>	
Total pagos realizados	5.360	5.465
Total pagos pendientes	416	341

## 5. HECHOS POSTERIORES

Con fecha 20 de enero de 2022 se firmó el Acta Anual de Tráfico. Este documento es el paso previo necesario para que la Administración concedente pase al cobro el canon correspondiente en el caso de haber superado el umbral del millón de pasajeros en 2021 y de la existencia de carga. Al no haber superado el millón de pasajeros en 2021 y al no haberse operado carga en el AIRM, la liquidación final es 0 €.

Las pérdidas del ejercicio 2020 disminuyeron el patrimonio neto de la Sociedad por debajo de las dos terceras parte de la cifra de capital y en el ejercicio 2021 los resultados obtenidos no han permitido la recuperación del patrimonio neto. Por tanto, conforme a lo establecido en el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital la Sociedad, durante el ejercicio 2022 ha tomado las medidas necesarias para restablecer el equilibrio patrimonial, habiéndose formalizado con fecha 10 de febrero de 2022 un préstamo participativo por importe de 3 millones de euros concedido por el accionista único de la Sociedad concesionaria, Aena S.M.E., S.A.

Con fecha 10 de febrero de 2022, Aena S.M.E., S.A. ha formalizado con la Sociedad Concesionaria un contrato de línea de crédito por importe de 12 millones de euros.

Desde la fecha de cierre del ejercicio y hasta la fecha de formulación de las presentes cuentas anuales, no se han producido hechos significativos que puedan afectar a las presentes cuentas anuales distintos de los comentados a lo largo de la misma y mencionados anteriormente.

## FORMULACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES INDIVIDUALES E INFORME DE GESTIÓN INDIVIDUAL DEL EJERCICIO 2021

El Consejo de Administración de la sociedad Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E, S.A, en fecha 16 de febrero de 2022, y en cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 253 de la Ley de Sociedades de Capital y del artículo 37 del Código de Comercio, procede a formular las Cuentas Anuales Individuales e Informe de Gestión individual del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2021, los cuales vienen constituidos por los documentos anexos que preceden a este escrito y, constan extendidas: las primeras en cincuenta y ocho páginas en papel común y el segundo en cuatro páginas en papel común.

<b>Cargo</b>	<b>Nombre</b>	<b>Firma</b>
Presidente:	D. Diego José Peñarrubia Blasco	
Consejero:	D. Julián Cámara Carazo	
Consejero:	D <sup>a</sup> . Ana Alonso Farto	
Consejero:	D <sup>a</sup> . Almudena Salvadores García	
Consejero:	D. Mariano Domingo Calvo	
Consejero:	D. Vicente Emilio Alonso Diego	
Secretario no consejero:	D <sup>a</sup> . Gloria Ávila Alonso	